

# Plan van Aanpak 'Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek'

Versie 26 oktober 2020



## Inhoud

1. Inleiding .....	3
1.1. Aanleiding .....	3
1.2. Doel plan van aanpak .....	3
2. Urgentie .....	4
3. Historisch perspectief .....	6
4. Uitgangspunten .....	8
4.1. Scopeafbakening .....	8
4.2. Beleidsmatige uitgangspunten .....	9
5. Aanpak en fasering .....	11
5.1. Stap 1: Korte termijn aanpak .....	11
5.2. Stap 2. Ambitie bepalen .....	12
5.3. Stap 3. Oplossingen (middel)lange termijn uitwerken .....	14
6. Projectbeheersing .....	15
6.1. Organisatie en overlegstructuur .....	15
6.2. Communicatie / participatie .....	16
6.3. Financiën .....	17
6.4. Mijlpalenplanning .....	17
6.5. Risico's .....	18

## 1. Inleiding

### 1.1. Aanleiding

Op 25 mei 2020 hebben Provinciale Staten van Noord Holland definitief besloten niet verder te gaan met het oorspronkelijke project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg). Daarmee is het perspectief op de beoogde structurele verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek voorlopig van de baan. De geconstateerde problemen en opgaven blijven echter bestaan.

De stuurgroeppartners aan Zuid-Hollandse zijde voelen zich verantwoordelijk om zich onverminderd in te blijven zetten voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de Duin- en Bollenstreek. De Zuid-Hollandse partners willen daarom voortvarend op zoek naar een nieuw integraal pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor zowel de korte als (midden)lange termijn.

Er is vanuit de regio dringende behoefte om op korte termijn al maatregelen te treffen gezien de huidige verkeersproblemen. Ook vanuit de Staten van Zuid-Holland is onderkend dat er oplossingen nodig zijn voor de problematiek in de regio.

Tegelijkertijd speelt de vraag in hoeverre de problemen oplosbaar zijn met maatregelen binnen de regio en op welke manier ze aangepakt kunnen worden met alleen Zuid-Hollandse partijen. Ook klinkt de nadrukkelijke oproep vanuit de Staten om de bereikbaarheidsopgave in het gebied integraal te bezien.

Eenzijds vraagt dit om een herijking van de problematiek en de urgentie van mobiliteitsmaatregelen, maar anderzijds is er reeds veel gestudeerd waardoor er behoefte bestaat om op korte termijn aan de slag te gaan met de opgaven in het gebied. Daarbij is het van belang om het planproces en de besluitvorming in het verleden in ogenschouw te nemen.

Deze notitie schetst de voorgestelde aanpak van de mobiliteitsopgaven in de noordelijke Duin- en Bollenstreek.

### 1.2. Doel plan van aanpak

Er wordt op drie niveaus gewerkt aan de mobiliteitsopgave in de regio Duin- en Bollenstreek:

- Regionale Strategie Mobiliteit van Holland Rijnland met maatregelen op het gebied van bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland;
- De subregio Duin- en Bollenstreek is bezig met een pakket van maatregelen als deelverhaal van de Regionale Strategie Mobiliteit;
- En onderhavig plan van aanpak wat zich richt op maatregelen (korte/middellange termijn) ter oplossing van mobiliteitsvraagstukken in de noordelijke Duin- en Bollenstreek, nu het project Duinpolderweg niet doorgaat.

Het doel van dit plan van aanpak is om de uitgangspunten en de aanpak vast te leggen op basis waarvan de samenwerkende partijen (provincie Zuid-Holland, Holland Rijnland, gemeenten Hillegom en Lisse) samen met de regio komen tot een nieuw pakket van maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid in de noordelijke Duin- en Bollenstreek.

Na bespreking en vastlegging door de betrokken bestuurders zal dit plan van aanpak worden voorgelegd aan Provinciale Staten van Zuid-Holland, de raden van de betrokken gemeenten en het bestuur van Holland Rijnland. Vervolgens kan een nieuwe stuurgroep met de opgave van start.

## 2. Urgentie

De Duin- en Bollenstreek is een uniek gebied op een scharnierpunt van de Noord- en Zuidvleugel. De regio scoort hoog op woongenot en wordt zelfs als een van de meest aantrekkelijke woongebieden van Nederland gewaardeerd (onderzoek Bureau Louter). Het unieke bollenlandschap, de nabijheid van de kust, duinen en meren en de korte afstand tot economische centra in de Leidse regio en de metropoolregio Amsterdam dragen hier aan bij. Op twee aspecten blijft de regio achter ten opzichte van andere regio's: bereikbaarheid en economie.

### *Bereikbaarheid (en veiligheid/leefbaarheid)*

De bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek is relatief slecht. Het wegennet is door de ligging op de oorspronkelijke strandwallen van oudsher noord-zuid gericht en georiënteerd op Haarlem en Leiden. Pas na het inpolderen van de Haarlemmermeer zijn er ook wegen met een oost-westoriëntatie gekomen. In de dorpen langs de ringvaart werden kleine, lokale bruggen aangelegd. Deze kunnen de huidige grote verkeersdruk niet aan. De Elsbroekerbrug in de N207 is de enige regionale ringvaartbrug, maar deze sluit niet aan op de overige oost-west wegen. In de noordelijke Bollenstreek is geen grootschalige infrastructuur toegevoegd, wel zijn wegen gereconstrueerd om veiligheid te vergroten. Een ander kenmerk van het wegennet is dat wegen in het gebied veelal een dubbele, conflicterende functie hebben. Zij hebben enerzijds een (gebieds)ontsluitende functie voor de regio, waarbij een goede doorstroming van het verkeer belangrijk is. Anderzijds hebben zij een erfontsluitingsfunctie en maakt veel landbouw- en (schoolgaand) fietsverkeer van de wegen gebruik.

