

Versie: concept
Datum: 30 april 2016

1. Inleiding

Aanleiding:

Het Algemeen Bestuur heeft op 29 juni 2011 het Programmaplan Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek vastgesteld. In de bijlagen 2 tot met 5 worden beschrijvingen per project gegeven, als ware het een beknopt uitvoeringsprogramma.

Begin 2013 en begin 2014 zijn actualisaties gemaakt van de projectbeschrijvingen. Deze actualisaties zijn vastgesteld door het Dagelijks Bestuur en daarna ter kennis name aangeboden aan het Algemeen Bestuur. Projecten hebben het afgelopen jaar voortgang geboekt. Het is daarom nodig wederom een actualisatie te maken van de projectbeschrijvingen. Deze actualisatie maakt integraal onderdeel uit van de actualisatie van het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP).

Overzicht projecten met verwijzing naar projectbladen in bijlage

Project	Bijlagennummer
N205 – N206 Duinpolderweg	2
Maatregelen Middengebied	
Knooppunt N443: Piet Gijzenbrug	3.1
Ronde N443/N208 en rotonde Parklaan/N443 (Sassenheim)	3.2
Verbeteren doorstroming N207 en kruispunt N207/N208	3.3
Knooppunt Nagelbrug	3.4
Aansluiting N206 Beeklaan en rotondes Noordwijk en Noordwijkerhout	3.5
Noordelijke Randweg Voorhout	3.6
Aanpassen Afrit 6 A44 (Postviaduct)	3.7
Autoluw maken oeververbinding Hillegom – Haarlemmermeer	3.8
Autoluw maken oeververbinding Lisse – Haarlemmermeer	3.9
Herinrichting N208	3.10
Noordelijke Randweg Rijnsburg	4
HOV-corridor Noordwijk – Sassenheim – Schiphol	5

Doel:

Het doel van deze actualisatie is een actueel beeld te krijgen van de bereikbaarheidsprojecten in de Duin- en Bollenstreek. Indien nodig, kan op basis van de actualisatie een (her)prioritering van acties worden gemaakt.

Leeswijzer:

In hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op de gereserveerde middelen in het Regionaal Investeringsfonds (RIF) Holland Rijnland. In het programmaplan Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek wordt naast de RIF-projecten ook andere bereikbaarheidsprojecten weergegeven. Deze bredere context is te vinden in hoofdstuk 3.

Bijlagen: In de bijlagen is een actuele beschrijving van de projecten opgenomen. De bijlagen hebben dezelfde nummering gekregen als in het vastgestelde programmaplan van 2011. Bijlage 1 (artikelen 8 en 9 van de beheersverordening RIF) is in deze actualisatie niet opgenomen.

2. Regionaal Investeringsfonds (RIF)

In het Regionaal Investeringsfonds Holland Rijnland (RIF) is voor het project Noordelijke Ontsluiting Greenport € 37,5 miljoen gereserveerd. In totaal wordt in het Investeringsfonds door de twaalf deelnemende gemeenten over een periode van vijftien jaar € 142,5 miljoen bijeengebracht voor vijf projecten (excl. tweede tranche van € 37,5 miljoen voor de Rijnlandroute). De storting vindt jaarlijks plaats en is gestart in 2008 en loopt door tot 2022. De jaarlijkse storting voor het Programma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek bedraagt circa € 2,5 miljoen.

Het Algemeen Bestuur heeft op 29 juni 2011 de verdeling van de gelden uit het Regionaal Investeringsfonds ten behoeve van het pakket aan maatregelen voor het "Programma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek" van in totaal € 37,5 mln. vastgesteld:

- a) *Maatregelen middengebied Duin- en Bollenstreek: € 20 mln.* b)
N205-N206 (-A4) / Duinpolderweg: € 12,5 mln.
c) *OV-maatregelen ten behoeve van de corridor Noordwijk-Schiphol: € 5 mln.*

Met betrekking tot de Maatregelen middengebied Duin- en Bollenstreek is het Dagelijks Bestuur gemandateerd voor het aangaan van projectovereenkomsten per maatregel. Het Dagelijks Bestuur heeft daarbij een volmacht gekregen om de projectovereenkomsten uit te voeren en de bijdragen per project met een maximum van in totaal € 20 mln., op basis van het programmaplan Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek, definitief vast te stellen.

In onderstaande tabel staat een beknopt financieel overzicht van de projecten waarvoor een bijdrage uit het RIF is gereserveerd voor de ontsluiting van de Greenport Duin- en Bollenstreek. De projecten bevinden zich in verschillende fasen; genoemde bedragen hebben mede daardoor een verschillende status. Alleen van het project 'Noordelijke Randweg Voorhout' is het financiële plaatje volledig. Sommige bedragen zijn indicatief. In de projectbeschrijvingen in de bijlagen, wordt nader ingegaan op de financiën per project voor zover op dit moment mogelijk.

Aan onderstaande tabel kunnen geen rechten worden ontleend.

Project	Geschatte investering	Gereserveerde bijdrage RIF	Bijdrage betrokken gemeente (n)	Bijdrage provincie Zuid Holland	Bijdrage overige partijen
N205-N206 (-A4) / Duinpolderweg	€ 124 mln. voor het gedeelte N205-N206 en € 75 mln. voor het gedeelte N205-A4	€ 12,5 mln.	--	Ntb	De financiering van de N206-N205-A4 wordt verdeeld
Knooppunt N443; Piet Gijzenbrug	€ 31-67 mln. (voorkeursvariant: € 62-67 mln.)	€ 4 mln.		Ntb	Prorail: ntb
Rotonde N443/N208 en rotonde Parklaan/N443	€ 2,5 – 5 mln.	€ 4 mln.		€ 0,9 mln. (MPI) + ntb. (DBI)	Rijk (AROV ikv HOV-corridor): € 0,67 mln.
Knooppunt Nagelbrug	€ 6,6 mln. (+ € 5,5 mln. tbv doorstroming N444)	€ 2 mln.		Ntb (MPI + DBI)	
Verkeersafwikkeling rotondes Noordwijk en Noordwijkerhout	Varianten alzijdig maken aansluiting Beeklaan: € 9 – 14 mln.	€ 4 mln.		Ntb.	

Programma Ontsluiting Greenport Duin- en
Bollenstreek, april 2016

Noordelijke Randweg Voorhout, incl. aansluitingen N443, N444 en HOV-verbinding	€ 23 mln.	€ 6 mln.	€ 5 mln.	BDU: € 4,35 HOV- corridor: € 3 mln. Overig: € 3,8 mln.	--
HOV-corridor Noordwijk - Schiphol	€ 53,8 mln.	€ 5 mln.		€ 33 mln. (waarvan € 16 AROV / Rijk)	Provincie Noord- Holland en Stadsregio Amsterdam: € 15,8 mln.

MPI = Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur 2011-2025, provincie Zuid Holland; DBI =
Dienst Beheer en onderhoud Infrastructuur, provincie Zuid Holland Rijnland

3. Programma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek in bredere context

In het programmaplan is een groot aantal projecten opgenomen om de bereikbaarheid van de Greenport Duin- en Bollenstreek te verbeteren. Hoewel het afzonderlijke projecten zijn, is de onderlinge verwevenheid groot. De plannen moeten op elkaar afgestemd worden en er kan ook gezocht worden naar mogelijkheden om de projecten elkaar te laten versterken.

Maar de lijst van projecten in dit programmaplan geeft geen volledig overzicht van wat er allemaal speelt op het gebied van verkeer en vervoer in en rond de Greenport Duin- en Bollenstreek.

Afstemming met een groot aantal andere projecten is noodzakelijk. Ook hier geldt dat gezocht moet worden naar manieren waarop projecten elkaar kunnen versterken.

Hieronder volgt een totaal overzicht van alle verkeersprojecten die een bijdrage leveren aan de ontsluiting van de Greenport Duin- en Bollenstreek. Van de vetgedrukte projecten is uitgebreidere informatie te vinden in de bijlagen.

