



1201-2

PROVINCIE



Startnotitie Oost-westverbinding N22-N206

Startnotitie voor de milieueffectrapportage en het tracébesluit





Startnotitie Oost-westverbinding N22-N206

Startnotitie voor de milieueffectrapportage en het tracébesluit

September 2001

Inhoud

5	Inleiding
	Doel van de startnotitie
	Procedures
	Reacties
	Leeswijzer
7	1 Historie
9	2 Probleemschets
2.1	Huidige situatie
2.2	Toekomstige situatie
2.3	Resultaten eerder onderzoek
2.4	Mogelijke oplossingen
15	3 Het vigerend ruimtelijk beleid
17	4 Het studie- en het plangebied
19	5 Uitgangspunten bij de verkeersprognoses
21	6 Alternatieven en varianten
23	7 Te onderzoeken gevolgen van de alternatieven
7.1	Algemeen
7.2	Bereikbaarheid
7.3	Milieuhygiëne
7.4	Flora, fauna en ecologie
7.5	Bodem en water
7.6	Culturele en historische geografie en landschap
7.7	Recreatie
7.8	Compensatie en Mitigatie
7.9	Woon- en leefmilieu
7.10	Inventarisatie Pijpleidingen
29	Bijlage I
	Overzichtskaart
31	Bijlage II
	Adressen, inspraak en informatie
33	Bijlage III
	Overzicht procedure MER Oost-westverbinding N22-N206

35

Bijlage IV

Vigerend beleid

- 1 Rijksbeleid
- 2 Provinciaal beleid Zuid-Holland
- 3 Provinciaal beleid Noord-Holland
- 4 Regionaal Beleid
- 5 Gemeentelijk beleid

41

Bijlage V

Conclusies uit eerdere studies

45

Bijlage VI

Woordenlijst

47

Bijlage VII

Verslag van de informatieavond op 13 september 2000

Inleiding

Doel van de startnotitie

De verkeersproblematiek in het noord-westelijk deel van de Duin- en Bollenstreek en in de dorpen Zwaanshoek en Beinsdorp wordt in hoofdlijnen veroorzaakt door het noord-zuid verkeer op de N206 en de N208 met herkomst/bestemming in de Duin- en Bollenstreek. De matige verkeersafwikkeling op deze routes in combinatie met het ontbreken van voldoende geschikte oost-west verbindingen leidt tot sluipverkeer, verkeershinder en verkeersonveiligheid in de kernen van Beinsdorp, Bennebroek, Hillegom, Vogelenzang en Zwaanshoek. Daarmee komt ook de leefbaarheid in deze kernen onder druk te staan.

De provincies Zuid-Holland en Noord-Holland en de gemeenten Bloemendaal, Bennebroek, Haarlemmermeer, Hillegom, Noordwijkerhout en Lisse zijn het er over eens dat de aanleg van een nieuwe oost-west verbinding tussen de N22 en de N206 in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek mogelijk een oplossing kan bieden voor de problemen. Daarom hebben beide provincies in samenwerking met de gemeenten in de regio het initiatief genomen om mogelijke alternatieven voor de oplossing van de problematiek nader te onderzoeken. Dit onderzoek moet uiteindelijk leiden tot een besluit van Provinciale Staten ofwel over aanleg, tracé en uitvoeringsvorm van een nieuwe verbinding tussen de N22 en de N206 ten noorden van Hillegom en ten zuiden van Bennebroek, ofwel voor verkeersremmende maatregelen in combinatie met extra openbaar vervoer. Overigens heeft de provincie Zuid-Holland vooralsnog geen geld voor de eventuele uitvoering beschikbaar gesteld.

Aanleg van een nieuwe weg is mer-plichtig volgens het Besluit m.e.r 1994, categorie 1.2 van de C-lijst. Dat betekent dat bij de besluitvorming ook de milieugevolgen van een eventuele nieuwe

verbinding moeten worden betrokken. Daartoe zal een milieueffectonderzoek worden gehouden.

De gevolgen voor het milieu van verschillende alternatieven voor de oplossing van de geschetste problematiek worden onderzocht en een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) wordt gedefinieerd.

Deze startnotitie is bedoeld om het voornemen een milieueffectonderzoek te starten, kenbaar te maken en belanghebbenden de gelegenheid te geven te reageren. In de startnotitie worden de uitgangspunten voor het milieueffectonderzoek aangegeven.

Procedures

De startnotitie ligt gedurende vier weken ter visie. In deze periode kan een ieder schriftelijk reageren. De reacties worden betrokken bij het opstellen van de richtlijnen voor het milieueffectonderzoek. De richtlijnen worden na afloop van de inspraakperiode vastgesteld door het zogenaamde Bevoegd Gezag. Deze richtlijnen zijn bepalend voor de inhoud van het milieueffectrapport.

Indien wordt besloten tot aanleg van een nieuwe verbinding tussen de N22 en de N206 wordt dat een provinciale weg. De provinciale besturen van zowel Zuid-Holland en Noord-Holland moeten, om de aanleg mogelijk te maken, een zogenaamd streekplanbesluit nemen. De besturen van beide provincies vormen daarom het Bevoegd Gezag. Het bestuur van de provincie Zuid-Holland treedt daarbij op als coördinerend Bevoegd Gezag.

Het onderzoek naar en de eventuele aanleg van een nieuwe weg valt onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland en de provincie Noord-Holland. Gedeputeerde Staten van beide provincies zijn daarom initiatiefnemer voor dit project.

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland treden daarbij op als coördinerend initiatiefnemer.

De realisering van de weg is in Zuid-Holland gekoppeld aan een herziening van het streekplan Zuid-Holland West en in Noord-Holland aan het nieuwe streekplan Noord-Holland Zuid. Samen met het milieueffectrapport worden de streekplanherziening van het streekplan Zuid-Holland West en (het uitwerkingsplan van) het streekplan Noord-Holland Zuid ter visie gelegd. Daarna volgt een periode van voorlichting, inspraak, advisering en overleg en de definitieve besluitvorming. Voor een overzicht van de relevante adressen wordt verwezen naar bijlage 2, voor de procedure naar bijlage 3.

Reacties

Reacties op de startnotitie dienen te worden gezonden naar het (coördinerend) Bevoegd Gezag:

Het college van Gedeputeerde Staten van
Zuid-Holland
t.a.v. Directie Groen, Water en Milieu
Afdeling Algemeen Beleid en Coördinatie
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 van deze startnotitie geeft een overzicht van de discussies zoals die zich in het verleden rondom een verbinding tussen o.a. Hillegom en Bennebroek hebben afgespeeld. In hoofdstuk 2 volgt een probleemschets en de resultaten van eerder onderzoek. Deze resultaten hebben uiteindelijk geleid tot het besluit om de (milieu)gevolgen van een verbinding in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek te onderzoeken.

In hoofdstuk 3 wordt kort het thans geldende ruimtelijke beleid aangestipt.

Het plangebied, het gebied waarin de verbinding moet worden gerealiseerd en het studiegebied, het invloedsgebied van de weg, worden in hoofdstuk 4 afgebakend.

Belangrijk onderdeel van het milieueffectonderzoek is het verkeersonderzoek. De uitgangspunten bij het verkeersonderzoek worden beschreven in hoofdstuk 5.

Hoofdstuk 6 geeft de alternatieven en varianten die in het verkeers- en milieuonderzoek worden onderzocht.

Hoofdstuk 7 geeft een overzicht van de te onderzoeken milieugevolgen die in de uiteindelijke MER aan de orde komen.

