

NOG Beter 2.0

Een BETER alternatief voor een Duinpolderweg

Update mei 2016



*Een betere bereikbaarheid in het gebied tussen Heemstede en Katwijk
door het oplossen van de verkeers- en leefbaarheidsknelpunten
en het ontsluiten van de geplande woningbouwlocaties
met zoveel mogelijk respect voor
natuurgebieden en voor waardevolle landschappen.*

Opgesteld door drs. E.R. Nieuwenhuis

mei 2016

Inhoudsopgave

- 1. Waarom NOG Beter 2.0?**
- 2. Analyse economische oriëntatie Bollenstreek en Westflank Haarlemmermeer**
- 3. Verkeersknelpunten in Bollenstreek en Westflank Haarlemmermeer**
- 4. De opgaven die de NOG / DPW moet beantwoorden**
- 5. Alternatieven voor een DPW op hun effect onderzocht**
- 6. Vergelijking effecten van een DPW en van NOG Beter 2.0**
- 7. Uitwerking maatregelenpakket NOG Beter 2.0**

Bijlagen:

- 1. VENOM-resultaten uit 2014 voor de vier “Bouwstenen” en voor NOG Beter 2.0**
- 2. Detailuitwerking van de NOG Beter 2.0 tracés**
- 3. Verkeersknelpunten VENOM in 2030 bij een Duinpolderweg en bij NOG Beter 2.0**
- 4. OV-pakket NOG Beter 2.0**

1. Waarom NOG Beter 2.0?

De provincies Zuid- en Noord-Holland en een aantal regiogemeenten in de Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer willen de Duinpolderweg (DPW) aanleggen tussen de N206 op de grens van Zuid- en Noord-Holland en de A4 ten zuiden van Hoofddorp. Voorheen werd gesproken over de NOG, de Noordelijke Ontsluiting Greenport.

Een DPW is – volgens verschillende provinciale documenten – bedoeld als oplossing voor:

- Verkeers- en leefbaarheidsproblemen in de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland;
- Ontsluiting van de Greenport Duin- en Bollenstreek;
- Het verbinden van (nieuwe) woon- en werkgebieden in de Bollenstreek en de Haarlemmermeer
- Het feit dat de N206 achter De Zilk overgaat in een erfontsluitingsweg;
- Het bieden van een robuuste, alternatieve verbinding bij stremmingen op het bestaande wegennet

De bestuurlijke voorkeursvariant is een nieuw aan te leggen DPW van De Zilk, ten zuiden van Vogelenzang richting de Haarlemmermeer. Deze bestuurlijke voorkeursvariant en doorsnijdt diverse waardevolle natuurgebieden en open cultuurlandschappen, waaronder:

- De binnenduinrand achter De Zilk en Vogelenzang (Vogelenzangse strandvlakte)
- Open, waardevolle, kwalitatief hoogwaardige hyacintengronden tussen de Leidsevaart en de binnenduinrand
- Het bos van GGZ InGeest (Lokhorsterduin)
- De open Oosteinderpolder tussen Hillegom en Bennebroek

De N206 was decennia geleden bedoeld als nieuwe verbindingsweg Den Haag – Katwijk – Haarlem door de binnenduinrand, mede om de huidige N208 te ontlasten. Omdat gedurende de planningsfase van deze Duinweg de visie op het duingebied als natuurgebied veranderde, is van deze geplande snelweg alleen het gedeelte Wassenaar – De Zilk aangelegd (tot de provinciegrens tussen Zuid- en Noord-Holland).

In 2003-2004 is een verbindingsweg tussen de N205-N206 in een MER reeds op de effecten onderzocht. De conclusie was dat aanleg van deze weg niet zinvol was, omdat aanleg van deze weg tot meer nieuwe verkeersproblemen zou leiden dan deze zou oplossen. Op grond van deze MER hebben de beide provincies in 2004 besloten, de planvorming stop te zetten. Desondanks blijken zij de in 2004 beargumenteerd afgewezen planvorming in 2008 alsnog weer te hebben opgepakt.

Om de Leidsevaart, de spoorlijn Haarlem-Leiden, de N208 en de Ringvaart te kruisen, zijn dure kunstwerken voorzien. Hierdoor zou een DPW, ondanks de beperkte lengte, ruim € 150 mln belastinggeld kosten. Daarnaast zou de DPW aanpassingen aan de (Nieuwe) Bennebroekerweg vereisen voor ca. € 75 mln.

In deze notitie wordt de verkeersproblematiek in de Bollenstreek en de omliggende gebieden verkend, en worden verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. Aan de hand van die oplossingen wordt de vraag gesteld, of een DPW het beste antwoord is op de problematiek. Dit leidt tot de formulering van een alternatief maatregelenpakket, dat een betere oplossing biedt dan een geplande DPW.

**Vandaar het voorstel: NOG Beter 2.0:
Een betere oplossing voor de verkeersknelpunten en
het ontsluiten van de geplande woningbouwlocaties (Ringvaartparels)
Een oplossing die geen nieuwe knelpunten veroorzaakt
en natuur en landschap veel minder aantast.**

Begin 2012 is een eerste versie van **NOG Beter** gepresenteerd. Sindsdien zijn door de beide provincies diverse varianten aan de studie toegevoegd, zijn er nadere onderzoeken verricht, heeft de NOG de naam “Duinpolderweg” (DPW) gekregen en zijn met o.a. het verkeersmodel VENOM verkeersonderzoeken gedaan.

Ook is tussen 2011 en 2015 meer duidelijkheid gekomen over nieuwbouwlocaties in de Westflank van de Haarlemmermeer. Begin 2016 is voorts het nieuwe rapport Probleemanalyse Grensstreek 2016 van de provincies verschenen.

Daarom verschijnt er nu (mei 2016) een update: **NOG Beter 2.0**.

Inhoudelijk bouwt deze update voort op NOG Beter. Een van de eerst voorgestelde maatregelen is vervallen. Voorts zijn twee nieuwe toegevoegd. Ook de onderbouwing is verbeterd, doordat de VENOM-doorrekening onze veronderstellingen uit 2011 duidelijk heeft bevestigd.

2. Analyse economische oriëntatie Bollenstreek en Westflank Haarlemmermeer

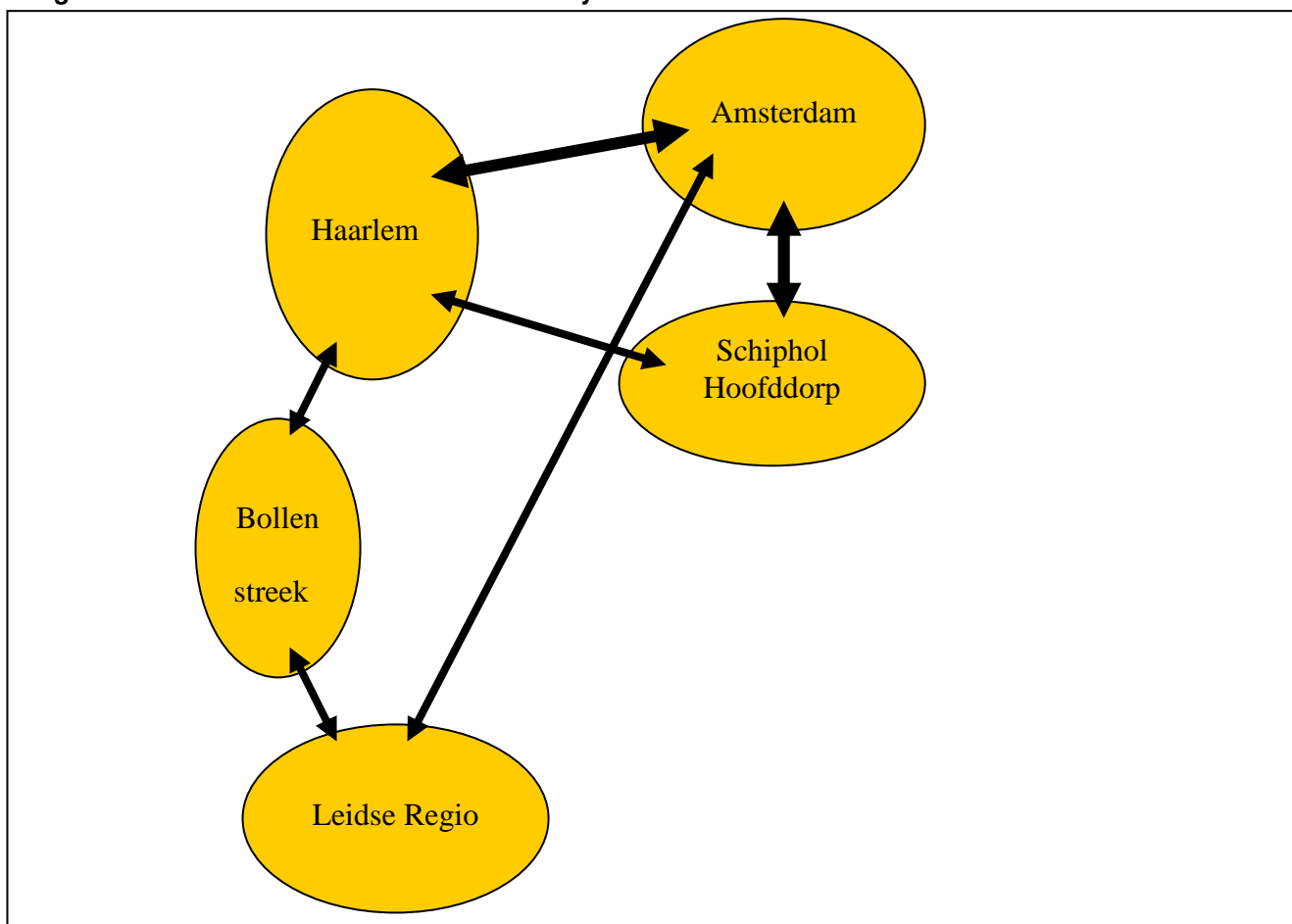
De Bollenstreek bestaat uit een “druk” deel en een “rustig” deel. Het drukke deel is de zone Katwijk – Noordwijk – Voorhout – Sassenheim – Lisse – Hillegom – Heemstede (de zuidelijke zone en N208-zone), het rustige deel is het duingebied en het bollenteeltgebied tussen Noordwijk en Zandvoort (de N206-zone ten noorden van Noordwijk).

Het wegennet in de Bollenstreek en de Haarlemmermeer is vanouds in de noord-zuid richting ingericht: de A4, A44, de N208 en de N206. Doorgaande oost-west verbindingen waren er alleen maar tussen Heemstede – Aalsmeer (N201) en pas sinds de jaren '90 tussen Hillegom en Alphen (N207).

In de jaren '70 waren de economie en de verkeersstromen in de Bollenstreek vooral noord-zuid gericht: op Leiden / Den Haag en Haarlem / Amsterdam (centrum).

De Westflank van de Haarlemmermeer was agrarisch van aard en Nieuw-Vennep en Hoofddorp waren relatief kleine kernen. Zie hiervoor de onderstaande kaart:

Figuur 2.1 Economische structuur in de jaren '70



De oost-west verbindingen die er (naast de A44 en de N201) waren, liepen via een lokaal, smal wegennet met slingerroutes door Lisserbroek, Beinsdorp en Zwaanshoek.

De lage, opengaande ringvaartbruggen zorgden voor veel opstoppingen. Kenmerkend was dat er in het hele gebied tussen de bruggen van Cruquius (N201) en De Kaag (A44), een zone van ong. 20 km., geen enkele oost-west verbinding voor doorgaand verkeer was.

Bijkomend knelpunt van de bestaande verbindingen (incl. de N201 bij Cruquius) is de combinatie van een lage Ringvaartbrug (die voor bijna iedere boot open moet) met een kruispunt met stoplichten op de smalle Ringvaartdijk. Deze combinatie zorgt voor veel dagelijkse opstoppingen en vertragingen, zowel ten oosten (Lisserbroek, Beinsdorp, Zwaanshoek, Cruquius) als ten westen van de bruggen (Lisse, Hillegom, Bennebroek, Heemstede).