Uit de bereikbaarheidsindicator van het Ministerie van IenW blijkt dat de bereikbaarheid van de regio vanuit het oosten, maar ook zuiden en noorden aanmerkelijk slechter is dan gemiddeld in Nederland. Dit betekent dat de gemiddelde snelheid laag licht. Er zijn lokale doorstromingsproblemen op de N208 (bij aansluiting N207), op de dwarsverbindingen N443 en N444 en bij de bruggen over de ringvaart.

Knelpunten, zoals deze worden ervaren, zijn:

- Verkeer in woonkernen. Er rijdt op diverse plekken in het studiegebied veel verkeer door woonkernen, over wegen die daar niet op zijn ingericht. Hierdoor treedt barrièrewerking op (leefbaarheid) en zijn er conflicten tussen (vracht)autoverkeer enerzijds en langzaam verkeer en uitwisselend verkeer naar erven, parkeervakken en zijstraten anderzijds. Dit leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en leefbaarheid. Binnen het project Duinpolderweg waren de Kanaalstraat in Lisse en de Meerlaan in Hillegom expliciet benoemd als kwetsbare wegvakken waar veel doorgaand verkeer over gaat. Ook loopt het verkeer vast in of centra of min-of-meer secundaire wegen.
- Verkeer over lokale Ringvaartbruggen (daterend uit 60-er jaren). Er rijdt veel verkeer over lokale bruggen, die daar door hun smalle wegprofiel niet op zijn ingericht (knelpunten t.a.v. verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en leefbaarheid). Urgentie wordt vergroot door de

woningbouwplannen in Haarlemmermeer, waarmee de druk op de oeververbindingen en aansluitende wegen verder toeneemt.

- Verkeer over 'dwarsverbindingen'. De N442, N443, N444, Delfweg en Stationsweg hebben relatief veel verkeer in verhouding tot hun smalle wegprofiel, met parkeren langs de rijbaan, sloten langs de weg, fietspaden dicht langs de weg, erftoegangen en toegangen tot bollenpercelen (knelpunten t.a.v. verkeersveiligheid en leefbaarheid).
- Fietsers. In de Duin- en Bollenstreek lopen de fietsroutes veelal over de wegen die ook fungeren als ontsluitingsroute voor (vracht)autoverkeer, met name in kernen (knelpunt t.a.v. verkeersveiligheid, veel scholieren). De doorstroming op kruispunten is met name onvoldoende.
- Vrachtverkeer. Door de aard en omvang van de economische activiteiten in het gebied rijdt er veel vracht- en agrarisch verkeer in de Duin- en Bollenstreek. Dit leidt ertoe dat de bovengenoemde knelpunten als extra zwaar worden ervaren (knelpunten t.a.v. verkeersveiligheid en doorstroming).
- Seizoensverkeer. Gedurende de twee maanden dat de Keukenhof open is en tijdens stranddagen ondervinden (en veroorzaken) de vele autobezoekers problemen met de verkeersafwikkeling op de toeleidende wegen door Sassenheim, Hillegom en Lisse (N208 en N207). Als gevolg hiervan zoekt veel verkeer andere routes over wegen die daar niet geschikt voor zijn qua capaciteit en weginrichting (knelpunten t.a.v. verkeersveiligheid en doorstroming). Dit ondanks een uitgebreid pakket van maatregelen, opgesteld met alle partners, om dit beter te reguleren.
- A44. De A44 is gevoelig voor files. Het smalle wegprofiel, de vele op- en afritten en de smalle bruggen maken dat de doorstroming in de spits meerdere keren per week stagneert. Hierdoor loopt ook het verkeer op de wegen naar de A44 vast.
- Openbaar vervoer. Er is sprake van een grofmazig busnetwerk. Hierdoor zijn niet alle kernen (direct) met elkaar verbonden en zijn verbindingen naar buiten de regio onvoldoende. Met name hoogwaardige oost-west gerelateerde verbindingen worden gemist om echt concurrentie te bieden voor de auto. De doorstroming van bussen is eveneens onvoldoende, omdat deze grotendeels gebruikmaken van dezelfde ontoreikende infrastructuur als auto's en vrachtverkeer. Goede overstapmogelijkheden tussen auto en openbaar vervoer zijn beperkt aanwezig. Ook voor fietsers zijn vaak te weinig goede stallingsmogelijkheden. Sassenheim is goed aangesloten via de spoorlijn Leiden-Sassenheim-Hoofddorp-Schiphol. Noordwijk krijgt een HOV verbinding naar Schiphol via station Voorhout en Lisse. Station Hillegom ligt op de spoorlijn Leiden-Haarlem. In Hillegom ontbreekt echter een OV verbinding richting Hoofddorp/Schiphol. Overall is reizen met OV vanuit de Bollenstreek aanzienlijk langzamer dan met de auto en biedt daarmee geen volwaardig alternatief.

### *Economie*

Het aantal inwoners is de laatste twee decennia gegroeid en zal ook in de toekomst (licht) blijven stijgen (CBS). Het aantal banen in de Duin- en Bollenstreek laat een afnemende trend zien, terwijl in Haarlemmermeer de werkgelegenheid juist fors is gegroeid. Ook in de toekomst wordt een verdere groei verwacht. Dit betekent dat de inwoners van de Duin- en Bollenstreek voor werk buiten de eigen regio moeten zijn, dit gaat meer woon-werkverkeer over langere afstanden opleveren.

De Duin- en Bollenstreek staat op de 37<sup>e</sup> plaats in het overzicht van economische prestaties van 46 Nederlandse regio's (onderzoek Bureau Louter). Mensen werken in toenemende mate buiten het gebied en in het gebied is weinig werk voor hoger opgeleiden (in 2017 werkte 47% van de beroepsbevolking in Duin- en Bollenstreek; 27% in overig Zuid-Holland en Nederland en het overige deel werkt in Leiden, Haarlemmermeer, Den Haag, Amsterdam). De drijvende sectoren waarmee de streek is groot geworden - de bollenteelt, bollenhandel en het toerisme - staan onder druk.