Gebied	Project	Planning	Relatie met
Gehele Bollenstreek	HOV-corridor Noordwijk – Schiphol	2014 e.v.	HOV-net Zuid-Holland Noord; Aanleg Noordelijke Randweg Voorhout; Rotondes Sassenheim; Trajectstudie N208; Verdubbeling N205; woningbouwontwikkeling westkant Haarlemmermeer.
Ten zuiden van de N444	Rijnlandroute	2015-2020	Noordelijke Randweg Rijnsburg
	HOV-net Zuid-Holland Noord	2014-2020	HOV-corridor Noordwijk – Schiphol
	Noordelijke Randweg Rijnsburg	Na 2020	Groot onderhoud N444; Aanpassing aansluiting Postviaduct; Trajectstudie N444; Lange termijn N206; Alzijdig
Gebied N444-N443	Aanpassing aansluiting Postviaduct	2013	Noordelijke Randweg Rijnsburg; Trajectstudie N444;
	Trajectstudie N444	Afgerond	Postviaduct Nagelbrug; Noordelijke Randweg Voorhout incl. aansluitingen; HOV-corridor Noordwijk – Schiphol; Noordelijke Randweg Rijnsburg; Fietspad F285
	Nagelbrug	2014/2015	Trajectstudie N444; HOV-corridor Noordwijk – Schiphol
	Noordelijke Randweg Voorhout incl. aansluitingen	2016 e.v.	Trajectstudie N444; HOV-corridor Noordwijk – Schiphol; Piet Gijzenbrug.
	Alzijdig maken aansluiting Beeklaan N206 + rotondes Noordwijk	2015-2020	Noordelijke Randweg Rijnsburg; Lange termijn N206
	Fietspad F285 Noordwijk – Voorhout	Nader te bepalen	Fietspad F446; Fietspad F281; Trajectstudie N444; Nagelburg
	Fietspad F446 Voorhout – Sassenheim	2013/2014	Fietspad F285

	Fietspad F281 Voorhout – Noordwijkerhout	Nader te bepalen	Fietspad F285; Knooppunt Piet Gijzenbrug
	Knooppunt N443 Piet Gijzenbrug	Nader te bepalen, na 2025	Groot onderhoud N443; Fietspad F281
	Rotondes Sassenheim	2015/2016	Trajectstudie N208, HOV-corrider Noordwijk –
	Groot onderhoud N443	Afgerond	Reconstructie Delfweg; Knooppunt Piet Gijzenbrug; Rotondes Sassenheim
Gebied ten noorden van de N443	Trajectstudie N208	Afgerond	Groot onderhoud N443; Knooppunt N443 Piet Gijzenbrug; HOV-corrider Noordwijk – Schiphol Doorstroming N207 en kruispunt N207/N208
	Reconstructie Delfweg	Afgerond	Groot onderhoud N443
	Duinpolderweg (N205- N206-A4)	2015-2020	Autoluw maken oeververbinding Hillegom – Haarlemmermeer; Autoluw maken oeververbinding Lisse – Haarlemmermeer; Lange termijn N206; Verdubbeling N205
	Lange termijn N206	2015-2020	Alzijdig maken aansluiting Beeklaan; Duinpolderweg; Noordelijke Randweg Rijnsburg
	Verdubbeling N205	2015-2020	Duinpolderweg
	Autoluw maken oeververbinding Hillegom – Haarlemmermeer	2015-2020	Duinpolderweg
	Autoluw maken oeververbinding Lisse - Haarlemmermeer	2015-2020	Duinpolderweg
	Verbeteren doorstroming N207 en kruispunt N207/N208	2015	Trajectstudie N208 HOV-corrider Noordwijk – Schiphol
	Herinrichting N208	2013 – 2020	Trajectstudie N208; (H)OV-corrider Hillegom – Nieuw- Vennep – Schiphol
	Aanpassen Afrit 6 A44 (Postviaduct)	2014	Nagelbrug Noordelijke Randweg Rijnsburg

Bijlage 1

Bijlage 1 uit het Programmaplan (artikelen 8 en 9 van de beheersverordening RIF) is in deze actualisatie niet opgenomen.

Bijlage 2

Verbinding N205 – N206 – A4/ Duinpolderweg

Aanleiding

De grensstreek van Noord- en Zuid-Holland is nu al een dynamisch gebied en de verwachting is dat de ruimtelijke ontwikkelingen van de afgelopen jaren zich verder zullen doorzetten. Dit heeft gevolgen voor de verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid en de leefbaarheid in het gebied. De wegenstructuur in de grensstreek was van oudsher noord - zuid georiënteerd. In de loop der jaren echter hebben ruimtelijke en economische relaties, en daarmee ook de verkeersrelaties, meer en meer een oost-westoriëntatie gekregen. Als gevolg hiervan past het verkeer niet meer bij het wegennet en treden er problemen op. Zo moet het autoverkeer in het noordelijke deel van de grensstreek zich door de woonkernen heen „persen“ van de gemeenten Hillegom (Hillegom), Bloemendaal (Vogelenzang, Bennebroek), Heemstede en Haarlemmermeer (Zwaanshoek, Beinsdorp). Met alle negatieve gevolgen van dien voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

In de grensstreek van Noord- en Zuid-Holland (Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer) is uitbreiding van woningen voorzien. Daarnaast is er behoefte aan ruimte voor groen, natuur, recreatie, water en bedrijventerreinen (bijvoorbeeld ACT-logistiek knooppunt A4). In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek zijn deze ambities uitgewerkt. Ook zijn hierin de ontwikkelingsmogelijkheden voor Schiphol en het behoud en versterking van de Greenports Duin- en Bollenstreek en Aalsmeer meegenomen. Dit leidt tot een stevige mobiliteitsopgave en tot problemen met de verkeersafwikkeling in het gebied.

Om de vereiste bereikbaarheid van de voorziene ruimtelijk-economische ontwikkelingen te kunnen faciliteren en de huidige en toekomstige verkeersproblematiek in en naar de kernen op te lossen, moet een betere verbinding tussen de N206 en de A4 tot stand komen; de Duinpolderweg. Het voornemen is om deze verbinding te realiseren door een combinatie van verbetering van bestaande weginfrastructuur en aanleg van nieuwe weginfrastructuur.

Doel

Verbeteren van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer door ontlasting van het omliggende wegennet en een extra passage over de Ringvaart.

Meer in detail heeft de nieuwe verbindingsweg de volgende doelstellingen:

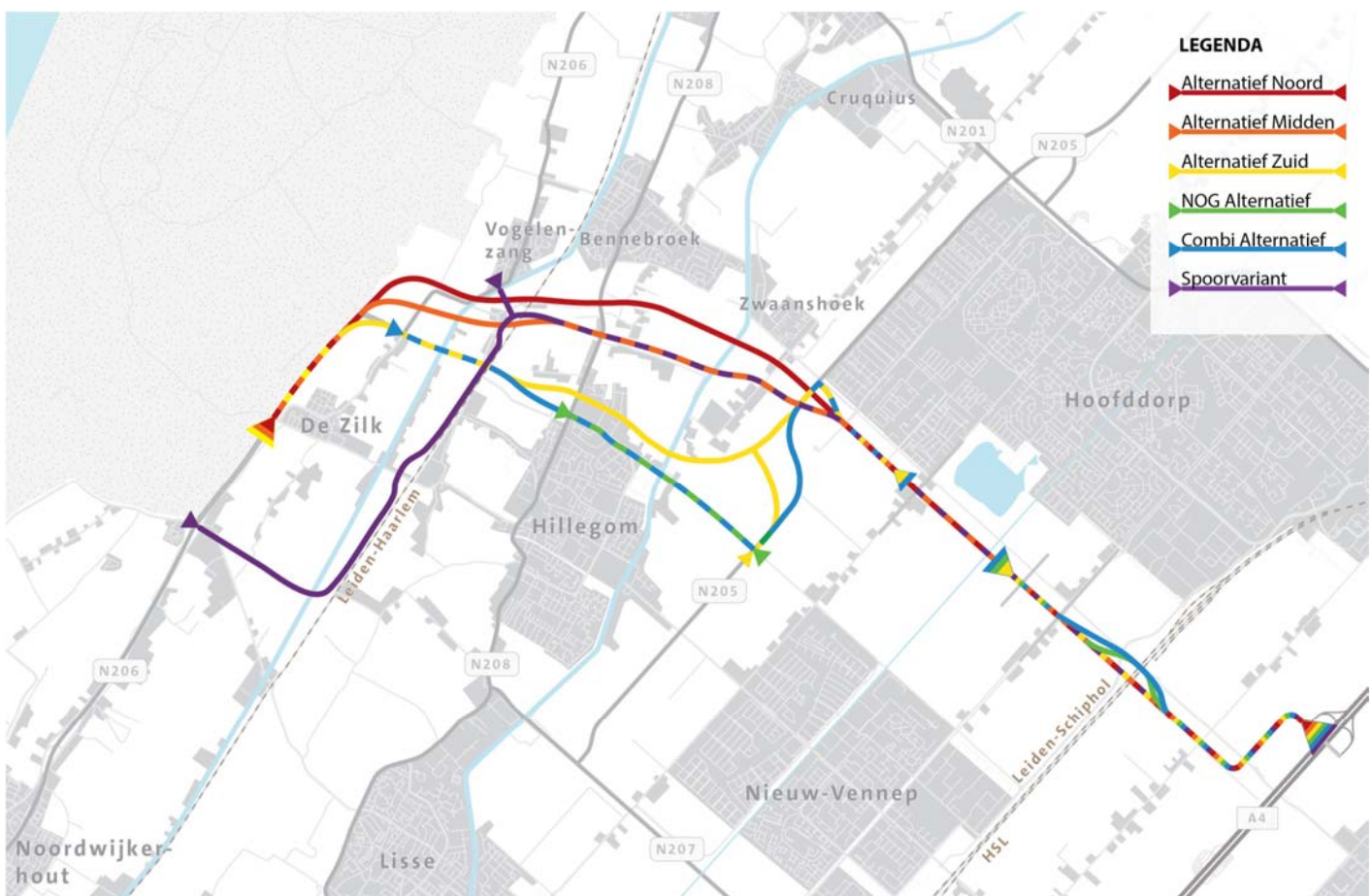
1. Het laten afnemen van het noord-zuidverkeer door de kernen van Zuid-Kennemerland, met een afname van doorgaand verkeer door de kernen Vogelenzang, Bennebroek en Heemstede.
2. Het slechten van de ringvaart Haarlemmermeer als barrière voor het doorgaand verkeer.
3. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de noordelijke Greenport Bollenstreek, en aan de andere kant het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen door het doorgaande verkeer uit de kernen te halen.
4. Het robuuster maken van het verkeersnetwerk in de Haarlemmermeer, zodat toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen niet tot verkeersproblemen leiden.
5. Het accommoderen van in de toekomst te verwachten verkeersstromen wanneer de geplande woningbouwopgaven zijn gerealiseerd

Korte beschrijving maatregelen

Nieuwe wegverbinding N205-N206, verbeteren van de verbinding N205 – A4 (Nieuwe Bennebroekerweg).