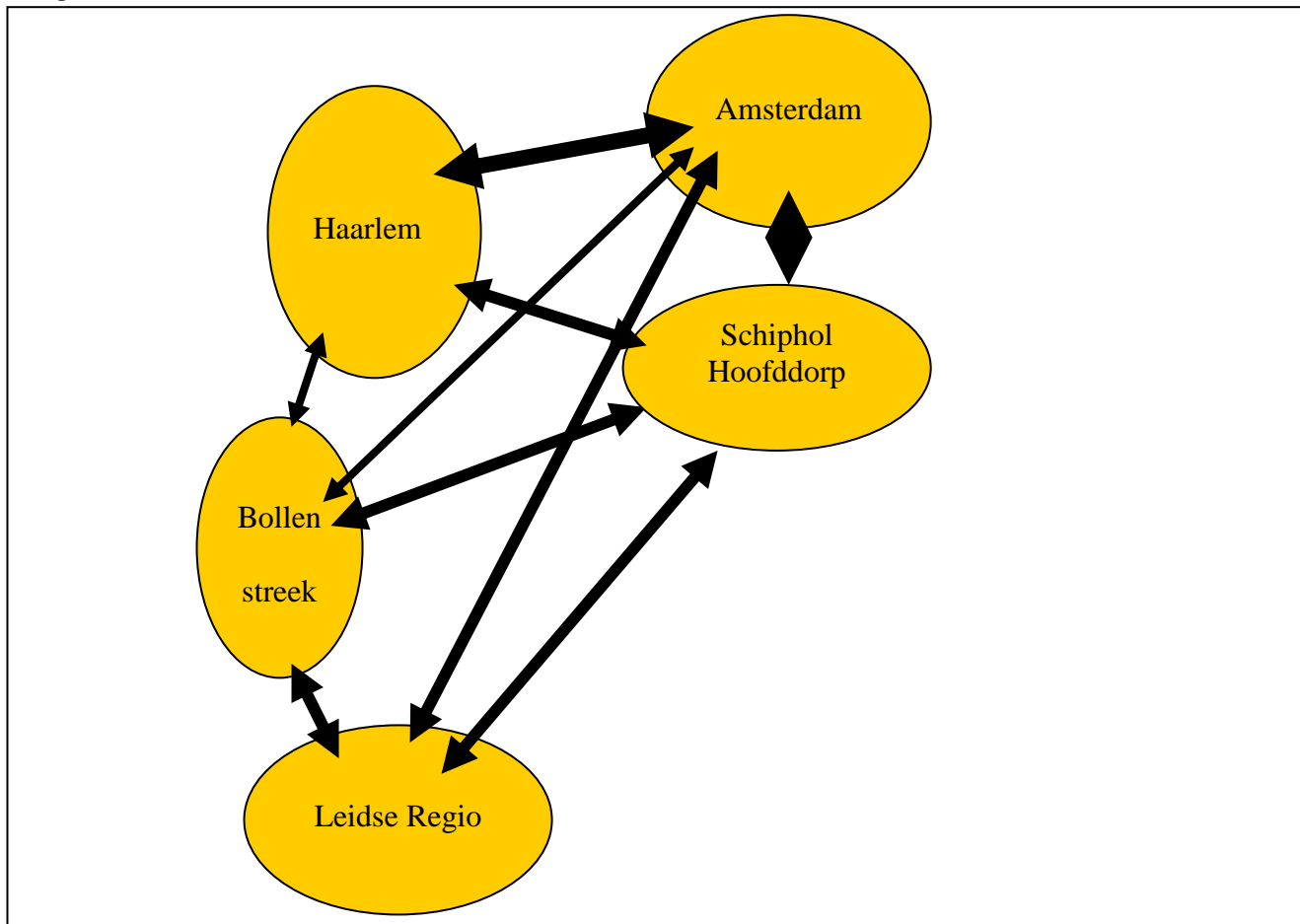
Doordat de Kaagbrug (A44) hoger is en geen stoplichten in de buurt heeft, leidt deze tot minder opstoppingen dan de andere bruggen.

Pas in de jaren '90 is hier de N207 bijgekomen die sindsdien een veelgebruikte verbinding vormt tussen de A4 en de N208 (tussen Lisse en Hillegom). De brug in de N207 is iets hoger dan de andere bruggen en het kruispunt bij de Steenfabriek is redelijk ruim opgezet (maar niet ruim genoeg om een brugopening in de spits of in de Keukenhoftijd te kunnen "verwerken").

De afgelopen decennia is de economische oriëntatie sterk veranderd:

De noord-zuid oriëntatie is globaal genomen hetzelfde gebleven, maar de oost-west oriëntatie is sterk toegenomen, mede door de sterke groei van wonen en werken in de Haarlemmermeer (Schiphol, Hoofddorp, Nieuw-Vennep) en Amsterdam Zuid-as. Hierdoor is de oost-west oriëntatie sterk toegenomen. Zie de volgende kaart:

Figuur 2.2 Economische structuur in 2016



Het wegennet in de Bollenstreek is sinds de 'jaren 70 weinig veranderd, hoewel de woonbebouwing en de bedrijvigheid in zowel de Bollenstreek als de omliggende regio's sterk zijn toegenomen.

Doordat oost-west verkeer noodgedwongen (wegens ontbreken van voldoende adequate oost-west verbindingen) mede gebruik moet maken van de noord-zuid structuur om in de Haarlemmermeer te komen, ontstaan verstoppingen en leefbaarheidsproblemen op de N208 (Sassenheim Van Pallandtlaan) en in Heemstede (binnenstedelijke routes naar de N201).

Ook het OV in de streek is noord-zuid georiënteerd. De spoorlijnen bedienen de assen Leiden – Haarlem – Amsterdam CS en Leiden – Schiphol – Amsterdam Zuid, maar niet de as Bollenstreek – Hoofddorp / Schiphol e.v.. De enige hoogwaardige oost-west verbinding is de reeds lang bestaande bus 140/340 (Haarlem – Heemstede – Hoofddorp – Uithoorn) en de sinds 2008 bestaande bus 61/361 Lisse – N207 – A4 – Schiphol. Ook is enkele jaren geleden station Sassenheim (op de lijn Den Haag – Schiphol) geopend. Een busverbinding via station Nieuw-Vennep is voor Bollenstreekers nooit aantrekkelijk geweest vanwege de lage frequentie en de vertragingen (brug open = trein gemist = half uur wachten). Er zijn plannen om het hoogwaardig OV (HOV) in de Haarlemmermeer door te trekken naar Lisse e.v.. Hiertoe staat rond 2020 een busbrug tussen Lisse en Lisserbroek gepland. Het is ons op dit moment nog niet duidelijk, hoe de beoogde lijnvoering wordt – en of de beoogde HOV-bus onder de OV-concessie voor de Haarlemmermeer, of onder de OV-concessie voor Zuid-Holland valt.

3. Verkeersknelpunten in Bollenstreek en Westflank Haarlemmermeer

In de vorige paragraaf is aangegeven dat:

- De oost-west oriëntatie en het oost-westverkeer de afgelopen decennia sterk zijn toegenomen
- Er in die periode (op de N207 en de N205 na) nagenoeg geen infrastructuur is bijgekomen

De belangrijkste verbindingen vanuit de Duin- en Bollenstreek naar de Haarlemmermeer / Amsterdam zijn:

- N201 bij Cruquius
- De ringvaartbruggen in Zwaanshoek, Beinsdorp en Lisserbroek
- De N207 (Steenfabriek)
- De Van Pallandtlaan (Sassenheim, N208/N443) en de Kaagbrug (A44)
- De Sikkens (Voorhout, N444) en de Kaagbrug

Doordat veel verkeer van de bovenstaande verbindingen gebruik wil maken, maar de capaciteit op sommige plekken onvoldoende is, heeft NOG Beter in 2011 de in het navolgende figuur 3.1 weergegeven knelpunten geïdentificeerd. Deze inventarisatie was gebaseerd op diverse eerdere studies, maar ook op locatiekennis en gebruikerservaring.

Knelpunten verkeersafwikkeling

Door de VENOM-doorrekening in het kader van het Actualisatierapport uit 2014 is hier meer helderheid over gekomen.

Het blijkt dat in het autonome scenario (geen DPW) in 2030 de volgende capaciteitsknelpunten (oranje en donkerder) bestaan in het studiegebied (het gebied begrensd door globaal de Noordzee, de N201, de A4, de A44 en de Rijn (tussen de A44 en Katwijk):

Ochtendspits:

- A44 tussen N208 en Abbenes
- N206 tussen Voorhout en Rijnsburg
- A44 tussen Rijnsburg en Voorhout
- N205 tussen Getsewoud-noord en de NBW
- De Hoofdweg-oost in Hoofddorp

Avondspits:

- A44 tussen Abbenes en Oegstgeest
- N208 tussen de A44 en Sassenheim (Van Pallandtlaan)
- N206 tussen Rijnsburg en Voorhout
- N205 tussen NBW en Getsewoud-noord
- De Bennebroekerweg tussen de A4-aansluiting en de Hoofdvaart
- De Spoorlaan tussen station Hoofddorp en de Bennebroekerweg
- Lokale wegen tussen N206 en Katwijk Centrum

Conclusies n.a.v. de autonome VENOM-doorrekening:

1. In het Duinpolderweg-zoekgebied (het gebied tussen Hoofddorp en Noordwijkerhout) waarop de provincies focussen, zijn er in 2030, volgens VENOM, géén verkeersknelpunten.
2. De meeste knelpunten in 2030 doen zich voor op de A44.
3. Er is in de Bollenstreek slechts één ernstig capaciteitsknelpunt in een bebouwde kom: de Van Pallandtlaan in Sassenheim.
4. Daarnaast is er een capaciteitstekort aan de zuidoostkant van Hoofddorp (Bennebroekerweg tussen Spoorlaan en A4).
5. De overige (te) drukke trajecten in 2030 bevinden zich op kleine stukjes van de doorgaande N205 en N206, ver buiten de bebouwde kom.

De VENOM-doorrekening bevestigt de stellingname van NOG Beter 2.0, dat de belangrijkste capaciteitsknelpunten in het studiegebied zich NIET rond Bennebroek voordoen, maar in de zuidelijke Bollenstreek.