Er zijn diverse kansen om de economische potentie van het gebied beter te benutten (Economische Agenda Duin- en Bollenstreek). De inzet is gericht op:

- Versterken positie van de Greenport Duin- en Bollenstreek
- Verbreden en vergroten van de toeristische aantrekkelijkheid door verbinding te leggen met culturele en historische steden als Amsterdam, Haarlem en Leiden en het plassegebied en het Nationaal Park Hollandse Duinen
- Space/Technologie
- Versterken van Noordwijk als "health"-cluster

#### *Woningbouw*

Naast economie en bereikbaarheid zorgt ook de woningbouwopgave in de regio voor urgentie om maatregelen te treffen. Het betreft enerzijds de (passende) woningbehoefte binnen de Duin- en Bollenstreek, waar vooralsnog beperkt in kan worden voorzien. Anderzijds veroorzaakt met name de woningbouwopgave in Haarlemmermeer, en specifiek de dubbeldorpen, een groeiende druk op de voorzieningen aan Zuid-Hollandse kant, waardoor, zoals hierboven al gesteld, de belasting van de oeververbindingen en aansluitende wegen nog verder toeneemt.

### 3. Historisch perspectief

Een structurele verbetering van de interne bereikbaarheid van de Bollenstreek en de verbinding met de Haarlemmermeer staan al lange tijd op de beleidsagenda in Zuid-Holland.

In de periode 2001-2003 hebben de provincies Zuid- en Noord-Holland een MER-studie uitgevoerd met als doel te komen tot maatregelen ter verbetering van de verkeerssituatie in en rondom Beinsdorp, Bennebroek, Hillegom, Vogelenzang, Noordwijkerhout en Zwaanshoek. In 2004 hebben Gedeputeerde Staten besloten de toenmalige **Tracénota/MER-studie** naar de verbinding N206-N205 te beëindigen om de volgende redenen:

- Geen der onderzochte varianten loste de verkeersproblematiek optimaal op en daarnaast ontstonden nieuwe capaciteitsproblemen op aansluitende wegen.
- De problemen in de dorpskernen kunnen worden opgelost, maar dit gaat ten kosten van het groene milieu, het ruimtegebruik en het woon- en leefmilieu elders.
- De geraamde kosten waren vanwege de vele kunstwerken en grondaankoop erg hoog (€135-€158 miljoen) en behalve de provincie had geen van de initiërende partijen geld vastgelegd.

Nadat in 2006 op initiatief van het Rijk de **Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek** als nieuw ruimtelijk kader werd vastgesteld, startte een nieuwe analyse van de mobiliteitsopgaven in het gebied. De wethouders Verkeer in noordelijke Bollenstreek gaven Gedeputeerde Staten van Zuid-

Holland en Noord-Holland in 2007 opdracht tot de **Bereikbaarheidsstudie Grensstreek**. Uit de studie kwam een viertal projecten:

- Een pakket van lokale verkeersmaatregelen in het middengebied van de Bollenstreek (reeds uitgevoerd)
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van de veiling in Rijnsburg (reeds uitgevoerd)
- Een nieuwe verbinding tussen de noordelijke Bollenstreek en Haarlemmermeer (voormalig project Duinpolderweg)
- Verbetering OV: hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) Noordwijk-Schiphol (in uitvoering)

Voor de nieuwe verbinding tussen de noordelijke Bollenstreek en Haarlemmermeer volgde in 2010 een **verkenning naar mogelijke oplossingen conform MIRT-spelregels**. Voor de start van de planstudie werden in 'huiswerksessies' met bewoners en maatschappelijke organisaties ideeën geïnventariseerd over een eventuele verbinding in het gebied.

In 2013 startte de **Planstudie Duinpolderweg**. Na een tussenfase in 2015 waarin de probleemanalyse werd aangescherpt en de brede maatschappelijke Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/Duinpolderweg werd ingesteld. Deze adviesgroep adviseerde ook over de inrichting van de PlanMER met ruimte om zelf andere alternatieven aan te dragen. De Planstudiefase werd afgesloten met het vaststellen van het Voorkeursalternatief door beide provincies eind 2018. Een samenstel van een verbrede Nieuwe Bennebroekerweg en twee nieuwe verbindingen over de ringvaart om bestaande wegen en bruggen te ontlasten. Voor het doortrekken van de nieuwe wegverbinding vanaf de N208 naar de N206 was, o.a. vanwege de aantasting van het landschap, binnen Provinciale Staten van Zuid-Holland onvoldoende draagvlak. Daarnaast werd aandacht gevraagd voor een schaalessprong in het fietsnetwerk.

In vervolg op het **nieuwe coalitieakkoord in Noord-Holland** hebben PS in Noord-Holland op 25 mei 2019 besloten uitsluitend de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg in Haarlemmermeer aan te willen pakken en niet langer mee te werken aan een kruising van de ringvaart.

De opgaven in de noordelijke Duin- en Bollenstreek en de urgentie blijven echter bestaan. Door de lange periode van planvorming zijn problemen die 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. Op dit moment werkt Holland Rijnland aan een herijking van het ruimtelijk kader via de Strategische agenda Ruimte Holland Rijnland en aan een herijking van de bereikbaarheidsproblemen via de actualisering van de knelpuntenanalyse uit 2017 en voor de lange termijn aan de Regionale Strategie Mobiliteit en de Mobiliteits- en Verkeersvisie.

Het verleden laat wel zien dat het vinden van een eenduidige, breed gedragen oplossing voor de problematiek niet eenvoudig is:

- de mobiliteitsproblemen zijn niet eenduidig oplosbaar
- de oplossingen roepen weerstand op vanwege de aantasting van het karakteristieke landschap in de bollenstreek
- de kosten zijn hoog

Bij een vervolgstap is het dus van belang om hier alert op te zijn, verschillende ambities en belangen af te wegen en hier gezamenlijk met de regio keuzes in te maken.

