



Aan

Stuurgroep Duinpolderweg

Kopie aan

Onderwerp

Duinpolderweg; integrale afweging NOG Beter pakket

## Inleiding

In de Statencommissie Verkeer en Milieu van Zuid-Holland van 3 april 2013 is gesproken over de nieuwe wegverbinding N206-A4 Duinpolderweg. Vele sprekers hebben in de commissie hun visie neergelegd. In de commissie zijn vragen gesteld over het doorlopen proces en in het bijzonder of en hoe het NOG Beter pakket integraal is meegenomen in de planstudie en wordt meegenomen in het m.e.r. traject. In voorliggende notitie wordt eerst kort ingegaan op het doorlopen planproces voor de Duinpolderweg en hoe in dat proces is omgegaan met het door het Platform NOG Beter ingediende alternatief voor deze weg. Om te komen tot een integrale afweging van NOG Beter wordt het volgende voorstel geformuleerd dat direct aansluit op het advies van de Commissie m.e.r.:

Er vindt een herijking van het verkeersonderzoek plaats met het geactualiseerde verkeersmodel VENOM. Het gehele NOG Beter pakket wordt net als de diverse bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek integraal verkeerskundig doorgekend.

## Geschiedenis

Eind 2008 is de Bereikbaarheidsstudie grensstreek afgerond waar in een Samenwerkingsagenda een integraal pakket aan weg- en openbaar vervoermaatregelen is vastgelegd met oplossend vermogen voor de knelpunten in de grensstreek op het gebied van bereikbaarheid en leefbaar-heid. De Bereikbaarheidsstudie grensstreek laat zien dat het oplossend vermogen van de voorgestelde maatregelen beperkt blijft tot dat deel van de grensstreek waar ze voor bedoeld zijn. Voor het zuidelijk deel van de grensstreek (Duin- en Bollenstreek) is dat, naast de realisatie van de Rijnlandroute, een verbinding tussen de A44 en de N206 bij Rijnsburg en kleinschalige intramaatregelen in de Bollenstreek. Voor het noordelijke deel van de grensstreek (Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer) is dat een nieuwe wegverbinding N206-N205. Daarnaast was van groot belang het verbeteren van het (hoogwaardig) openbaar vervoernetwerk.

De maatregelen zijn vervolgens in separate processen verder uitgewerkt, maar wel altijd beschouwd vanuit de samenhang voor de gehele grensstreek:

- Haalbaarheidsstudie Noordelijke Randweg Rijnsburg (trekkerschap provincie Zuid-Holland)
- Programma Maatregelen middengebied (trekkerschap regio Holland Rijnland)
- Verkenning / planstudie HOV corridor Duin- en Bollenstreek - Schiphol (trekkerschap provincie Zuid-Holland)
- Wegverbinding N206-N205 (trekkerschap provincie Noord-Holland)

**Hoe NOG Betor tot nu toe in het proces is meegenomen; een samenhangende aanpak**  
In een verkennende en planstudiefase<sup>1</sup> is de wegverbinding N206-N205 verder uitgewerkt en is de scope van het project uitgebreid tot de A4. Tijdens dit planproces heeft Platform NOG Betor een alternatief aangedragen voor deze wegverbinding. Dit alternatief bestaat uit twee fases:

**Fase 1:**  
- aanleg van de Verlengde Weerlaan tussen Hillegom-noord en de N205; het doortrekken van de Noordelijke Randweg Nieuw Vennep naar de Weerlaan en Pastoorstaan in Hillegom

**Fase 2:**  
- aanleg van de N205 tussen Nieuw Vennep en de A44 bij Abbenees  
- aanleg van de Poelweg tussen Lisse-zuid en de A44 bij Abbenees  
- aanleg van de Randweg Rijnsburg met een nieuwe A44-afslag bij de veiling

De rapportage van platform NOG Betor is op 11 juni 2012 besproken met de opsteller van het rapport en toemalig verkeerskundige van het platform NOG Betor. In de zomer van 2012 zijn 11 varianten, incl. een OV variant, door belanghebbenden, waaronder Platform NOG Betor, aangedragen. Deze varianten zijn, naast de bestuurlijke noordelijke voorkeursvariant, in de Huiswerkanalyse meegenomen. De OV variant kon niet op vergelijkbare wijze geanalyseerd worden en is niet meegenomen in deze analyse.