Zoekgebied

De Duinpolderweg is een verbinding tussen de N206 en A4 met op het hele traject een maximumsnelheid van 80 km/u. Het grootste deel, vanaf de A4 tot de N205, bestaat al en wordt uitgebreid. Het weggedeelte tussen de N205 en N206 is nog niet aangelegd. De locatie van het nog aan te leggen gedeelte is in onderzoek. Hiervoor zijn zeven verschillende alternatieven in beeld. Het nieuwe stuk wordt een weg die zo goed mogelijk in het landschap past. Het bos bij de Geestgronden wordt vermeden. Het nieuwe gedeelte krijgt vanaf de N208 naar het westen 1 rijstrook per richting en wordt daar dus in totaal maximaal 2 rijstroken breed. Vanaf de N205 naar de A4 wordt de bestaande Nieuwe Bennebroekerweg verdubbeld naar 2x2 rijstroken. Tussen de N205 en N208 is dat afhankelijk van het alternatief. De aanleg van de Duinpolderweg in combinatie met een snelle en betrouwbare ov-verbinding van de Bollenstreek naar Schiphol is onontbeerlijk voor de regio.



DUINPOLDERWEG - OVERZICHT ALTERNATIEVEN

Betrokken partijen

De provincies Noord-Holland (trekker) en Zuid-Holland zijn bevoegd gezag. De Stadsregio Amsterdam en Holland Rijnland zijn medefinancier, en daarnaast zijn betrokken de regio Zuid-Kennemerland en de gemeenten Hillegom, Noordwijkerhout, Lisse, Bloemendaal, Haarlemmermeer, Heemstede, en het ministerie van IenM/ RWS.

Planning / mijlpalen

April 2016: besluit beide Staten over tussenstap
Tweede helft 2016: Afronding Planfase

In geval van positieve besluitvorming tussenstep, nader onderzoek, besluitvorming over vervolg. Bij positieve besluitvorming komen tot een voorkeurstracé. Afronding MER-onderzoeken inclusief een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA), Landbouw-EffectRapportage (LER) en Economische EffectRapportage (EER)

MER-rapport en voorkeursalternatief

Vanaf voorjaar 2017: Planuitwerkingsfase

Uitwerken van de gekozen oplossingsrichting op detailniveau, Interprovinciaal Inpassingsplan en besluit MER

Na 2018: Realisatie

Start van de realisatie wordt niet verwacht voor 2018.

Financiën

Geschatte investering: € 124 miljoen voor het stuk N205-N206 en € 75 miljoen voor het stuk tussen de N205 – A4. Dit bedrag betreft de uitwerking van Bouwsteen Noord, niet de Spoorvariant of het Hillegom alternatief.

Kostendekking:

In de Stuurgroep Duinpolderweg van september 2012 is afgesproken om de financiering van de verbinding N206-N205-A4 te verdelen naar grondgebied per provincie. Holland Rijnland heeft in het RIF € 12,5 miljoen gereserveerd. De gemeenten in Zuid-Kennemerland hebben in 2013 het mobiliteitsfonds opgericht. Hierin is € 4,5 miljoen gereserveerd voor de Duinpolderweg.

Om de kosten te dekken is een bijdrage van het Rijk gewenst. De provincies werken aan een lobbystrategie om het Rijksbelang van de Duinpolderweg onder de aandacht te brengen.

Besluitvormingsproces

Het project heeft in 2012 een eigen stuurgroep gekregen, bestaande uit de gedeputeerden van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, en bestuurders van de Stadsregio Amsterdam, Holland Rijnland, Zuid-Kennemerland, gemeenten Hillegom, Noordwijkerhout, Haarlemmermeer en Bloemendaal, en een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat. De stuurgroep adviseert de betrokken partijen over te nemen besluiten.

De Statencommissies van de provincies Zuid- en Noord-Holland hebben in januari 2015 verzocht een tussenstep uit te voeren. Het doel van de tussenstep is de problemen in de grensstreek in beeld brengen en kansrijke oplossingsrichtingen te bepalen om in de m.e.r procedure te onderzoeken. Gedeputeerde Staten van beide provincies hebben er voor gekozen om besluitvorming over deze twee onderdelen te splitsen. Eerst wordt de probleemanalyse voorgelegd aan de Provinciale Staten. Indien de Staten de probleemanalyse voldoende vinden om verder te studeren dan volgt ter besluitvorming een voorstel voor kansrijke oplossingsrichtingen voor nader onderzoek in de m.e.r. procedure. Daarna zal een MER rapportage worden opgeleverd, waarin deze oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt.

De probleemanalyse is begin 2016 afgerond en geeft aan dat de huidige verkeersstructuur bereikbaarheids-, veiligheids- en leefbaarheidsproblemen veroorzaakt in de grensstreek. De problemen zullen naar verwachting in de toekomst verder toenemen. De probleemanalyse toont daarmee aan dat het zin heeft om verder te studeren op het oplossen van deze problemen. In de m.e.r. procedure wordt onderzocht in welke mate de verschillende oplossingsrichtingen de gesignaleerde problemen oplossen. Op basis van de MER en andere onderzoeken naar de maatschappelijke kosten en baten van de oplossingsrichtingen kunnen Provinciale Staten van beide provincies de conclusie trekken of het de moeite waard is om te investeren in infrastructurele maatregelen. De probleemanalyse toont dus de noodzaak aan om verder te studeren; het nut van de verschillende oplossingsrichtingen blijkt uit de MER.

Eind 2015 is een bestuurlijk verkenner aangesteld, de heer Jan Pieter Lokker. De provincies Noord- en Zuid-Holland hebben de heer Lokker verzocht om een bestuurlijke verkenning uit te voeren naar het bestuurlijke en maatschappelijke draagvlak in het gebied voor de Duinpolderweg. Gedeputeerde Staten van Zuid- en Noord-Holland hebben het rapport inclusief de aanbevelingen omarmd en zullen de aanbevelingen meenemen in het planproces.

Een van de aanbevelingen van de bestuurlijk verkenner was om een brede Adviesgroep op te stellen met maatschappelijke organisaties (zowel voor- als tegenstander van de Duinpolderweg). Deze Adviesgroep is inmiddels opgericht en een aantal malen bij elkaar geweest.

De Statencommissies van Zuid- en Noord-Holland buigen zich in april 2016 over de uitkomsten van de probleemanalyse en de bestuurlijke verkenning. Als beide commissies de noodzaak voor verder onderzoek onderschrijven, wordt in juni aan hen voorgelegd welke alternatieven zij definitief willen opnemen in de MilieuEffectRapportage (MER) en andere onderzoeken. Er zijn op dit moment zeven alternatieven in beeld voor de Duinpolderweg. Naar verwachting vindt eind juni definitieve besluitvorming plaats.

Om een toelichting te geven op de definitieve besluitvorming en het vervolgproces organiseren de provincies hierna een informatiebijeenkomst. Bij positieve besluitvorming worden de MER en andere onderzoeken naar verwachting eind dit jaar afgerond. Dan is er zicht op de effecten en haalbaarheid en kan in het voorjaar van 2017 een besluit worden genomen of verder wordt gegaan met de studie Duinpolderweg en welk tracé hierbij de voorkeur heeft.

In de verschillende fasen worden bewoners en belanghebbenden bij het proces betrokken. Bij de besluitvorming over de tussenstap is het mogelijk om in te spreken bij de statencommissies. Informatie hierover vindt u in het [nieuwsbericht over de planning afronding tussenstap](#).

Bij positieve besluitvorming over de tussenstap, worden de MER en andere onderzoeken afgerond. Op basis hiervan wordt een besluit genomen of verder wordt gegaan met de studie Duinpolderweg en welk tracé hierbij de voorkeur heeft. Betrokkenen kunnen een reactie geven op de uitgevoerde onderzoeken en het voorlopig voorkeurstracé. Op basis van deze reacties wordt een definitief voorkeursalternatief vastgesteld. In deze fase van het project is het niet mogelijk om een zienswijze in te dienen.

In de fase 'planuitwerking' werkt het project de gekozen oplossingsrichting verder uit op detailniveau en stelt het Interprovinciaal Inpassingsplan (inclusief besluit MER) op. In deze fase van het project kunnen belanghebbenden een zienswijzen indienen, als er besluiten genomen zijn.