## 4. Uitgangspunten

### 4.1. Scopeafbakening

#### Opgave / doel

Het doel van deze studie “Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek” is om niet alleen de problemen van het verleden aan te pakken, maar ook om toekomstvaste maatregelen te ontwikkelen. In het verlengde van de doelstelling van het project Duinpolderweg is het doel van 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 en aansluit op de behoeften van reizigers en vervoerders en de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Duin- en Bollenstreek.

Deze doelstelling zal in stap 2 van deze studie nader worden geconcretiseerd in samenspraak met de belanghebbenden in het gebied. Vooralsnog worden deze doelen als volgt vertaald:

- Faciliteren van de toenemende oost-west pendel tussen woongebieden in de Duin- en Bollenstreek en de werkgebieden in Haarlemmermeer/Amsterdam.
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek om daarmee de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het gebied te faciliteren.
- In overeenstemming brengen van functie, vorm en gebruik van het wegennet.
- Vergroten van de robuustheid van het mobiliteitsnetwerk in de noordelijke Duin- en Bollenstreek.

#### Beoogd resultaat

Met deze aanpak willen de samenwerkende partijen het volgende resultaat bereiken:

- Een onderbouwd voorstel voor een (geprioriteerd) voorkeurspakket, inclusief dekkingsvoorstellen, om op korte termijn mee aan de slag te kunnen gaan.
- Een 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).

#### Plangebied

Het plangebied (gebied waar de problemen zich voordoen en waarvoor de maatregelen getroffen zullen worden) betreft de noordelijke bollenstreek, het plangebied conform de oorspronkelijke opgave voor de bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek, maar dan gericht op en bekeken vanuit de problematiek op Zuid-Hollandsgrondgebied (zie onderstaande figuur).

Het studiegebied is groter. Dit betreft het gebied dat invloed heeft op de problematiek binnen het plangebied, zoals ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersbewegingen/vervoerstromen.





## 4.2. Beleidsmatige uitgangspunten

### Algemeen

Er is de laatste jaren erg veel gestudeerd in dit gebied, zowel voor wat betreft de problematiek als de mogelijke oplossingen. Uitgangspunt is daarom dat er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaand onderzoeksmateriaal en studies. Ook hebben inwoners en belanghebbenden waardevolle suggesties gedaan die zullen worden benut bij het vervolg. Tegelijkertijd wordt wel de ruimte genomen om de gegevens waar nodig te herijken in relatie tot de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het gebied en ervoor te zorgen dat er een gedeeld beeld van de opgave bestaat, waarin aandacht is voor de vele belangen in het gebied.

In het zoeken naar oplossingen:

- wordt gezocht naar maatregelen voor alle modaliteiten (fiets, OV, Smart Mobility, weg);
- wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen voor de korte termijn en oplossingen en perspectief voor de (middel)lange termijn;
- is oog voor nieuwe trends en ontwikkelingen;
- worden inzichten op het gebied van innovatie en duurzaamheid meegenomen.

### Provinciaal beleid

Vanuit het provinciaal beleid gelden de volgende uitgangspunten:

- Het **coalitieakkoord 2019-2023** "Elke dag beter: Zuid-Holland", waarin is benoemd dat iedereen in Zuid-Holland, op de manier waarvoor hij of zij kiest, een snelle en veilige reis van deur tot deur kan maken. Het liefst op een zo duurzaam mogelijke wijze.
- Het **Programma mobiliteit** met de belangrijkste strategische doelen:
  - Op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken.

- Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.
- Beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag. Onderdeel van het vigerende programma mobiliteit is een Gebiedsgerichte uitwerking Programma Mobiliteit voor de regio Holland Rijnland. Het programma Mobiliteit ondergaat een actualisering, die deel uitmaakt van het omgevingsbeleid van de Provincie Zuid-Holland. Besluitvorming over de actualisering is voorzien in Q1 2022.
- Het **omgevingsbeleid** van de provincie Zuid-Holland als beschreven in de **Provinciale Omgevingsvisie** (<https://omgevingsbeleidpzh.mendixcloud.com>), met als ambities:
  - Naar een klimaatbestendige delta
  - Naar een nieuwe economie
  - Naar een levendige meerkernige metropool
  - Energievernieuwing
  - Best bereikbare provincie
  - Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving
- De twaalf provinciale '**Opgaven Omgevingskwaliteit**', met als meest relevant voor dit project:
  - Beschermen (, versterken en beleefbaar maken) van de kwaliteit van het landschap en de cultuurhistorische waarden
  - Zorgen voor een gezonde en veilige leefomgeving en het beperken van hinder
  - Behouden en versterken van natuurwaarden
  - Bevorderen van een leefomgeving die de gevolgen van klimaatverandering en weersextremen kan opvangen
  - Bevorderen van een goede en veilige bereikbaarheid, met een mobiliteitsnetwerk dat keuzevrijheid biedt en aansluit op de behoeften van reizigers en vervoerders
  - Versterken van een vitale, innovatieve en toekomstbestendige regionale economie
  - Bevorderen van een betrouwbare, duurzame en efficiënte energievoorziening met een minimale uitstoot van broeikasgassen
- Overige relevante beleidsnota's zijn:
  - **Problemanalyse Bereikbaarheid Grensstreek**, 2015
  - **Beleidskader** met uitgangspunten voor de aanbesteding van openbaar vervoer in de **concessie Zuid-Holland Noord** (22 april 2020).
  - **Fietsplan 'Samen Verder Fietsen'** 2016-2025 en de Uitvoeringsagenda Fiets

### Regionaal beleid

Vanuit het regionaal beleid dient te rekening te worden gehouden met:

- De **Strategie Mobiliteit Holland Rijnland** (gereed begin 2021), waarin de gemeenten binnen Holland Rijnland gezamenlijk met elkaar bepalen hoe Holland Rijnland over twintig jaar nog steeds bereikbaar is op een veilige en schone manier. Hierbij wordt ook rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen, economie, energie en behoud van natuur en landschap.
- **Strategische Agenda Ruimte Holland Rijnland**, met als onderdeel het **Integraal Ruimtelijk Afwegingskader** (gereed begin 2021), waarin strategische keuzes op regionaal niveau worden vastgelegd over welke ruimte-vragende activiteiten de gemeenten waar mogelijk willen maken.
- De **Actualisatie knelpuntenanalyse 2017** van Holland Rijnland (wordt momenteel geactualiseerd)
- **Mobiliteitsvisie Duin- en Bollenstreek** (in voorbereiding) met een pakket van maatregelen op het gebied van de Duin- en Bollenstreek, als deelverhaal van de Regionale Strategie Mobiliteit
- Onderzoek Snelfietspadennetwerk van Holland Rijnland

## Gemeentelijk beleid

Vanuit het gemeentelijk beleid dient te rekening te worden gehouden met:

- **Omgevingsvisie Hillegom 2019** (actualisatie 2020 loopt)
- Omgevingsvisie Lisse (loopt)
- **Toekomstvisie Lisse 2030** (uit 2017)
- Omgevingsvisie Teylingen (start 2021)
- **Intergemeentelijke Structuurvisie, 2016** (wordt opgenomen in de omgevingsvisies)
- Mobiliteitsplannen Hillegom, Lisse en Teylingen (start 2020)

## Raakvlakken

- HOV Noordwijk – Schiphol (Provincies Zuid- en Noord-Holland)
- Netwerkvisie Haarlemmermeer (start 2020)
- Strategische knooppuntontwikkeling van OV-hub Sassenheim
- Leiden station als onderdeel van de MIRT preverkenning Knooppunten

## 5. Aanpak en fasering

Zoals eerder gesteld is het van belang om een perspectief te bieden voor de (midden)lange termijn, maar ook om maatregelen te vinden waarmee op korte termijn al verlichting in de knelpunten in het gebied kan worden geboden. De aanpak is er daarom op gericht om te komen tot een maatregelenpakket voor de korte en (midden)lange termijn. Hierbij worden de onderstaande fasen voorzien.

### 5.1. Stap 1: Korte termijn aanpak

In deze fase wordt aan de hand van (bestaande) knelpuntenanalyses en bestaande inventarisaties van gemeenten, Holland Rijnland en provincie alle basisinformatie verzameld over actuele knelpunten in de noordelijke Bollenstreek en worden maatregelen in beeld gebracht die op korte termijn kunnen worden opgepakt. Dat betreft zowel lokale knelpunten (bv ringvaartbruggen) als (kleinere) ingrepen om het (regionale) mobiliteitssysteem te verbeteren dan wel beter te benutten. Hierbij valt te denken aan maatregelen als het verbeteren van doorstroming op kruispunten, verbeteren van het fietspadennetwerk, beter benutten van bestaande stations en overige OV knooppunten (bereikbaarheid, (fiets)parkeren), versnellen lopende maatregelen (aanpak kruising N207/N208, trajectstudie N443, fietstunnel Keukenhofdreef – Stationsweg), win-win met lopende initiatieven, etc..

De activiteiten in deze fase zijn:

#### *Bureaustudie bestaande info*

Er is veel informatie met betrekking tot verkeerscijfers en analyses van de problematiek in het gebied beschikbaar vanuit het project Duinpolderweg. Deze informatie dient als belangrijk uitgangspunt bij het vervolg. Daarnaast zal, om een zo actueel mogelijk beeld van de problematiek in het plangebied te hebben, aanvullend onder meer gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Actualisatie van de knelpuntenanalyse uit 2017 van Holland Rijnland (lopend)
- Uitkomsten aanbesteding HOV Zuid Holland Noord (loopt)
- Trajectstudies van de Dienst Beheer Infrastructuur Zuid-Holland

- Uitkomsten Snelfietspadenstudie van Holland Rijnland
- Onderzoeksresultaten naar maatregelen voor stimuleren fietsgebruik (n.a.v. amendement Duinpolderweg d.d. sept 2018)
- Recente kentallen en verkeerstellingen (netwerkanalyse, fietstellingen, lopende projecten, etc.)

#### *Werkessies projectgroep*

In werksessies wordt de verzamelde informatie uit de bureaustudie beoordeeld en waar nodig aangevuld zodat een groslijst ontstaat van potentiële korte termijn maatregelen over de verschillende modaliteiten. Van iedere maatregel wordt zo goed als mogelijk beschreven om welke scope het gaat, wie trekker wordt en een inschatting gemaakt van doorlooptijd, kosten en afhankelijkheden. Om hieruit een selectie te kunnen maken wordt een beoordelingskader<sup>1</sup> opgesteld op basis van bestaande beleidsaccenten en actuele inzichten.

#### *Optioneel: Werksessie(s) omgeving*

In het kader van de actualisatie van de knelpuntenanalyse van Holland Rijnland, worden al werksessies gehouden met de verschillende gemeenten en relevante belangenorganisaties. Aanvullend kan de inventarisatie van knelpunten en de beoogde prioritering in het kader van dit project ook nog in werksessies besproken met omgevingspartijen. Op deze manier kan het resultaat van de ambtelijke analyse worden aangevuld en verrijkt. Hiertoe worden zowel formele belangengroepen benaderd (zoals VNO-NCW west, ANWB, Rover, Fietsersbond, vervoerders, Greenport, LTO, Bedrijven Bollenstreek, Keukenhof) als bewoners gevraagd te reageren.

#### *Bestuurlijk overleg*

Tenslotte wordt een onderbouwd prioriteringsvoorstel samengesteld dat kan worden voorgelegd aan de bestuurders. De groslijst en het prioriteringsvoorstel wordt voorgelegd en besproken in de stuurgroep en vervolgens voorgelegd aan de staten en Holland Rijnland in het kader van beschikbaar stellen van financiële middelen. De bedoeling is dat het programma periodiek wordt geactualiseerd en gaat aansluiten bij de ambities voor de (middel)lange termijn.

