

Verslag 60^e vergadering ARO, 24 januari 2018

agendapunt Planstudie Duinpolderweg

Aanwezige ARO-leden: de heer J. Winsemius, mevrouw I. van Koningsbruggen,
de heer K. Wardenaar, mevrouw E. Marcusse, de heer P. de Ruyter.

Namens de provincie: de heer T. Smeelen (voorzitter), de heer H. van Helden (secretaris, verslag m.u.v. agendapunt 5), de heer B. van Leeuwen (ondersteuning en verslag agendapunt 5).

Planstudie Duinpolderweg

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer B. Grotenhuis (projectmanager Duinpolderweg, provincie Noord-Holland), de heer R. Wisse (projectleider Duinpolderweg, provincie Zuid-Holland), de heer J. Kootstra (omgevingsmanager en projectleider MER, provincie Zuid-Holland), de heer H. van Helden (projectleider MER, provincie Noord-Holland), de heer J. Wijkhuizen (projectleider Verkeer, provincie Noord-Holland), de heer W. Homan (projectmanager MER, RoyalHaskoningDHV).

De heer Grotenhuis geeft een presentatie waarin kort de geschiedenis en resultaten van de planstudie aan de orde komen. Het betreft een omvangrijke studie, waarbij veel materiaal is geproduceerd, en het gaat ook om een omvangrijke organisatie, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Hij benoemt de twee hoofddoelstellingen, bereikbaarheid en leefbaarheid, en geeft aan dat er naast een MER ook een LER, EER en MKBA is gemaakt, waarin een slag dieper op de materie is ingegaan dan in dit stadium van planvorming gebruikelijk is.

De heer Grotenhuis geeft aan dat alle alternatieven in meerdere of mindere mate wel voldoen, maar dat de alternatieven Midden en Zuid als beste uit de studies naar voren zijn gekomen. De verschillen zijn echter niet groot. Op basis van deze twee alternatieven zijn twee samenstellen gemaakt, waarin ook onderdelen uit andere alternatieven zijn opgenomen, waaronder een randweg ten zuiden Lisse en een rondweg bij Zwaanshoek. Het samenstel op basis van alternatief Zuid is door het provinciale bestuur van Noord- en Zuid-Holland als voorlopig voorkeursalternatief benoemd. Hierbij is de weg nog niet doorgetrokken tussen de N208 en N206, vanwege de daar verwachte effecten op leefmilieu en landschap, en het feit dat het huidige voorstel verkeerskundig gezien al behoorlijk effect sorteerde.

De heer Grotenhuis geeft aan wat de planning is voor het vervolg. Op dit moment vindt de inspraak plaats en wordt advies in gewonnen bij de ARO, de Provinciale Adviescommissie Leefomgeving (PAL) van de provincie Zuid-Holland en de Commissie m.e.r.. Kort geleden is er een gesprek geweest met de PAL.

De ARO vraagt waarom er bestuurlijk gekozen is voor alternatief Zuid. De projectorganisatie was immers voor alternatief Midden. Welke inhoudelijke argumenten hebben een rol gespeeld? De heer Grotenhuis licht toe dat er naast de stuurgroep ook een adviesgroep in het leven is geroepen met een vertegenwoordiging van partijen uit het studiegebied, onder

leiding van Hans Luiten. De adviesgroep heeft van de beide Staten ruim mandaat gekregen om met voorstellen te komen. Het alternatief waar een afgetekende meerderheid van de adviesgroep mee is gekomen, is het samenstel op basis van alternatief Zuid. De projectorganisatie had op basis van de planstudie voorkeur voor het samenstel op basis van alternatief Midden. Bestuurlijk is nu gekozen om het samenstel op basis van Zuid als voorlopig voorkeursalternatief te beschouwen. Daarmee heeft dus het draagvlak in de omgeving en de participatie zwaar meegewogen in de keuze. Beide alternatieven liggen echter voor wat betreft de effecten dicht bij elkaar. Verkeerskundig gezien stuit het alternatief Midden op wat meer bezwaren bij Zwaanshoek, dat ingeklemd zou worden tussen de Duinpolderweg aan de zuidzijde en de rondweg aan de noordzijde, en Beinsdorp, waar nog te veel verkeer langs zou blijven rijden. De heer Wijkhuizen geeft aan dat de planstudie uitwijst dat hoe zuidelijker de verbinding in het gebied tussen Bennebroek en Hillegom komt te liggen, hoe beter deze verkeerskundig werkt. De gemeente Bennebroek wil de weg zo zuidelijk mogelijk, terwijl Hillegom de weg juist wat noordelijker wil. 'Midden' ontziet de waardevolle Vosse- en Weerlanerpolder, maar heeft meer effect op de lintbebouwing langs de Spieringweg in de Haarlemmermeer. 'Midden' sluit wel goed aan op de kavelstructuur in de Oosteinderpolder. 'Zuid' doorsnijdt een bedrijventerrein en is ongunstig voor de verkaveling van de Vosse- en Weerlanerpolder.