Toelichting knelpunten

De geïdentificeerde verkeersknelpunten, die in figuur 3.1 als rode sterren zijn aangegeven, zijn van noord naar zuid:

1. N201 Ringvaartbrug Cruquius → de combinatie van een lage, vaak opengaande brug met een kruispunt met stoplichten zorgt voor verkeersopstoppingen na brugopening.
2. Kruispunt N208 Bennebroek → het smalle kruispunt zorgt voor problemen qua doorstroming, leefbaarheid en veiligheid.
3. De Bennebroekerweg tussen de A4-aansluiting en de Spoorlaan / Hoofdvaart → door de geplande ontwikkelingen in Hoofddorp-zuid en de Ringvaartparels, heeft het 2-baans wegvak van de Bennebroekerweg tussen de A4 en de Spoorlaan / Hoofdvaart onvoldoende capaciteit
4. Ringvaartkruisingen (lage brug met stoplichten) en daarop aansluitende lokale wegen → de combinaties van smalle straten, lage (vaak opengaande) Ringvaartburgen en krappe kruispunten met stoplichten zorgen voor problemen qua doorstroming, veiligheid en leefbaarheid in alle zes de genoemde kernen:
 - 4a. Bennebroek-Zwaanshoek
Sinds de A4-aansluiting van de Bennebroekerweg in 2015, is het doorgaand verkeer door Zwaanshoek toegenomen (*een duidelijke illustratie, dat nieuwe infrastructuur niet alleen problemen oplost, maar ook problemen kan veroorzaken*)
 - 4b. Hillegom-Beinsdorp
 - 4c. Lisse-Lisserbroek.
5. N208 door Hillegom → De drukke N208 binnen de Hillegomse woonbebouwing (v.d. Endelaan, Leidsestraat, Weeresteinstraat) zorgt voor leefbaarheidsproblemen (in mindere mate speelt dit ook in het verlengde van de N208 binnen de kernen Bennebroek en Heemstede).
6. Kruispunt Steenfabriek N207-N208: doorstroomproblemen in de spits, bij brugopeningen en door Keukenhofverkeer door de combinatie van noord-zuidverkeer op de N208 en verkeer Lisse / Hillegom – A4 dat (via de N208) bij de Steenfabriek de N207 van/naar de Haarlemmermeer neemt.
7. Sassenheim Van Pallandtlaan (verbinding N208-A44 en N443-A4) → verkeer vanuit Lisse, Sassenheim, Noordwijk en Noordwijkerhout richting de A44 (zowel richting Leiden als Amsterdam) komt samen in de smalle Van Pallandtlaan in Sassenheim en veroorzaakt daar doorstroom- en leefbaarheidsproblemen.
8. Aansluiting Voorhout Oosthoutlaan op de A44 → door de sterke groei van Voorhout is de capaciteit tussen de Oosthoutlaan en de Warmonderdam (afslag motel Sassenheim) in de spits onvoldoende.
9. N444 Noordwijk – Voorhout – A44: ernstige capaciteitsproblemen, zowel bij het kruispunt Voorhout Nagelbrug als bij de aansluiting op de A44 (in de volksmond “De Sikkens” genoemd).
10. De N449 in Rijnsburg → deze is overbelast qua capaciteit en leefbaarheid, en kan het verkeer uit Noordwijk en uit de Greenport Rijnsburg niet aan.

Een groot deel van deze knelpunten komt ook uit het nieuwe rapport **Probleemanalyse** (2016) naar voren.

Belangrijke achtergrondinformatie is, dat de knelpunten rond Sassenheim (de N444, de Van Pallandtlaan en de N443) grotendeels ontstaan zijn door de toegenomen verstedelijking in Voorhout sinds 1990. Het aantal inwoners van Voorhout is daardoor sterk toegenomen, maar de A44-afslagen zijn sindsdien niet of nauwelijks aangepast.

Keukenhof en Greenport

Het Keukenhofverkeer in april-mei zorgt ervoor, dat de problemen rond de Steenfabriek vergroot worden. Overigens vallen de belangrijkste Keukenhofdagen vaak in het weekend en op feestdagen, wanneer er weinig zakelijk verkeer is. Probleem is dan, dat inwoners van Lisse en Hillegom slechts kunnen omrijden door Lisserbroek en Beinsdorp (en eventueel ook via de Sassenheimse Van Pallandtlaan), en daar zijn – ook zonder deze omrijders – reeds capaciteitsknelpunten.

De Greenport kent twee handelscentra die veel vrachtverkeer aantrekken:

- Het Bollenhandelsgebied Hillegom – Lisse – Voorhout, dat in de praktijk vooral rond de N208 en de N443 is geconcentreerd
- Kassengebied en Veiling Flora in Rijnsburg (Flora ligt aan de A44 maar heeft geen eigen afslag; wel komt er, medio 2016, een aansluiting van het Flora-terrein op de huidige A44-afrit Oegstgeest)

Knelpunten vooral ten oosten van de N208

Opvallend is dat alle knelpunten zich op de noord-zuidas A44 / N208 / Ringvaart bevinden, en niet ten westen van de N208. Voor Noordwijk en Noordwijkerhout is de oost-west verbinding (“hoe kom ik op de A4 / A44”) veel belangrijker dan de noord-zuid verbinding. Sinds de opening van de N205 blijken er ook op het smalste stuk van de N206 (door Vogelenzang) geen grote verkeersproblemen meer te zijn (althans, in vergelijking met bijv. de Van Pallandtlaan in Sassenheim of de Lissese Kanaalstraat).

Op de N208 doen de problemen zich vooral voor, daar waar de N208 een aansluiting kent op de Haarlemmermeer: N207 bij de Steenfabriek en Sassenheim Van Pallandtlaan.

Anders gezegd: de N208 heeft voldoende capaciteit om het noord-zuidverkeer binnen de regio af te wikkelen, maar heeft niet voldoende capaciteit om daarnaast ook het oost-westverkeer te faciliteren.

De N205 heeft wel voldoende capaciteit, maar heeft één nadeel: je kunt er vanuit de Bollenstreek alleen komen via de N207 bij de Steenfabriek (en dus via de overbelaste N208 bij de Steenfabriek) en via de Bennebroekerweg in Zwaanshoek – een sluiroute, die nooit bedoeld was voor doorgaand verkeer.

In de N206-zone (Katwijk – De Zilk) bevinden zich geen significante verkeersknelpunten.

Wel hebben de inwoners en bedrijven in Noordwijk en Noordwijkerhout het probleem, dat de kortste verbindingen met de A4 / A44 (de N444 en de N443 / Van Pallandtlaan) in de spits overbelast zijn, zodat hier regelmatig vertraging ontstaat.

Woningbouwlocaties: de ontsluiting van de Ringvaartparels

Voor zover ons bekend, is in VENOM **nog niet** de voorgenomen verstedelijking meegenomen, die zich vooral in Hoofddorp-zuid en in de Ringvaartparels voordoet.

De **Ringvaartparels** zijn de geplande woningbouwlocaties in Cruquius, Zwaanshoek, Beinsdorp en Lisserbroek. Het voornemen is dat de Ringvaartparels Lisserbroek en Cruquius vóór 2025 worden ontwikkeld, Zwaanshoek en Beinsdorp ná 2025.

De ontwikkeling van de Ringvaartparels zal invloed hebben op het aantal verkeersknelpunten en op de daarvoor benodigde oplossingen.

Voor alle vier de Paredorpen geldt:

- Woon-werkverkeer is vooral gericht op Hoofddorp / Schiphol / Amsterdam (en voor Cruquius ook enigszins op Heemstede / Haarlem)
- Sociaal-recreatief verkeer is daarnaast ook sterk gericht op de “overzijde”: de bestaande kernen Heemstede, Bennebroek, Hillegom en Lisse

Dit betekent dat in de spits er vooral capaciteit moet zijn richting de A4/A44 en de N205.

Daarnaast moet er (vooral buiten de spits) ook voldoende capaciteit zijn op de Ringvaartbruggen.

Concreet betekent dit voor verkeersoplossingen rond de Ringvaart:

- Nieuwe wegtracés moeten de bestaande Ringvaartbruggen in de dorpen voldoende ontlasten
- Met de nieuwe wegtracés moet er voldoende verkeerscapaciteit zijn tussen de Paredorpen en de A4/A44 resp. de N205

Van de vier Ringvaartparels vallen er drie binnen het onderzoeksgebied van **NOG Beter 2.0**:

- Zwaanshoek
- Beinsdorp
- Lisserbroek

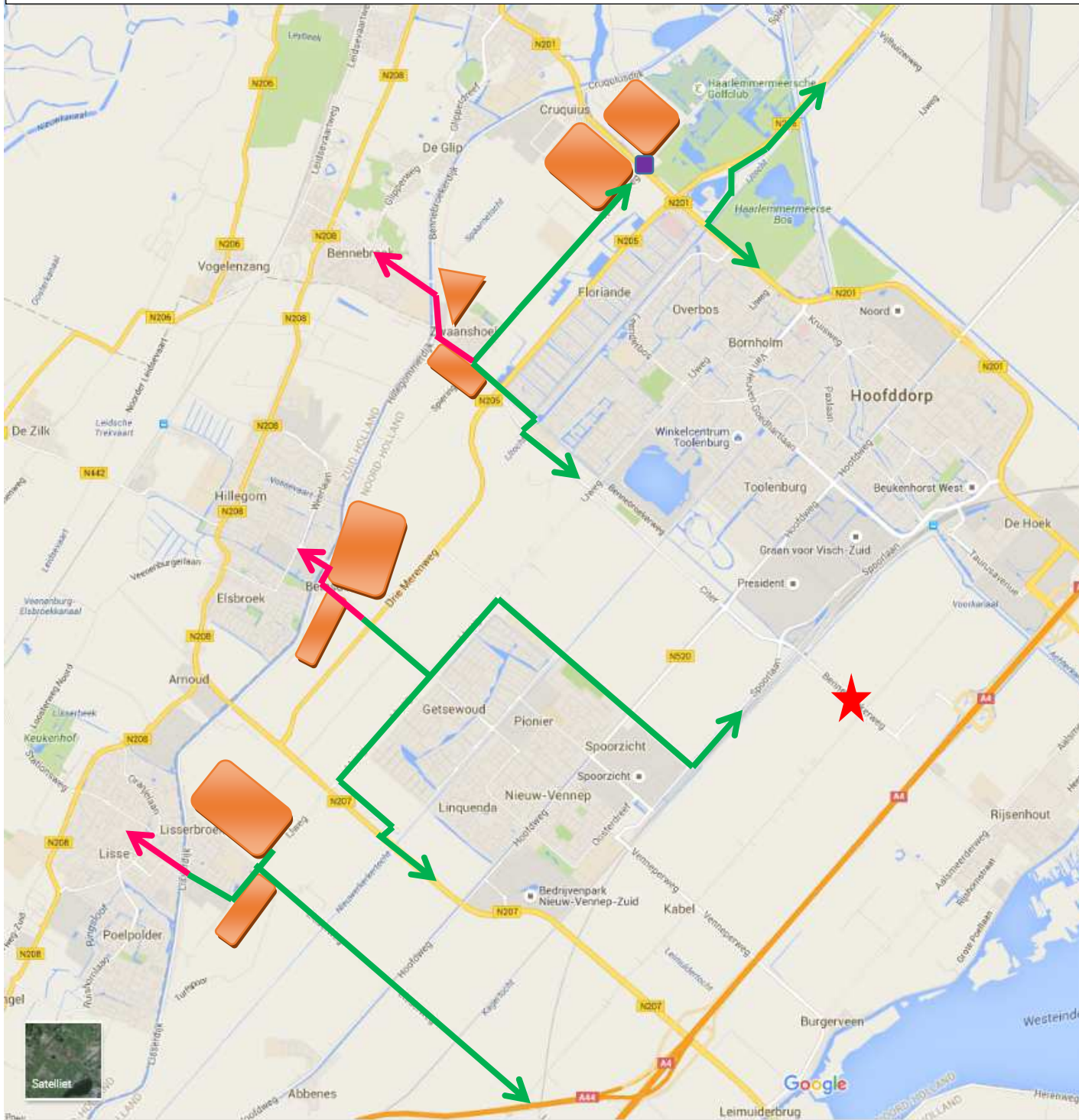
De Ringvaartparel Cruquius ligt rond de N201 en ligt daarmee op het grensgebied van het onderzoeksgebied. De verkeerssituatie op de N201 valt echter grotendeels buiten het onderzoeksgebied van deze studie. Ook biedt R-net buslijn 340 (Haarlem – Hoofddorp – Uithoorn) reeds een goede HOV-ontsluiting voor Cruquius, zodat de Ringvaartparel Cruquius slechts zijdelings wordt meegenomen in deze notitie.