Samenhang andere projecten:

- ontwikkeling woningbouw westkant Haarlemmermeer;
- MIRT-verkenning Haarlemmermeer (MIRT-onderzoek MRA Zuidwest),
- Verkeersonderzoek wegennet Haarlemmermeer' (Goudappel Coffeng, augustus 2010),
- Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH);
- Maatregelen Middengebied, HOV Noordwijk – Schiphol (zie andere projectbladen in dit POG)

Bijlage 3 Maatregelen middengebied Duin- en Bollenstreek

3.1 Knooppunt N443: Piet Gijzenbrug

Aanleiding

De N443 is een provinciale weg tussen de A44 en N206. De N443 vervult een belangrijke gebiedsontsluitende functie in het hart van de Bollenstreek. Ten zuiden van Noordwijkerhout kruist de N443 de spoorlijn Leiden-Haarlem en de Leidsevaart met de Piet Gijzenbrug.

De spoorwegovergang met de N443 (Piet Gijzenbrug) vormt met name in de spits een knelpunt. De drukte zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het geding zijn. Zo is het voor fietsers en voetgangers moeilijk om veilig over te steken. De overgang is minimaal acht keer per uur gesloten in verband met treinverkeer tussen Leiden – Haarlem – Amsterdam. Frequentieverhoging ivm Stedenbaan zal dit knelpunt versterken. In de toekomst neemt de congestie op dit punt toe door uitbreiding van het bedrijventerrein Gravendam tussen de Leidsevaart en de Maandagse weterring. De brug is in 2012 van een nieuwe deklaag voorzien. De landhoofden en fundering zijn nog verouderd en tussen 10 en 20 jaar aan vervanging toe.

Doel

Verbeteren doorstroming N443; verbeteren veiligheid (m.n. langzaam verkeer) ter hoogte van Piet Gijzenbrug.

Korte beschrijving maatregelen

Korte termijn maatregelen:

Om de verkeersveiligheid te vergroten is in 2012 de N443 tussen de rotonde bij de N208 en de N206 volledig gereconstrueerd. De Piet Gijzenbrug wordt verbreed om een vluchtheuvel te maken zodat fietsers in twee stappen te kunnen oversteken. Ook is een vluchtheuvel gemaakt bij de Oude Herenweg/Frank van Borselenlaan om de oversteek van langzaam verkeer te verbeteren. Deze maatregelen worden uitgevoerd in het kader van groot onderhoud dat de provincie aan de provinciale wegen uitvoert.

Lange termijn maatregelen:

In de Haalbaarheidsstudie Piet Gijzenbrug / N443 worden op hoofdlijnen een aantal varianten geschetst voor de N443 en de Piet Gijzenbrug. Deze varianten variëren van een zo klein mogelijke aanpassing van de N443 tot het grootschalig aanpakken van de wegenstructuur in het gebied N443/ N444.

Teneinde te komen tot een heldere verkeersstructuur en oplossing voor de huidige N443/Piet Gijzenbrug, worden in de haalbaarheidsstudie een aantal oplossingen verkend:

1. De huidige situatie blijft gehandhaafd en wordt in functie afgewaardeerd. De Piet Gijzenbrug wordt vernieuwd. Dit is vergelijkbaar met de referentiesituatie.
2. Behoud van gebruik van de N443 als afgewaardeerde weg, met aanvullend het realiseren van een onderdoorgang van het spoor en de vaart.
3. Een volledige verlegging van de N443 (en mogelijk de N450) naar een nieuw tracé, inclusief een nieuwe onderdoorgang van spoor en vaart.
4. Een structuurwijziging, waarbij de verkeersfunctie van de N443, de Noordelijke Randweg Voorhout, de N206 en de N444 anders worden gebruikt en vormgegeven op netwerkniveau. Achtergrond hierbij is dat op een groter schaalniveau minder aanlegkosten voor fysieke infrastructuur mogelijk is.

Bij de verschillende varianten kan ervoor gekozen worden de N443 wel of juist niet te knippen voor het autoverkeer ter hoogte van de Piet Gijzenbrug.

Zoekgebied

Korte termijn maatregelen: Onderhoud N443 tussen N206 en N208.

Lange termijn: Het plangebied bestaat uit het gebied globaal rondom de N206, N443, N450, nieuwe Noordelijke Randweg Voorhout en de N444. Het plangebied is het zoekgebied voor oplossingen. De effecten van de maatregelen kunnen in een groter gebied merkbaar zijn.

Betrokken partijen

Provincie Zuid Holland (trekker), in samenwerking met gemeenten Teylingen, Noordwijkerhout, Noordwijk, regio Holland Rijnland en Prorail.

Planning

Korte termijn maatregelen: In 2012 zijn, naar aanleiding van de trajectstudie groot onderhoud, onderhouds- en verkeersveiligheidsmaatregelen N443 en Piet Gijzenbrug uitgevoerd.

De haalbaarheidsstudie lange termijn maatregelen is in 2012 afgerond. Er heeft nog geen formele besluitvorming plaatsgevonden naar aanleiding van de uitkomsten van de studie.

De provincie Zuid-Holland heeft aan de gemeente Teylingen schriftelijk laten weten vooralsnog geen grootschalige maatregelen te nemen. De andere partijen zijn hier niet formeel over geïnformeerd.

Financiën

Lange termijn maatregelen:

De geschatte investeringskosten (SSK-berekeningen) variëren, afhankelijk van de verschillende oplossingen die in de Haalbaarheidsstudie Piet Gijzenbrug / N443 verkend zijn, tussen € 31 mln. en € 67 mln. De kosten van de voorkeursvariant zijn geraamd op € 62-67 mln.

Kostendekking:

Holland Rijnland: RIF: € 4 mln.

Provincie Zuid Holland (DBI): korte termijn maatregelen zijn uitgevoerd uit budget Beheer en Onderhoud. Voor lange termijn maatregelen geen bijdrage.

Prorail: geen bijdrage

Besluitvormingsproces

De provincie heeft in februari 2011 ambtelijk de voorkeur uitgesproken om de volledige verlegging van de N443 (en mogelijk de N450) naar een nieuw tracé, inclusief een nieuwe onderdoorgang van spoor en vaart verder te onderzoeken. De haalbaarheidsstudie is bestuurlijk (nog) niet vastgesteld. De provincie heeft aan de gemeente Teylingen schriftelijk meegedeeld geen vervolgacties te zullen nemen.

Samenhang andere projecten:

- Rotonde N443/N208 en rotonde Parklaan/N443 (zie bijlage 3.2)
- Noordelijke Randweg Voorhout, incl. aansluitingen op de N443, N444 en HOV-verbinding (zie bijlage 3.6).

3.2 Rotonde N443/N208 en rotonde Parklaan/N443 (Sassenheim)

Aanleiding

Op de N443 bevinden zich twee knelpunten aan de noordzijde van Sassenheim, namelijk de aansluiting met de N208 en de Parklaan. De congestie wordt veroorzaakt door verkeer uit de richting Lisse (via de N208) en verkeer uit de richting Noordwijkerhout (via de N443). Hier worden wachttijden tussen 15 en 30 minuten gemeten.

Doel

Het verbeteren van de doorstroming op de rotondes N443/N208 en Parklaan/N443 en daarmee het verbeteren van de doorstroming op de N443 en N208 als geheel.

Korte beschrijving maatregelen

De provincie Zuid-Holland heeft in 2012 een traject onderzoek uitgevoerd voor de N208. In dit kader is onder andere gekeken naar de doorstroming van de rotondes in Sassenheim. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat een dubbelstrooksrotonde bij de kruising N208-N443 de beste optie is. Deze is echter niet eenvoudig in te passen. Vanwege de gecompliceerdheid van dit project is besloten de verdere uitwerking van deze aanpassingen niet mee te nemen in het groot onderhoud van 2013. In het kader van realisatie van de HOV-corridor Noordwijk- Schiphol zijn op deze kruising capaciteitsverruimende maatregelen noodzakelijk.

Zoekgebied

N443 tussen de aansluitingen Parklaan en N208.

Betrokken partijen

Provincie Zuid Holland (trekker) in samenwerking met gemeente Teylingen, gemeente Lisse en Holland Rijnland.

Planning

Trajectstudie N208 is in 2012 uitgevoerd. Nader onderzoek noodzakelijk. Realisatietermijn uiterlijk 2016.

Financiën

Geschatte kosten:

De kosten voor de uitvoering zijn vooralsnog geschat op €2,5 – 5 mln.

Kostendekking:

Holland Rijnland, RIF: € 4 miljoen;

Provincie Zuid Holland: € 0,9 mln. (uit HOV-corridor Bollenstreek – Schiphol)

Provincie Zuid Holland: nader te bepalen vanuit onderhoudsmiddelen DBI

Rijk (AROV-gelden): HOV, bijdrage Van Pallandtlaan: € 670.000,-;

Besluitvormingsproces

Er is nog geen duidelijkheid over het besluitvormingsproces.

Samenhang andere projecten:

- Knooppunt N443: Piet Gijzenbrug (bijlage 3.1);
- Rotonde N443 / N450 (Jacoba van Beierenweg) = aansluiting N443 op Noordelijke Randweg Voorhout (bijlage 3.6);
- OV-corridor Bollenstreek – Schiphol (bijlage 5);
- Trajectstudie N208.

