

Versie: concept

Datum: 10 januari 2014

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. In januari 2013 is een actualisatie gemaakt van de projectbeschrijvingen. Deze is op 28 februari vastgesteld door het Dagelijks Bestuur en daarna ter kennis name aangeboden aan het Algemeen Besuur. 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).

Doel:

Het doel van de 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. 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 naar grondgebied per provincie.
Knooppunt N443; Piet Gijzenbrug	€ 31-67 mln. (voorkeursvariant: € 62-67 mln.)	€ 4 mln.		Ntb	Prorail: ntb
Rotonde N443/N208 en rotonde Parklaan/N443 (Sassenheim)	€ 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.	
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 maken aansluiting Beeklaan-N206.
Gebied N444-N443	Aanpassing aansluiting Postviaduct	2013	Noordelijke Randweg Rijnsburg; Trajectstudie N444; Groot onderhoud N443.
	HOV corridor Noordwijk – Sassenheim (korte termijn)	2016	HOV-corridor Noordwijk – Schiphol; HOV-net Zuid-Holland Noord
	Trajectstudie N444	Afgerond	Postviaduct; Nagelbrug; Aanleg Noordelijke Randweg Voorhout incl. aansluitingen; HOV-corridor Noordwijk – Schiphol; Noordelijke Randweg Rijnsburg; Fietspad F285
	Nagelbrug	2014/2015	Trajectstudie N444; HOV-corridor Noordwijk – Schiphol
	Aanleg Noordelijke Randweg Voorhout incl. aansluitingen	2016 e.v.	Trajectstudie N444; HOV-corridor Noordwijk – Schiphol;

			Haalbaarheidstudie 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 Piet Gijzenbrug	Nader te bepalen, na 2025	Groot onderhoud N443; Fietspad F281
	Rotondes Sassenheim	2015/2016	Trajectstudie N208, HOV-corridor Noordwijk – Schiphol
	Groot onderhoud N443	Afgerond	Reconstructie Delfweg; Knooppunt Piet Gijzenbrug; Rotondes Sassenheim; Aanpassing aansluiting Postviaduct
Gebied ten noorden van de N443	Trajectstudie N208	Afgerond	Groot onderhoud N443; Haalbaarheidsstudie Piet Gijzenbrug; HOV-corridor Noordwijk – Schiphol
	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

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 geïoriënteerd. 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.

De Duinpolderweg is opgenomen in de (concept) uitvoeringsagenda van SMASH (Structuurvisie Mainport Amsterdam – Schiphol – Haarlemmermeer) van het ministerie van IenM. Het Rijk wil in SMASH onderzoeken welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden geborgd moeten worden om versterking van de Schipholregio te realiseren.

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.

Korte beschrijving maatregelen

Nieuwe wegverbinding N205-N206, ten noorden van de kern Hillegom, inclusief een verbinding met en aansluiting op de A4.

Zoekgebied

De beoogde verbetering van de verbinding tussen de N206 en de A4 bestaat uit drie onderdelen:

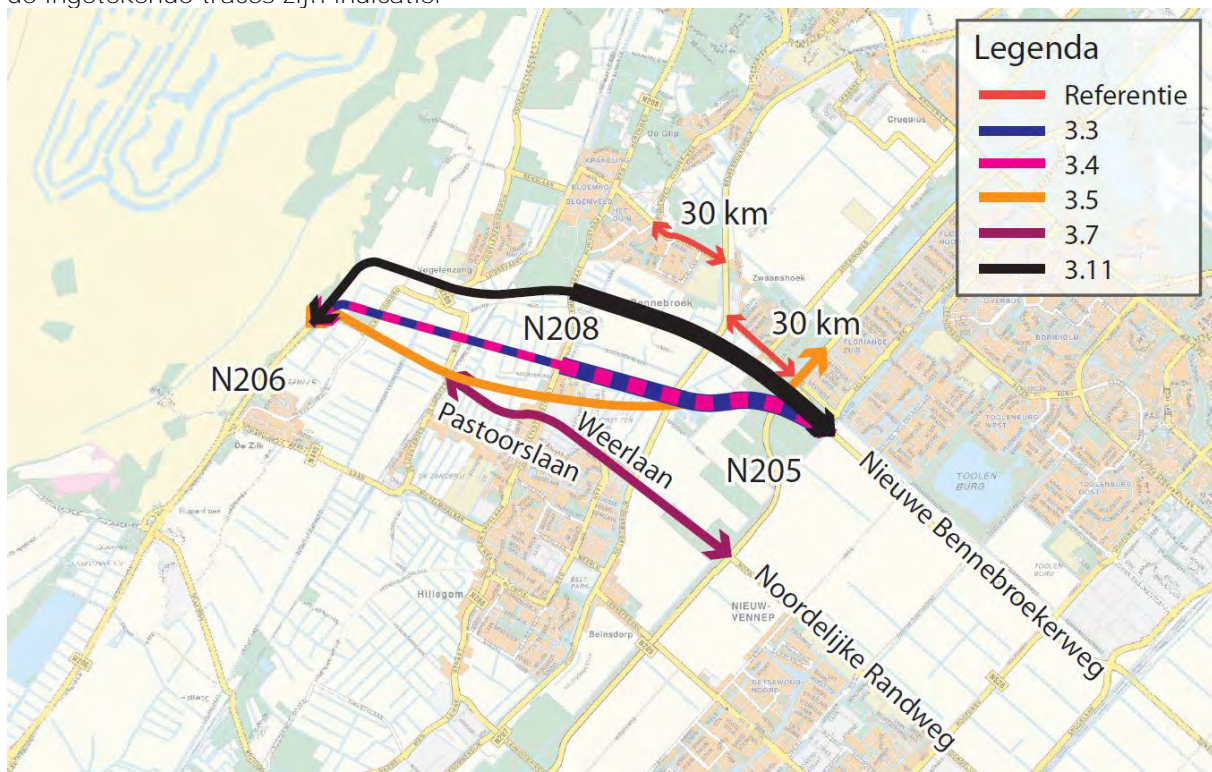
1. De verbinding tussen de N205 en N206, tussen de bebouwde gebieden van Vogelenzang, Bennebroek, Zwaanshoek en Hillegom;
2. De Nieuwe Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de N205;
3. De verbinding Spoorlaan-A4.

In de MER worden voor het eerste onderdeel, de volgende alternatieven onderzocht (zie ook figuur 1):

- Noordelijk alternatief, met aansluiting op de N208 (zwart)
- Midden alternatief, met aansluiting op de N208 en Zilkerduinweg (blauw/paars)
- Zuidelijk alternatief, met aansluiting op de Pastoorslaan (geel)
- NOG Beter alternatief (paars)
- Combinatiealternatief (blauw)

In de MER zullen voor deze alternatieven varianten worden uitgewerkt, voor zover ze onderscheidende effecten hebben. Hierbij kan gedacht worden aan gelijkvloerse of ongelijkvloerse aansluitingen of kruisingen, of een wegvak met 2x1 of met 2x2 rijstroken. In het uiteindelijke voorkeursalternatief zullen gedetailleerde afwegingen worden gemaakt over verschillende varianten.

Figuur 1: vijf mogelijke alternatieven voor een verbinding tussen de N205-N206; de ingetekende tracés zijn indicatief



Eén van de belangrijke aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. is om de bouwstenen van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek opnieuw, met geactualiseerde gegevens verkeerskundig door te rekenen. Het NOG Beter alternatief wordt meegenomen in deze doorrekening. Daarmee wordt het pakket integraal bekeken en vergelijkbaar gemaakt met de bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek en loopt het mee in de actualisatie. Hiermee wordt verkeerskundig getoetst in hoeverre dit pakket bijdraagt aan de doelstellingen die gesteld zijn in de Nota Reikwijdte en Detailniveau voor de MER. Ook volgt voor deze bouwstenen en het NOG Beter pakket een kwalitatieve beoordeling van de milieu- en natuureffecten, conform het advies van de commissie m.e.r..

Betrokken partijen

Provincie Noord Holland (trekker), provincie Zuid Holland, gemeenten Hillegom en Noordwijkerhout, Holland Rijnland, gemeente Haarlemmermeer, gemeenten regio Zuid-Kennemerland, Stadsregio Amsterdam en ministerie van IenM/ RWS.

Planning / mijlpalen

- 2008 – 2011 Verkenning "*Van Greenport tot Mainport*" - *Regionale verkenning conform MIRT N205-N206*;
- 2012-2014: Planfase
- 2013: advies commissie MER over Reikwijdte en Detailniveau van de MER Duinpolderweg;
- 2013: Notitie Reikwijdte en Detailniveau (formele start m.e.r.-procedure) vastgesteld;
- 2013-2014: uitvoeren planstudie, inclusief MER en MKBA;
- 2014: gesprek gedeputeerden Noord- en Zuid-Holland met minister IenM over bijdrage Rijk aan Duinpolderweg;
- 2014: besluit voorkeurstracé;
- 2014-2015: planuitwerking (uitwerken van gekozen oplossingsrichting op detailniveau).