**NOG Betor fase 1**  
In de Huiswerkanalyse zijn NOG Betor fase 1 en een door beide provincies opgestelde combivariant NOG Betor fase 1 met een aansluiting op de N206 (gelet op verwacht extra oplossend vermogen) meegenomen. Op basis van de afweging die hierin is gemaakt is in de NRD voorgesteld hierboven genoemde varianten in het MER mee te nemen. Het Platform heeft aangegeven dat het volledige NOG Betor pakket in het MER moet worden opgenomen.

**NOG Betor fase 2; onderdeel aanleg N205 - A44 + Poelweg tussen Lisse en A44**  
In de Huiswerkanalyse zijn twee onderdelen van NOG Betor fase 2 meegenomen; aanleg van de N205 tussen Nieuw Vennep en de A44 bij Abbenees en aanleg van de Poelweg tussen Lisse-zuid en de A44 bij Abbenees. De huiswerkanalyse laat zien dat het toevoegen van deze infrastructuur lokale effecten heeft rondom Lisse (Bouwsteen Zuid) en er geen extra effecten zijn in het noordelijk deel van de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland.

De verbindingen N205-A44 en Poelweg - A44 zijn ook in de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek onderzocht (bouwsteen Zuid). De conclusie uit deze studie was dat bouwsteen Zuid onvoldoende antwoord biedt op de meeste hoofdopgaven gesteld in de Bereikbaarheidsstudie.

**NOG Betor fase 2; onderdeel Randweg Rijnsburg**  
De Randweg Rijnsburg met A44 afslag is niet meegenomen in de variant NOG Betor fase 2, omdat provincie Zuid-Holland conform de afspraken uit de Samenwerkingsagenda grensstreek (2008), een separate Haalbaarheidsstudie uitvoerde naar nut en noodzaak van deze weg.

<sup>1</sup> Verkenning conform MIRIT "Van Greenport tot Mainport, wegverbinding N205-N206" (2010), planstudie (2012) en Huiswerkvarianten Duinpolderweg (2013)

De belangrijkste conclusies uit deze studie kort samengevat: vooral lokaal belang, hoge kosten € 80-120 mln., geen onderdeel provinciaal wegennetwerk, conflict met EHS / Natura 2000 / weiddevogelgebied. Met de betrokken gemeenten zijn bestuurlijke afspraken gemaakt deze verbinding niet verder in onderzoek te nemen. Voor de korte termijn wordt de lokale verkeerssituatie wel verbeterd. In het kader van het rijksprogramma Beter Benutten wordt een extra arfit gecreëerd voor de bloemenveiling Flora Rijnsburg. Dit heeft positieve effecten voor de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit project gaat in het najaar 2014 in uitvoering (gereed eind 2015).

Op basis van het afwegingskader, dat toegepast is in de analyse van de huisswerkvarianten, is besloten NOG Beter fase 2 niet als variant mee te nemen in het MER traject.

#### Conclusie:

Alle elementen van het NOG Beter pakket zijn dus wel verkeerskundig beschouwd, maar niet in 1 integrale verkeersanalyse.

#### Voorstel Stuurgroep

Voorgesteld wordt de integrale afweging te bezien in samenhang met het advies van de cie. m.e.r.. Eén van de belangrijke aanbevelingen van de cie. m.e.r. is de bouwstenen van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek opnieuw, met geactualiseerde gegevens verkeerskundig door te rekenen. Er vindt een herijking van het verkeersonderzoek plaats met het geactualiseerde verkeersmodel VENOM. Het gehele NOG Beter pakket wordt net als de diverse bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek integraal verkeerskundig doorgeroemd en getoetst aan de doelstellingen zoals geformuleerd in de NRD. Wel volgt een kwalitatieve beoordeling van de milieu- en natuureffecten, conform het advies van de cie. m.e.r.. Daarmee wordt het pakket integraal bekeken en vergelijkbaar gemaakt met de Grensstreekstudie en loopt het mee in de actualisatie. Het aanvullende onderzoek kan worden meegenomen in de nog te gunnen opdracht aan een extern bureau dat de inhoudelijke werkzaamheden uitvoert.