Tot slot is als bijlage I een kaart met wegnummers en straatnamen opgenomen, in bijlage II staan de belangrijke adressen, in bijlage III een overzicht van de procedures, in bijlage IV een uitgebreider overzicht van het geldende beleid, in bijlage V een uitgebreid overzicht van de conclusies van eerdere onderzoeken en in bijlage VI een verklaring van de in de startnotitie gebruikte begrippen. Bijlage VII is het verslag van de informatieavond van 13 september 2000.

Al sinds er sprake is van een A22 of N22 is er in meer of mindere mate sprake van dwarsverbindingen tussen deze weg en het 'oude' land. Naast aantakkingen ter hoogte van Haarlem zijn diverse varianten bestudeerd van een weg bezuiden Bennebroek en ten noorden en ten zuiden van Hillegom, al dan niet in combinatie met een tot de A4 of de A44 doorgetrokken A/N22.

In 1985 brengt het rijk de projectnota 'Verkeersproblematiek van het hoofdwegennet in de Haarlemmermeerpolder en op de Bollenroute' uit. De regio concludeert op basis van dit rapport dat een (nieuwe) volledige wegverbinding tussen de A9 en de A44 met extra aansluitingen ter hoogte van de Bollendorpen nodig is voor de verkeersveiligheid en het leefmilieu op de Bollenroute. Ook de Haarlem-Den Haag-studie (Ha-Ha-studie) uit 1988 komt tot de conclusie dat een (volledige) N22 met aansluitingen naar de Bollenroute gewenst is. In september 1996 brengen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS-NH) het 'Uitwerkingsplan N22' uit. Het betreft een uitwerking van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied voor Haarlemmermeer en Schiphol. In dit plan besluiten GS-NH tot aanleg van de N22 tussen de A205 en de N207. Doortrekken van de weg naar de A4 dan wel de A44 wordt niet nodig geacht. In de visie van GS-NH kan de N207 de functie van verbinding tussen de N22 en de A4 en A44 vervullen. In het uitwerkingsplan wordt de bereidheid uitgesproken een vervolgonderzoek te doen naar de verkeerskundige effecten van een weg bezuiden Bennebroek of ten noorden van Hillegom, een aantakking Aziëweg (Haarlem Schalkwijk) en een verbinding tussen de N207 en de A44 (doortrekking N22) al dan niet in combinatie met doseermaatregelen.

Voor dit onderzoek wordt een projectgroep ingesteld, die bestaat uit de betrokken gemeenten in de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland en de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland. Het

onderzoek richt zich op de vraag of het mogelijk is met aanvullende maatregelen de positieve effecten van aanleg van de N22 te versterken en de negatieve effecten weg te nemen. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het rapport 'N22, vervolgonderzoek, 13 november 1996'. Naar aanleiding van het onderzoek wordt uiteindelijk in september 1997 besloten dat:

- de provincie Noord-Holland het onderzoek naar een verlengde N22 en een weg bezuiden Bennebroek meeneemt in het project gebiedsuitwerking Haarlem-Leiden-Amsterdam;
- de provincie Zuid-Holland de reeds in het streekplan aangeduide zuidwestelijke omleiding bij Hillegom (de streekplanvariant) verder uitwerkt.

Achteraf blijkt het project gebiedsuitwerking Haarlem-Leiden-Amsterdam te globaal om richtinggevend te zijn voor uitspraken over de weg bezuiden Bennebroek en de verlenging van de N22.

Voor de studie naar de problematiek van Hillegom wordt de projectgroep Omleiding Hillegom opgericht. In de studie worden naast de streekplanvariant, varianten van een noordelijke omleiding, van een zuidelijke omleiding en van een westelijke omleiding van Hillegom onderzocht. Ook combinaties van genoemde varianten met een verlengde N22 (tot de A44) worden in het onderzoek meegenomen. De projectgroep concludeert dat voor de oplossing van de lokale verkeersproblematiek van Hillegom de westelijke varianten de beste zijn, dat ook de noordelijke varianten en de streekplanvariant goede oplossingen vormen en dat de zuidelijke varianten onvoldoende probleemoplossend zijn. De projectgroep adviseert om de studie te verbreden en ook oplossingen voor de regionale verkeersproblematiek te bestuderen.

Bestuurlijk wordt het advies van de projectgroep overgenomen om de studie uit te breiden en de verkeersproblematiek regiobreed te onderzoeken.

De noordelijke varianten zijn uitgangspunt voor het aanvullende onderzoek. Deze varianten zijn globaal gesitueerd in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek en verbinden de N22 in Noord-Holland met de N206 in Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland maakt een voorbehoud, omdat het beleid zoals neergelegd in de nota 'Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Verkeersveiligheid' van deze provincie, in principe geen nieuwe wegen toelaat. De 'Omleiding Hillegom' is ingedeeld bij de studie- en reserveprojecten. Dit leidt tot een brief aan GS van Zuid-Holland, waarin wordt gevraagd om mee te werken aan het vervolgonderzoek voor de omleiding Hillegom. Verzocht wordt de brief in handen te stellen van provinciale staten van Zuid-Holland, zodat de brief bij de beraadslagingen over de nota 'Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Verkeersveiligheid' kan worden betrokken. Uiteindelijk besluiten Provinciale Staten van Zuid-Holland dat ingestemd kan worden met een verbrede doelstelling en het schrijven van een startnotitie MER/Tracébesluit voor een noordelijke oost-westverbinding tussen de N206 en de N22. Later wordt daar aan toegevoegd dat als blijkt dat de MER-studie geen acceptabele oplossing oplevert, de westelijk omleiding van Hillegom niet wordt uitgesloten. Ook als de gekozen oplossing de problemen van Hillegom onvoldoende oplost, wordt de westelijke omleiding gezien als aanvullende oplossing.

Op 17 februari 2000 besluiten de bestuurders van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, van de gemeenten uit de regio, van het samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek en van het gewest Zuid-Kennemerland om een startnotitie MER/tracébesluit uit te brengen, waarmee het voornemen wordt uitgesproken een milieueffectonderzoek te starten voor een verbinding tussen de N22 en de N206, in het gebied ten noorden van Hillegom en ten zuiden van Bennebroek.