## **5.2. Stap 2. Ambitie bepalen**

Voor de (middel)lange termijn is het doel het oplossen van de bestaande knelpunten (leefbaarheid en veiligheid) en het zorgen voor een duurzaam mobiliteitsnetwerk (bereikbaarheid) in het gebied. Dit is van belang om zowel het woon-werkverkeer, de economie (en economische perspectieven) in het gebied zelf en de toeristische (verkeers)stromen van en naar Keukenhof, kust en Hollandse Duinen goed te kunnen (blijven) faciliteren. Tegelijkertijd gelden belangen als het behouden van het karakteristieke bollenlandschap, het beschermen van de natuur (specifiek Natura 2000 gebied), maar ook thema's als het bevorderen van de gezondheid en beperken van klimaatverandering. Dat vraagt om een bredere, integrale kijk op het gebied. De visies en strategieën waar momenteel door de regio en de gemeenten aan wordt gewerkt, vormen daar een belangrijke input voor, tegelijkertijd levert het denken over duurzame mobiliteitsoplossingen ook weer input voor de omgevingsvisies van de gemeenten in het gebied.

---

<sup>1</sup> Denk aan beschrijving van de wijze waarop de activiteit bijdraagt aan de verbetering van het bestaande openbaar vervoer, betere benutting van en doorstroming op het wegennet of fietsstimulering in de provincie Zuid-Holland. De activiteit dient realistisch te zijn in kansrijkheid qua planning, gelden en risico's rond haalbaarheid en bijdragen aan de bredere belangen en ambities in het gebied.

In de aanpak geldt dan ook dat er op iets grotere schaal wordt gekeken naar de problematiek. Enerzijds naar wat de (reeds bekende) knelpunten zijn in het gebied en anderzijds naar de belangen, ontwikkelingen en ambities in de regio. Vanuit de knelpunten, ontwikkelingen en ambities wordt een vertaalslag gemaakt naar wat dit betekent voor de mobiliteitsvraag en vervolgens de mobiliteitsaanpak. In onze aanpak is essentieel dat gebouwd wordt aan een gezamenlijk perspectief op de mobiliteitsaanpak, dat draagvlak heeft in de samenleving en dat verder reikt dan een opsomming van individuele wensen van partijen. In eerste instantie zal nadrukkelijk worden gekeken wat de Zuid-Hollandse belangen zijn. De uitkomsten van deze stap dienen als Zuid-Hollands vertrekpunt voor het formuleren van oplossingen en voor afstemming met de Noord-Hollandse partners in het kader van de bredere opgaven die er in de grensstreek liggen.

De activiteiten in deze fase zijn:

#### *Analyse bestaande en in ontwikkeling zijnde documenten en initiatieven, zoals:*

- Coalitieakkoord 2019 – 2023
- Omgevingsvisie en omgevingsverordening PZH
- Programma mobiliteit en Programma Ruimte PZH
- De strategie Mobiliteit en Strategische Agenda Ruimte Holland Rijnland
- Economische agenda Duin- en Bollenstreek
- Omgevingsvisies gemeenten
- Planontwikkelingen aan Noord-Hollandse zijde (o.a. woningbouwopgave, Netwerkvisie Haarlemmermeer)
- Uitkomsten Keukenhofconferentie 2018 (Position Paper Haarlemmermeer-Bollenstreek)
- Analyses vanuit voormalige project Duinpolderweg
- Economische Impactanalyse greenport Duin- en Bollenstreek (uitvoeren update)
- Analyses i.h.k.v. Gebiedsgericht werken Duin- en Bollenstreek

#### *Werksessies*

Aan de hand van uitkomsten van de analyses wordt bepaald of er een gezamenlijk beeld is van de ontwikkelingen, belangen en ambities in de regio, of dat hier nog aanvullende stappen voor nodig zijn. In werksessies met de partijen in de regio wordt vervolgens bepaald wat het mobiliteitsvraagstuk hierbij is en worden aan de hand van bouwstenen verschillende perspectieven geschetst voor de aanpak. Dit wordt uiteindelijk geïntegreerd tot een integraal perspectief wat dient als vertrekpunt voor de oplossingsrichtingen en de gesprekken hierover met de Noord-Hollandse partners en overige stakeholders.

#### *Ateliers omgeving*

Omgevingspartijen, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven worden op verschillende momenten betrokken om de gezamenlijke ambities, het mobiliteitsvraagstuk en de perspectieven voor de aanpak aan te vullen en te verrijken.

#### *Bestuurlijk overleg*

De stuurgroep stelt de verschillende (tussen)producten vast en stemt waar nodig af met de gemeenten in de regio. Het door de stuurgroep vastgestelde Zuid-Hollandse perspectief dient als vertrekpunt voor stap 3. Indien wenselijk kunnen raden en staten hierover geïnformeerd worden.

### 5.3. Stap 3. Oplossingen (middel)lange termijn uitwerken

In deze stap wordt de gewenste mobiliteitsaanpak vertaald naar concrete oplossingsrichtingen en maatregelen. Hierbij zal ook nadrukkelijk afstemming en samenwerking met de Noord-Hollandse partijen aan de orde zijn om te kunnen komen tot toekomstvaste maatregelen.

#### *Verkennen oplossingsrichtingen*

In werksessies met onze partners worden, via verschillende bouwstenen, nieuwe oplossingsrichtingen ontwikkeld om de knelpunten aan te pakken voor de middellange en lange termijn. Bouwstenen zijn onder meer:

- Gezamenlijke geformuleerde mobiliteitsvraag en perspectief op de aanpak uit stap 2
- Oplossingsrichtingen uit de verschillende regionale en lokale plannen
- De door diverse belangenorganisaties, maatschappelijke partijen, bewoners(groepen) reeds aangedragen oplossingsvoorstellen

#### *Ateliers omgeving/relevante stakeholders*

Met de verschillende stakeholders worden diverse sessies georganiseerd (bijvoorbeeld Keukenhofconferentie 2.0) om de oplossingsrichtingen verder te verrijken en mede te beoordelen.