3.3 Verbeteren doorstroming N207 en kruispunt N207/N208

Aanleiding

Er zijn congestieproblemen op de N207 en het kruispunt N207-N208. Momenteel vormen zich vooral in de ochtendspits wachtrijen op de N207 en de N208 vanuit Hillegom. Onduidelijk is of het knelpunt ontstaat door een geringe doorstroming op het kruispunt of dat capaciteitsgebrek van de aanvoerende wegen het probleem is.

Doel

Verbeteren van de doorstroming op de N207 en N208.

Korte beschrijving maatregelen

- Optimaliseren VRI op het kruispunt N207/N208 in het kader van onderhoud N208.
- Extra rijstrook tussen de Ringvaart en het kruispunt N207-N208 voor verkeer dat linksaf gaat richting Lisse (met de daarbij behorende samenvoeger op de N208).
- Mogelijke verdubbeling wegcapaciteit van de brug; in overleg met de provincie Noord- Holland.

Zoekgebied

N207 van de Ringvaart tot aan de aansluiting op de N208.

Betrokken partijen

Provincie Zuid Holland (trekker) in samenwerking met de provincie Noord-Holland en de gemeenten Hillegom en Lisse.

Planning

In 2010 is de VRI door de provincie geoptimaliseerd. Begin 2011 start de provincie met een trajectstudie voor de N207; hierin wordt onder andere de doorstroming op het kruispunt meegenomen.

2012: Voorlopig ontwerp van de kruising N207-N208 en het wegvak tussen de Ringvaart en de kruising is gereed.

2015: in februari en maart vinden meerdere afsluitingen plaats. Het betreft de N207/ Leimuiderweg in Nieuw Vennep en Hillegom én de N208/ Heereweg/ Westelijke Randweg in Lisse en Hillegom. De provincies Zuid- en Noord Holland voeren in die periode (voorbereidende) werkzaamheden uit. De provincies Zuid-Holland en Noord-Holland werken tegelijkertijd aan de N207. De provincie Zuid-Holland voert daarnaast werkzaamheden uit aan de N208. Zo worden onder andere de verkeerslichten aangepast op de kruising van de N207/Leimuiderweg met de N208/Leidsestraat. De kruising wordt uitgebreid met een extra rijstrook op de N207 voor linksafslaand verkeer richting Lisse en een extra invoegstrook op de N208 richting Lisse. Ook werkt de provincie Noord-Holland aan de rijbaanverdubbeling van de N207.

Financiën

Geschatte kosten: nader te bepalen.

Kostendekking:

De provincie Zuid Holland heeft middelen in trajectaanpak gereserveerd (DBI).

Besluitvormingsproces

Nader te bepalen.

De gemeenten Lisse en Hillegom blijven zich inzetten voor het verbreden van het Zuid-Hollandse deel van de N207.

Samenhang andere projecten:

- trajectstudie N207 (door provincies Zuid- en Noord Holland);
- brug over de Ringvaart in overleg met de provincie Noord-Holland.

3.4 Knooppunt Nagelbrug

Aanleiding

Het kruispunt op de N444 ter hoogte van de Nagelbrug is een knelpunt dat voor veel congestie zorgt met 'terugslag' tot aan afrit 6 op de A44. Het kruispunt wordt geregeld door middel van een VRI. De congestie wordt veroorzaakt door verkeer van en naar Noordwijk en het verkeer uit Voorhout.

Doel

Verbeteren van de doorstroming op het kruispunt ter plaatse van de Nagelbrug en daarmee op de gehele N444.

Korte beschrijving maatregelen

Vervanging Nagelbrug; rotonde over het water incl. fietstunnel. Verbreding van de rijstroken tussen de Nagelbrug en de aansluiting bij de A44 (Postviaduct). Verhoging van de maximum snelheid tussen de Nagelbrug en de aansluiting bij de A44 van 60 naar 80 km per uur.

Zoekgebied

N444 ter hoogte van de Nagelbrug, en tussen de Nagelbrug en het Postviaduct.

Betrokken partijen

Provincie Zuid Holland (trekker) in samenwerking met de gemeenten Teylingen en Noordwijk.

Planning

Trajectstudie N444 is in 2010 afgerond; begin 2011 is deze vastgesteld door de provincie. Eind 2013 wordt het definitief ontwerp afgerond. Bestemmingsplanprocedure: 2015. Uitvoering trajectonderhoud: 2015/2016.

Financiën

Geschatte investering: € 6,6 miljoen (plus € 5,5 miljoen ten behoeve van de doorstroming op de N444).

Kostendekking:

Holland Rijnland, RIF: €2 miljoen.

Provincie Zuid Holland: Dekking deels uit het MPI en deels uit DBI.

Besluitvormingsproces

Bestemmingsplanprocedure in de gemeente Teylingen: 2015.

Samenhang andere projecten:

- Onderdeel van trajectstudie N444;
- Reconstructie Postviaduct.

3.5 Verkeersafwikkeling rotondes Herenweg/Beeklaan, Offemweg/Schiestraat, Gooweg/Van Berckelweg (Noordwijk) en Gooweg/N443 (Noordwijkerhout)

Aanleiding

Door woningbouwontwikkelingen in Noordwijk zal in toenemende mate congestie ontstaan op de rotondes Beeklaan/Herenweg, Nieuwe Offemweg/Schieweg en kruising Gooweg/van Berckelweg in Noordwijk en de rotonde Gooweg/N443 in Noordwijkerhout. Het traject Herenweg/Nieuwe Offemweg/Gooweg is belangrijk voor de afwikkeling van verkeer richting N206, N444 en N443.

Doel

Het verbeteren van de doorstroming binnen de bebouwde kom van Noordwijk en Noordwijkerhout.

Korte beschrijving maatregelen

Om op termijn te voorkomen dat de rotondes overbelast raken, lijkt spreiding van verkeer de oplossing. Noordwijk opteert voor het alzijdig maken van de aansluiting Beeklaan op de N206. De gedachte hierachter is dat het verkeer met bestemming Noordwijk beter gespreid kan worden wanneer aan deze aansluiting ook een op-/afrit in noordelijke richting wordt toegevoegd. De provincie is hiervan nog niet overtuigd. Andere mogelijke oplossingsrichtingen zijn vergroten van de capaciteit van één of meer rotondes/kruisingen en/of DVM.

Plangebied

Herenweg – Nieuwe Offemweg – Gooweg met aansluitingen op respectievelijk de Beeklaan, Schiestraat, Van Berckelweg en Northgodreef.

Betrokken partijen

Noordwijk (trekker), in samenwerking met de gemeente Noordwijkerhout en provincie Zuid- Holland.

Planning

In 2011 is een studie gestart naar de mogelijkheden om de verkeersdoorstroming in de toekomst te verbeteren. De studie heeft als onderwerp de verkeersafwikkeling op de rotondes /kruisingen en de spreiding van het verkeer over de Beeklaan, de Gooweg/Nieuwe Offemweg/Herenweg, de Van Berckelweg en de Northgodreef. Hierbij is onder andere onderzocht in hoeverre DVM een bijdrage kan leveren aan het voorkomen van congestie. Als eerste aanzet voor dit onderzoek is in het eerste kwartaal van 2011 een afstudeerproject uitgevoerd over de alzijdige aansluiting van de Beeklaan op de N206. In 2012 is een verkenning naar mogelijke oplossingen uitgevoerd. Twee ontwerpen voor een alzijdige ontsluiting zijn daarbij gemaakt.

In het eerste halfjaar van 2015 is het Verkeersstructuurplan (VSP) van Noordwijk vastgesteld. In het verkeersstructuurplan worden onder andere de gevolgen van een eventuele alzijdige ontsluiting van de Beeklaan op de N206 in beeld gebracht. Op basis van het VSP (en de ontwerpstudie uit 2012) kan een besluit worden genomen over de vorm en de realisatietermijn van een alzijdige ontsluiting.

Realisatie wordt voorzien in 2017-2020.

Financiën

Geschatte investering:

De kosten van de varianten die in de verkenning zijn onderzocht voor het alzijdig maken van de aansluiting Beeklaan – N206 variëren tussen ca. € 9 miljoen en € 14 miljoen.

**Programma Ontsluiting Greenport Duin- en
Bollenstreek, april 2016**



Kostendekking:

Voor de aanleg van de alzijdige aansluiting Beeklaan – N206 is in het RIF € 4 miljoen gereserveerd.

Besluitvormingsproces

Gemeenten Noordwijk, Noordwijkerhout en provincie Zuid Holland zijn besluitnemer.

Samenhang andere projecten:

- capaciteitsverruiming rotonde 's-Gravendamseweg (N443/ Gooweg; gemeente Noordwijkerhout) is een onderdeel van de trajectstudie N443.
- DVM: door middel van DVM kunnen Noordwijk en Noordwijkerhout het verkeer vanaf de bron redigeren richting N206, N443 of N444. Afstemming met het DVM onderzoek naar sturing op het bovenlokale wegennet is nodig.