2.1 Huidige situatie

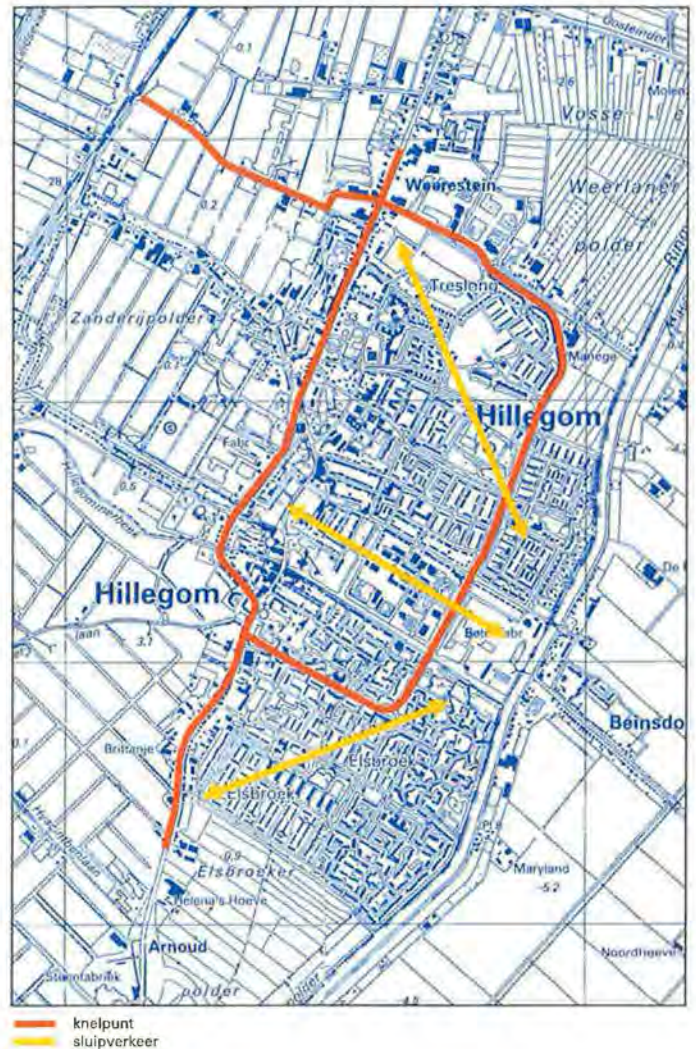
De verkeersproblematiek in het noord-westelijk deel van de Duin- en Bollenstreek en in de dorpen Zwaanshoek en Beinsdorp in de Haarlemmermeer wordt in hoofdlijnen veroorzaakt door het noord-zuid verkeer op de N206 en de N208 met herkomst/bestemming in de Duin- en Bollenstreek. De matige verkeersafwikkeling op deze routes in combinatie met het ontbreken van voldoende geschikte oost-west verbindingen leidt tot sluipverkeer, verkeershinder en verkeers-ongevalligheid in de kernen van Beinsdorp, Bennebroek, Hillegom, Vogelenzang en Zwaanshoek. Daarnaast ondervindt het gebied hinder van vrachtverkeer.

Problematiek in Hillegom

Hillegom is voor wat betreft de ontsluiting naar het hoofdwegennet vooral aangewezen op de N207. Omdat veel herkomsten en bestemmingen aan de noordkant liggen (het industrieterrein ligt o.a. ten noorden van Hillegom), zoekt het verkeer via de bebouwde kom van Hillegom zijn weg naar de A4 en de A44. Ook het ontbreken van oost-west verbindingen leidt tot veel doorgaand verkeer door de kern van Hillegom.

Bovendien heeft Hillegom een aantal expeditie-bedrijven, die veel vrachtverkeer genereren. Met name de Leidsestraat kan het aanbod van vrachtwagens onvoldoende verwerken. E.a. leidt tot te hoge verkeersintensiteiten op de Van den Endelaan/Leidsestraat en de Wilhelminalaan en tot overbelasting van genoemde wegen. Ook de Weeresteinstraat is overbelast. De verkeerslichten kunnen de intensiteiten niet aan, zodat er vaak filevorming optreedt. Als gevolg van de overbelasting wordt de bereikbaarheid van het centrum aangetast. De hoge verkeersintensiteiten en het hoge aandeel vrachtverkeer leiden tot geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Ook de verkeersveiligheid

Afbeelding 1 Knelpunten Hillegom



staat onder druk, mede als gevolg van het ontbreken van aparte fietsvoorzieningen op de wegvakken Wilhelminalaan – Van den Endelaan en Pastoorlaan – Weeresteinstraat. De oversteekbaarheid van deze wegen is slecht.

Problematiek in Vogelenzang

De N206 is een provinciale weg met relatief veel doorgaand verkeer. De weg loopt door de bebouwde kom van Vogelenzang. Dit veroorzaakt problemen voor de oversteekbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. De bereikbaarheid van het noordwestelijk deel van de

Afbeelding 2 Knelpunten Vogelenzang

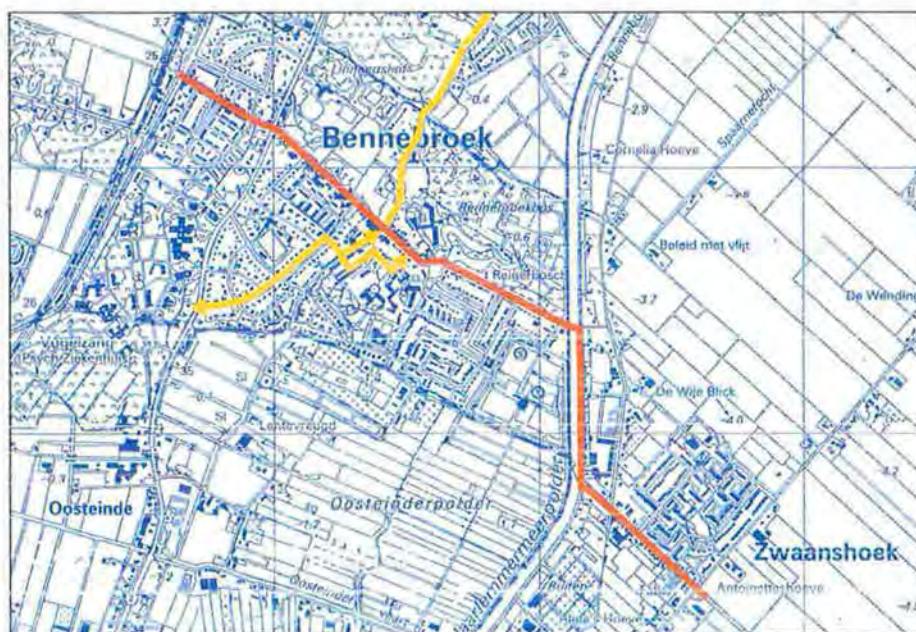


Bollenstreek in de relatie met Haarlem laat te wensen over. De gemeente Bloemendaal wil binnen de bebouwde kom verkeersmaatregelen treffen. Parallel aan de N206 loopt de Leidsevaartweg. Evenals de N206 kent deze weg erfontsluitingen en kan daarom geen alternatieve route zijn voor de N206. Het spoorviaduct ter hoogte van Vogelenzang vormt een bottleneck in de Leidsevaartweg: de doorgang van het verkeer onder het viaduct wordt met verkeerslichten geregeld. Voor vrachtverkeer geldt een hoogtebeperking.

Problematiek in Bennebroek/Zwaanshoek

Het grootste probleem wordt veroorzaakt door (sluip)verkeer op de Meerweg, door Zwaanshoek van/naar de Haarlemmermeer. De Meerweg is een gebiedsontsluitingsweg met veel fietsverkeer. Gescheiden fietspaden zijn niet aanwezig. De verkeersdruk op de Meerweg leidt tot sluipverkeer door de smalle wegen in de oude kern van Bennebroek. Ook op de Glijpperweg/

Afbeelding 3 Knelpunten Bennebroek/Zwaanshoek



dreef is sprake van sluipverkeer, het gevolg van de verkeersproblematiek op de Cruquiusweg/Heemstedse Dreef.

De gemeente Haarlemmermeer probeert door middel van verkeersmaatregelen de route via Zwaanshoek en via de brug over de Ringvaart onaantrekkelijk te maken. Alternatieve oost-west verbindingen zijn echter nauwelijks voorhanden.

Problematiek in Beinsdorp

Door de groei van de werkgelegenheid en de woningbouw in de Haarlemmermeer is het woon-werkverkeer sterk toegenomen. Er komt extra verkeer vanuit Hillegom en Bennebroek, al dan niet via de brug over de Ringvaart. De gemeente Haarlemmermeer probeert door het treffen van verkeersmaatregelen ook de doorgaande routes via de kern van Beinsdorp onaantrekkelijk te maken.

Vanwege de problematiek op de noord-zuid routes, neemt ook verkeersdruk op de Hillegommerdijk (langs de Ringvaart) toe.