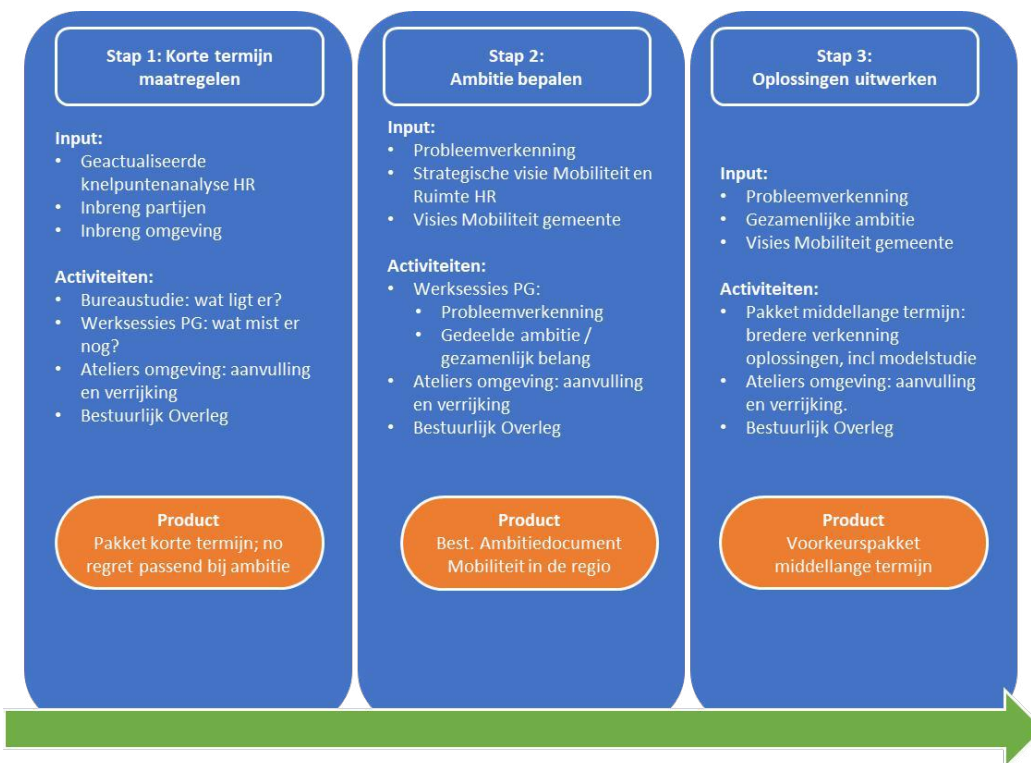
#### *Onderzoeken en doorrekenen*

Kansrijke oplossingen worden nader uitgewerkt en (globaal) onderzocht op hun effecten, kosten etc.. Op basis daarvan zal een voorstel voor een maatregelenpakket worden geformuleerd waarop bestuurlijk kan worden geprioriteerd en afspraken kunnen worden gemaakt.

#### *Bestuurlijk overleg*

In de stuurgroep zal de kansrijkheid van de verschillende oplossingen worden besproken. Uiteindelijk zal een voorstel voor een gezamenlijk voorkeurspakket voor de middellange en lange termijn, inclusief dekkingsvoorstellen, worden vastgelegd, welke vervolgens ter besluitvorming kan worden aangedragen aan de Staten en Holland Rijnland (en waar aan de orde, aan raden). Na akkoord kan worden gestart met de verder uitwerking dan wel uitvoering hiervan.





Schematische weergave processtappen

## 6. Projectbeheersing

### 6.1. Organisatie en overlegstructuur

Het trekkerschap van dit proces ligt bij de initiatiefnemers gemeenten Hillegom en Lisse, Samenwerkingsverband Holland Rijnland en de provincie Zuid-Holland. Zij voeren de regie op het proces en het beoogd resultaat en zullen (tussen)producten voorleggen aan hun achterban, dan wel breder in de regio als dat aan de orde is. Deze 4 partijen vormen een stuurgroep en een ambtelijke projectgroep waarin ook alle partijen actief in deelnemen. Holland Rijnland is primair verantwoordelijk voor de afstemming met de overige bollengemeenten Katwijk, Noordwijk en Teylingen.

Binnen het project wordt de volgende overlegstructuur ingericht:

**Stuurgroep.** In dit overleg nemen de bestuurders van de samenwerkende partners plaats. De samenstelling is een afspiegeling van de opgave zoals deze geformuleerd is. Uitgangspunt hierbij is dat wordt uitgegaan van de volgende partners: Provincie Zuid-Holland (voorzitter), Holland Rijnland, gemeente Hillegom, gemeente Lisse. In deze opstelling worden Katwijk, Teylingen en Noordwijk vertegenwoordigd door Holland Rijnland. De stuurgroep geeft richting aan het projectteam, accordeert de producten en voorstellen die het projectteam oplevert en is het voorportaal voor bestuurlijke besluitvorming bij de samenwerkende partners.

**Ambtelijk opdrachtgevers overleg.** In het ambtelijk overleg vindt ambtelijke afstemming tussen de partners plaats. Het ambtelijk overleg bereidt de besluitvorming in de stuurgroep voor. Het is de verwachting dat deze eens per maand samen komen.

**Projectteam.** Het projectteam is het dagelijks uitvoerende team en bestaat (bij voorkeur) uit medewerkers vanuit verschillende betrokken organisaties. Het projectteam zorgt voor de totstandkoming van de producties, organisatie en administratie van benodigd overleg en voorbereiding van besluitvorming.

