

Plan van aanpak

Nieuwe verbinding N208-A44

Projectnaam:	Verbinding N208-A44
---------------------	----------------------------

Versie:	1.0
----------------	-----

Datum:	02-04-2024
---------------	------------

A. Projectgegevens:

Programma:	Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek
-------------------	--

Opgesteld door:	Provincie Zuid-Holland
------------------------	------------------------

Looptijd:	
------------------	-------

Projectnummer:	
-----------------------	-------

Deelprojectnummer:	(indien van toepassing)
---------------------------	------------------------------

Fase:	Initiatieffase
--------------	----------------

Samenwerking:	Provincie Noord-Holland Holland-Rijnland Vervoerregio Amsterdam Gemeente Haarlemmermeer Gemeente Hillegom Gemeente Lisse Gemeente Teylingen Gemeente Noordwijk
----------------------	---

Inhoud

1	PROJECTBESCHRIJVING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	PROBLEEMSTELLING EN DOEL	3
1.3	SCOPEAFBAKENING	4
1.4	RELATIE MET ANDERE PROJECTEN EN PARTIJEN	4
2	PLAN VAN AANPAK	5
2.1	ALGEMENE AANPAK EN FASERING	5
2.1.1	<i>Productenlijst</i>	5
2.1.2	<i>Zoekgebied en varianten</i>	6
2.1.3	<i>Verkeersmodel, functie verbinding en modaliteiten</i>	6
2.1.4	<i>Omgeving en participatie</i>	7
3	ORGANISATIE	8
3.1	PROJECTORGANISATIE	8
3.2	CAPACITEIT	8
3.3	COMMUNICATIE	9
4	PROJECTBEHEERSING	10
4.1	PLANNING EN MIJLPALEN	10
4.2	KOSTENRAMING	10
4.3	FINANCIËLE DEKKING	10
4.4	RISICO'S	10
5	AFRONDING	12
5.1	VOORBEREIDINGSBESLUIT	12

1 Projectbeschrijving

1.1 Aanleiding

De bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid staan al decenia lang onder druk in de noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer. De voornaamste redenen: toename van het verkeer (vooral zichtbaar in de kernen van Lisse, Lissebroek en Sassenheim), toename van economische ontwikkeling/bedrijven, het aantal toeristen en ontwikkeling van nieuwe woonwijken.

Een structurele verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid is daarom noodzakelijk. Dit wordt erkend en onderkend door alle regiopartners (Het gaat hier om de provincies Noord- en Zuid-Holland, de samenwerkingsverbanden Holland Rijnland en Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Teylingen en Noordwijk, hierna te noemen regionale partners) en is opgenomen in startnotitie Mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer 'Op weg tussen duin, bollen en polder', die in november 2023 bestuurlijk is vastgesteld.

Voor de oplossing voor de problematiek wordt naar verschillende vervoersmodaliteiten gekeken voor zowel fiets, openbaar vervoer, mobility as a service, (MaaS) als de auto. Alle deelnemende partijen in de samenwerking hanteren in de ontwikkelingen rond mobiliteit het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privéauto).

Om de doelen te bereiken doen de regiopartners onderzoek naar 3 verschillende bereikbaarheidsmaatregelen. Er wordt onderzoek gedaan naar het verkennen en uitwerken van fietsmaatregelen, een verbinding tussen de N208 en de A44 ten zuiden van Lisse en een verbinding tussen de N206 en de N207 bij Hillegom met een aftakking naar station Hillegom. Daarnaast wordt reeds ingezet op openbaar vervoer, in het bijzonder de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol.

Dit plan van aanpak is gericht op het onderzoek naar de haalbaarheid van een nieuwe verbinding tussen de N208 en de A44 ten zuiden van Lisse. Het project wordt onder leiding van de Provincie Zuid-Holland uitgevoerd.