3.6 Noordelijke Randweg Voorhout, incl. aansluitingen op de N443, N444 en HOV- verbinding

Aanleiding

Doortrekking van de Randweg Voorhout tussen de wijkontsluitingsweg Hooghkamer en de N444 dient om de woningbouwlocaties Hooghkamer en Nieuw Boekhorst te ontsluiten. Daarnaast heeft de randweg een regionale functie omdat hij een verbinding mogelijk maakt tussen twee provinciale wegen, de N443 en N444. Realisatie van de randweg is bovendien van belang in verband met het mogelijk maken van een HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol.

Doel(en)

- Afwikkelen van verkeer uit nieuwbouwwijken Hooghkamer en Boekhorst;
- Verbeteren doorstroming N443 en N444;
- Verbeteren OV-verbinding Noordwijk – Voorhout/Sassenheim.

Korte beschrijving maatregelen

Aanleg van de randweg ten noorden van Voorhout, incl. aansluiting op de N444 en N443. De randweg wordt tevens gebruikt voor de HOV-verbinding tussen de Bollenstreek en Schiphol.

Zoekgebied

N444, N450, N443, tussen de Leidse Vaart en de geplande woningbouw Hooghkamer en Nieuw Boekhorst.

Betrokken partijen

Gemeente Teylingen (trekker woningbouwontwikkeling en randweg Voorhout), in samenwerking met de provincie Zuid Holland (trekker HOV-studie en DBI), Holland Rijnland, Noordwijk en Noordwijkerhout.

Planning

DBI heeft de trajectstudie N443 in 2009 afgerond. In de studie is implementatie van maatregelen gerelateerd aan woningbouwontwikkeling voorzien vanaf 2016. Doorstroming ter plaatse van de kruising N443 / Jacoba van Beierenweg (N450) wordt in de volgende trajectstudie (2014-2015) meegenomen. De trajectstudie N444 is in 2010 afgerond. Het project is gekoppeld aan de HOV-studie Noordwijk – Schiphol. Voorontwerp bestemmingsplan 2015. Vaststellen definitief ontwerp 2015.

Realisatie Randweg Voorhout wordt voorzien in de periode 2016 e.v.

Financiën

Geraamde kosten: € 23 mln.

Kostendekking:

- BDU 2007, 2008, 2009:	€ 3,1 mln;
- BDU 2012, 2013:	€ 1,25 mln;
- HOV-corridor:	€ 3 mln;
- Provincie overig	€ 3,8 mln;
- Teylingen (diversen):	€ 5 mln;
- Holland Rijnland, RIF:	€ 6 mln.

Voor de N443 en de aansluiting op de N450 zijn onderhoudsmiddelen gereserveerd naar aanleiding van de trajectstudie N443.

Besluitvormingsproces

In de raadsvergadering van december 2012 in Teylingen is het projectplan Noordelijke Randweg Voorhout vastgesteld.

Samenhang andere projecten:

- Trajectstudie N443;
- Trajectstudie N444;
- HOV-corridor Bollenstreek – Schiphol (bijlage 5);
- Nieuw aan te leggen fietspad F285.

3.7 Aanpassen Afrit 6 A44 (Postviaduct)

Aanleiding

Bij afrit 6 van de A44 bestaat een verkeersonveilige situatie door terugslag op de snelweg. Dit wordt veroorzaakt door een te geringe capaciteit op de afrit.

Doel(en)

- Verbeteren van de doorstroming op de kruising N444/A44;
- Vergroten verkeersveiligheid afrit 6.

Korte beschrijving maatregelen

De aanleg van een turbotronde aan de kant van Oegstgeest en een aanpassing van de afrit met een bypass naar de Rijksstraatweg in Sassenheim met aansluiting middels een rotonde op de N444 aan de kant van Akzo Nobel.

Zoekgebied

Afrit 6 van de A44, N444 tussen de voetbalvelden bij Akzo Nobel en de aansluiting Oegstgeesterweg.

Betrokken partijen

Provincie Zuid-Holland (trekker), in samenwerking met Rijkswaterstaat, Akzo Nobel en de gemeenten Oegstgeest en Teylingen.

Planning

- Definitief ontwerp gereed voorjaar 2011;
- Uitvoering: Kabels en Leidingen tot voorjaar 2013, werkzaamheden tot zomer 2014;
- Het project is opgeleverd in 2014.

Financiën

Geraamde kosten: €4,9 miljoen.

Kostendekking:

De financiering van de geraamde kosten is rond met bijdragen van de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, Akzo Nobel en gemeente Teylingen.

Besluitvormingsproces

Het definitief ontwerp is vastgesteld door de provincie Zuid-Holland. Het project is opgeleverd.

Samenhang andere projecten:

- Noordelijke Randweg Rijnsburg en aansluitingen A44;
- Knooppunt Nagelbrug (projectblad 3.4).
- trajectstudie N444;

3.8 Autoluw maken oeververbinding Hillegom – Haarlemmermeer

Aanleiding

Gelet op de toekomstige ontwikkelingen aan de westkant van de Haarlemmermeer zal de oeververbinding Hillegom – Haarlemmermeer intensiever gebruikt gaan worden. De mate van toename van verkeer is mede afhankelijk van de mate waarin bewoners uit de Haarlemmermeer qua voorzieningenniveau afhankelijk zijn van Hillegom. De leefbaarheid rondom deze oeververbinding kan onder druk komen te staan.

Doel

Verbeteren van de leefbaarheid rond de oeververbinding Hillegom - Haarlemmermeer en betere spreiding van het verkeer.

Korte beschrijving maatregelen

De nadruk komt te liggen op het afwaarderen van de oeververbinding ten behoeve van lokaal en langzaam verkeer. Dit betekent een andere inrichtingen vormgeving van de wegen en het herinrichten van de openbare ruimte om daarmee ook de leefbaarheid te vergroten. Door middel van DVM kan doorgaand verkeer via een andere route worden geleid.

Zoekgebied

Brug over de Ringvaart en toevoerende wegen.

Betrokken partijen

Gemeente Hillegom (trekker), in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland. De provincie Noord Holland is beheerder van de Ringvaart en de brug.

Planning

De planning is mede afhankelijk van de realisatietermijnen van andere infrastructurele maatregelen in de Bollenstreek (o.a. Duinpolderweg). Tevens is er een sterke relatie met de planning en vaststelling locaties voor woningbouw in de westkant van de Haarlemmermeer.

De gemeente Haarlemmermeer is in 2011 wel al gestart met voorbereidingen voor de reconstructie van de brug.

Financiën

Geschatte kosten: nader te bepalen.

Kostendekking:

Er zijn nog geen concrete middelen gereserveerd.

Besluitvormingsproces

Het project is in belangrijke mate afhankelijk van de invulling van woningbouw aan de westkant van de gemeente Haarlemmermeer. Besluitvorming over de oeververbinding kan pas vormgegeven worden nadat de invulling (aantallen en locaties) van deze woningbouw bekend is. Daarnaast zal de realisatie van de Duinpolderweg invloed hebben op de bestaande oeververbinding. De mate van invloed kan pas bepaald worden als onder meer het definitieve tracé van de Duinpolderweg bepaald is.

Samenhang andere projecten:

- ontwikkeling woningbouw westkant Haarlemmermeer;
- Duinpolderweg / verbinding N205 - N206 – A4 (bijlage 2);
- OV-corridor Hillegom – Nieuw-Vennep – Schiphol.

3.9 Autoluw maken oeververbinding Lisse – Haarlemmermeer

Aanleiding

Gelet op de toekomstige (woningbouw)ontwikkelingen in de Haarlemmermeer en de bijbehorende dubbeldorpen-filosofie, is de verwachting dat de oeververbinding Lisse – Lisserbroek intensiever gebruikt gaan worden. De mate van toename van verkeer is mede afhankelijk van de mate waarin toekomstige bewoners uit Lisserbroek qua voorzieningenniveau afhankelijk zijn van Lisse en de vervoerswijze die zij kiezen. Gelet op de beschreven ontwikkelingen in het document 'Parels aan de Ringvaart' van de gemeente Haarlemmermeer zal deze afhankelijkheid er zijn. De leefbaarheid rondom deze oeververbinding zal daarmee onder druk komen te staan. Momenteel is er al sprake van een knelpunt voor zowel de doorstroming, leefbaarheid als verkeersveiligheid.

Doel

Verbeteren van de leefbaarheid rond de oeververbinding Lisse - Haarlemmermeer en betere spreiding van het verkeer.

Korte beschrijving maatregelen

De nadruk komt te liggen op het anders gebruiken van de bestaande oeververbinding. Dit betekent hoogstwaarschijnlijk een andere inrichting en vormgeving van de wegen om daarmee ook de leefbaarheid te vergroten. Afwaarderen van de huidige verbinding dient bezien te worden in relatie tot een mogelijk nieuwe verbinding en/of het opwaarderen van de capaciteit van de oversteek op de N207. Ook zal aandacht besteed worden aan de modal split. Het intensiever gebruiken van de fiets is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

Zoekgebied

Hele gebied langs de Ringvaart van noord naar zuid.

Betrokken partijen

Gemeente Lisse in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer, Holland Rijnland en de provincies Zuid- en Noord-Holland. De provincie Noord Holland is beheerder van de Ringvaart en de brug.