2.2 Toekomstige situatie

Ondanks het nationale verkeer- en vervoersbeleid (zie bijlage 4), is de verwachting dat het autoverkeer tussen nu en het jaar 2020 nog toeneemt. Daarbij heeft de aanleg van de N22, naast de positieve effecten, ook een aantal negatieve effecten. De verkeersdruk op de verbindingen tussen de N22 en de N208 zal toenemen, hetgeen leidt tot meer verkeer via Zwaanshoek en Bennebroek. Ook de verkeersdruk op de Hillegommerdijk zal toenemen.

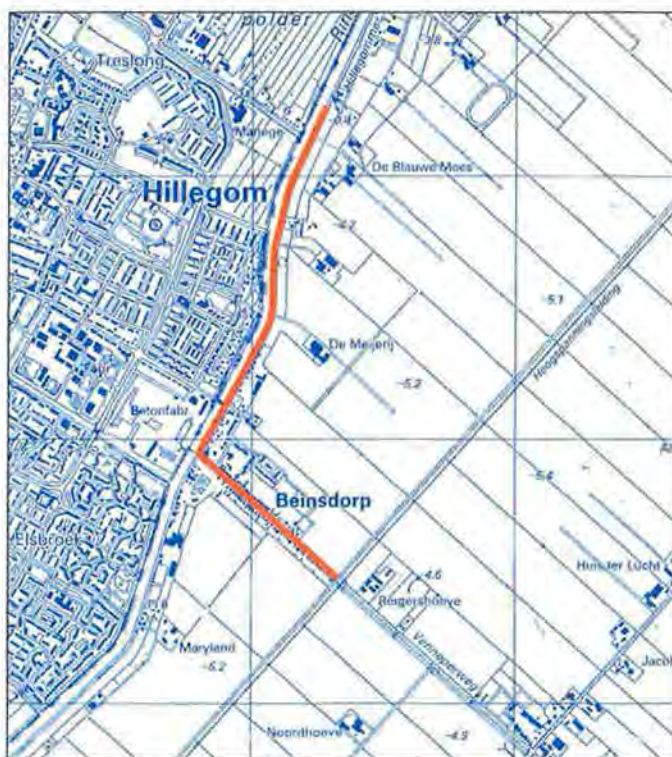
2.3 Resultaten eerder onderzoek

In de volgende studies is de problematiek van de regio in meer of mindere mate onderwerp van studie geweest:

- 1 Het verkeersonderzoek voor de MER N22.
- 2 Het N22 vervolgonderzoek.
- 3 Verkeersstudie omleiding Hillegom.
- 4 Verkeersstudie VINEX-hoofdwegenstructuur.

De effecten van diverse oplossingen zijn onderzocht. Naast verkeersremmende maatregelen op de noord-zuid verbindingen, zijn oplossingen onderzocht van verbindingen ten zuiden van Bennebroek, ten noorden, ten westen en ten zuiden van Hillegom, verbindingen in het verlengde van de N22 tussen de N207 en de A44 en een verbinding ten westen van Vogelenzang tussen de Westelijke Randweg in Haarlem en de N206. De volgende conclusies kunnen uit de studies worden getrokken:

Afbeelding 4 Knelpunten Beinsdorp



— Knelpunt

- Verkeersremmende maatregelen op een groot aantal noord-zuid gerichte wegen tussen Haarlem en Hillegom hebben slechts positieve gevolgen voor Vogelenzang en in mindere mate op de noord-zuid verbindingen rondom Hillegom. Voor de oost-west problematiek bieden deze maatregelen geen oplossing.
 - Ook wanneer de N22 wordt verlengd naar de A44 is er geen verlaging van de verkeersdruk op de oost-west relaties. Op de noord-zuid relaties is in de ene studie sprake van een lichte daling (tot 10%) in de andere studie van een lichte stijging (maximaal 10%). In Vogelenzang is volgens de studie Hillegom sprake van een daling van de verkeersintensiteiten.
 - De oplossing ten zuiden van Hillegom, waarbij de N207 is doorgetrokken naar de N206, heeft positieve gevolgen voor Zwaanshoek en Bennebroek (maximaal 10%) echter niet voor het oost-west verkeer via Beinsdorp. In de N22-vervolgstudie leidt de combinatie van een weg ten zuiden van Hillegom en verkeersmaatregelen op de Bollenroute tot hogere intensiteiten op de noord-zuid routes rond Bennebroek en lagere intensiteiten door Vogelenzang. De verlaging door Vogelenzang in de studie Hillegom is veel minder. Rond Bennebroek zijn de effecten, volgens de studie Hillegom, gering. Op de noord-zuid verbindingen rond Hillegom is, in beide studies, sprake van een lichte stijging.
 - Een nieuwe verbinding tussen de N208 (de Westelijke Randweg) in Haarlem en de N206 bij de Zilk leidt tot verlaging van de verkeersdruk op de noord-zuid routes door Vogelenzang, Bennebroek en Hillegom. Voor de oost-west verbindingen heeft deze verbinding geen toegevoegde waarde.
 - De westelijke omleiding van Hillegom leidt tot 10% lagere intensiteiten op de oost-west verbindingen. De omleiding leidt tot geringe daling op de noord-zuid routes rond Bennebroek en tot 20% lagere intensiteiten op de noord-zuid routes rond Hillegom. In Vogelenzang verandert de verkeersdruk per saldo niet.
 - De zogenaamde streekplanvariant geeft een geringe daling van de intensiteiten op de oost-west verbindingen door Beinsdorp en Hillegom en een grotere daling door Zwaanshoek en Bennebroek. Op de noord-zuid verbindingen is er rond Bennebroek sprake van een daling van de verkeersintensiteiten en deels een daling, deels een stijging rond Hillegom. In Vogelenzang neemt de verkeersdruk af.
 - Een verbinding in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek geeft op de oost-west routes in vergelijking met de andere varianten de grootste daling van de verkeersdruk. Daar staat tegenover dat op de noord-zuid verbindingen, met name rond Bennebroek, deze verbinding leidt tot de grootste toenames. Voor Vogelenzang geeft de verbinding een afname van de verkeersdruk.
- Hoewel de uitgangspunten per studie verschillen kan op grond van de onderzoeken worden geconcludeerd dat een weg in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek de beste kansen biedt om de beschreven problemen op te lossen. Wel verdient de toename als gevolg van een dergelijke verbinding op de noord-zuid routes met name rond Bennebroek en Hillegom, bijzondere aandacht. Aanvullende verkeersmaatregelen op de noord-zuid routes tussen Heemstede en Lisse kunnen de positieve effecten van een dergelijke verbinding versterken.
- De resultaten en conclusies van de studies zijn in bijlage 5 kort weergegeven.
- Ook uit de verkeersstudie naar de VINEX-hoofdwegenstructuur, een modelstudie uitgevoerd in opdracht van de gemeente Haarlemmermeer

(mei 1999), blijkt dat een doorgetrokken Bennebroekerweg¹⁾ naar de N208 bijdraagt aan de oplossing van de verkeersproblematiek in Zwaanshoek en Bennebroek.

2.4 Mogelijke oplossingen

Verkeersmaatregelen op de noord-zuid routes in de Bollenstreek, aanleg van nieuwe infrastructuur, het verbeteren van het openbaar vervoer in combinatie met mobiliteitsbeperkende maatregelen dan wel een combinatie van maatregelen zijn mogelijke oplossingen voor de verkeersproblemen van Hillegom, Bennebroek, Zwaanshoek, Beinsdorp en Vogelenzang. Op grond van eerder onderzoek is vast komen te staan dat alleen *verkeersmaatregelen* onvoldoende bijdragen aan de oplossing van het probleem. Ook *het verlengen van de N22 naar de A44* draagt onvoldoende bij. Bovendien betekent een dergelijke verbinding een doorsnijding van het Groene Hart.