1.2 Probleemstelling en doel

De huidige infrastructuur is niet toereikend voor de maatschappelijke, ruimtelijke en economische groei van de noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer. Dit heeft nadelige consequenties voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Het doel van de regionale partners is om met de nieuwe verbinding tussen de N208 en de A44 ten zuiden van Lisse een belangrijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van de regio. De leefbaarheid en verkeersveiligheid van de dorpskernen van Lisse, Lissebroek en Sassenheim kan significant beter worden. Tevens is deze verbinding noodzakelijk voor de ruimtelijke ontwikkeling van nieuwe woongebieden zoals Geestwater (Lisse; 450 woningen), Lissebroek-Noord en Binnen Turfspoor (Haarlemmermeer; 4.000 woningen).

1.3 Scopeafbakening

De studie naar een nieuwe verbinding tussen de N208 en de A44 (oostwest-verbinding) vindt plaats binnen het zoekgebied tussen de N208 ten zuiden van Lisse en A44 (zie figuur 1 in paragraaf 2.1.2). In deze verkenning wordt rekening gehouden met verschillende vervoersmodaliteiten gekeken voor zowel fiets, openbaar vervoer, mobiliteitsaanpak (mobiliteit as a service, (MAAS)) als de auto. Alle deelnemende partijen in de samenwerking hanteren in de ontwikkelingen rond mobiliteit het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privéauto). Wat kan opgelost worden met verdichten of nabijheid, wat met fietsmaatregelen en openbaar vervoer. En als al die maatregelen onvoldoende blijken wordt gekeken of infrastructuur een oplossing kan bieden. Dit wordt in samenhang met de andere projecten die in volgende paragraaf aan de orde komen bekeken.

1.4 Relatie met andere projecten en partijen

In november 2023 hebben de regionale partners in de startnotitie afgesproken dat provincie Zuid-Holland namens de regio de verbinding gaat onderzoeken en de resultaten met oplossingsrichtingen voor de verbinding tussen de N208 en de A44 voorlegt aan de bestuurders van de negen samenwerkende partijen.

Daarnaast wordt Rijkswaterstaat gezien als een relevante partij in de verdere samenwerking, omdat de verbinding aansluit op de rijksweg A44. Rijkswaterstaat is op de hoogte van het samenwerkingsverband in de regio en wordt voor het onderzoeken van de verbinding betrokken.

In de regio wordt gewerkt aan verschillende (multimodale) projecten. In het onderzoek naar de verbinding N208 en de A44 wordt rekening gehouden met deze ontwikkelingen/raakvlakken. Dit betreft onder andere de volgende projecten:

- De andere 2 projecten uit de startnotitie mobiliteitsaanpak:
 - Fietsmaatregelen (regie/initiatief bij Holland Rijnland/Vervoerregio Amsterdam)
 - Verbinding N207-N206 met aftakking naar station Hillegom (regie/initiatief bij de gemeenten Hillegom en Noordwijk).
- HOV-lijn Schiphol-Noordwijk
 - Noordwijk-Lisserbroek (PIP)
 - Nieuw Vennep-Hoofddorp (planstudie)
- Fietstunnelrotonde N208-Lisse-Keukenhof
- Vervanging kunstwerken A44 (Rijkswaterstaat)
- Woningbouwontwikkeling (Lisse en Haarlemmermeer)

2 Plan van aanpak

2.1 Algemene aanpak en fasering

De studie naar deze nieuwe oostwest-verbinding is een multimodale verkenning binnen het zoekgebied tussen de N208 ten zuiden van Lisse en A44.

Voor de varianten worden een ontwerp uitgewerkt en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld, zodat effecten worden beoordeeld op hun bijdrage aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook wordt er gekeken naar maatschappelijk draagvlak en er volgt een globale SSK-kostenraming om de financiële haalbaarheid te toetsen.

Deze resultaten worden vastgelegd in een voorbereidingsbesluit (De term 'voorbereidingsbesluit' is gebaseerd op terminologie die gebruikt wordt door de provincie Zuid-Holland en is het eerstvolgende besluit). De projectpartners nemen besluiten op basis van gelijkwaardige besluitvormen van het voorbereidingsbesluit. De verwachting is dat dit besluit eind 2024/ begin 2025 wordt genomen. In de provincie Zuid-Holland beslissen Provinciale Staten over het voorbereidingsbesluit.

