

Onderwerp

Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en
Bollenstreek

Bestuurlijke samenvatting van het voorstel

Onder verwijzing naar de oproep in motie 1051, en vooruitlopend op besluitvorming door PS over een voorbereidingsbesluit voor een groot project (voorzien medio 2023), wordt voorgesteld om de middelen die nodig zijn voor de uitvoering van het voorgestelde project Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek beschikbaar te stellen.

Conform de oproep in motie 1051 is in samenwerking met de regio Noordelijke Duin- en Bollenstreek een selectie van mobiliteitsmaatregelen voorgesteld, die voor de zomer zijn beoordeeld in een MKBA die uitgaat van de oorspronkelijke budgettaire ruimte (€ 47,2 miljoen).

Daarbij is het reserveren van middelen een essentieel besluit, dat nu al aan de orde is, omdat PS hiermee de kaders aangeeft. Het definitieve besluit over de aanwending van middelen zal plaatsvinden bij het voorbereidingsbesluit, dat wordt voorzien medio 2023. Het blijkt niet mogelijk om binnen PZI middelen te vinden om de bezuiniging van € 20 miljoen (ingesteld bij de begroting 2022) te compenseren. GS stellen u voor om het bedrag van € 20 miljoen zodoende wederom beschikbaar te stellen vanuit het begrotingssaldo. Besluitvorming over de bestemming van deze middelen gebeurt bij te nemen voorbereidingsbesluit(en).

Wat ging hieraan vooraf?

Een structurele verbetering van de interne bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de Noordelijke Duin- en Bollenstreek, alsmede de verbinding met de Haarlemmermeer, staan al lange tijd op de beleidsagenda in Zuid-Holland. De urgentie om te komen tot het treffen van maatregelen speelt al geruime tijd. Door de lange periode van planvorming zijn problemen die al meer dan tien jaar geleden werden gesignaleerd, nog altijd niet aangepakt. Tegelijkertijd zijn de maatschappelijke, ruimtelijke en economische ontwikkelingen verder gegaan en worden nieuwe toekomstperspectieven voor de regio ontwikkeld.

De basis voor het voorliggend pakket mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek ligt in het Plan van Aanpak van oktober 2020. Het plan van aanpak schetste de route om met de regio te komen tot nieuwe afspraken, als een vervolg op het niet doorgaan van de Duinpolderweg.

Het beoogde resultaat van het Plan van Aanpak van oktober 2020 was:

- Een gezamenlijk met de regio onderbouwd voorstel voor een (geprioriteerd) voorkeurspakket, inclusief dekkingsvoorstellen, om op korte termijn mee aan de slag te kunnen gaan.
- Een gedeeld beeld over de problematiek en de belangen in de regio met een vertaling hiervan naar een gezamenlijk perspectief op de mobiliteitsaanpak.
- Een gezamenlijk met de regio onderbouwd voorstel, inclusief dekkingsvoorstellen, voor oplossingen op de (middel)lange termijn voor de mobiliteitsproblemen in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek, met een verbetering voor alle modaliteiten en combinaties hiervan (ketenmobiliteit).

Ten tijde van het opstellen van het Plan van Aanpak in 2020 was voor Mobiliteitsmaatregelen in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek € 47,2 miljoen beschikbaar in PZI. Dit was het oorspronkelijke budget dat de provincie zou bijdragen aan de Duinpolderweg. Bij de begroting 2022 is besloten een investeringsbedrag van € 20 miljoen te laten vrijvallen van het budget Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek om de toekomstige kapitaallasten te verlagen. Hierdoor treden de bijbehorende rente- en afschrijvingslasten ter grootte van € 0,7 miljoen (waarvoor al dekking was in de begroting) niet op. Deze bezuiniging komt structureel ten gunste aan het begrotingssaldo vanaf het jaar 2027.

In samenhang met deze ingreep in de financiële ruimte hebben Provinciale Staten per motie (motie 1051) op 10 november 2021 de Provincie en de regio opgeroepen om het voorstel voor een totaalpakket van mobiliteitsmaatregelen te onderbouwen met een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA).

De combinatie van het Plan van Aanpak, de bezuiniging en motie 1051 bepalen de kaders die leidend zijn geweest voor het traject naar het voorliggend pakket van mobiliteitsmaatregelen.

Opgave

Doel

Het doel van de in het plan van aanpak beschreven studie “Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek” is om zowel de problemen vanuit het verleden aan te pakken, als ook om toekomstvaste oplossingen te ontwikkelen die de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het gebied faciliteren. Daarbij staat centraal in deze aanpak:

1. Oplossingen vinden voor de mobiliteitsknelpunten (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid) in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek;
2. Een bijdrage leveren aan een robuust netwerk dat keuzevrijheid biedt op alle modaliteiten en aansluit op de behoeften van reizigers en vervoerders en de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Duin- en Bollenstreek.