De ARO merkt op dat het gebruik van de nieuwe verbinding als middel voor een integrale gebiedsontwikkeling nog niet is opgepakt. Zo is er geen relatie met PARK21 en wordt een bedrijventerrein bij Hillegom doorsneden, waar een kwaliteitsslag gemaakt zou kunnen en moeten worden. Dit zelfde geldt ook voor het duidelijker afbakenen en (ecologisch) ontwikkelen van de Vosse- en Weerlanerpolder, die bovendien bereikbaar gehouden moet worden. De heer Van Helden geeft aan dat in de MER, als onderdeel van Ruimtelijke Kwaliteit, ook een beoordelingscriterium 'Kansen voor kwaliteitsverbetering' is opgenomen. Hierbij is de kans voor het verbeteren van de kwaliteit van het bedrijventerrein ook nadrukkelijk in de beoordeling meegenomen. Daarnaast wordt het voorkeursalternatief in de volgende planfase voor wat betreft compenserende en mitigerende maatregelen verder uitgewerkt en wordt ook een Interprovinciaal Inpassingsplan (IPIP) opgesteld. In die fase wordt ook integraler naar de omgeving en naar koppelkansen gekeken. De heer Grotenhuis vult aan dat in de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport Duin- en Bollenstreek de komst van de weg als kans wordt gezien als het gaat om herstructurering en kwaliteitsverbetering. In de Bollenstreek zijn de wegen vooral noord-zuid gericht en ontbreekt een oost-west verbinding als sport in de ladder. De koppelkansen zullen in de verdere uitwerking dus zeker nog aan bod komen. De door het rijk in de SVIR nagestreefde verbinding in het onderliggend wegennet tussen de greenports Duin&Bollenstreek en Aalsmeer onderling en met de mainport Schiphol, is een belang dat kan worden gediend met de komst van de Duinpolderweg.

De ARO vindt de oplossing voor de aansluiting op de Drie Merenweg (N205) in de Haarlemmermeer vreemd. Vanuit ruimtelijke kwaliteit zou je een heldere oplossing moeten maken, met minder aantasting van de structuur van de polder, minder restruimtes en bijvoorbeeld een grotere relatie met PARK21. Deze laatste ontwikkeling staat nu bijvoorbeeld niet op de kaart. De heer Wijkhuizen geeft aan dat er in dit deel van de polder een aantal

projecten in gang gezet is, waaronder de 380 kV hoogspanningsleiding en het genoemde PARK21. Hier moet in de uitwerking ruimtelijk nog goed naar worden gekeken. De bocht met aansluiting op de Drie Merenweg in Noordelijke richting kan worden verklaard uit het feit dat dit de doorgaande route wordt. De Duinpolderweg na de Ringvaart in oostelijke richting rechtdoor laten lopen past niet in dit gegeven en zou bovendien de noordelijke randweg bij Nieuw Vennep te veel belasten.

De ARO stelt dat je de zuidelijke tak van de huidige Drie Merenweg vanuit het zuiden gezien ook rechtdoor zou kunnen trekken, meer in de verkavelingsrichting, en vervolgens zou kunnen laten aansluiten op de Nieuwe Bennebroekerweg. Hierdoor ontstaat een leesbaarder landschap met een duidelijke hiërarchie in het wegennet. De heer Wijkhuizen legt uit dat dit vanwege andere functies die hier ontwikkeld zijn en worden, waaronder Sportpark De Pioniers, vanuit de gemeente onbespreekbaar is.

De heer Wijkhuizen vraagt aan de ARO hoe de commissie denkt over de koppeling met PARK21 en Hoofddorp, met daar tussenin de Nieuwe Bennebroekerweg. De ARO geeft aan dat goede verbindingen tussen het park en de woongebieden noodzakelijk is, maar dat er nu al de nodige verbindingen zijn. Deze moeten vanwege de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg dan nog wel worden aangepast. De ARO heeft op dit moment geen mening over hoe dit het beste aangepakt zou kunnen worden.

De ARO merkt op dat het vanuit ruimtelijke kwaliteit gezien enerzijds beter is om de weg op dit moment niet door te trekken tot de N206 langs de duinen, omdat het een kwetsbaar landschap is dat wordt doorsneden. Anderzijds zou de weg in de toekomst wel iets kunnen betekenen om de helderheid van de ruimtelijke structuur te verbeteren en/of terug te brengen. Kijkend naar andere wegen in Nederland, kan veel gedaan worden om door de aanleg van de weg meerwaarde te creëren en bijvoorbeeld landschappelijke lijnen te versterken. De ARO geeft als voorbeelden de Rijnlandroute in Zuid-Holland en de 'centrale as' naar Dokkum in Friesland. De heer Grotenhuis geeft aan dat door bewoners meer dan eens (tijdens de inloopavond op 23 januari) is aangegeven dat het beter zou zijn om de weg in één keer door te trekken. Op een vraag naar de inpassing in dit kwetsbare gedeelte van het plangebied, geeft de heer Wijkhuizen aan dat, als het gaat om het versterken van de ruimtelijke structuur, bij doortrekking van de Duinpolderweg tussen de N208 en N206 gedacht zou kunnen worden aan een lage ligging (maaiveldligging) in het landschap. De kruisende noord-zuid wegen liggen over het algemeen hoger in het landschap, op de hoogte van de voormalige strandwallen. Dat hoogteverschil zou je met een Duinpolderweg op maaiveld kunnen benadrukken.