Vervolgens worden alle oplossingsrichtingen doorgerekend en een MER uitgevoerd. Deze verkenningen leiden tot een voorkeur van de regiopartijen voor één alternatief. Dit alternatief wordt voorgelegd voor besluitvorming in het uitvoeringsbesluit aan Provinciale Staten. Met het uitvoeringsbesluit wordt de verbinding een project met geormerkt budget.

De effecten van het project op natuur- en milieu worden verkend in een milieu-effectstudie. Dit is onderdeel van de volgende fase na het voorbereidingsbesluit.

Het stikstofvraagstuk vormt voor het project een ongewis risico en moet voor zowel de uitvoering als na realisatie goed in beeld gebracht worden. In deze fase zal er een quickscan gedaan worden ten aanzien van stikstof.

Verder wordt er ook een analyse gedaan op kabels en leidingen (K&L), bodemgesteldheid, Natuur Netwerk Nederland (NNN), ruimtelijke beperkingen (bijvoorbeeld grondeigendommen en de waterberging Piekberging Haarlemmermeer) in het gebied om uitdagingen tijdig in beeld te brengen.

2.1.1 Productenlijst

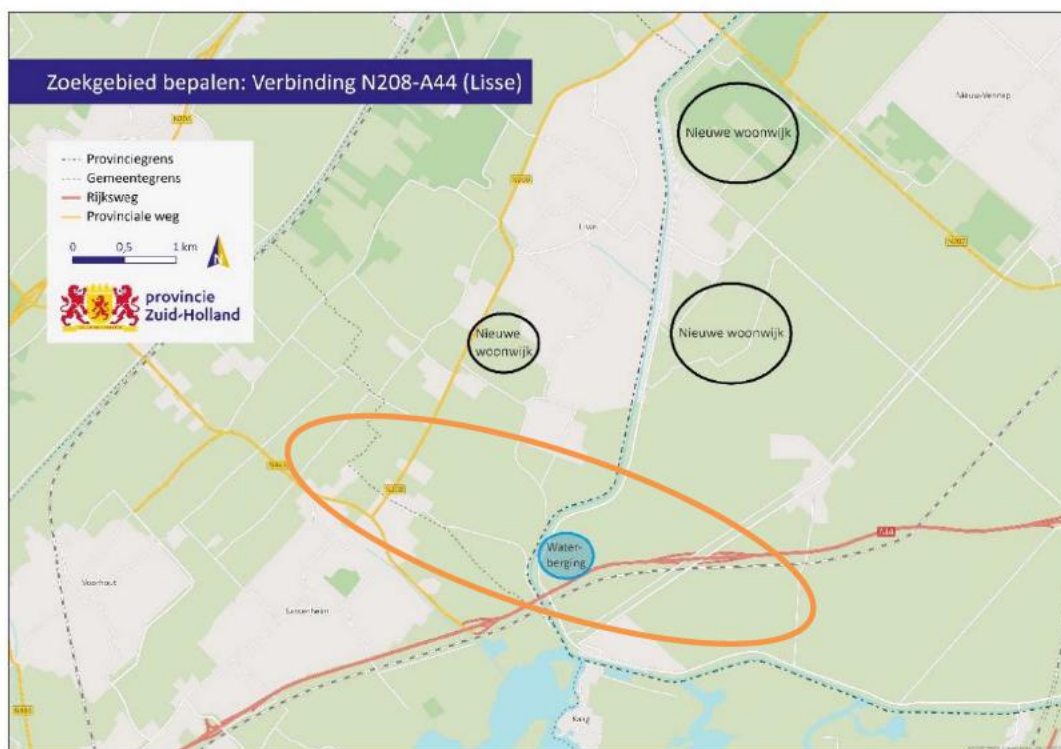
Bij dit plan van aanpak worden de volgende producten voorlopig meegenomen voor de uitvraag naar het ingenieursbureau.