MKBA studie:

In opdracht van de stuurgroep heeft Bureau Decisio in samenwerking met bureau Goudappel een MKBA opgesteld waarin een aantal mobiliteitsmaatregelen onderling vergeleken wordt.

Doel

De MKBA dient twee doelen:

- De Stuurgroep Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek te ondersteunen in de te maken voorstellen voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verhogen van de leefbaarheid (prioriteren).
- Een goede onderbouwing te bieden voor Provinciale Staten van Zuid-Holland voor de inzet van budgetten voor de realisatie van infrastructurele maatregelen. Deze onderbouwing helpt ook andere financiers, zoals Holland Rijnland, voor een verantwoorde besteding van hun middelen (onderbouwen).

Scope

De MKBA beoordeelt 6 nieuwe varianten voor autoverbindingen op hun potentie voor het oplossen van knelpunten in het mobiliteitsnetwerk. De varianten komen voort uit een brede omgevingsconsultatie (werksessies, december 2021), een bedrijvenmanifest over de bereikbaarheid in de noordelijke Duin- en Bollenstreek en regionale verkenningen naar de mobiliteit.

Binnen de varianten is een vertaling gemaakt naar door te rekenen tracés. Het gaat in deze MKBA met name om de onderlinge vergelijking van verkeersingrepen op hun oplossend vermogen in het verminderen van bestaande en toekomstige knelpunten in de bereikbaarheid van de regio. Voor deze tracés is zodoende nog geen nader onderzoek gedaan naar de meest gewenste ligging; voor zover van toepassing is dit aan de orde in een volgende fase.

Indicatoren

De Stuurgroep heeft een achttal indicatoren geformuleerd die gezamenlijk een beeld moeten geven van het oplossend vermogen en de realisatiemogelijkheden van maatregelen. Het gaat daarbij om een aantal 'technische' indicatoren zoals het oplossen van doorstromingsknelpunten, het verhogen van de verkeersveiligheid, het versterken van de leefbaarheid inclusief klimaat effecten en de bijdrage die maatregelen bieden aan de ontwikkelmogelijkheden van de Duin- en Bollenstreek, zoals die door provincie en regio zijn benoemd. Daarnaast zijn er indicatoren die een beeld geven van de realisatiemogelijkheden van maatregelen. Dan gaat het om bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak, financieringsmogelijkheden van andere partijen dan Holland Rijnland en de provincie Zuid-Holland en realisatietijd.

Multimodale oplossingen

De MKBA gaat uit van oplossingen voor alle modaliteiten. Het vervoer van goederen, ook al is dit niet expliciet benoemd, vormt een belangrijk onderdeel van de opgave als het gaat om de bereikbaarheid van en vanuit de Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Gezien het karakter van het vervoer van goederen maakt het onderdeel uit van "inzet voor gemotoriseerd verkeer". Vervoer over water maakt geen onderdeel uit van het voor te stellen maatregelenpakket.

Het voorstel voor de inzet voor de verschillende modaliteiten is tot stand gekomen op basis van gesprekken met verschillende betrokken partijen, werksessies met een groot aantal organisaties in december 2021, aangevuld met het mobiliteitsbeleid van provincie, Holland Rijnland en de vier Duin- en Bollenstreekgemeenten.

Duiding uitkomsten MKBA

Van de 6 onderzochte tracévarianten scoren 5 varianten positief. Daarbij springen 2 varianten er in positieve zin boven uit. Enerzijds vanwege de kosten (minst dure oplossingen), en anderzijds vanwege de positieve verhouding tussen baten en kosten. De hoogste MKBA-score is voor variant 5 (verbinding oost-west tussen N208 en A44 ten zuiden van Lisse), gevolgd door variant 2 (oost-westverbinding in het verlengde van de N207 met N206 ten zuiden van Hillegom).

Om de betrouwbaarheid van de bevindingen uit de MKBA te toetsen zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Geconstateerd is dat de verhouding tussen de scores van onderzochte varianten stabiel is. De onderzoekers kwalificeren de uitkomsten daarmee als robuust.

Aan de uitkomsten van de MKBA mag geen absolute waarde worden toegekend. Voor deze fase volstaat een globale duiding; in het vervolg is een verfijning van verkeerskundige onderzoeken noodzakelijk en voorzien. Het verkeerskundig model wordt daartoe aangepast.

Voor het maken van een selectie van onderzochte mobiliteitsmaatregelen volstaat de uitgevoerde MKBA.

Afspraak met de regio: multimodaal pakket mobiliteitsmaatregelen

In lijn met de opdracht voortvloeiend uit motie 1051 is met de regio een voorstel voorbereid waarin een voorkeurspakket van mobiliteitsmaatregelen is opgenomen. Dit voorkeurspakket is multimodaal samengesteld, en bevat maatregelen voor de korte, de middellange en de lange termijn. Kostenramingen zijn in deze fase indicatief.