Voor **NOG Beter 2.0** betekent de ontwikkeling van de Ringvaartparels het volgende:

- De knelpunten rond de Lisserbrug, Hillegommerbrug en Bennebroekerbrug moeten zodanig worden ontlast, dat – na realisering van **NOG Beter 2.0** en van de Ringvaartparels – de verkeersdruk per saldo afneemt en de leefbaarheid / veiligheid per saldo toeneemt
- De Ringvaartparels moeten goed worden aangesloten op de N205 dan wel de A44/A4:
 - Lisserbroek → De Lisserweg biedt voldoende capaciteit naar de A44/A4; wel moet er (gelet op de omvang van de geplande bebouwing) ook een directe verbinding met de N205 komen
 - Beinsdorp → De Venneperweg en de IJweg bieden – nadat het doorgaand verkeer over de Hillegommerbrug is verminderd – voldoende capaciteit richting de N205 en de N207
 - Zwaanshoek → de Bennebroekerweg en de Spieringweg hebben – nadat het doorgaand verkeer over de Bennebroekerbrug is verminderd – voldoende capaciteit; wel komen er capaciteitsknelpunten:
 - Op de Bennebroekerweg tussen de A4 en de Hoofdvaart
 - Bij het kruispunt N201 – Spieringweg
 - Cruquius → De N201 heeft voldoende capaciteit voor het Parelverkeer, mits:
 - Het linksafslaand verkeer op het kruispunt N201 – Cruquiusdijk wordt verminderd
 - De capaciteit op de kruising N201 – Spieringweg wordt vergroot

De voorgenomen Parel – bouwlocaties in de vier Ringvaartdorpen in de Westflank

- = bestaande route met voldoende capaciteit
- = (knelpunt)route over brug naar voorzieningen
- = kruispunt met capaciteitsknelpunten bij Parel-bouwlocaties
- ★ = groter capaciteitsknelpunt na realisering Parel-bouwlocaties



Samenvatting en conclusie

De verkeersproblemen (capaciteit, doorstroming, leefbaarheid en veiligheid) in het studiegebied kunnen als volgt worden samengevat:

- *De capaciteit van de verbindingen van Noordwijk, Voorhout en Noordwijkerhout richting de A44 (de N443 en de N444) schiet fors tekort en veroorzaakt capaciteitsknelpunten op de N444 (A44-aansluiting bij de Sikkens) en in Sassenheim noord (Van Pallandtlaan);*
- *Doordat een deel van het verkeer uit Lisse en Hillegom niet rechtstreeks de A44 of de N205 op kan, moet het gebruikmaken van ofwel de N208, ofwel de smalle Ringvaartbruggen in Hillegom en Lisse;dit veroorzaakt daar doorstroom- en leefbaarheidsknelpunten;*
- *De lage, vaak opengaande Ringvaartbruggen bij Lisserbroek, Beinsdorp, Zwaanshoek en Cruquius zorgen voor doorstroom- en leefbaarheidsknelpunten;*
- *Voor de ontsluiting van de geplande uitbreiding van de Pareldorpen is aanvullende infrastructuur nodig:*
 - *Omdat de bestaande Ringvaartbruggen intensiever door lokaal verkeer (“dubbeldorpen”) wordt gebruikt, moet het doorgaand verkeer over deze bruggen worden verminderd;*
 - *Om de Pareldorpen adequaat op de N205 en de A4 aan te sluiten.*

4. De opgaven die de NOG / DPW moet beantwoorden

Oorspronkelijke bestuurlijke opgaven en nieuwe inzichten

Oorspronkelijk (2008) waren er 7 opgaven geformuleerd waarvoor een DPW een oplossing moest bieden:

1. Terugdringen hinder noord-zuid verkeer Zuid-Kennemerland
2. Slechten Ringvaart barrière
3. Bereikbaarheid Greenport en leefbaarheid woonkernen
4. Capaciteit Hoofdwegen Haarlemmermeer
5. Herstructureren afslagen A44
6. Ontsluiten nieuwbouw Westflank Haarlemmermeer
7. Opwaarderen OV-aanbod Bollenstreek - Haarlemmermeer

Sinds 2008 hebben de volgende ontwikkelingen t.a.v. deze 7 opgaven plaatsgevonden:

Ad 1.

Sinds de ingebruikname van de N205 blijkt het noord-zuid verkeer over de N206 en de N208 tussen Hillegom / De Zilk en Haarlem te zijn afgenomen

Ad 3.

Uit de veelvuldig gevoerde discussies bleek dat de kern van de Greenport in het zuidelijke en middendeel van het studiegebied ligt en niet in het noordelijke.

Leefbaarheid van de woonkernen is een geheel andere doelstelling die – zeker in de noordelijke Bollenstreek – los staat van de Greenport.

Ad 4.

De N207 in de Haarlemmermeer is inmiddels verbreed en de Bennebroekerweg is inmiddels aangesloten op de A4. Deze opgave is dus grotendeels reeds ingevuld zonder DPW.

Ad 6.

Inmiddels is bekend dat er geen grote nieuwe woonkernen in de Haarlemmermeer komen, maar vier “Ringvaartparels” rond Lisserbroek, Beinsdorp, Zwaanshoek en Cruquius.

Ad 7.

Sinds 2008 is er het volgende gebeurd in de regio met het OV:

Positief:

- Station Sassenheim is geopend (en de parallelle buslijn 89 naar Den Haag geschrapt)
- Zuidtangentlijn 310 (Getsewoud – Schiphol) heeft een forse reizigersgroei

Negatief:

- De noord-zuid buslijnen 50/51 zijn ca. 5 minuten langzamer geworden door diverse routewijzigingen
- De rechtstreekse verbinding Noordwijk(erhout) – Heemstede/Haarlem (lijn 90) is geschrapt, en de overstapverbinding op de trein is duurder en langzamer geworden (mede doordat de bussen in Voorhout en Hillegom niet goed op de treinen aansluiten)
- De tariefintegratie tussen de Bollenstreek (Arriva) en de Haarlemmermeer (Connexxion) is vervallen – beide vervoerders erkennen elkaars abonnementen niet

Per saldo is het aanbod van het noord-zuid OV en van het Ringvaart kruisend OV **afgenomen** sinds 2008. Wel zijn er plannen voor doortrekken van de Zuidtangent naar Lisserbroek en Lisse, als onderdeel van de HOV-verbinding Noordwijk – Schiphol. Mede omdat dit geplande traject meerdere OV-concessies omvat, is nog nu niet bekend hoe de daadwerkelijke dienstregeling (frequentie, reistijd) wordt, en of dit inderdaad tot de gewenste verbetering zal leiden.

Tussenconclusie:

- **Opgaven 1 en 3 moeten worden genuanceerd.**
- **Opgave 2 (Ringvaartbruggen) is alleen maar belangrijker geworden vanwege de geplande Pareldorpen**
- **Opgave 4 (hoofdwegen Haarlemmermeer) is al ingevuld (dus is niet meer nodig).**
- **Opgave 6 (nieuwbouw Westflank) is in de tussentijd sterk gewijzigd**
- **Opgave 7 (OV) is de afgelopen tijd door de betrokken overheden niet verbeterd, maar eerder verwaarloosd.**

In de in 2013 vastgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn gewijzigde doelstellingen opgenomen, deze luiden nu:

Hoofddoelstelling:

- Verbeteren oost-west structuur tussen N206 en A4

Subdoelstellingen:

- De bereikbaarheid te verbeteren in de regio's Bollenstreek en Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer;
- Het sluijverkeer in de oost-west relaties te verminderen;
- Het verbeteren van de robuustheid van het verkeersysteem;
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Ringvaart Haarlemmermeer;
- Het per saldo beperken van het doorgaande verkeer in de kernen Zwaanshoek, Beinsdorp, Bennebroek, Vogelenzang, Heemstede, Hillegom en De Zilk.

Alleen de oorspronkelijke opgaven 1, 2 en 3 komen hier nog enigszins in terug. De andere opgaven zijn blijkbaar niet meer van toepassing op het Duinpolderwegproject...

Blijkbaar is niet het oplossen van knelpunten het huidige hoofddoel van een Duinpolderweg, maar is het doel stilzwijgend verschoven naar: het aanleggen van een nieuwe weg (verhullend geformuleerd als: "Verbeteren oost-west structuur tussen N206 en A4" en "Het verbeteren van de robuustheid van het verkeersysteem").

Ook is het ontsluiten van de nieuwbouw Westflank Haarlemmermeer (in casu: de Ringvaartparels) blijkbaar geen doel meer?

Blijkbaar zijn hierbij de knelpunten rond Sassenheim "geruisloos" van het toneel verdwenen en is de opgave om **alle drie** de Ringvaartbruggen (Lisserbroek, Beinsdorp, Zwaanshoek) te ontlasten, geruisloos ingekrompen naar **twee** en is oplossing van de problemen bij de Lisserbrug (noodzakelijk voor de Ringvaartparel Lisserbroek) kennelijk niet meer nodig? Uit de VENOM-doorrekeningen (zie bijlage 1) blijkt in ieder geval duidelijk dat een DPW niet leidt tot de verkeersontlasting voor Lisserbroek en de Lisserbrug, die noodzakelijk is om de Ringvaartparel Lisserbroek (die in de tijd eerder gepland is dan de Ringvaartparels Beinsdorp en Zwaanshoek) te kunnen realiseren. Met andere woorden: de VENOM-doorrekening toont aan dat er, om Ringvaartparel Lisserbroek te kunnen realiseren, andere verkeersmaatregelen nodig zijn dan aanleg van een DPW.

Opvallend is trouwens dat VENOM uitwijst (zie de eerste kaart in bijlage1), dat het verkeer dat van een DPW gebruik zou gaan maken, **niet** van de N206 naar de A4 zal rijden. **Het verkeer vanaf de N206 (rond Noordwijk en Noordwijkerhout dat van een DPW gebruik zou maken, gaat volgens VENOM niet naar de A4, maar neemt grotendeels de N205 naar Hoofddorp e.v..** VENOM lijkt dus aan te tonen dat de doelstelling om de N206 rond Vogelenzang met de A4 te verbinden, geen realistische doelstelling is: zelfs al zou een DPW er liggen, dan nog gebruikt bijna niemand die weg, om van de N206 op de A4 te komen. **Uit de VENOM cijfers volgt dus dat er geen behoefte is aan een rechtstreekse verbinding tussen de N206 en de A4.** Dit volgt uit het gegeven dat het meeste DPW-verkeer de N205 opdraait, en slechts een beperkt deel de Nieuwe Bennebroekerweg neemt om op de A4 te komen. Wel volgt uit VENOM dat er behoefte is aan een betere verbinding tussen de N208-woonkernen en de N205.

Probleemanalyse Grensstreek 2016

Door de recent, in het kader van de zogenaamde tussenstap uitgevoerde nieuwe probleemanalyse komen de oude bestuurlijke opgaven eveneens in een ander daglicht te staan. De **Probleemanalyse** adviseert de volgende (opnieuw geactualiseerde) doelstellingen te hanteren voor de planstudie Duinpolderweg :

Hoofddoelstelling 1: Het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen door het verbeteren van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer. Met als concrete subdoelstellingen:

- 1A. Faciliteren van de toenemende oost-west pendel in de periode 2010-2030 tussen woongebieden in de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland enerzijds en de werkgebieden in Haarlemmermeer/Amsterdam anderzijds. Dit wordt beoordeeld op basis van reistijden in ochtendspits en/of avondspits. De reistijden in 2030 zijn minimaal gelijk aan de reistijden in 2010.
- 1B. Streven naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer. Dit wordt in beeld gebracht met behulp van de bereikbaarheidsindicator. Het percentage sterk vertraagde ritten in 2030 moet minimaal gelijk of lager zijn dan het percentage sterk vertraagde ritten in 2010.
- 1C. Verbeteren van de bereikbaarheid tussen Hoofddorp/Nieuw-Vennep enerzijds en het hoofdwegennet (A4 en A9) anderzijds, door het verminderen van de verliestijd op de hoofdstructuur (N201, N207 en N205 en de (Nieuwe) Bennebroekerweg). Het aantal voertuigverliesuren (VVU's) moet in 2030 minimaal gelijk of lager zijn dan in 2010. Voor de Bennebroekerweg (tussen Spoorlaan en A4) geldt dat de vorm niet overeenkomt met het functioneren als hoofdstructuur. Voor dit wegvak moeten functie, vorm en gebruik in overeenstemming met elkaar worden gebracht.