Producten
Probleemanalyse
Variantenstudie
Schetsontwerpen (incl. wegategorisering)
MKBA-rapportage
Toets/verkenning ruimtelijke procedures / vergunningen
Quickscan natuur en stikstof, Kabels en leidingen, bodem, grondeigendom
Begeleiding participatietraject

Toepassen/updates verkeersmodel
Kostenraming
Doorkijk benodigde producten en werkzaamheden volgende fase

2.1.2 Zoekgebied en varianten

Het zoekgebied voor een nieuwe oostwest-verbinding tussen N208 ten zuiden van Lisse en A44 is weergegeven in het onderstaande figuur. Hierbij worden in ieder geval de volgende 2 varianten onderzocht; een variant vanaf de N208 naar A44 bij aansluiting Abbenes. En daarnaast een variant vanaf de N208 bij A44 bij aansluiting Sassenheim. Andere (sub)varianten kunnen na nader onderzoek en verdere afstemming met de regio en ingenieursbureau ook worden geanalyseerd. Verder wordt er ook gekeken naar een toekomstvast locatie waar de nieuwe verbinding aansluit op de N208, waarbij kansen om op termijn het doortrekken naar de N443/N206 niet onmogelijk worden gemaakt. Ook wordt er onderzocht of de leefbaarheid kan verbeteren door vermindering van autoverkeer in dorpskernen.



Figuur 1: Zoekgebied N208-A44

2.1.3 Verkeersmodel, functie verbinding en modaliteiten

Het is essentieel om de bereikbaarheid in de noordelijke Duin en Bollenstreek te verbeteren en tegelijkertijd de verkeersveiligheid te waarborgen. De verkeerseffecten voor de verschillende varianten worden bepaald aan de hand van een verkeersmodel dat is opgesteld door het bureau Goudappel. Dit verkeersmodel kent als basis het verkeersmodel Noord-Holland Zuid, waarin een deel van de Noordelijke Duin- en Bollenstreek binnen de provincie Zuid-Holland is toegevoegd. In het gezamenlijk verkeersmodel zijn alle ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen. Gebruikmaken van dit model biedt inzicht in de effecten van de verschillende varianten. Hiermee vormt het

model een belangrijke basis voor de besluitvorming. Hieruit zal ook duidelijk worden welke functie de verbinding heeft voor de regio.

2.1.4 Omgeving en participatie

Er moet bij het project voor een nieuwe verbinding rekening gehouden worden met de verschillende belangen in de omgeving. Naast dat er sprake is van grote betrokkenheid van regiopartners is er ook sprake van veel belangenverenigingen, bedrijven en omwonenden die belanghebbend zijn. Het hoofddoel van participatie voor het project is om de betrokkenheid van belanghebbenden te bevorderen, hun input te betrekken en waardevolle inzichten en suggesties op te halen om een oplossing te zoeken voor de problematiek/ doelstellingen.

Het is belangrijk om hierbij te benoemen dat het uitgangspunt het huidige zoekgebied is in de regio en daarbij benadrukt moet worden dat we in de initiatief fase zitten. Immers, de scope van het project moet nog duidelijk worden. Dit kan meerdere kanten op gaan. Dit betekent dat een uitgebreide doorkijk naar een volgende fase nu niet aan de orde is. Echter, dat betekent niet dat we nu niets gaan doen. We willen in deze fase een breed aantal stakeholders betrekken en ze op de hoogte brengen van de stand van zaken. De huidige doelen van participatie in deze fase zijn daarbij als volgt:

- **Doel:** De omgeving op de hoogte stellen van welke fase we zitten en wat het doel van die fase is.
 - **Subdoel:** Relevante aspecten en waardevolle inzichten ophalen voor producten van een ingenieursbureau.
 - **Subdoel:** Voldoen aan omgevingswet ten aanzien van participatie.
 - **Subdoel:** Rapport schrijven aan de hand van gesprekken.

Bij alle contacten en partners wordt in ieder geval informatie uit eerdere participatie meegenomen. Met de projectgroep zal samen moeten worden bepaald hoe invulling wordt gegeven aan de interactie met de stakeholders. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van eerdere stakeholdersanalyses en -sessies. De provincie Zuid-Holland zal hierin het voortouw nemen, maar zoekt nadrukkelijk samenwerking met de partners. Het streven is in Q2 2024 gesprekken te voeren met belanghebbenden.