**Projectgroep.** De projectgroep (reflecterend/toetsend). In de projectgroep hebben projectleiders van de betrokken gemeenten en Holland Rijnland zitting. Op dit niveau worden producties voorgesproken en de onderlinge afstemming gewaarborgd.

*Nader uit te werken:*

- Vormgeving (bestuurlijke) samenwerking met overige gemeenten Duin- en Bollenstreek (*bijvoorbeeld via het bestuurlijk overleg mobiliteit Duin- en Bollenstreek*)
- Vormgeving samenwerking met andere relevante overheden zoals Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, Zuid-Kennemerland (bijvoorbeeld middels Breed Bestuurlijk Overleg Haarlemmermeer-Bollenstreek (BBO)<sup>2</sup>)
- Inrichten ambtelijke klankbordgroep (met overige gemeenten, Noord-Hollandse partijen)
- Maatschappelijk/bestuurlijke conferentie(s) om oplossingsrichting breed te bespreken en draagvlak te toetsen

#### **Benodigde expertise:**

Binnen de ambtelijke organisaties;

- Verkeerskundig (planontwikkeling, modellen, verschillende modaliteiten (fiets, ov, auto), ....)
- Omgevingsmanagement, participatie, communicatie
- Economische en Ruimtelijke (gebieds)kennis

In te huren expertise:

- Raadgevend ingenieursbureau

## **6.2. Communicatie / participatie**

Voor het project wordt een gezamenlijke communicatiestrategie (doelen, strategie, middelen) en participatiestrategie (stakeholders, belangen, invloed, niveau van participatie) opgesteld, voor zowel de korte als (midden)lange termijn maatregelen.

Relevante stakeholders:

- Aangrenzende Zuid-Hollandse gemeenten (Katwijk, Noordwijk, Teylingen)

---

<sup>2</sup> BBO zou worden opgericht als overlegplatform voor Noord- en Zuid-Hollandse partijen, aanvullend op de stuurgroepen Duinpolderweg en HOV Noordwijk-Schiphol. Bedoeld om gezamenlijk op strategisch niveau naar de mobiliteits- en verstedelijkingsopgaven te kijken en elkaar te informeren / afstemmen tav lopende projecten/ontwikkelingen. Gezien de ontwikkelingen zal de inrichting en inhoudelijke invulling opnieuw tegen het licht worden gehouden.



- Noord-Hollandse partijen (provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer)
- Overige overheidspartijen (gemeenten Bloemendaal en Heemstede, Hoogheemraadschap, Rijkswaterstaat, Prorail)
- Bedrijfsleven (Keukenhof, Economic Board, GOM, ESA/ESTEC, AKZO, KvK, vervoerders, etc)
- Belangenorganisaties (VNO NCW, ANWB, Rover, Fietsersbond, Natuur- en milieuorganisaties, etc.)
- Bewoners(groepen)

Aandachtspunten:

- Dit project is niet hetzelfde als het project Duinpolderweg: realistische en juiste beeldvorming
- Er zijn al veel alternatieve voorstellen en suggesties gedaan door de omgeving. Deze zullen in samenspraak met de betrokkenen beoordelen op relevantie, effectiviteit en haalbaarheid

### 6.3. Financiën

Voor de uitvoering van het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg) is door de provincie Zuid-Holland € 48 mln. gereserveerd. Holland Rijnland heeft een bedrag van € 12 mln. gereserveerd in het kader van het Programma Ontsluiting Greenport (RIF).

Provinciale Staten van provincie Zuid-Holland hebben in september 2018 een bedrag van € 1,6 mln. van de totaal gereserveerde € 48 mln. reeds beschikbaar gesteld als voorbereidingskrediet voor de planuitwerkingsfase van het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek.

Het voorstel is om deze beschikbaar gestelde middelen in te zetten voor het uitwerken van nieuwe oplossingen en het voor de uitvoering gereserveerde budget als taakstellend gereserveerd te houden voor de realisatie van korte en (midden)lange termijn maatregelen.

*Nader uit te werken tussen de partners:*

- Afspraken m.b.t. kostenverdeling in de planfase (engineering en projectmanagement)
- Beschikbaar stellen van capaciteit door de projectpartners
- Financieel afsprakenkader voor de uitvoering

### 6.4. Mijlpalenplanning

Stap	Mijlpaal	Samenhang met
Stap 0: plan van aanpak	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan van aanpak ter behandeling in staten/HR (eind 2020)</li> </ul>	
Stap 1: korte termijn maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opstellen lijst KT maatregelen en beoordelingscriteria (eind 2020)</li> <li>• Eerste voorstel KT maatregelen naar staten/raden (medio 2021)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afronding actualisatie knelpuntenanalyse Holland Rijnland (eind 2020?)</li> <li>• Snelfietspadenstudie Holland Rijnland (2021)</li> </ul>
Stap 2: ambitie bepalen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse bestaand materiaal (eind 2020)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vaststellen Regionale Visie Mobiliteit Holland Rijnland en</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Werksessies gezamenlijk perspectief (Q1/Q2 2021)</li> </ul>	<p>Strategische Agenda Ruimte Holland Rijnland (begin 2021)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vaststellen Mobiliteitsplan D&amp;BS (??)</li> </ul>
Stap 3: oplossingen (middel)lange termijn uitwerken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Werksessies oplossingsrichtingen (Q3/Q4 2021)</li> <li>• Voorstel richting Staten/raden (Q4 2021)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netwerkanalyse Noord-Holland 2040 (2021)</li> <li>• Netwerkvisie Haarlemmermeer (2021)</li> </ul>

## 6.5. Risico's

Kritische succesfactoren en risico's

- Strijdige ambities en belangen binnen de regio
- Grote samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen in Noord-Holland
- Afhankelijkheid van Noord-Hollandse partijen t.a.v. lange termijn / toekomst vaste maatregelen
- Afbakening plangebied (nieuwe stakeholders, nieuwe wensen)
- Betrekken stakeholders en omgeving
- Spanning tussen urgentie en zorgvuldigheid