1D. Vergroten van de robuustheid van het wegennet in het studiegebied, gericht op het minimaliseren van verkeershinder als gevolg van het wegvallen van een regionale oeververbinding, dan wel een sterke toename van de (seizoensgebonden) verkeersvraag (Keukenhof). Dit wordt beoordeeld door de toename van het aantal voertuigverliesuren (VVU's) in het studiegebied in beeld te brengen voor 2030 autonoom en 2030 alternatieven bij blokkade van de Elswoutbrug (N207).

Hoofddoelstelling 2: Verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving.

Met als concrete subdoelstelling:

- 2A. In overeenstemming brengen van functie, vorm en gebruik van het wegennet, zodanig dat de verkeersintensiteit op wegen met kenmerken van een erftoegangsweg onder de streefwaarde van 6.000 motorvoertuigen per etmaal blijft.

Kanttekeningen *NOG Beter 2.0*

Op hoofdlijnen onderschrijft **NOG Beter 2.0** deze doelstellingen uit de **Probleemanalyse**. Wel stelt **NOG Beter 2.0** hierbij de volgende kanttekeningen:

- 1A – het is nog niet zeker dat de oost-west pendel tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer daadwerkelijk toeneemt. Dit neemt echter niet weg, dat de knelpunten bij de huidige Ringvaartbruggen om een oplossing vragen – zelfs al zou het verkeer niet of nauwelijks toenemen.
- 1B – dit streven moet niet slechts beperkt worden tot de noordelijke Bollenstreek, maar ook de kernen Noordwijk, Voorhout, Sassenheim en Rijnsburg omvatten.

Conclusies

- Enkele van de 7 opgaven zijn in de loop van de tijd inhoudelijk veranderd, minder of niet meer actueel gebleken (1, 3, 4 en 6).
- In andere opgaven hebben de provincies de ambities blijkbaar naar beneden teruggeschroefd (omdat hun voorkeursantwoord de andere opgaven niet kon oplossen?)
- De provinciale doelen zijn gaandeweg verschoven van “problemen oplossen” naar “een nieuwe weg aanleggen”
- Uit de VENOM-doorrekening blijkt, dat er geen behoefte is aan een rechtstreekse verbinding tussen de N206 en de A4. Dit blijkt uit het feit dat in alle doorgerekende varianten maar een fractie van het verkeer dat gebruik maakt van de nieuwe Ringvaart-oeververbinding, via de Nieuwe Bennebroekerweg naar de A4 zal rijden.
- De ontsluiting van de ‘Parels aan de Ringvaart’ vormt een extra, door de provinciale rapporten niet genoemde doelstelling.

De doelstelling van **NOG Beter** is in de loop van de tijd inhoudelijk ongewijzigd gebleven (en slechts aangepast aan de nieuwe verstedelijkingsplannen voor de Ringvaartparels):

Een betere bereikbaarheid door het oplossen van de verkeers- en leefbaarheidsknelpunten, en het verkeerskundig ontsluiten van de Ringvaartparels, met zoveel mogelijk respect voor natuurgebieden en voor waardevolle landschappen.

Dit binnen het studiegebied tussen Heemstede, Hoofddorp en Katwijk.

Aanbeveling voor vervolgstudies

Daarom verdient het aanbeveling om in eventuele vervolgstudies (zoals een MER, en nieuwe VENOM-doorrekeningen) niet alleen de bestaande verkeers- en leefbaarheidsknelpunten, maar ook de geplande woningbouw in de “Parels aan de Ringvaart” mee te nemen, zodat de voorkeursoplossing, die uit de MER volgt, niet alleen “de verkeersproblemen van vandaag” aanpakt, maar ook “verkeersproblemen voor morgen” voorkómt.

5 Alternatieven voor een DPW op hun effect onderzocht

Mogelijke infrastructurale maatregelen als oplossing voor de knelpunten

In de vorige paragrafen is aangegeven dat een DPW, zoals ook al bleek uit onderzoeken in 2004, nog steeds méér problemen veroorzaakt dan dat deze oplost. **Deze conclusie van NOG Beter uit 2011, is in 2014 door de VENOM-doorrekening bevestigd.**

Daarom zijn, in het kader van NOG Beter 2.0, een aantal andere oplossingsrichtingen onderzocht. Dit betreft gedeeltelijk dezelfde oplossingen als NOG Beter in 2011 heeft onderzocht en afgewogen, maar ook nieuwe oplossingen, die gerelateerd zijn aan de geplande Parels aan de Ringvaart.

In figuur 5.1 zijn de volgende, mogelijk nieuw aan te leggen wegen aangegeven:

1. De DPW cf. de voorkeursoplossing van de Stuurgroep Duinpolderweg
2. De Noordelijke Randweg Zwaanshoek (tussen de Cruquiusdijk en de Spieringweg) → hierdoor kan Zwaanshoek geheel van 'doorgaand verkeer' worden ontlast.
3. De Verlengde Weerlaan tussen Hillegom-noord en de N205 → hiermee krijgt Hillegom een extra aansluiting op de N205 en worden de knelpunten Beinsdorp en Steenfabriek ontlast
4. Het Pastoorslaantracé: verlenging van de Weerlaan naar het huidige eindpunt van de N206 → dit is een verlenging van de Weerlaan-ontsluiting, als alternatieve N205-N206 verbinding voor een DPW
5. De verbreding van de Bennebroekerweg tussen de A4-aansluiting en de Spoorlaan naar 2x2 rijstroken
6. Doortrekken van de N207 (Steenfabriek) naar de N206 ter hoogte van de Delfweg (incl. verbreding van de bestaande N207 tussen Ringvaart en N208) → een zuidelijker alternatief voor de DPW (= bouwsteen Midden)
7. Een wegverbinding vanuit de N207 ter hoogte van Nieuw-Vennep naar de A44 bij Abbenes ("N205-Zuid") → in combinatie met de extra aansluitingen van Hillegom-noord en Lisse-zuid biedt deze weg een reistijdverkorting en een alternatief voor delen van de N207 en de N208
8. Een aansluiting van Lisse-zuid op de A44 bij Abbenes → hiermee krijgt Lisse-zuid een extra aansluiting op de A44 en worden de knelpunten Lisserbroek, Van Pallandtlaan en Steenfabriek ontlast
9. Omlegging van de N444 bij Voorhout en realisering van een nieuwe, ruime aansluiting op de A44 bij Sikkens
10. Aanleg van de ringweg Rijnsburg Noord in combinatie met een nieuwe afslag van de A44 bij veiling Flora (= onderdeel van bouwsteen Gespreid)

De bovengenoemde maatregelen/ varianten zijn tot stand gekomen door te zoeken naar zo kort (en dus zo goedkoop) mogelijke oplossingen voor de twaalf eerder genoemde knelpunten.

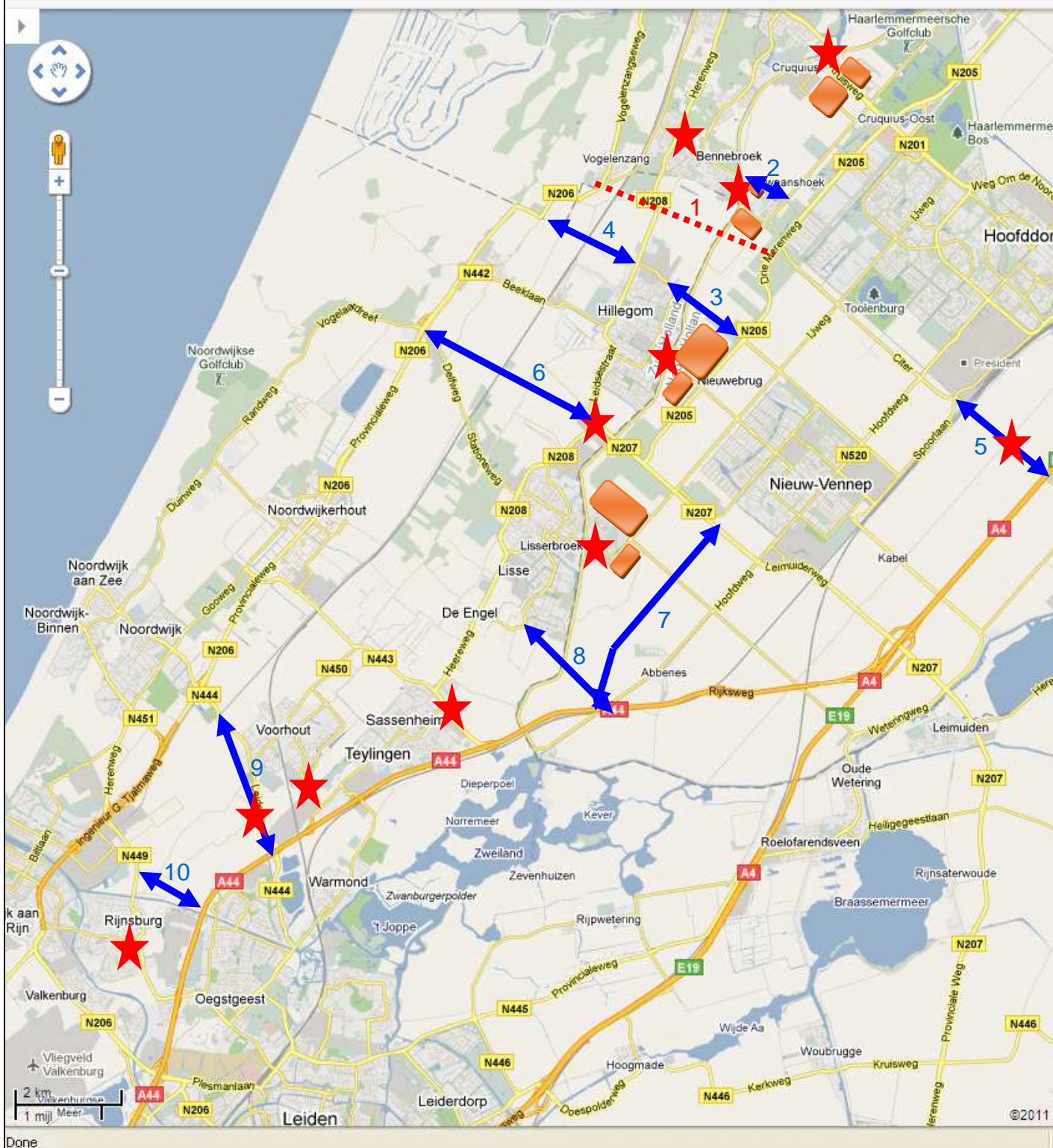
De Spoorvariant is in deze analyse niet meegenomen vanwege:

- *De grote politieke en maatschappelijke weerstand ertegen*
- *Het ontbreken van een onderbouwing van het verkeerskundig bijzonder onlogische beloop van de weg*
- *Deze variant heeft geen toegevoegde waarde boven de N206-N207 (bouwsteen Midden)*
- *Het geringe probleemoplossend vermogen i.r.t. de hoge kosten ervan*

Beoordeling varianten voor verkeer, landschap en kosten

In onderstaande tabel worden deze tien varianten/ deeloplossingen afgewogen op de volgende criteria:

- Oplossen van de twaalf knelpunten qua capaciteit en leefbaarheid
- Bieden van reistijdverkorting
- Zo min mogelijk aantasten van waardevol landschap (natuur, open landschap, bollengebied)
- De Greenport beter bereikbaar maken
- Geen nieuwe knelpunten veroorzaken
- Alternatief bieden voor opstoppen (bijv. Keukenhofdrukte of stremming A4)
- Zo min mogelijk extra km's asfalt en zo min mogelijk dure kunstwerken erbij



Figuur 5.1: Alternatieve oplossingen voor een DPW
(rood gestippeld is DPW; rode ster is knelpunt; blauw zijn de varianten (met nummer))

Tabel 5.1 Globale beoordeling varianten op gevolgen voor verkeer, landschap en kosten

| | Oplossen knelpunten | reistijden | Landschap behouden | Greenport bereikbaar | Geen knelpunten | Alternatief bieden | asfalt / kosten | Totaal score |
|--------------------|---------------------|------------|--------------------|----------------------|-----------------|--------------------|-----------------|--------------|
| 1. DPW | 0 | 0 | --- | 0 | -- | + | -- | --- |
| 2. Zwaanshoek rw | 0+ | 0 | + | 0 | + | 0 | + | + |
| 3. Weerlaan | + | + | + | 0 | + | + | + | ++ |
| 4. Pastoorslaan | - | - | - | 0 | 0 | 0 | -- | --- |
| 5. A4 - Spoorlaan | + | 0+ | + | 0 | + | + | 0 | ++ |
| 6. N207 – N206 | - | 0 | - | 0 | - | + | -- | -- |
| 7. N205-zuid | 0 | + | + | 0 | 0 | + | - | + |
| 8. Lisse - Abbenes | + | + | + | 0 | + | + | 0 | ++ |
| 9. N444 Voorhout | + | + | - | 0 | + | + | - | + |
| 10. Rijsburg Noord | 0+ | 0 | + | ++ | 0 | + | + | ++ |

Voor de beoordeling in deze tabel is mede gebruik gemaakt van de resultaten van de VENOM-doorrekening (zie bijlage 1 en bijlage 3).