Het uitgangspunt is dat participatie met de omgeving en belanghebbenden meerwaarde moet opleveren voor zowel de omgeving als het project. Participatie is daarom niet voor elk document of elke beslissing van toepassing, maar het is van belang de omgeving te betrekken op punten die voor hen van belang zijn, zodat zowel het project als de omgeving hiervan profiteren. De participatie brengt ook belanghebbenden en hun belangen in kaart en beschrijft de manieren waarop stakeholders worden betrokken.

Het project betreft de omgeving in lijn met de Omgevingswet. Verschillende niveaus van participatie worden onderscheiden op de participatieladder. Deze is als volgt:

1. (Mee)beslissen;
2. Coproduceren (deelnemen/samenwerken);
3. Adviseren (meedenken);
4. Raadplegen (geïnformeerd zijn);
5. Informeren.

3 Organisatie

3.1 Projectorganisatie

Vanuit PZH is er een integraal projectmanagementteam (IPM-team) opgesteld dat zich zal bezighouden met verkenning van de nieuwe verbinding N208-A44. Daarnaast loopt er een uitvraag voor ingenieursdiensten die het projectteam ondersteunt in technische inhoudelijke onderwerpen.

In het onderstaande figuur zijn de in de startnotitie genoemde overlegstructuren meegenomen om de verhoudingen tot het PZH-team te weergeven. De verschillende overleggen zijn als volgt:

- Stuurgroep
- Regionaal Management Team (RMT)
- Regionale Projectgroep (RPG)
- Werkgroep communicatie

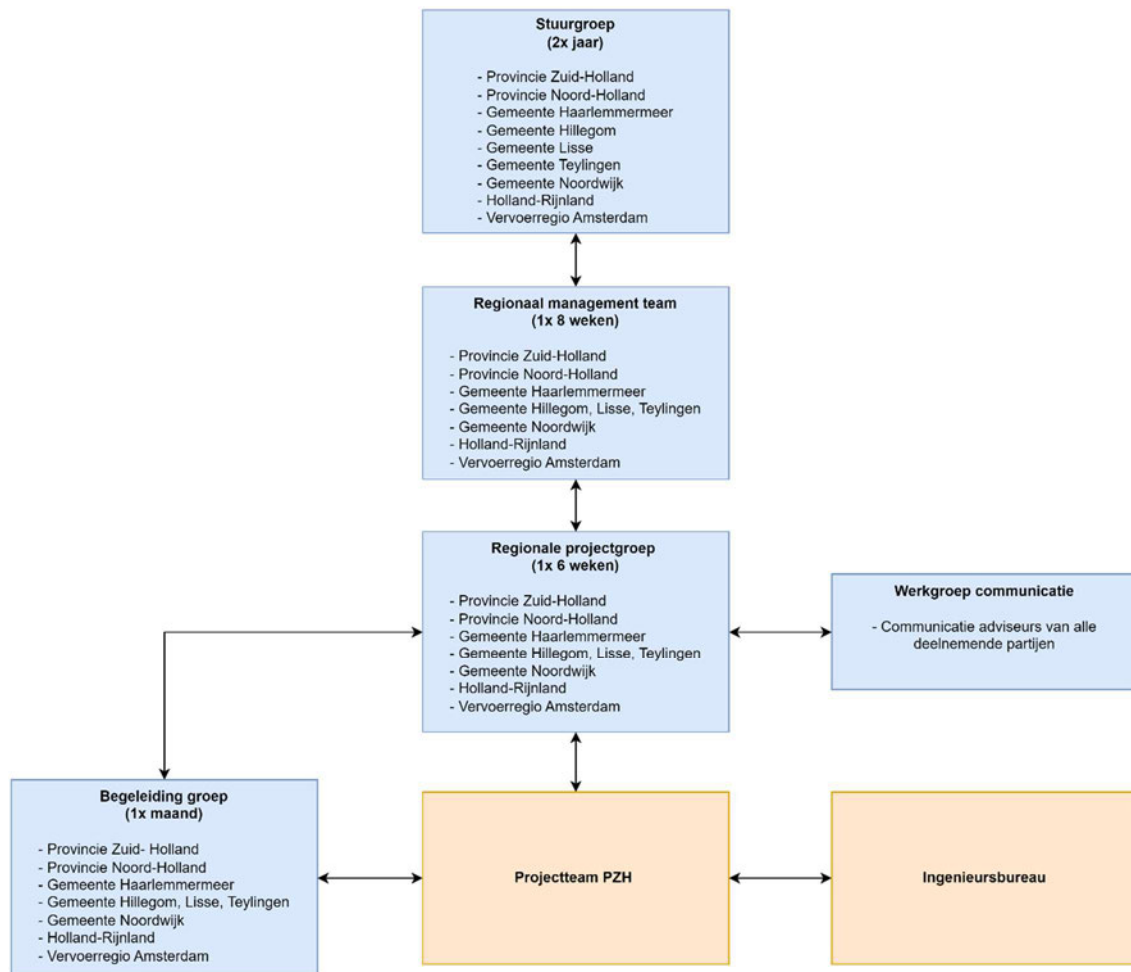
Hiernaast is in het organigram een begeleidingsgroep opgenomen. Deze groep bestaat uit specialisten vanuit de regionale partners. Deze groep is met name bedoeld voor een inhoudelijke toetsing van de producten, zoals o.a. de technische uitgangspunten van het verkeersmodel en de uitkomsten van een MKBA. Rijkswaterstaat wordt gezien als een relevante partij in de verdere samenwerking, omdat de verbinding aansluit op de rijksweg A44. Rijkswaterstaat is op de hoogte van het samenwerkingsverband in de regio en wordt voor het onderzoeken van de verbinding betrokken en benaderd of zij deelnemen aan de begeleidingsgroep. Zij zijn agendalid van de regionale projectgroep.