Realisatie wordt voorzien in de periode 2015-2025.

Financiën

Geschatte investering: € 124 miljoen voor het stuk N205-N206 en **€ 75 miljoen** voor het stuk tussen de N205 – A4.

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. De gemeenten in Zuid-Kennemerland hebben in 2013 het mobiliteitsfonds opgericht. Hierin is € 4,5 miljoen gereserveerd voor de Duinpolderweg. Holland Rijnland heeft in het RIF € 12,5 miljoen gereserveerd.

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.

In december 2013 hebben PS van Noord- en Zuid-Holland ingestemd met de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) MER Duinpolderweg. De MER-procedure kan daarmee officieel van start. Het advies van de commissie MER is overgenomen in de NRD.

Gestreefd wordt om in het najaar van 2014 een besluit te nemen over het voorkeurstracé voor de Duinpolderweg.

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).

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 wetering. 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 Haalbaarheidstudie 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 haalbaarheidstudie 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 start, naar aanleiding van de trajectstudie groot onderhoud, realisatie van onderhouds- en verkeersveiligheidsmaatregelen N443 en Piet Gijzenbrug.

De haalbaarheidsstudie lange termijn maatregelen is in 2012 afgerond. Er heeft nog geen formele besluitvorming plaatsgevonden naar aanleiding van de uitkomsten van de studie. Verwacht wordt dat de provincie Zuid-Holland eind 2013 aan de gemeenten kenbaar maakt of, en zo ja welke, lange termijn maatregelen getroffen zullen worden.

Financiën

Korte termijn maatregelen: Provincie Zuid Holland uit middelen Beheer en Onderhoud.

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): nader te bepalen

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 haalbaarheidstudie is bestuurlijk (nog) niet vastgesteld. Naar verwachting zal de provincie eind 2013 aan de betrokken gemeenten kenbaar maken wat de vervolgcacties naar aanleiding van de resultaten van de haalbaarheidstudie zullen zijn.

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. Hiervoor is budget gerealiseerd in het kader van het HOV-project. Realisatie uiterlijk 2016.

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 provincie Zuid Holland zal in de trajectstudie N208, waar deze twee rotondes onderdeel van uitmaken, een kostenraming maken. 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 n.a.v. de trajectstudie.

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 brug over 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 brug over de Ringvaart en de kruising is gereed. Onderhoud van de N207 en uitvoering van de maatregelen op het kruispunt staan gepland in 2014.

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.

Zoekgebied

N444 ter hoogte van de Nagelbrug.

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: 2014. Uitvoering trajectonderhoud: 2014/2015.

Financiën

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

Kostendeckking:

Holland Rijnland, RIF: € 2 miljoen.

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

Besluitvormingsproces

Bestemmingsplanprocedure in de gemeente Teylingen: 2014.

Samenhang andere projecten:

- Onderdeel van trajectstudie N444.

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 2014 is besluitvorming voorzien voor een verkeersstructuurplan (VSP) in Noordwijk. 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 2015-2020.

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**.

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 Hoogkamer 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 plaatste 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.

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

Financiën

Geraamde kosten: € 23 mln.

Kostendeckking:

- 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. In overleg met Rijkswaterstaat, Akzo Nobel en de gemeenten Teylingen en Oegstgeest heeft de provincie Zuid-Holland inmiddels een definitief ontwerp gemaakt.

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 Rijksweg 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, wegwerkzaamheden tot zomer 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.

Samenhang andere projecten:

- trajectstudie N444;
- Noordelijke Randweg Rijnsburg en aansluitingen A44.

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).

3.9 Autoluw maken oeververbinding Lisse – Haarlemmermeer

Aanleiding

Gelet op de toekomstige (woningbouw)ontwikkelingen in de Haarlemmermeer zal de oeververbinding Lisse – 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 Lisse. De leefbaarheid rondom deze oeververbinding kan onder druk komen te staan. Momenteel is er ook al sprake van een knelpunt.

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 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. Afwaarderen van de huidige verbinding dient gezien te worden in relatie tot een mogelijk nieuwe verbinding tussen de 2^e Poellaan en Meer & Duin. Door middel van DVM kan doorgaand verkeer via een andere route (N207/N208) worden geleid.

Zoekgebied

Brug over de Ringvaart en toevoerende wegen; van de 2^e Poellaan in het zuiden tot en met het bedrijventerrein Meer & Duin in het noorden.