Toelichting op de beoordeling per criterium:

- Oplossen knelpunten: de omgelegde N444 lost het grootste knelpunt op (en voorkomt daarmee ook omrijden door Rijsburg of Sassenheim), de Pastoorslaan en de N207-west tussen De Zilk en Hillegom / Lisse lossen daarentegen geen enkel knelpunt op
 - De belangrijkste knelpunten zijn: de wegen rond de Ringvaartbruggen, de drukte op de N208 in Bennebroek, Hillegom en Sassenheim, de Van Pallandtlaan en de N444
- Kortere rijtijd: de N205-zuid en de aansluitingen van Hillegom noord en Lisse zuid erop zorgen voor kortere rijtijden
- Landschapsbehoud: een DPW doorsnijdt veel waardevolle landschappen, de N205 Nieuw-Vennep – Abbenes veel minder; ook is de polder bij Lisse Poelpolder verrommeld (volkstuint, enz.), maar op een DPW-tracé is het echt open gebied
- Greenport bereikbaar: de betere ontsluiting van de veiling in Rijsburg is goed voor de Greenport
- Geen nieuwe knelpunten: een DPW veroorzaakt diverse extra knelpunten, de N207-west belast de Steenfabriek extra, de N449 Rijsburg Noord veroorzaakt mogelijk capaciteitstekort tussen Noordwijk en Rijsburg
- Weinig asfalt / kunstwerken: de kortere tracés zijn goedkoper dan de lange; de oplossingen ten westen van de N208 zijn relatief duur door het kruisen van de spoorlijn en de Leidsevaart

De varianten ten westen van de N208 (een DPW, de verbeterde Pastoorslaan en de doorgetrokken N207) lossen weinig op, omdat er rond De Zilk geen verkeers- en leefbaarheidsknelpunten zijn. De opgaven liggen immers vooral in de Ringvaart- en de N208-zone.

Ook tasten nieuwe tracés in het open landschap rond de spoorlijn het landschap relatief ernstig aan.

Beoordeling varianten voor bijdrage aan ontsluiting woningbouwlocaties

Verder worden de tien mogelijke trajecten in onderstaande tabel getoetst op het faciliteren/ontlasten van vijf huidige en potentiële nieuwbouwlocaties (die mogelijk een verkeersknelpunt vormen):

Tabel 5.2 Beoordeling varianten voor woningbouwlocaties

| | Parel Zwaanshoek | Parel Beinsdorp | Parel Lisserbroek | Voorhout Oosthout | Hoofddorp -Zuid | Totaal score |
|--------------------|------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-----------------|--------------|
| 1. DPW | + | + | 0 | 0 | 0+ | + |
| 2. Zwaanshoek rw | ++ | 0 | 0 | 0 | 0 | ++ |
| 3. Weerlaanweg | 0+ | ++ | 0 | 0 | 0 | ++ |
| 4. Pastoorslaan | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5. Spoorlaan – A4 | 0+ | 0+ | 0 | 0 | ++ | ++ |
| 6. N207 – N206 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7. N205-zuid | 0 | 0 | 0+ | 0 | 0 | 0+ |
| 8. Lisse – Abbenes | 0 | 0 | ++ | + | 0 | ++ |
| 9. N444 Voorhout | 0 | 0 | 0 | 0+ | 0 | 0+ |
| 10. Rijsburg Noord | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Conclusies van de toetsing op het mogelijk maken van de vijf mogelijke nieuwbouwlocaties:

- Geen enkel alternatief faciliteert alle vijf de locaties gezamenlijk
- Om alle locaties goed te faciliteren, is zowel nodig:
 - Een oeververbinding ten noorden van Hillegom (een DPW of de Weerlaanweg)
 - De Poelweg (Abbenes – Poelpolder)
 - De Randweg Zwaanshoek
 - Verbreding van de Bennebroekerweg tussen de Hoofdvaart en de A4
- Voor de bereikbaarheid van de Ringvaartparel Lisserbroek en van Voorhout Oosthout / Hoogkamer is de Poelweg (Abbenes – Poelpolder) eigenlijk onmisbaar

Verder blijkt een doorgetrokken N206-N207 verbinding nutteloos te zijn voor de ontsluiting van de geplande woningbouwlocaties.

Pakket van lokale maatregelen NOG Beter 2.0

Uit de voorgaande beoordelingen kan het volgende worden geconcludeerd: vijf varianten/oplossingsrichtingen scoren het beste:

- **De verbinding Weerlaan in Hillegom met de N205 (Weerlaanweg)**
- **De verbinding Abbenes – Poelpolder (Poelweg)**
- **De Noordelijke Randweg Rijnsburg**
- **De verbreding van de Bennebroekerweg tussen de A4 en de Hoofdvaart / Spoorlaan**
- **De Noordelijke Randweg Zwaanshoek**

Daarom omvat NOG Beter 2.0 de aanleg van deze vijf kleine stukjes nieuwe weg (zie figuur 5.2).

In hoofdstuk 7 en bijlage 2 worden deze vijf trajecten nader uitgewerkt. Onderstaand volgt een korte toelichting.

De **doorgetrokken Weerlaan** (Weerlaanweg) is een 2-baans weg tussen Hillegom-noord (bestaande Weerlaan) en de N205. De weg sluit aan op het bestaande kruispunt N205 – Getsewoud Noord. Hij kruist de Ringvaartdijk met een **ongelijkvloerse** kruising.

De **Poelweg** is een 2-baans tussen Lisse-zuid en de A44 bij Abbenes. Hij sluit aan op de bestaande “onderbrug” over de Hoofdvaart bij de A44-afslag Abbenes. De structuur van deze afslag hoeft nauwelijks te worden aangepast aan de aanleg van de Poelweg. De Ringvaartdijk wordt evenals bij de Weerlaanweg **ongelijkvloers** gekruist.

De **verbrede Bennebroekerweg** tussen de Hoofdvaart en de A4 geeft Hoofddorp-zuid een betere aansluiting op de A4. Deze verbreding is mede gewenst vanwege de ontwikkeling van Hoofddorp-Zuid en de Ringvaartparels. Uit de VENOM-doorrekeningen blijkt, dat geen enkele DPW-variant leidt tot een forse verkeerstoename op de Bennebroekerweg. Deze verbreding is daarom sowieso nodig vanwege de huidige onveilige situatie op dit deel van de Bennebroekerweg (oude polderweg) en voor de ontsluiting van de bouwlocaties, ongeacht of er een DPW komt, of niet.

Mocht een 2x2 onderdoorgang onder de spoorlijn (net ten oosten van de Spoorlaan) erg kostbaar zijn, dan kan ook de mogelijkheid van 2x1 plus een wisselstrook (in de spitsrichting) worden onderzocht.

Gelet op de bouwopgave rond Hoofddorp-zuid en de Ringvaartparels is de verbreding van de Bennebroekerweg tussen de Hoofdvaart en de A4 een no-regret maatregel.

De **Noordelijke Randweg Rijnsburg** komt neer op het doortrekken en aansluiten van de Bankijkerweg (en het daarachter liggende tuinbouwgebied) met een nieuwe aansluiting op de A44.

De **Randweg Zwaanshoek** is een bypass tussen de Cruquiusdijk en de Spieringweg (i.c.m. het afsluiten van de Ringvaartdijk ten zuiden van de Bennebroekerbrug), waardoor verkeer vanuit Bennebroek niet meer door de dorpskern Zwaanshoek rijdt.

De Noordelijke Randweg Zwaanshoek zat nog niet in NOG Beter (versie 2011). Deze is toegevoegd omdat:

- *Sinds de A4-aansluiting van de Bennebroekerweg in 2015, het doorgaand autoverkeer door Zwaanshoek is toegenomen*
- *Tussen 2011 en nu duidelijk is geworden, dat in Zwaanshoek op termijn woningbouw komt*

In VENOM was, voor NOG Beter, de verbrede Bennebroekerweg ook niet meegenomen. Uit VENOM blijkt echter dat er (al in de autonome situatie) sprake is van capaciteitstekort op de wegen rond Hoofddorp zuidoost. Door de diverse bouwplannen in die omgeving zal de verkeersdruk rond Hoofddorp-zuidoost alleen maar verder toenemen. Daarom is deze verbreding gewenst voor een goede verkeersafwikkeling



Figuur 5.2: Totaalpakket Maatregelen NOG Beter 2.0

- = aanleg nieuw wegtracé
- = langere weefvakken op de A44
- = forse vermindering van de verkeersdrukten
- = capaciteitsvergroting kruispunt
- = verbreding bestaande weg
- = afsluiting Ringvaardijk voor autoverkeer

Ten opzichte van NOG Beter 1.0 vervalt in **NOG Beter 2.0** één traject: de N205-zuid is in NOG-Beter 2.0 niet meer nodig. Dit komt vooral doordat de eerder verwachte grootschalige bebouwing in de Westflank van de Haarlemmermeer niet doorgaat, en de woningbouw wordt geconcentreerd in de bestaande kernen en in de Ringvaartparels.

Flankerende maatregelen NOG Beter 2.0

In aanvulling op de aanleg van nieuwe wegvakken zijn een aantal flankerende maatregelen gewenst. Het betreft in de eerste plaats flankerende maatregelen t.b.v. de **doorstroming** op overbelaste noord-zuid wegen:

1. Verbreding van de N205 tussen Getsewoud-noord en de Bennebroekerweg tot een vierbaans weg
2. Aanleg van lange weefvakken op de A44 tussen de afslag van de N444, de Bankijkerweg (nieuwe afslag) en de bestaande afslag Oegstgeest / Rijnsburg

Flankerende maatregelen zijn daarnaast wenselijk t.b.v. de doorstroming op de bestaande **kruispunten** bij de Ringvaartbruggen en t.b.v. het beter weren van sluipverkeer op de weinig verkeersveilige Ringvaartdijk:

3. Afsluiten van de Ringvaartdijk voor autoverkeer:
 - a. Ten noorden en zuiden van de Cruquiusbrug
 - b. Ten zuiden van de Bennebroekerweg
 - c. Ten noorden van de Lisserbrug

Verder is voor de Ringvaartparel Lisserbroek een aansluiting op de N205 gewenst. De meest eenvoudige mogelijkheid hiervoor is een lokale, gebiedsontsluitende weg, die aansluit op het kruispunt N205-N207. Deze aansluiting leidt voor het doorgaande verkeer op de N205/N207 niet tot extra verkeerslichten.

Daarnaast zijn bij **Cruquius** wellicht de volgende maatregelen nodig voor een goede verkeersafwikkeling:

- Afsluiten van de Ringvaartdijk voor autoverkeer (ter hoogte van de N201-kruising)
 - Hierdoor wordt de verkeersafwikkeling op de N201, na een brugopening, niet meer gehinderd door kruisend verkeer
- Vergroten van de capaciteit van het kruispunt N201 – Spieringweg

Omdat het studiegebied van NOG Beter niet de N201 omvat, worden deze mogelijke maatregelen in deze studie slechts aangestipt, maar niet verder onderzocht.