3.2 Capaciteit

PZH heeft een integraal projectmanagementteam aangesteld voor het project. De projectmanager zal de voortgang en de producten inbrengen in de bovengenoemde overlegstructuren. De frequentie van vergaderen is opgenomen in het organigram.

De inzet voor de begeleidingsgroep om technische uitgangspunten en producten inhoudelijk te toetsen wordt ingeschat op gemiddeld 8 uur per maand.

De inzet van communicatie bepalen we aan de hand van de processtappen die gezet worden en de mijlpalen, zoals de eerdere 'ondertekening' van de startnotitie. Dit wordt afgestemd met de werkgroep communicatie. Daarnaast zal er in overleg met omgevingsmanagement worden kortgesloten of er nog andere inzet op het gebied van communicatie nodig is.



Figuur 22: Organigram verbinding N208-A44

3.3 Communicatie

De werkgroep Communicatie bestaat uit communicatieadviseurs van alle regiopartners en is verantwoordelijk voor de communicatie in brede zin.

In deze initiatieffase is de communicatie voornamelijk gericht op het informeren en betrokken houden van stakeholders en belanghebbenden. Er is een communicatieplan opgesteld en een huisstijl ontwikkeld. Alle communicatie-acties worden met alle regionale partners vanuit de startnotitie afgestemd.

Hier worden de volgende middelen in ieder geval gebruikt:

- Projectpagina: [Een bereikbare en leefbare Noordelijke Duin- en Bollenstreek & Haarlemmermeer - Provincie Zuid-Holland](#)
- nieuwsbrieven
- staten- of gemeenteraadsbrieven of voor besturen vervoersregio
- participatiemomenten

4 Projectbeheersing

4.1 Planning en mijlpalen

Hoewel het doel van het project is om een verbinding te realiseren tussen de N208 en de A44, bevindt het project zich gedurende 2024 in een prille fase, gericht op het onderzoeken en vaststellen van de haalbaarheid van de doelstelling. De fasen vanaf het voorbereidingsbesluit zijn weergegeven in hoofdstuk 5. De voorgenomen activiteiten op hoofdlijnen resulteren in onderstaand overzicht.