Planning

De planning is mede afhankelijk van de realisatie van andere infrastructurele maatregelen in de Bollenstreek (o.a. doorstroming N207 en HOV-corridor Noordwijk - Schiphol), en van de planning en uitvoering van de locaties voor woningbouw in Lisserbroek zelf.

Financiën

Geschatte kosten: nader te bepalen.

Kostendekking: Betrokken partijen hebben nog geen concrete middelen gereserveerd.

Besluitvormingsproces

Het project bevindt zich in de initiatieffase.

Samenhang andere projecten:

- ontwikkeling woningbouw westkant Haarlemmermeer;
- Verbeteren doorstroming N207 en kruispunt N207/N208 (bijlage 3.3);
- HOV corridor Duin- en Bollenstreek – Schiphol (bijlage 5);

- Planontwikkeling Sportlaan, gemeente Lisse.

3.10 Herinrichting N208

Aanleiding

Er zijn verschillende redenen om de N208 te reconstrueren. De eerste reden is dat zowel de weg als het eronder liggende riool dringend onderhoud nodig hebben. Daarvoor moet de weg volledig opengemaakt worden. De tweede reden is dat de inrichting van de weg niet meer doelmatig is. Door de onduidelijke inrichting is de weg onveilig met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Door de autonome toename van het verkeer zal de onveiligheid toenemen. Ten derde zijn maatregelen aan de N208 noodzakelijk in het pakket aan maatregelen voor optimalisering van de bereikbaarheid middengebied van de Greenport Duin- en Bollenstreek.

Doel

Verbeteren van de doorstroming, leefbaarheid en veiligheid op en rond de N208.

Korte beschrijving maatregelen

Onderhoud en herinrichting worden in één keer opgepakt. Daarbij is het dorpse karakter van de weg en van Hillegom uitgangspunt.

Zoekgebied

N208 binnen de gemeentegrenzen van Hillegom; de Leidsestraat, de Van den Endelaan, de Weeresteinstraat en de Haarlemmerstraat vormen samen de N208 in Hillegom.

Betrokken partijen

Gemeente Hillegom (trekker); provincie Zuid Holland is (financieel) betrokken.

Planning

Het werk is opgedeeld in 3 fasen:

1. Weeresteinstraat en Van de Endelaan tussen Maerten Trompstraat en Hillegomsebeek
2. Van den Endelaan en Leidsestraat tussen Hillegomse beek en zuidelijke komgrens.
3. Weeresteinstraat ten noorden van de Maerten Trompstraat en Haarlemmerstraat tot noordelijke komgrens

Fase 1 en 2 zijn volledig gerealiseerd. Voor fase 3 loopt momenteel de planvorming.

Financiën

Geschatte kosten: € 18 miljoen (fase 1, 2 en 3 samen)

De totale kosten van fase 3 worden globaal geraamd op:

Begeleiding project vanuit de ambtelijke organisatie incl. internprojectleider	€ 440.000,- / € 540.000,-
Begeleiding project, besteksgereed maken en Begeleiding realisatie e.d.(bureaus)	€ 350.000,- / € 450.000,-
Realisatie	€ 3.500.000,-/4.500.000,-
	<hr/>
	€ 4.290.000,-/5.490.000,-

Kostendekking:

Gemeente Hillegom:	€ 16 miljoen
Provincie Zuid Holland:	€ 2 miljoen

Besluitvormingsproces:

De gemeenteraad moet nog beslissen over de beschikbaarheid van budget voor fase 3. Deze besluitvorming zal in eind 2016 plaatsvinden.

Samenhang andere projecten:

- OV-corridor Hillegom – Nieuw-Vennep – Schiphol.

Bijlage 4 **Noordelijke Randweg Rijnsburg**

Aanleiding

Het wegennetwerk rondom Rijnsburg kent enkele knelpunten, waaronder de N444, N206, N449 (Noordwijkerweg) en aansluitingen op de A44. De inrichting van de (lokale) wegen is niet optimaal voor het verkeersaanbod, wat een negatief effect op de leefbaarheid in de kern Rijnsburg heeft. Daarnaast wil de gemeente Katwijk diverse bedrijventerreinen herstructureren en ongeveer 3000 extra woningen in Rijnsburg bouwen. Dit leidt tot verkeerstoename, met name op de wegen richting de A44 en de N206. Tevens gaat veel vrachtverkeer van en naar de veiling Flora Holland door de kern van Rijnsburg richting de N206 en A44.

De Noordelijke Randweg Rijnsburg (NRR) is de ontbrekende schakel in de verkeersstructuur van de gemeente Katwijk, waar het (regionale) verkeer nu nog via de Noordwijkerweg (N449) door de kern van Rijnsburg richting de A44 voert. De NRR is op grond daarvan opgenomen op de Samenwerkingsagenda Bereikbaarheidsstudie Grensstreek van 22 december 2008. Essentie is dat het verkeer dat via de Noordwijkerweg door de kern van Rijnsburg naar de A44 rijdt en vice versa, via de NRR om Rijnsburg heen geleid wordt. Dat verbetert verkeerskundig en qua leefbaarheid de wegen in Rijnsburg en levert een betere doorstroming op voor het regionale verkeer. Door groei maar ook als gevolg van de aanleg van grootschalige regionale infrastructuur en hoogwaardig openbaar vervoer wijzigt de verkeerscirculatie in en rond Katwijk. Ook de autonome ontwikkeling van het regionale verkeer en door de ontwikkeling in woningbouw en bedrijvigheid in de Greenport is er een groeiend belang van deze verbinding. Daarom is op termijn een route noodzakelijk die via de noordrand van Rijnsburg een rechtstreeks aansluiting heeft op de A44.

Tussen provincie en gemeente Katwijk is overeenkomen dat de provincie Zuid-Holland de inspanningsverplichting op zich neemt om de ruimtelijke reservering voor de NRR op te nemen in de Provinciale Structuurvisie. De provincie heeft hierbij de bereidheid uitgesproken om naar vermogen mee te werken aan de realisatie van de NRR. Naast de bestaande bestuurlijke afspraken over de NRR tussen de provincie en de gemeente in het kader van het HOV-net Zuid-Holland Noord, is er de Samenwerkingsovereenkomst Knoop Leiden-West waarin onder meer afspraken zijn gemaakt over de financiering van de te verplaatsen glastuinbouw Rijnsburg als gevolg van de uitbreiding van het bedrijventerrein voor het vervallen van het aanvankelijk geprojecteerde bedrijventerrein op grondgebied van Oegstgeest. De effecten van de samenwerkingsovereenkomst hebben direct invloed op een noordelijke ontsluiting bij Rijnsburg.

Doel

Verbeteren van

- Economische ontwikkeling Greenport: optimaliseren transportbewegingen in, door, naar en uit de Bollenstreek en een betere ontsluiting van veiling FloraHolland.
- Robuustheid van het wegennet.
- Leefbaarheid en bereikbaarheid van Rijnsburg, Katwijk en het zuidelijke en midden gebied van de Bollenstreek.

Korte beschrijving maatregelen

De nieuwe verbinding biedt verbetering van de bereikbaarheid van de Bollenstreek met een directe ontsluiting voor de veiling Flora Holland. Doorgaand (vracht)verkeer kan worden geweerd van de lokale wegen (Noordwijkerweg / Brouwerstraat, N443, N444). In een verkenning zijn verschillende varianten onderzocht, uiteenlopend van een uitbreiding van het wegennet op lokaal niveau (onderdeel lokale wegennet) tot een nieuwe regionale

wegverbinding tussen de N206 en de A44. De nieuwe verbinding maakt integraal onderdeel uit van een gehele herstructurering van de aansluiting van het onderliggende wegennet op de A44. Uitgangspunt is dat het aantal aansluitingen op de N206 en op de A44 gelijk blijft.

Zoekgebied

Het plangebied ligt tussen de N444 in het noorden, de N206 in het westen en ten zuiden van Rijnsburg en de A44 tussen afritten 5 en 7 in het oosten. Het studiegebied is groter. Daarin wordt ook gekeken naar de verkeerskundige effecten van de NRR op het regionale wegennet inclusief de RijnlandRoute, het onderliggende (lokale) wegennet en de aansluitingen 3 t/m 8 op de A44.

Onder leiding van de provincie Zuid-Holland en in samenwerking met de gemeenten Katwijk, Noordwijk, Teylingen en Oegstgeest, de Regio Holland Rijnland en het Rijk heeft een eerste verkenning naar de NRR plaatsgevonden (2012). Samengevat in drie punten heeft de verkenning de volgende inzichten opgeleverd:

- Lokale maatregelen op de brug in de Noordwijkerweg (alternatief 1) is relatief goedkoop, heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen en is daarom niet verder onderzocht. Een randweg gedeeltelijk via bestaande infrastructuur (alternatie 2) is relatief duur door de noodzakelijke aanpassingen aan de N449, heeft positieve gevolgen voor de lokale en regionale bereikbaarheid en leefbaarheid en een aantal negatieve effecten voor natuur en milieu (doorsnijding).
- Een randweg via geheel nieuw tracé (alternatief 3) is duurder dan alternatief 1 maar minder duur dan alternatief 2, heeft positievere gevolgen voor de lokale en regionale bereikbaarheid en leefbaarheid dan alternatief 2 en negatievere effecten voor natuur en milieu dan alternatief 2.