Beoordeling NOG Beter 2.0

Uit de VENOM doorrekening blijkt: De vier belangrijkste stukjes weg van het maatregelenpakket NOG Beter 2.0 (Weerlaanweg, Poelweg, Randweg Rijnsburg, verbrede Bennebroekerweg):

- Ontlasten alle drie de Ringvaartbruggen
- Ontlasten de N208 tussen Bennebroek en Sassenheim
- Leiden tot minder oost-west verkeer door Bennebroek
- Leiden niet tot extra doorgaand verkeer door woonkernen
- Ontlasten de oost-west verbindingen bij Sassenheim, Voorhout en in Rijnsburg (zodanig, dat de in VENOM (autonoom) gesignaleerde capaciteitsknelpunten in 2030, door deze drie stukken weg volledig worden opgelost)
- Bieden een goede oplossing voor de verwachte verkeerstoename als gevolg van nieuwe bebouwing in Hoofddorp-zuid en in de Ringvaartparels

Deze vier stukjes weg zijn, in omvang en impact, zo beperkt mogelijk en ontzien de woonkernen en de waardevolle landschappen in de regio.

Het effect van de **Randweg Zwaanshoek** is vooral lokaal: verkeer vanuit Bennebroek rijdt niet meer door de dorpskern Zwaanshoek, maar eromheen. Door de extra omweg wordt de route via Zwaanshoek ook minder aantrekkelijk voor verkeer uit Bennebroek en Vogelenzang richting N205 en A4. Op termijn krijgt de voorgestelde randweg ook een functie om de (rond 2025 geplande) Ringvaartparel te ontsluiten. Vanwege de toegenomen verkeersdruk op Zwaanshoek (sinds de A4-aansluiting van de Bennebroekerweg) kan deze randweg echter niet uitgesteld worden tot na 2025. Een optie is daarom, om de geplande woonbebouwing in de Ringvaartparel Zwaanshoek naar voren te halen.

Verbetering verkeerssituatie (oplossing knelpunten) door NOG Beter 2.0

Uit de VENOM-doorrekening (zie bijlage 1, laatste kaartje) blijkt dat NOG Beter 2.0 op diverse knelpuntlocaties tot substantiële verbeteringen leidt.

- De Weerlaanweg (Hillegom noord) leidt tot:
 - Ca. 30% minder verkeer door Beinsdorp
 - En maakt daarmee Ringvaartparel Beinsdorp mogelijk
 - Ca. 20% minder oost-west verkeer door Bennebroek

- *En maakt daarmee Ringvaartparel Zwaanshoek mogelijk*
 - Op de N208 in Bennebroek en Hillegom tot een matige afname van het verkeer
- De Weerlaanweg en de Poelweg samen leiden tot ca:
 - Ca. 15% minder verkeer rond de Steenfabriek (kruising N207-N208)
- De Poelweg (Lisse – Abbenes) leidt tot:
 - Ca. 20% minder verkeer rond de Lisserbrug
 - *En maakt daarmee Ringvaartparel Lisserbroek mogelijk*
 - Ca. 25% minder verkeer op de N208 tussen Lisse en Sassenheim
 - Ca. 15-20% minder verkeer op de Van Pallandtlaan in Sassenheim-noord
- De Randweg Rijsburg leidt tot:
 - Ca. 15% minder verkeer op de N444 tussen de A44 en Voorhout (knelpunt Nagelbrug)
 - Ca. 25% minder verkeer in Rijsburg-zuid en ca. 50% minder verkeer in Rijsburg-centrum.

Bovendien neemt het verkeer op vrijwel de gehele N208 af. Ook neemt het doorgaand verkeer door alle drie de Ringvaartdorpen flink af. De aanpak van Zwaanshoek en de Ringvaart-kruispunten dragen verder bij aan de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid in de Ringvaartdorpen.

Rekening houdend met de flankerende maatregelen blijkt dat met NOG Beter 2.0 alle verkeersknelpunten in het studiegebied worden opgelost.

Overigens is NOG Beter in VENOM niet helemaal goed meegenomen.

Belangrijkste verschilpunt is dat NOG Beter uitgaat van een ongelijkvloerse kruising tussen de Weerlaanweg en de Ringvaartdijk, terwijl VENOM gerekend heeft met een gelijkvloerse. Gevolg hiervan is dat in de VENOM-doorrekening toch nog meer doorgaand verkeer door Zwaanshoek en Beinsdorp rijdt, dan in NOG Beter het geval is.

De positieve effecten van NOG Beter op de leefbaarheid in Zwaanshoek en Beinsdorp zijn dus NOG Beter dan uit de VENOM-doorrekening blijkt.

Verkeerstoename door NOG Beter 2.0

Uiteraard zijn er ook plekken waar het verkeer toeneemt ten opzichte van de autonome situatie. Volgens VENOM, betreft dit vooral:

- de nieuw aan te leggen wegen
- de A44 en de nieuwe buitenwegen in de Haarlemmermeer (N205, Noordelijk randweg NwVennep)
- de toeleidende wegen in Lisse en Hillegom naar de nieuwe bruggen

Ook blijkt uit de VENOM-doorrekening dat er (zonder maatregelen) capaciteitsproblemen zouden komen op:

- De N205 tussen Getsewoud-noord en Floriande
- De A44 tussen Voorhout en Rijsburg

Met de eerder genoemde flankerende maatregelen (verdubbeling wegvak N205 tussen Getsewoud-noord en Floriande en langere weefvakken op de A44) worden deze toekomstige knelpunten voorkómen.

Daarnaast blijkt het – in alle varianten – op de A44 bij de Kaagbrug erg druk te zijn. Volgens VENOM vormt dit punt niet alleen in NOG Beter, maar in alle varianten een capaciteitsknelpunt

Een extra flankerende maatregel om deze verkeersdrukke (die zich ook in het autonome scenario zou voordoen) aan te pakken kan zijn:

- Snelheidsverhoging op de ruime A4 (Burgerveen – Leidschendam) naar 120 km/u, gecombineerd met snelheidsverlaging op de smalle A44 (Burgerveen – Wassenaar) naar 100 km/u
 - *Hierdoor wordt de A44 onaantrekkelijker voor doorgaand verkeer tussen Amsterdam en Den Haag, waardoor niet alleen de Kaagbrug, maar ook de N44 t.h.v. Wassenaar wordt ontlast*

Conclusies

De VENOM-doorrekening bevestigt dat door NOG-Beter 2.0 de verkeersdrukke in Beinsdorp, Zwaanshoek, Lisserbroek, Vogelenzang, Bennebroek, Hillegom-zuid, Lisse, Sassenheim en Voorhout afneemt. Met NOG Beter 2.0 worden alle verkeersknelpunten in het studiegebied opgelost.

Ook bevestigt de VENOM-doorrekening dat NOG Beter 2.0 niet leidt tot een toename van verkeers- en leefbaarheidsknelpunten, behalve toegenomen drukke op de A44 (Kaagbrug) en de N205 t.h.v. Nieuw-Vennep die met de voorgestelde flankerende maatregelen eveneens kunnen worden weggenomen.

Dit in tegenstelling tot een DPW, die leidt tot nieuwe knelpunten op de N206 rond Noordwijkerhout en tot een ongewenste verkeerstoename op de N208 in Bennebroek en Hillegom-Noord.

6 Vergelijking effecten van een DPW en van NOG Beter 2.0

Uit de VENOM-doorrekeningen blijkt: een DPW lost slechts een deel van de knelpunten op en veroorzaakt ook nieuwe knelpunten

Uit de VENOM-doorrekening (zie bijlage 1 en 3) blijkt, dat een DPW een aantal knelpunten rond Bennebroek en in de Haarlemmermeer ontlast.

Een DPW lost echter geen knelpunten in de Zuidelijke Bollenstreek op, doordat de DPW te ver omrijden is (want Noordwijk(erhout) – Schiphol via een DPW en de Nieuwe Bennebroekerweg is 10 à 15 min. langzamer dan de huidige route via de N444/N443 en de A44).

Een DPW leidt daarentegen tot een (forse) verkeerstoename op de volgende trajecten:

- N205 tussen N201 en Nieuwe Bennebroekerweg
- N208 tussen Hillegom en Bennebroek
- Lokale noord-zuid wegen in Bennebroek
- N206 tussen Tiltenberg en Noordwijk
- N444 tussen de A44 en Noordwijk
- A44 tussen Rijnsburg en Voorhout

Een DPW heeft – volgens de VENOM-doorrekening, zie bijlage 1 – geen of nauwelijks effect op:

- Verkeer in Heemstede en Haarlem
- Verkeer tussen Lisse en Lisserbroek (Lisserbrug, een van de knelpunten)
- Verkeer op het belangrijkste knelpunt in de regio: de Van Pallandtlaan in Sassenheim.

Van de in VENOM (autonoom 2030) gesignaleerde knelpunten in de verkeersafwikkeling (oranje of rood, zie bijlage 3) wordt er door een DPW niet één opgelost.

In de **ochtendspits** wordt het op de N205 (Getsewoud – NBW) weliswaar minder druk, maar daar staat tegenover dat de capaciteitsknelpunten op de N206 tussen Noordwijk en De Zilk fors toenemen.

In de **avondspits** wordt het op de N205 (NBW – Getsewoud) weliswaar minder druk, maar daar staat tegenover dat de capaciteitsknelpunten op de N206 tussen De Zilk en Noordwijk fors toenemen. Op de Kaagbrug (A44 Abbenes – Sassenheim) wordt het weliswaar iets minder druk, maar op de A44 bij Oegstgeest nemen de knelpunten in beide richtingen weer toe.

De positieve effecten van een DPW zijn slechts van lokale aard (omgeving Zwaanshoek en Hillegom). Een DPW leidt tot een forse verkeerstoename op de N208 in Hillegom noord en Bennebroek Zuid. De belangrijkste knelpunten in de Zuidelijke Bollenstreek worden door een DPW niet ontlast. Sterker nog, rond Noordwijkerhout (N206) en Oegstgeest (A44) nemen de verkeersknelpunten sterk toe door een DPW.

Ook voor de grote handelscentra van de Greenport (Rijnsburg en de zone Lisse – Voorhout) biedt een DPW nauwelijks soelaas.

Vergelijking van een DPW en NOG Beter 2.0 op vijf kwaliteitscriteria

Voor de volledigheid worden de effecten van een DPW en van NOG Beter 2.0 (o.b.v. de VENOM-uitkomsten) vergeleken voor (voor een onderbouwing zie ook bijlage 3):

- a. De drie Ringvaartbruggen en de Ringvaartparels
- b. De overige van de 12 gesignaleerde verkeers- en leefbaarheidsknelpunten
- c. De verkeersdoorstroming in de regio
- d. De aantasting van natuur en landschap
- e. De Greenport en het toerisme

a. De drie Ringvaartbruggen en de Ringvaartparels

Het blijkt dat een DPW de bruggen bij Zwaanshoek en Beinsdorp ontlast, maar de brug bij Lisserbroek niet. NOG Beter 2.0 ontlast alle drie de Ringvaartbruggen. NOG Beter 2.0 is daarmee de enige bouwsteen, die alle drie de Ringvaartparels mogelijk maakt.

→ ***NOG Beter 2.0 lost de verkeersproblemen in de Ringvaartparels beter op dan een DPW***

b. De verkeers- en leefbaarheidsknelpunten in de regio

Een DPW ontlast wel een aantal oost-west wegen rond Bennebroek en Hillegom, maar leidt tegelijkertijd ook tot een forse verkeerstoename op de N208 tussen Bennebroek en Hillegom (aan deze drukke weg zijn tientallen woningen en bedrijven gevestigd). In de zuidelijke Bollenstreek leidt een DPW niet tot significant positieve effecten.