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 realisatietermijnen van andere infrastructurele maatregelen in de Bollenstreek (o.a. doorstroming N207 en HOV-corridor Duin- en Bollenstreek - Schiphol). Tevens is er een sterke relatie met de planning en vaststelling locaties voor woningbouw in de westkant van de Haarlemmermeer.

De verbinding naar de Haarlemmermeer is een onderdeel van het coalitieprogramma van de gemeente Lisse. Daarin staat de verbetering van de regionale verbindingen (voor alle soorten verkeer) op het programma.

Financiën

Geschatte kosten: nader te bepalen.

Kostendekking: Betrokken partijen hebben nog geen concrete middelen gereserveerd.

Besluitvormingsproces

Infrastructurele maatregelen aan noord en zuid kant van de Bollenstreek hebben effect op de verkeersafwikkeling in Lisse, evenals de opwaardering van de N207 (bijlage 3.3), en de maatregelen die genomen worden ten behoeve van het HOV in combinatie met langzaam verkeer (bijlage 5). Na uitvoering van deze maatregelen, is afwaardering van de Lisserbrug naar lokaal verkeer wellicht mogelijk. Aanvullende maatregelen om de lokale verkeersstroom te faciliteren vragen echter nog nader onderzoek. Als er woningbouw ontwikkeld wordt aan de westkant van de Haarlemmermeer zullen investeringen in de oeververbinding onderdeel uit moeten maken van dat project en vooruit moeten lopen op de woningbouw.

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 opengebrouwen 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 is grotendeels klaar. Een klein aantal zaken moet nog aangepast of opgelost worden en het groen moet nog worden aangeplant. Eind 2013 is fase 1 helemaal afgerond. Fase 2 is in uitvoering en is naar verwachting medio 2014 afgerond. Het traject van fase 2 is lang en wordt in vijf delen vernieuwd: wegvak B t/m F. De planning voor zover die nu bekend is, is: Wegvak E, 5 augustus tot en met half november; Wegvak F, half november tot en met begin maart. De wegvakken B, C en D worden in 2014 vernieuwd. De planning voor deze werkzaamheden is nog in de maak en is onder voorbehoud en kan tussentijds gewijzigd worden. Bijvoorbeeld door weersomstandigheden of omdat de omstandigheden vragen om een andere volgorde. Fase 3 zal starten nadat fase 2 is afgerond. Naar verwachting zal dit in 2014 zijn. De uitvoering zal aansluiten bij fase 1 en 2.

Financiën

Geschatte kosten: **€ 18 miljoen**

Kostendeckking:

Gemeente Hillegom: **€ 16 miljoen**

Provincie Zuid Holland: **€ 2 miljoen**

Besluitvormingsproces:

De gemeenteraad moet nog beslissen over fase 3. Fase 3 is het stuk van de Marten Trompstraat tot aan de bebouwde komgrens bij Bennebroek. De gemeenteraad moet hiervoor nog geld beschikbaar stellen. Wanneer, en of zij dat doet is nog niet bekend.

Samenhang andere projecten:

Niet van toepassing

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 (alternatief 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 om variant 3 uit de verkenning als ruimtelijke reservering op te nemen in de Visie Ruimte en Mobiliteit.

Samenhang andere projecten:

- RijnlandRoute
- Verbetering Postviaduct (kruising A44 met N444, Afrit 6) (bijlage 3.7)
- Verkeersafwikkeling rotondes Herenweg/Beeklaan, Offemweg/Schiestraat, Goeweg/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 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 peiler 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 en deels over nieuw aan te leggen vrije busbanen lopen. Maatregelen zijn onder meer aanpassingen van rotondes, aanpassingen VRI's, aanleg van busstroken en aanpassen haltes.

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: eind 2013.
Ontwerp en realisatie gedeelte Noordwijk - Lisse: 2013-2016;
Ontwerp en realisatie brug over de Ringvaart: 2013-2020;
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. Het tijdsplan wordt in een nader op te stellen voorgelegd aan de Stuurgroep HOV-corridor Noordwijk – Schiphol.

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.

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	
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. In 2013 is een bestuursovereenkomsten gesloten 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 Uitvoeringsovereenkomst gesloten, waarin afspraken zijn gemaakt over realisatie en subsidiering van maatregelen. Onderdeel van deze overeenkomst is een specifiek Programma van Eisen voor deze corridor.

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;
- Randweg Voorhout (bijlage 3.7).

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	Verkeersregelinstantie