De ARO geeft aan dat één doorgaande route door verschillende landschappen (droogmakerij, veenpolder, bollengebied) kansen biedt om de verschillen in kenmerken tussen die landschappen te benadrukken en beleefbaar te maken. In de Vosse- en Weerlanerpolder zou de weg 'te gast' moeten zijn en bij voorkeur verdiept moeten liggen, zoals dit bij de Waterwolftunnel aan de andere kant van de Haarlemmermeerpolder is gedaan. In combinatie met de herstructurering van het bedrijventerrein bij Hillegom zou je dan de nu nog rommelige rand ook enorm kunnen verbeteren.

De ARO vraagt wat er in het gesprek met de PAL aan de orde kwam. De heer Grotenhuis zegt hierop dat het vragen betrof over het verkeersmodel, maar dat er onder andere ook vragen

waren over de relatie met duurzaamheid en alternatieve energiebronnen. Energie is een aandachtspunt dat wellicht in een pilot nader onderzocht zou kunnen worden. De ARO geeft aan dat de weg zelf ook een energiebron zou kunnen zijn.

Kijkend naar de twee alternatieven (samenstellen) die als beste naar voren zijn gekomen, lijkt met alternatief 'Zuid' volgens de ARO ruimtelijk gezien en op schaal van het totale plangebied de grootste ruimtelijke kwaliteitswinst te bereiken. 'Midden' is weliswaar een meer rechte lijn van oost naar west, waar op zich vanuit landschap iets voor te zeggen is, maar daarbij worden de Oosteinderpolder en het bebouwingslint langs de Spieringweg doorsneden en ontstaat een wat onduidelijke hiërarchie in het wegstelsel. De ligging van 'Zuid' door het bedrijventerrein aan de noordrand van Hillegom maakt de daar zo gewenste herstructurering noodzakelijk en bereikbaar. Door een verdiepte ligging kan de kwetsbare Vosse- en Weerlanerpolder worden ontzien, terwijl recreatieve verbindingen op maaiveld het veenweidegebied vanuit Hillegom bereikbaar houden. De haaks aansluiting van de Nieuwe Bennebroekerweg op de Driemerenweg en het afbuigen van de Drie Merenweg zelf in westelijke richting om (in de toekomst mogelijk) aan te sluiten op de N206, zorgen voor een heldere hiërarchie in het wegstelsel, met een duidelijk onderscheid tussen 'stijlen en sporten' van de verkeersladder in dit gebied. Wel zal in een deel van het gebied, op de kop van PARK21 in de Haarlemmermeer, gekeken moeten worden naar een veel duidelijker inrichting van het gebied, zonder restruimtes en voldoende ruimtelijke kwaliteit. De ARO acht dit mogelijk.

Conclusie, samenvatting

In algemene zin vraagt de ARO om een zorgvuldig ingepaste weg, waarbij deze meerwaarde genereert voor de omgeving door opgaven aan elkaar te koppelen. De weg zou iets moeten teruggeven aan de omgeving en wat betreft duurzaamheid en ecologische maatregelen 'state of the art' moeten zijn. De nieuwe weg kan bijvoorbeeld aanleiding zijn om de ecologische verbinding te realiseren tussen duinen en Westeinderplassen, die met Park21 binnen de Haarlemmermeerpolder is ingezet, maar die in de bollenstreek vooralsnog geen invulling gekregen heeft.

Beide alternatieven (samenstellen) die als beste naar voren zijn gekomen uit de studie hebben voor- en nadelen. Ruimtelijk gezien en op schaal van het totale plangebied is met alternatief 'Zuid' echter de grootste ruimtelijke kwaliteitswinst te bereiken. Wat betreft het voorlopig voorkeursalternatief vraagt de commissie om een goed ruimtelijk ontwerp. Er zijn veel potentiële knelpunten in dit tracé die vragen om een extra ontwerpinspanning én een bijbehorend budget. Zonder die inspanningen kan dit alternatief zeer negatief uitpakken. De ARO vraagt daarbij met name aandacht voor de inpassing ter hoogte van de noordrand van Hillegom (waar de weg een kwaliteitsverbetering voor het bedrijventerrein en de dorpsrand zou kunnen betekenen), de Vosse- en Weerlanerpolder (waar de weg zo mogelijk verdiept zou moeten liggen om de impact op de omgeving te beperken) en de kruising met de Ringvaart. Een afzonderlijk punt van aandacht is de knoop die ontstaat ter hoogte van de aansluiting op de Drie Merenweg. De consequentie van het ontzien van de Oosteinderpolder tussen Hillegom en Bennebroek, is dat de aansluiting in de Haarlemmermeerpolder minder helder en logisch is en zorgt voor een onnodige versnippering ter hoogte van de kop van PARK21. Hier is met name nog een extra ontwerpinspanning nodig.