De *verbinding tussen de N206 en de Westelijke Randweg* in Haarlem (N208) betekent een forse doorsnijding van de binnenduinrand, diverse landgoederen en het duin-, bos- en woongebied bij Aerdenhout. Om deze redenen is in het verleden deze verbinding afgewezen. Er is geen reden om aan te nemen dat thans een andere afweging mogelijk is. De verbinding heeft overigens slechts betekenis voor het noord-zuid verkeer op de N206 en de N208.

Ook *het verlengen van de N207 naar de N206* is geen oplossing voor de geschetste problematiek. Bovendien betekent deze variant een aantasting van het bollenteeltareaal tussen Hillegom en Lisse,

hetgeen in strijd is met het Pact van Teylingen. De *westelijke variant* draagt wel bij aan het verminderen van de verkeersdruk. Echter, omdat deze verbinding twee keer het spoor kruist is dit ook een dure oplossing. De mate waarin de verkeersdruk vermindert staat niet in verhouding tot de kosten van deze oplossing.

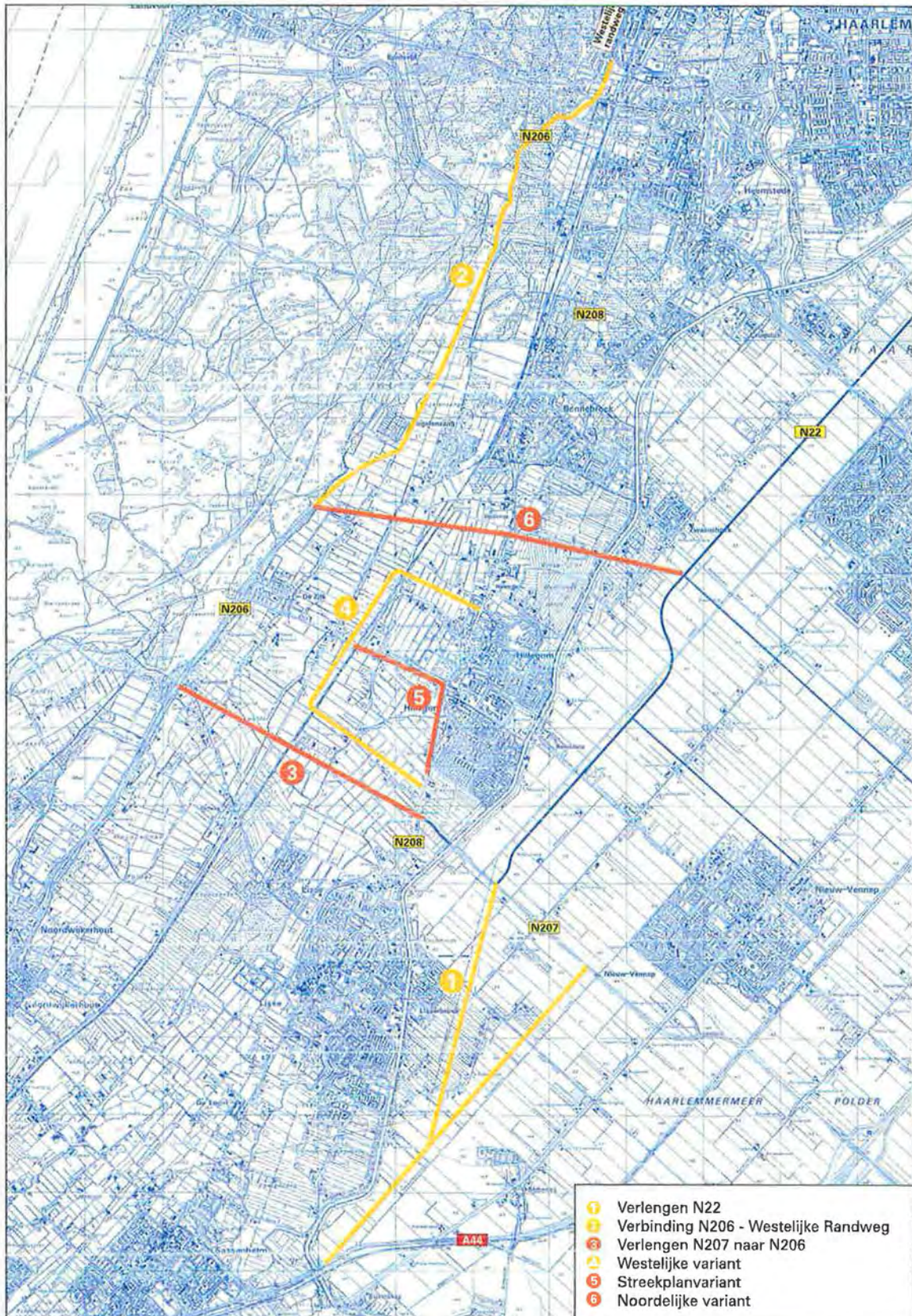
Ook de *streekplanvariant* draagt bij aan het oplossen van de verkeersproblematiek, vooral voor Hillegom. Als oplossing voor de overige problemen scoort de streekplanvariant, zeker in vergelijking met de noordelijke variant, veel minder. Bovendien geeft deze variant extra overlast ten zuiden en ten zuidwesten van Hillegom.

De *noordelijke variant* (in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek) blijkt in belangrijke mate bij te dragen aan het verminderen van de verkeersdruk, met name op de oost-west verbindingen. Belangrijk aandachtspunt is de mogelijke toename op de noord-zuid routes ter hoogte van Bennebroek en Hillegom. Ook een noordelijke variant heeft als belangrijk nadeel de doorsnijding van het open gebied, in dit geval tussen Bennebroek en Hillegom. Bovendien een gebied, aangewezen als groen in te richten gebied in het kader van het Strategisch Groenproject. De voorkeur gaat daarom uit naar een variant in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek, zo noordelijk of zo zuidelijk mogelijk.

Op grond van bovenstaande afweging richt het MER-onderzoek zich op een oplossing met een verbinding tussen de N22 en de N206 direct ten zuiden van Bennebroek of direct ten noorden van Hillegom. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is om zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur de geschetste problemen op te lossen. Het MER-onderzoek moet uitwijzen of met verkeersmaatregelen, extra openbaar vervoer en mobiliteitsbeperkende maatregelen, zoals parkeerbeperkingen en -heffingen, het probleem kan worden opgelost.

1) Dit betreft de doortrekking van de nieuwe Bennebroekerweg. De gemeente Haarlemmermeer verlegt de bestaande weg 200 meter in zuidelijke richting.

Afbeelding 5 Mogelijke oplossingen



3

Het vigerend ruimtelijk beleid

Het voornemen, de aanleg van een verbinding tussen de N22 en de N206 ten noorden van Hillegom en ten zuiden van Bennebroek, wordt in het MER geplaatst tegen de achtergrond van het vigerend (ruimtelijk) beleid. In het MER zal dan ook een overzicht worden gegeven van het huidige beleid en van beleidsvoornemens op rijks-, provinciaal, gemeentelijk en regionaal niveau, voor zover van invloed op het voornemen. Daartoe zullen de voorgestane ontwikkelingen voor het gehele studiegebied op het gebied van infrastructuur, woningbouw, woon- en leefmilieu, ecologie en economie worden beschreven. Belangrijk aandachtspunt is de ontwikkeling van het groengebied in het westelijk deel van de Haarlemmermeerpolder en tussen Bennebroek en Hillegom.