Voor de kortetermijnmaatregelen wordt gefocust op fietsmaatregelen. Hiervoor is tenminste € 10 miljoen nodig.

Ten zuiden van Lisse zien partijen graag een nieuwe auto- en fietsverbinding over de Ringvaart. Deze verbinding maakte ooit al deel uit van de plannen voor de Duinpolderweg. De kosten voor deze verbinding worden in de MKBA geraamd op € 32 miljoen.

Het voorstel is dat de regio zal optreden als trekker voor de oost-westverbinding ten zuidwesten van Hillegom en dat de provincie daar mogelijk aan bijdraagt, na aftrek van de kosten voor de eerste twee voorgestelde (hiervoor genoemde) maatregelen. De definitieve besluitvorming en uitwerking door GS over de voorstelde maatregelen in vervoerspakket zal en kan pas plaatsvinden als PS daarvoor voldoende middelen ter beschikking heeft gesteld.

De uitwerking van het maatregelenpakket wordt multimodaal verkend, waarbij de samenhang tussen te nemen maatregelen een belangrijk aandachtspunt is. Meer over het vervolgproces volgt hierna.

Voorstel Staten en vervolgproces

Voor nu wordt PS voorgesteld kennis te nemen van het voornemen om het multimodaal samengestelde voorkeurspakket te vertalen in voorbereidingsbesluit(en) medio 2023 voor de twee mobiliteitsmaatregelen waarvoor de provincie trekker is. Daarbij is het reserveren van middelen een essentieel besluit, dat nu al aan de orde is, omdat PS hiermee (financiële) kaders aangeven voor eventuele afspraken met de regio over mobiliteitsmaatregelen.

Voorliggend besluit kan gezien worden als belangrijke stap naar een voorbereidingsbesluit. Het voorbereidingsbesluit, conform de Regeling Projecten Zuid-Holland wordt voorzien medio 2023. Het voorkeursbesluit bevat de scope, processtappen en planning, participatie, financiën en personele inzet alsook afspraken in het kader van de besluitvorming en aansturing. Daarbij zal het voorbereidingsbesluit binnen de (financiële) kaders die PS heeft aangegeven dieper ingaan op de samenhang tussen te nemen maatregelen.

Tevens zal in de verdere uitwerking naar het voorbereidingsbesluit gebruik worden gemaakt van een verfijnde versie van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid. Daarmee kan het effect van te nemen maatregelen scherper worden beschreven en vastgelegd, evenals het probleemoplossend vermogen van te nemen maatregelen.

Voor de kortetermijnmaatregelen is het voorstel dat wordt gefocust op fietsmaatregelen. Allereerst in de vorm van verkenningen (voorbereidingskrediet), met daaraan gekoppeld een reservering voor de realisatiefase. De fietsmaatregelen worden verkend in hun samenhang met voorgestelde ingrepen in het autonetwerk en de HOV-corridor Noordwijk-Schiphol.

Het voorstel voor de nieuwe verbinding ten zuiden van Lisse is om een nadere verkenning uit te voeren. Hierbij wordt ingezet op een realistische verkeerskundige doorrekening en nadere analyses, waaronder selected link analyses om de herkomst van verkeerstromen goed te kunnen duiden. Daar waar de regio het initiatief neemt voor het verder verkennen van de oostwestverbinding zuidelijk van Hillegom kan de regio gebruik maken van dezelfde verkeerskundige inzichten.

Bijzondere aandacht zal daarnaast uitgaan naar de haalbaarheid van het gebruik van Bollengrond, relaties met stikstof, en de potentie van kansen op het gebied van externe financiering (en daaraan verbonden risico's).

Om de (financiële) kaders van de oplossingsruimte te bepalen en samenhangend daarmee de beschikbaarheid van budget zeker te stellen is nu een besluit van Provinciale Staten aan de orde. Motie 1051 gaf opdracht om uit te gaan van een oorspronkelijk budget (provinciale bijdrage € 47,2 miljoen). Binnen de kaders van deze opdracht is gekomen tot een multimodaal samengesteld voorkeurspakket van maatregelen.

Motie 1051 zocht de dekking voor de meerkosten (ten opzichte van € 27,2 miljoen in PZI) in het PZI. Voor deze dekking is binnen PZI geen ruimte gevonden.

Om de uitvoering van het voorkeurspakket mogelijk te maken wordt voorgesteld om de benodigde € 20 miljoen vanaf 2027 te financieren uit het begrotingssaldo.

Rol externe partijen

Het trekkerschap van het voorgestelde pakket van mobiliteitsmaatregelen ligt bij de stuurgroep Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Hierin treedt de provincie op als voorzitter, met deelname van de gemeenten Hillegom, Lisse, Teylingen en Noordwijk en het Samenwerkingsverband Holland-Rijnland.