Betrokken partijen

Gemeente Katwijk (trekker), in samenwerking met de provincie Zuid Holland, Holland Rijnland, gemeenten Oegstgeest, Teylingen en Noordwijk.

Planning

Juli 2012: Eindrapport verkenning.
2014: Ruimtelijke reservering voor de NRR in de Visie Ruimte en Mobiliteit opnemen, conform alternatief 3 in de Verkenning Graaf Floris V Route / Noordelijke Randweg Rijnsburg.

Realisatie wordt voorzien na 2020.

Financiën

Partijen hebben voor dit project nog geen middelen gereserveerd.

Besluitvormingsproces

Juli 2012: Bestuurlijk overleg eindrapport verkenning: geen voorkeursvariant vastgesteld. Najaar
2012: Bestuurlijk overleg college van B&W Katwijk en gedeputeerde Zuid-Holland.
2013: Bestuurlijke gesprekken met betrokken partijen over vervolgproces.
2014: Verzoek aan provincie Zuid-Holland (d.m.v. zienswijze) om variant 3 uit de verkenning als ruimtelijke reservering op te nemen in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Dit verzoek heeft niet geresulteerd in een aanpassing van de VRM.

Samenhang andere projecten:

- RijnlandRoute
- Verbetering Postviaduct (kruising A44 met N444, Afrit 6) (bijlage 3.7)
- Aansluiting Flora Holland A44 (afrit 7)

**Programma Ontsluiting Greenport Duin- en
Bollenstreek, april 2016**



- Verkeersafwikkeling rotondes Herenweg/Beeklaan, Offemweg/Schiestraat, Gooweg/Van Berckelweg (Noordwijk) (bijlage 3.5)
- Herstructurering en vergroting kassengebied Kloosterschuur-Trappenberg
- Onderhoud en eventuele overdracht N449 aan de gemeente Katwijk door de provincie Zuid Holland
- HOV-net Zuid-Holland Noord
- De knoop Leiden West

Bijlage 5 (H)OV-corridor Noordwijk – Sassenheim (station) – Schiphol

Aanleiding

Uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek in 2008 is gebleken dat het openbaar vervoer in de corridor Duin- en Bollenstreek - Schiphol achterblijft bij de ontwikkeling van het autoverkeer. Tevens worden in de OV-visie Holland Rijnland diverse maatregelen voorgesteld om het openbaar vervoer in deze corridor te verbeteren. De verbinding heeft de potentie om een behoorlijk aantal nieuwe reizigers te trekken en is belangrijke een belangrijke pijler onder het totale OV-netwerk. Dit wordt door provincie Zuid-Holland onderschreven; de verbinding is als essentiële schakel in het Zuidvleugelnet opgenomen en onderdeel van het HOV-net Zuid- Holland Noord. Met het verbeteren van deze corridor, wordt de positie van station Sassenheim versterkt.

Doel

Doelstelling is om de openbaar vervoer relatie tussen de Duin- en Bollenstreek en Schiphol structureel te verbeteren. Enerzijds door het beter aansluiten van het busnet op het spoor en anderzijds door het busnetwerk met HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) -kwaliteit in te vullen. Het wegennet in de Duin- en Bollenstreek zal hiermee worden ontlast.

Korte beschrijving maatregelen

De (H)OV-route zal deels over bestaande wegen (in Zuid-Holland) en deels over nieuw aan te leggen vrije busbanen (in de Haarlemmermeer) lopen. Maatregelen zijn onder meer aanpassingen van rotondes, aanpassingen VRI's, aanleg van busstroken en aanpassen haltes. Daarnaast is een nieuwe oeververbinding over de Ringvaart onderdeel van dit project.

Zoekgebied

Het studiegebied van de OV-corridor Duin- en Bollenstreek – Schiphol betreft concreet de kernen Noordwijk, Voorhout, Sassenheim, Lisse, Hillegom, Nieuw Vennep, Hoofddorp en Schiphol. Effecten op aangrenzende OV-routes zoals de HOV-corridor Katwijk/Noordwijk – Leiden CS, busverbindingen naar Haarlem en het onderliggende OV-net worden continu in ogenschouw genomen.

Betrokken partijen

Provincie Zuid Holland (trekker) in samenwerking met provincie Noord Holland, Holland Rijnland, Stadsregio Amsterdam, gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer.

Planning

Verkenning: vastgesteld door het Breed Bestuurlijk Overleg op 15 oktober 2010.
Planstudie: vastgesteld door het Breed Bestuurlijk Overleg op 12 juli 2012.
Bestuursovereenkomst en uitvoeringsovereenkomst: maart 2014.
Ontwerp en realisatie gedeelte Noordwijk – Lisse: 2015-2017;
Ontwerp en realisatie brug over de Ringvaart: 2020;
Ontwerp en realisatie van de HOV-maatregelen op grondgebied van de provincie Noord- Holland worden afhankelijk van de toekomstige woningbouw aan de Westkant van de gemeente Haarlemmermeer gerealiseerd.

Financiën

Op basis van de afgeronde planstudie is de benodigde investering voor realisatie van de voorkeursvariant voor deze HOV-corridor € 53,8 miljoen. In onderstaande twee tabellen staat een overzicht van respectievelijk de projectkosten en de dekking.

**Programma Ontsluiting Greenport Duin- en
Bollenstreek, april 2016**

Tabel: overzicht projectkosten voorkeursvariant

Deeltraject	Kosten
Noordwijk – Sassenheim	€ 11.330.000
Sassenheim – Lisse (komgrens)	€ 6.489.000
Lisse – Nieuw Vennep / Schiphol	€ 23.612.000
Haltes	€ 7.500.000
Onvoorzien (10%)	€ 4.893.100
Evt. aanpassingen infra kerntraject Zuidtangent	PM
Totaal	€ 53.824.100

Tabel: overzicht dekking

Reserveringen budget HOV-corridor Bollenstreek – Schiphol	Bijdrage
Provincie Zuid-Holland (incl. AROV)	€ 33 mln. (waarvan € 17 mln. provincie Zuid-Holland en € 16 mln. Rijk (AROV))
Holland Rijnland	€ 5 mln. (RIF)
Provincie Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam	€ 15,8 mln.
Totaal	€ 53,8 mln.

Toelichting:

Provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland investeren gezamenlijk € 38 mln. in de HOV-corridor, te weten:

- € 27,7 mln. in het maatregelpakket op het traject Noordwijk-Voorhout-Sassenheim-Lisse (incl. 10% onvoorzien)
- € 6 mln. aan haltevoorzieningen HOV op Zuid-Hollands grondgebied
- € 3 mln. bijdrage aan randweg Voorhout
- € 1,3 mln. inpassing en nadeelcompensatie Sportlaanontwikkeling.

Provincie Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam zijn samen bereid om op basis van de nu beschikbare informatie een indicatieve bijdrage te reserveren van circa € 15,8 mln. voor investeringen in de volgende HOV-maatregelen:

- € 14,3 mln. in het maatregelpakket van de Ringvaart – Lisserhaven – Nieuw Vennep incl. HOV brug Ringvaart en inpassing omgeving
- € 1,5 mln. aan haltevoorzieningen HOV op Noord-Hollands grondgebied
- PM: mogelijke aanpassingen infrastructuur kerntraject R-net Nieuw Vennep – Schiphol.

Besluitvormingsproces

De planstudie en de voorkeursvariant zijn vastgesteld in het Breed Bestuurlijk Overleg op 12 juli 2012. Maart 2014 zijn de bestuursovereenkomsten getekend tussen betrokken partijen waarin de afspraken (met betrekking tot o.a. realisatie, planning en financiën) zijn vastgelegd. Provincie Zuid-Holland en gemeenten Noordwijk, Teylingen en Lisse hebben tevens een uitvoeringsovereenkomsten gesloten, waarin afspraken zijn gemaakt over realisatie en subsidiering van maatregelen.

Samenhang andere projecten:

- planontwikkeling Lisse bij Sportlaan: In bestemmingsplan is de mogelijkheid open gehouden om een HOV-verbinding in het Sportlaan-gebied te kunnen realiseren;
- Woningbouw Haarlemmermeer;
- Noordelijke Randweg Voorhout (bijlage 3.6);
- Rotondes N443 – N208 / Parklaan (3.2)

Bijlage 6
Afkortingenlijst

AROV	Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer
BO (MIRT)	Bestuurlijk Overleg (MIRT)
(H)OV	(Hoogwaardig) Openbaar Vervoer
IenM	Infrastructuur en Milieu (ministerie)
MIRT	Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport
MRA	Metropool Regio Amsterdam
NOG	Noordelijke Ontsluiting Greenport
PHO V&V	Portefeuillehoudersoverleg Verkeer & Vervoer
PNH	Provincie Noord-Holland
PZH	Provincie Zuid-Holland
RIF	Regionaal Investeringsfonds
RVVP	Regionaal Verkeer- en Vervoersplan
RWS	Rijkswaterstaat
SRA	Stadsregio Amsterdam
UP RVVP	Uitvoeringsprogramma RVVP
VRI	Verkeersregelininstallatie