In het Streekplan Zuid-Holland West en in de partiële streekplanherziening Haarlemmermeer/Schiphol, een herziening van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, is het relevante rijks- en provinciaal beleid beschreven. Inmiddels is een nieuw streekplan, het streekplan Noord-Holland Zuid, in voorbereiding. In 2002 wordt naar verwachting over dit nieuwe streekplan besloten.

Het gemeentelijk beleid is vastgelegd in diverse structuurplannen, -visies en -schetsen.

Een beknopte samenvatting van het vigerend beleid dat samenhangt met het voornemen is opgenomen in bijlage 4.

In het MER wordt deze beschrijving gebruikt bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling, die plaats vindt indien de verbinding niet wordt aangelegd.

4

Het studie- en het plangebied

Bij de keuze van het studiegebied is uitgegaan van het gebied waarvan redelijkerwijs mag worden verwacht dat er als gevolg van de nieuwe voorziening duidelijke wijzigingen optreden als het gaat om de verkeersstromen en de milieueffecten. De aanduiding van het studiegebied kan slechts indicatief zijn, omdat de gevolgen van het ene milieuaspect verder kunnen reiken dan de gevolgen van een ander aspect.

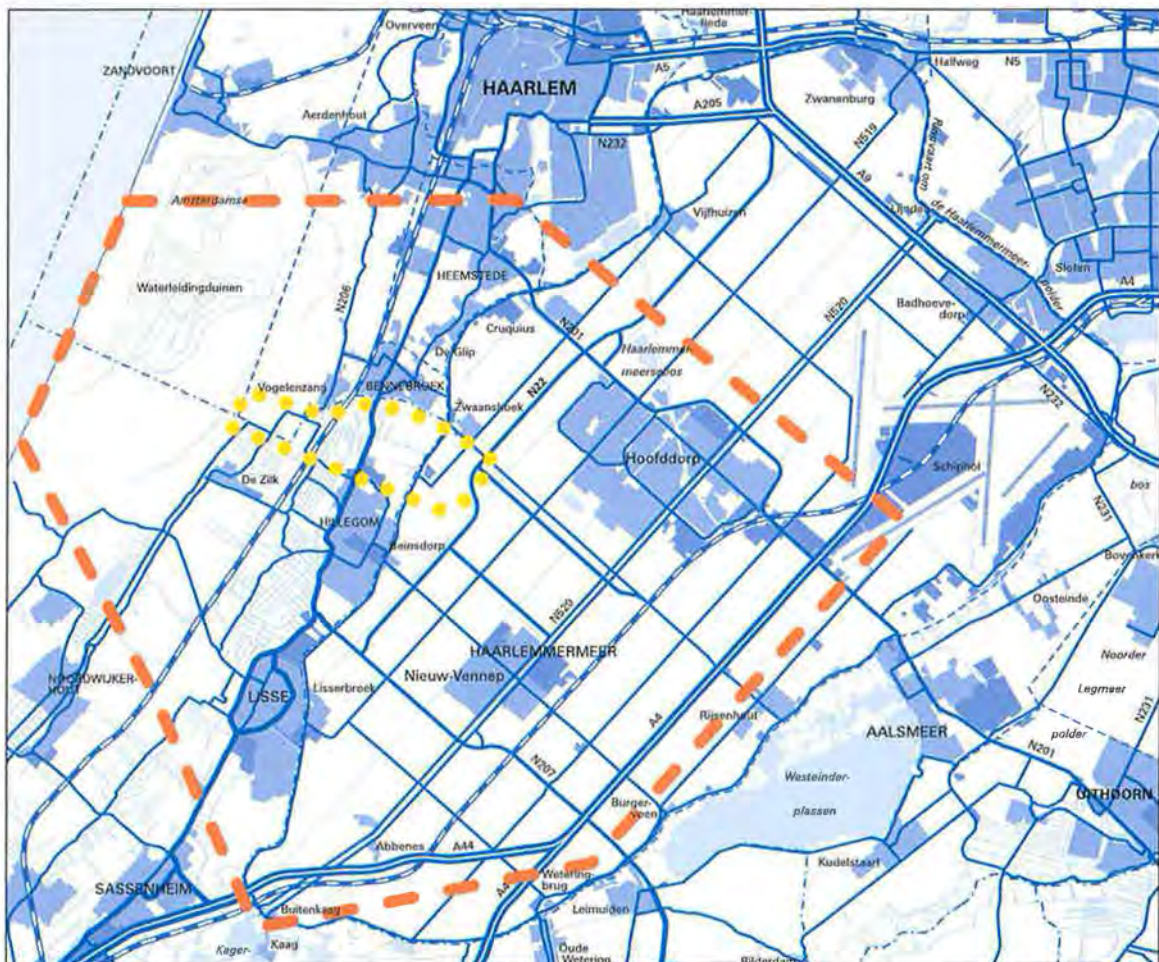
Het plangebied omvat een veel kleiner gebied en beperkt zich tot de directe omgeving en het zoekgebied voor het tracé van de nieuwe verbinding.

Het is dus het gebied waar de voorgenomen activiteit, de aanleg van de weg, moet plaats vinden.

Op de kaart zijn studie- en plangebied weer-gegeven.

In het verkeersonderzoek als onderdeel van het milieueffectonderzoek worden ook de gevolgen van een verbinding tussen de N22 en de N206 voor de Bennebroekerweg onderzocht. Wellicht zal verdubbeling van de Bennebroekerweg noodzakelijk zijn. Tevens worden de milieu-

Afbeelding 6 Plan/studiegebied



- ● ● ● ● plangebied
- — — — — studiegebied (indicatief)

gevolgen voor de omgeving van de Bennebroekerweg impliciet in beeld gebracht. Echter, de noodzaak van verdubbeling hangt mede af van de keuze voor één van de alternatieven van een weg bezuiden Bennebroek/benoorden Hillegom. Het milieueffectonderzoek noodzakelijk bij een verdubbeling van de Bennebroekerweg maakt daarom niet expliciet deel uit van dit voorgenomen onderzoek. Voor de verdubbeling moet dan ook zo nodig, een afzonderlijk onderzoek worden gehouden.

Ook de gevolgen voor Lisse en Heemstede worden in dit onderzoek in beeld gebracht. De beoogde verbinding tussen N22 en N206 richt zich evenwel niet op de oplossing van de problematiek van Lisse en Heemstede.

5

Uitgangspunten bij de verkeersprognoses

De consequenties voor het milieu als gevolg van de nieuwe wegverbinding worden voor een belangrijk deel bepaald door de verkeersbelastingen op de wegen in en om het plangebied. Ten behoeve van het milieueffectonderzoek worden er dan ook verkeersprognoses opgesteld voor een toekomstig jaar (2020).

De uitgangspunten die aan deze prognoses ten grondslag liggen zijn ontleend aan het beleid op nationaal en regionaal niveau. Op nationaal niveau is dat thans het beleid zoals is verwoord in het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII).

Doelstelling is een reductie van de groei van het aantal autokilometers in Nederland tot maximaal 35% (tussen 1986 en 2010). Om de doelstellingen te bereiken is een samenhangend pakket van maatregelen ontwikkeld (zie ook bijlage 4).

Dit pakket is vooralsnog uitgangspunt voor de verkeersprognoses.

Daarnaast worden er verkeersprognoses opgesteld in geval het maatregelen pakket niet (geheel) wordt uitgevoerd (trend).