NOG Beter 2.0 ontlast niet alleen de oost-west verbindingen in het noorden van het studiegebied, maar ook in het midden van het studiegebied. Ook ontlast NOG Beter 2.0 de noord-zuidverbinding N208 op vrijwel alle punten.

→ **NOG Beter 2.0 ontlast véél meer knelpunten dan een DPW**

c. De verkeersdoorstroming in de regio

Uit de VENOM-doorrekening blijkt, dat er met een DPW de volgende knelpunten (IC oranje of rood) zijn in de ochtendspits:

- A44 Oegstgeest (zuid – noord)
- A44 Kaagbrug (zuid – noord)
- N206 Noordwijk – De Zilk
- N206 Noordwijk (noord – zuid)

En in de avondspits:

- A44 Abbenes / Kaagbrug – Oegstgeest
- A44 Oegstgeest (zuid – noord)
- Sassenheim Van Pallandtlaan (tussen A44 en Hoofdstraat)
- N206 De Zilk – Noordwijk
- N206 Noordwijk (zuid – noord)

Uit de VENOM-doorrekening blijkt, dat er met NOG Beter (versie 2012) de volgende knelpunten (IC oranje of rood) zijn in de ochtendspits:

- A44 Oegstgeest (zuid – noord)
- A44 Kaagbrug (zuid – noord)
- N205 Getsewoud Noord – Hoofddorp Zuidwest

en avondspits:

- A44 Abbenes / Kaagbrug – Oegstgeest
- A44 Oegstgeest (zuid – noord)
- N205 Hoofddorp Zuidwest – Getsewoud Noord

Conclusie: NOG Beter leidt slechts tot verkeersopstoppingen op de A44 en “tussen de knollenvelden” op de N205. Met de flankerende maatregelen van NOG Beter 2.0 op de N205 en de A44 worden twee van deze drie knelpunten grotendeels opgelost. Een DPW leidt eveneens tot verkeersopstoppingen op hetzelfde deel van de A44. Daarnaast leidt een DPW tot opstoppingen op de N206 rond Noordwijk en Noordwijkerhout (in NOG Beter 2.0 stroomt het verkeer hier gewoon door) en blijft het knelpunt Sassenheim Van Pallandtlaan in de avondspits in stand (waar NOG Beter 2.0 dit oplost).

→ **NOG Beter 2.0 leidt tot minder nieuwe verkeersproblemen dan een DPW**

d. Aantasting van natuur en landschap

Qua landschappelijke schade scoort NOG Beter 2.0 veel beter dan een DPW, want:

- een DPW leidt tot grote stikstofproblemen in natuurgebieden
 - *de vijf trajecten van NOG Beter 2.0 doen dit niet*
- een DPW beschadigt de binnenduinrand onherstelbaar
 - *de vijf trajecten van NOG Beter 2.0 doen dit niet*
- een DPW doorsnijdt de strandvlakte
 - *de vijf trajecten van NOG Beter 2.0 doen dit niet*
- een DPW gaat dwars door het groene midden van de cultuurhistorisch waardevolle Oosteinderpolder
 - *NOG Beter 2.0 maakt gebruik van de bestaande infrastructuur van de Weerlaan en tast geen waardevolle landschappen aan*
- de door ons voorgestelde Poelweg en de Randweg Rijnsburg lopen slechts door respectievelijk akkerbouwgebied, volkstuintjesgebied en kassengebied, en ontzien dus de waardevolle landschappen

→ **NOG Beter 2.0 spaart de waardevolle natuurgebieden en landschappen zoveel mogelijk, waar een DPW deze ernstig en onherstelbaar aantast**

e. De Greenport en het toerisme

De Greenport bevindt zich vooral rond Rijnsburg en in de N208-zone: Hillegom – Lisse – Voorhout (N208 – N443).

Een DPW heeft géén positief effect op het Greenportcluster in Rijnsburg – NOG Beter 2.0 wel.

Een DPW heeft een enigszins positief effect op Hillegom en Lisse-noord (hoewel de N208-noord in Hillegom beduidend drukker wordt), maar niet op het handelscluster rond de N443.

NOG Beter 2.0 leidt echter tot een betere bereikbaarheid (in casu minder verkeersdruk) voor dit hele handelsgebied.

Voor het toerisme is vooral het Keukenhofgebied en de zone Noordwijk – Noordwijkerhout van belang. Een DPW biedt Noordwijk(erhout) weliswaar een extra noordelijke ontsluiting (die aanzienlijk langzamer is dan de N444/N443), maar NOG Beter 2.0 ontlast de primaire toegangswegen voor Noordwijk(erhout), de N444 en N443.

Een DPW biedt enigszins een oplossing voor de wegen die gevoelig zijn voor Keukenhofdruk (rond de Steenfabriek wordt het verkeer minder druk) maar niet voor de zuidelijke Keukenhofroute (N208-zuid en Van Pallandtlaan). **NOG Beter 2.0** ontlast zowel de noordelijke (Steenfabriek) als de zuidelijke (Van Pallandtlaan) toegangswegen naar de Keukenhof, en biedt daarnaast, met de Poelweg, Lisse een ontsluiting die niet interessant is voor Keukenhofbezoekers, zodat Lisse ook tijdens Keukenhof topdagen goed bereikbaar blijft.

→ **NOG Beter 2.0 biedt een betere ontsluiting voor de economische centra van de Greenport en voor de toeristische centra in de regio**

Conclusies

De positieve effecten van een DPW zijn slechts van lokale aard (omgeving Zwaanshoek en Hillegom). Van de in VENOM (autonoom 2030) gesignaleerde knelpunten in de verkeersafwikkeling (oranje of rood) wordt er door een DPW niet één opgelost.

Vooraf ook worden door een DPW de belangrijkste knelpunten in de Zuidelijke Bollenstreek niet ontlast. Sterker nog, rond Noordwijkerhout (N206) en Oegstgeest (A44) nemen de verkeersknelpunten sterk toe door een DPW. Ook op de N208 in Hillegom noord en Bennebroek Zuid leidt een DPW tot een forse verkeerstoename.

Voor de grote handelscentra van de Greenport (Rijnsburg en de zone Lisse – Voorhout) biedt een DPW nauwelijks soelaas.

Op al deze punten biedt NOG Beter 2.0 een betere oplossing dan een DPW. NOG Beter 2.0 zorgt bovendien voor een optimale ontsluiting van de 'Parels aan de Ringvaart'. Een DPW draagt hieraan weinig bij.

7. Uitwerking maatregelenpakket NOG Beter 2.0

NOG Beter 2.0 (hoofdstuk 5) stelt dat er vijf stukjes weg moeten worden aangelegd.

1. De Weerlaanweg

Een nieuwe weg tussen de Hillegomse Weerlaan en de N205 (op het bestaande kruispunt met de Noordelijke Randweg Nieuw-Vennep). Dit kruispunt wordt ongelijkvloers gemaakt. Deze tweebaansweg takt met een rotonde aan op de Weerlaan en kruist de Ringvaart met een aquaduct of met een halfhoge brug (vergelijkbaar met de N207-brug bij de Steenfabriek). Hierbij heeft de Weerlaanweg een ongelijkvloerse kruising van de Ringvaartdijk.

Als flankerende maatregel kan de N205 tussen de Weerlaanweg-aansluiting en de Nieuwe Bennebroekerweg worden verbreed naar 2x2. Dan wordt het N205-stukje dat volgens VENOM rond 2030 capaciteitsproblemen heeft, structureel ontlast.

Zie *bijlage 2* voor de vormgeving van het kruispunt N205 – Weerlaanweg.

2. De Poelweg

De Poelweg is een nieuwe weg tussen Abbenes (aansluiting A44) en de Ruishoornlaan in de Poelpolder. Deze tweebaansweg ligt in het verlengde van de huidige “onderbrug” bij de A44-afslag Abbenes en overbrugt de Ringvaart met een halfhoge brug met ongelijkvloerse kruising van de Ringvaartdijk (vergelijkbaar met de N207-brug bij de Steenfabriek). De structuur van de afslag Abbenes hoeft verder niet te worden aangepast (op een fietsbrug over de Hoofdvaart na, die komt onder de huidige spoorbrug). Waar de Poelweg de Middenweg kruist, komt een fietstunneltje (de Middenweg wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer). De Poelweg takt met een rotonde aan op de Roversbroekdijk / Ruishoornlaan. Zie *bijlage 2* voor de vormgeving van het kruispunt A44 / afslag Abbenes.

3. De Noordelijke Randweg Rijnsburg

Ter hoogte van het A44-viaduct over het Oegstgeester Kanaal komt een volwaardige, nieuwe afslag (momenteel wordt weliswaar gewerkt aan een “halve aansluiting” van het Flora-terrein op de huidige afslag Rijnsburg, maar die halve aansluiting leidt tot veel vrachtverkeersbewegingen onder het huidige Rijnszichtviaduct). Vanaf de nieuwe afslag komt een rechtstreekse aansluiting op het veilingterrein. De Randweg komt op de noordoever van het kanaal en sluit aan op de huidige Bankijkerweg en sluit uiteindelijk aan op de Noordwijkerweg. Komend vanaf Noordwijk wordt de route naar de Randweg “rechtdoor” en naar Rijnsburg (Noordeinde) “afslaan”. Wanneer Rijkswaterstaat moeite heeft met een extra A44-afslag aan de oostzijde van de A44, kan deze nieuwe afslag worden gecombineerd met de bestaande op- en afrit voor het benzinstation, zodat hierdoor het aantal afslagen niet toeneemt.

Als flankerende maatregelen worden de in- en uitvoegstroken op de A44 tussen de N444 en de afslag Oegstgeest/Rijnsburg als lange weefvakken aangelegd. Feitelijk krijgt de A44 hierdoor per rijrichting drie rijstroken (behalve bij de viaducten): twee doorgaande rijstroken en rechts daarvan één doorgaande “weefstrook” voor in- en uitvoegend verkeer. Verwacht mag worden dat met deze weefvakken het door VENOM geconstateerde IC-knelpunt op de A44 grotendeels wordt opgelost.

Zie *bijlage 2* voor een mogelijke vormgeving van de Flora-afslag.

Vanwege het grote aantal op- en afritten op de A44 en vanwege de relatief smalle viaducten, wordt de rijsnelheid op de A44 tussen Burgerveen en Wassenaar verlaagd van 120 km/h naar 100 km/h.

4. Verbreding Bennebroekerweg tussen Spoorlaan en de A4

Vanwege de geplande verstedelijking in Hoofddorp-zuid en in de Parels aan de Ringvaart, is verbreding van de Bennebroekerweg nodig tussen de A4-aansluiting en de Spoorlaan (dan wel de Hoofdvaart) tot een vierbaansweg. Deze noodzaak is, gelet op de verwachte verstedelijking, sowieso nodig, ongeacht de komst van een DPW of van NOG Beter 2.0. Verbreding van de onderdoorgang onder de spoorlijnen kan kostbaar zijn. Een eventuele kostenbesparende variant zou zijn, dat de Bennebroekerweg ter hoogte van de spoorlijnen niet vierbaans, maar driebaans wordt (met in het midden een wisselstrook die in de spitricting opengesteld wordt), zodat bij de spoorviaducten slechts beperkte aanpassingen nodig zijn.

5. De Randweg Zwaanshoek

Volgens de gemeente Haarlemmermeer is in Zwaanshoek de verkeersdruk de afgelopen jaren toegenomen. Als oorzaak wordt de nieuwe A4-aansluiting van de Bennebroekerweg genoemd.

De Randweg Zwaanshoek is een bypass tussen de Cruquiusdijk en de Spieringweg (i.c.m. het afsluiten van de Ringvaartdijk ten zuiden van de Bennebroekerbrug), waardoor verkeer vanuit Bennebroek niet meer door de dorpskern Zwaanshoek kan rijden. De exacte locatie van deze bypass moet nader worden bepaald, mede in relatie tot de exacte ligging en omvang van de geplande Parel-nieuwbouw.

Voor het OV-pakket van NOG Beter 2.0: zie bijlage 4.