Mijlpalen Initiatiefase	Planning/oplevering
Uitgangspunten verkeersmodel	Q2 2024
Participatie stakeholders en omgeving	Vanaf Q2 2024 doorlopend
Inzet ingenieursbureau voor uitwerking MKBA	Q2 en Q3 2024
Besluit GS/B&W	Q4 2024 / Q1 2025
Voorbereidingsbesluit PS/raad	Q1 2025 en Q2 2025

4.2 Kostenraming

In de huidige fase is er een globale raming gemaakt voor ingenieursdiensten ten behoeve van verschillende onderdelen in het project tot aan het eerstvolgende besluitmoment. De voorlopige productenlijst op te leveren door het ingenieursbureau is terug te vinden in paragraaf 2.1.1. De kosten worden geraamd op €5.1-2b, waarbij onder andere een variantenstudie en een MBKA-rapportage inclusief onvoorziene kosten. De capaciteitsinzet wordt door de regionale partijen intern binnen hun eigen organisaties verantwoord.

4.3 Financiële dekking

Voor de bovenstaande geschatte raming voor de onderzoekskosten worden de kosten verdeeld door Provincie Zuid Holland en de Noord-Hollandse partijen (provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer en Vervoersregio Amsterdam). Hierbij zal Provincie Zuid-Holland 5 % van het bedrag aandragen en de Noord-Hollandse partijen 5 %. Provincie Zuid-Holland betaalt verhoudingsgewijs meer, omdat er ook een Zuid-Hollandse variant opgenomen is bij de A44 Sassenheim.

4.4 Risico's

Binnen het project wordt actief risicomanagement gedaan. Dit wordt gedaan aan de hand van de RISMAN-methode en verwerkt in het interne PZH-standaardsysteem. Gedurende de looptijd van het project zullen periodiek risicosessies worden gehouden om het risicobeeld te actualiseren. De input hiervoor komt uit het IPM-team. Informatie uit de omgeving en stakeholders vindt zijn weg naar het risicodossier via de IPM-rolhouders. Doordat het project zich nog in een beginfase bevindt, bestaan er vooral veel onzekerheden. Naarmate er meer duidelijk wordt over de te belopen route, zullen de risico's verder worden uitgewerkt. Eenmaal geïdentificeerd worden er actieve maatregelen opgestart om de kans en/of impact van een risico te beperken. Op basis van de huidige inzichten is een voorlopige top 5 aan risico's geïdentificeerd:

Risico top-5
Project niet haalbaar binnen milieuregels (stikstof, CO ₂)
Financiën niet toereikend / benodigd realisatiebudget blijkt hoger dan haalbaar
Bestuurlijk commitment / ambities betrokken regionale partners conflicteren met elkaar
Maatschappelijke weerstand
Project technisch niet haalbaar / bereikbaarheid en leefbaarheid verbeteren niet

Aan de hand risicosessies zijn er risico opgesteld volgens de RISMAN-methode om een overzicht te geven in potentiële risico's. Hierbij worden oorzaken in kaart gebracht en worden beheersmaatregelen bedacht om risico's te voorkomen of om de impact te beperken.

5 Afronding

5.1 Voorbereidingsbesluit

De komende periode worden bovenstaande stappen met onderzoeken opgestart. De uitkomsten van de onderzoeken worden met de regionale partners en bestuurders besproken. Onderstaande fases worden binnen de provincie Zuid-Holland voor infrastructureel project doorlopen.



Momenteel bevindt het project zich in de initiatiefase en wordt er toegewerkt naar een voorbereidingsbesluit. Bij het nemen van het Voorbereidingsbesluit wordt duidelijk of we doorgaan naar de volgende fase. Daarna wordt de verkenning en planuitwerking opgepakt inclusief verdere wettelijke benodigheden, waaronder een milieueffectrapportage. Het resultaat daarvan moet de basis vormen voor het al dan niet nemen van een Uitvoeringsbesluit. De regionale partners hebben een vergelijkbaar besluitvormingsproces. Afspraken over de bekostiging en het momentum van reservering van het realisatiebudget moeten in de komende periode met regionale partners gemaakt worden. Bij het nemen van het voorbereidingsbesluit binnen provincie Zuid-Holland moet er namelijk zicht zijn op reservering van budgetten voor de realisatie, ook bij regionale partners.