Inmiddels is er nieuw rijks- en provinciaal beleid (NVVP en PVVP, zie bijlage 4) in voorbereiding. Zo nodig wordt ook met dit nieuwe beleid

rekening gehouden, inclusief een mogelijke vorm van rekeningrijden.

Wat betreft de ruimtelijke ontwikkeling wordt in de verkeersprognoses aangesloten bij het streekplan Zuid-Holland West, de partiële streekplanherziening Haarlemmermeer/Schiphol en het voorgenomen beleid zoals zal worden neergelegd in het nieuwe streekplan Noord-Holland Zuid.

Voor de infrastructuur is verondersteld dat zowel de N22 als de A5, de verlengde Westrandweg, zijn aangelegd. Daarnaast wordt uitgegaan van een tot 2x5 verbrede A4 tussen de afrit Hoofddorp en de afrit Burgerveen. Ook is aangenomen dat de problematiek van de aansluiting van de N201 op de A4 is opgelost.

Bij het onderliggend wegennet is uitgegaan van de plannen van de gemeente Haarlemmermeer voor de VINEX Hoofdinfrastructuur: Spoorlaan, Noordelijke ontsluitingsweg Getsewoud bij Nieuw-Vennep, verlegde Bennebroekerweg met T-aansluiting op de N22 en verkeersremmende maatregelen op de 'oude' Bennebroekerweg. Ook wordt rekening gehouden met verkeers- en snelheidsbeperkende maatregelen op delen van de Ringdijk en in Vogelenzang.

Voor het openbaar vervoer is verondersteld dat het kerntraject van de Zuidtangent, de hoogwaardige OV-verbinding tussen Haarlem en Schiphol, is aangelegd.



In het milieueffectonderzoek zullen de volgende alternatieven worden onderzocht:

- 1 het nulalternatief;
- 2 het nulplusalternatief;
- 3 het verbindingsalternatief;
- 4 het meest milieuvriendelijke alternatief;

6.1 Het nulalternatief

Slechts de infrastructurele werken waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat zij in 2020 zijn gerealiseerd zijn opgenomen in het nulalternatief (zie hoofdstuk 5). Het nulalternatief (=niets doen) dient tevens als referentiealternatief.

6.2 Het nulplusalternatief

In dit alternatief worden de mogelijkheden onderzocht om anders dan door de aanleg van nieuwe infrastructuur voor het autoverkeer, een oplossing te vinden voor de leefbaarheids- en de bereikbaarheidsproblemen. Gedacht wordt aan verkeersremmende maatregelen in Vogelenzang en op de 'oude' Bennebroekerweg, daarnaast aan het verbeteren van de capaciteit van de N207 en N201.

Omdat er geen afzonderlijk openbaarvervoer-alternatief is gedefinieerd wordt de extra inzet van openbaar vervoer als alternatief voor de nieuwe auto-infrastructuur, in het nulplusalternatief meegenomen. Gedacht wordt aan: de aftakking van de Zuidtangente naar Nieuw-Vennep, stations bij Bennebroek, Lisse en Haarlem Westergracht, uitbreiden van het sternet Schiphol naar de Bollenstreek, directe HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) verbindingen tussen de Bollenstreek en de stations Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Ook aangescherpt flankerend beleid kan in dit alternatief worden meegenomen.

6.3 Het verbindingsalternatief

In dit alternatief wordt uitgegaan van een nieuwe wegverbinding tussen de N22 en de N206 in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek. Voor het milieueffectonderzoek zijn 2 hoofdvarianten gedefinieerd, te weten:

De Bennebroekvariant

In deze variant wordt de weg aangesloten op de (verlegde) Bennebroekerweg en loopt vervolgens ten zuiden van Zwaanshoek via de Oosteinderpolder, ten zuiden van het psychiatrisch ziekenhuis Vogelenzang naar de N206.

Voor het tracé tussen de spoorlijn (Haarlem-Leiden) en de N206 zijn globaal twee mogelijkheden: een vloeiend tracé ten noorden van het conferentieoord de Tiltenberg met een aansluiting op de N206 ter hoogte van de duinrand of een tracé ten zuiden van de Tiltenberg met een aansluiting op de N206 ter hoogte van de Zilkerduinweg.

De Hillegomvariant

Vanaf de aansluiting van de noordelijke ontsluitingsweg Getsewoud op de N22 is het tracé gedacht in een min of meer rechte lijn ten noorden van Hillegom naar de N206. Ter hoogte van Hillegom loopt het tracé ten noorden of ten zuiden van het industrieterrein.

In plaats van een aansluiting ter hoogte van de noordelijke ontsluitingsweg is een noordelijker aansluiting denkbaar. In dat geval buigt de nieuwe Bennebroekerweg af naar het zuiden om een volledige aansluiting te vormen met de weg benoorden Hillegom.

In afwachting van het besluit om de Bennebroekerweg aan te sluiten op de A4, wordt zonnodig van alle varianten zowel de variant zonder als de variant met een aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4 meegenomen.

6.4 Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

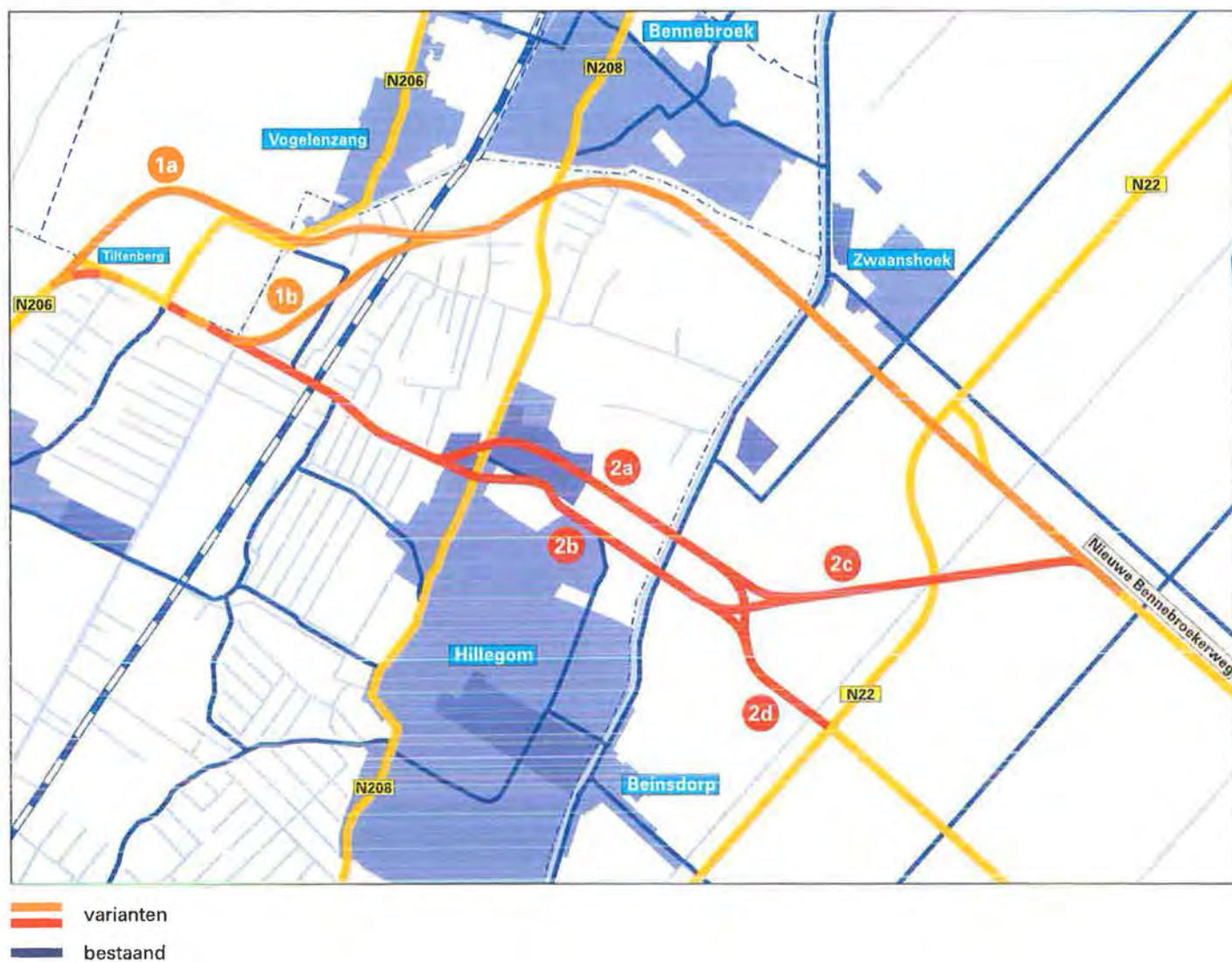
Het MMA is een door de Wet Milieubeheer voorgeschreven alternatief. Het is het alternatief met de minst nadelige effecten op het milieu.