Bij de uitwerking van het voorgestelde pakket van mobiliteitsmaatregelen wordt nadrukkelijk afstemming en samenwerking gezocht met Noord-Hollandse partijen als Provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer. Daarnaast wordt Rijkswaterstaat gezien als een relevante partij in de verdere samenwerking.

Financiën en dekking

In het PZI 2022-2039 is voor Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek een bedrag van € 27,6 miljoen gereserveerd, waarvan € 0,4 miljoen al is ingezet. Hiervan is bij besluit PZH-2018-650504461 dd. 19 september 2018 een bedrag van € 1,6 miljoen beschikbaar gesteld voor de planuitwerkingsfase, zodat € 25,6 miljoen beschikbaar blijft voor de uitvoeringsfase.¹

Het resterende bedrag wordt gereserveerd gehouden voor het te zijner tijd uitvoeren van korte en (middel)lange termijn maatregelen.

De partners hebben, via een financiële reservering door Holland Rijnland, € 12,5 miljoen beschikbaar voor de uitvoering van maatregelen.

Overige bestuurlijke afspraken

De bereikbaarheidsafspraken in de grensstreek betreffen naast de mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek ook de realisatie van de HOV-corridor Noordwijk – Schiphol (trekkerschap Provincie Zuid-Holland) met een krediet van € 46,1 miljoen. Onderdeel van dit project is de oeververbinding Lisse-Lisserbroek (Fiorettibrug).

Daarnaast zijn er korte termijn maatregelen N207/N208 (quick wins Keukenhof) ter grootte van € 1,9 miljoen in uitvoering en is € 2,5 miljoen gereserveerd voor aanpassing N443/N206 aansluiting (programma functionele verbeteringen verkeersveiligheid en doorstroming). Deze maatregelen en lasten drukken niet op voorliggend besluit.

De voortgang van deze projecten wordt steeds in onderlinge samenhang beschouwd om te waarborgen dat projecten tot uitvoering komen.

¹ In november 2020 is besloten om het voorbereidingskrediet ter grootte van € 1,6 miljoen, dat beschikbaar was gesteld voor de planuitwerkingsfase Duinpolderweg beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het plan van aanpak 'Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek' versie d.d. 26 oktober 2020.

Participatie

Omgevingspartijen, maatschappelijke organisaties, formele belangengroepen en bedrijfsleven zijn op verschillende momenten betrokken om de gezamenlijke ambities, het mobiliteitsvraagstuk en de perspectieven voor de aanpak aan te vullen en te verrijken. De inbreng die geleverd werd in goed bezochte werksessies (samengevat in bijlage 3) stond aan de basis van de varianten in de MKBA-verkenning.

Wij zullen partijen die hebben deelgenomen informeren over de voortgang en opnieuw betrekken bij toekomstige besluitvorming.

Eerdere besluitvorming

PS heeft in 2020 een Plan van Aanpak voor mobiliteitsmaatregelen in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek vastgesteld. Aanvankelijk was daarvoor een bedrag van € 47,2 miljoen beschikbaar.

Bij de begrotingsbehandeling in het najaar van 2021 heeft PS het budget gekort met € 20 miljoen. Daarbij heeft PS een motie aangenomen die GS opdracht geeft om met de regio de verkenning van een maatregelenpakket voor te bereiden tot het initiële bedrag van € 47,2 miljoen.

GS heeft PS bij brief van 15 juni 2022 laten weten dat de verkenning met de regio resulteert in een voorstel voor een multimodaal pakket van mobiliteitsmaatregelen.

Ontwerp-Besluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 30 augustus 2022, met het besluitnummer PZH-2022-813871273;

Besluiten:

1. het investeringskrediet van € 27,2 miljoen in het PZI 2023-2039 te verhogen tot € 47,2 miljoen, te activeren in 2026 (of 2027). De extra kapitaallasten (rente en afschrijving over de verhoging van € 20 miljoen) van € 0,7 miljoen per jaar te verwerken in de meerjarenraming van de Begroting 2023 voor een periode van 30 jaar.

Den Haag, 9 november 2022

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

griffier,

voorzitter,

B.S.M. Sepers

drs. J. Smit

Bijlagen:

1. Aanbiedingsbrief voorstel mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek – 30 augustus 2022
2. Motie 1051 - Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek
3. Advies op basis van uitkomsten werksessies
4. Introductie en concept Bicycle Oriented Development
5. Rapportage MKBA Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek
6. Brief lid GS over pakket mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek - juni 2022

Den Haag, 30 augustus 2022

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

waarnemend secretaris,

voorzitter,

ir. JC. Van Ginkel MCM

drs. J. Smit