Daarnaast moet het alternatief voldoende bijdragen aan het oplossen van de verkeersproblematiek.

Het MMA kan een combinatie zijn van elementen uit één of meer van de hiervoor beschreven alternatieven en/of varianten. Ook een uitgebreid pakket van extra milieumaatregelen toegevoegd aan één van de mogelijke tracévarianten is mogelijk als MMA.

Het MMA wordt aan de hand van de uitkomsten van het milieuonderzoek bepaald.

Afbeelding 7 Tracévarianten



7.1 Algemeen

Het MER bevat tenminste: 'een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu voor zover de voorgenomen activiteit of beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch alternatieven worden ondernomen'. (Wet Milieubeheer, art. 7.10 eerste lid onder d).

Daarnaast bevat het MER tenminste: 'een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven'.

In het MER-onderzoek komen de volgende thema's voor alle alternatieven aan de orde:

- Bereikbaarheid.
- Milieuhygiëne.
- Flora, fauna en ecologie.
- Bodem en water.
- Culturele en historische geografie en landschap.
- Recreatie.
- Compensatie en Mitigatie.
- Woon- en leefmilieu.
- Inventarisatie pijpleidingen.

De effecten worden beoordeeld aan de hand van criteria die uit de verschillende beleidsdoeleinden afgeleid zijn, respectievelijk kunnen worden. Gelet op het specifieke karakter van dit MER (zoeken naar een infrastructuuroplossing binnen een qua oppervlakte beperkt gebied) zullen Gedeputeerde Staten bij het vaststellen van de Richtlijnen voor het MER aangeven welke aspecten zij binnen de genoemde thema's van meer en minder belang achten voor de besluitvorming.

7.2 Bereikbaarheid

In het onderzoek komen aan de orde:

- de berekende verkeersintensiteiten op de bestaande en mogelijk toekomstige wegen in het studiegebied;
- de verkeersafwikkeling, alsmede de beïnvloedingsmogelijkheden van de vervoerwijzekeuze in relatie tot flankerend beleid;
- de bereikbaarheid van de economische centra en de ontsluiting van de verschillende woon- werk- en recreatiegebieden in het studiegebied.

7.3 Milieuhygiëne

Wat betreft de bestaande situatie worden onder meer de volgende aspecten in kaart gebracht:

- de in het studiegebied heersende geluidsniveaus;
- de situatie ten aanzien van de luchtverontreiniging ten gevolge van het autoverkeer in het studiegebied.

Bij de alternatieven zijn de volgende aspecten van belang:

- de hinder die binnen het studiegebied zal optreden als gevolg van de realisering van één van de alternatieven, zowel tijdens de aanleg- als de gebruikersperiode. Te denken valt daarbij aan geluidshinder, trillingshinder, luchtverontreiniging;
- af- en toename van geluidshinder en luchtverontreiniging op bestaande wegen in het studiegebied als gevolg van veranderende verkeersintensiteiten;
- eventueel cumulatieve effecten als gevolg van andere bronnen van hinder in het studiegebied.

7.4 Flora, fauna en ecologie

De inventarisatie van de huidige situatie in het studiegebied heeft ondermeer betrekking op:

- flora, fauna en vegetatie;
- de ecologische relaties binnen het plangebied en met de rest van het studiegebied.

De gevolgen van de alternatieven worden onderzocht op de volgende aspecten:

- de aantasting of verandering van flora en belangrijke biotopen als direct effect van de alternatieven of als indirect effect als gevolg van een eventuele verandering van de grondwaterstand, verandering van kwel of van waterkwaliteit;
- de verstoring van eventuele ecologische relaties binnen het plangebied en de verstoring van ecologische relaties met het omringende gebied.

7.5 Bodem en water

Van de huidige situatie van de bodem dienen grondsoort en bodemstructuur en eventuele verontreinigingen in het studiegebied te worden aangegeven. Ook de geohydrologische situatie (stromingsrichtingen en stromingsstelsels, kwel, grondwaterpeil, stijghoogten en fluctuaties) wordt in beeld gebracht. Tevens wordt de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater in het studiegebied aangegeven.

Het onderzoek naar de gevolgen van de alternatieven richt zich in het studiegebied op:

- de directe en indirecte gevolgen van het benodigde grondverzet voor de bodemstructuur en de veranderingen van de waterspanning in de ondergrond in het plangebied;
- de toekomstige waterhuishouding;

- de kwaliteitsveranderingen in de bodem, grondwater en oppervlaktewater.

7.6 Culturele en historische geografie en landschap

In het studiegebied wordt de huidige situatie beschreven van:

- de bestaande landschappelijke, cultuurhistorische, en archeologische waardevolle elementen in het gebied;
- de visueel-ruimtelijke werking van elementen in het landschap binnen en buiten het plangebied.

Bij de alternatieven komen in het studiegebied de volgende aspecten aan de orde:

- aantasting van waardevolle patronen en landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen in het gebied en de mogelijke wederzijdse aanpassing van weg en deze patronen en elementen op elkaar;
- de verstoring van landschappelijke structuren en versnippering van het gebied;
- het aanduiden en beoordelen van de visueel-ruimtelijke werking die de alternatieven op de omgeving zullen hebben.

Belangrijk aandachtspunt is de doorsnijding van het nog aan te leggen groengebied in het westelijk deel van de Haarlemmermeerpolder, de Oosteinderpolder en de Vosse- en Weerlanderpolder als gevolg van een oost-westverbinding.

7.7 Recreatie

Rekening moet worden gehouden met de recreatieve routes, waaronder het geprojecteerde fietspad langs de ringvaart tussen Hillegom en Bennebroek, in het gebied tussen Hillegom en

Lisse. Dat geldt ook voor het aan te leggen Strategisch Groengebied en het Park van de 21ste eeuw, die deels een recreatieve functie krijgen.

7.8 Compensatie en Mitigatie

Een nieuwe weg in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek betekent een forse ingreep in het gebied. In het milieurapport zal aandacht worden besteed aan de mogelijkheden om de schade als gevolg van de weg te matigen (mitigeren). Daarnaast worden de mogelijkheden onderzocht om door bijvoorbeeld natuurontwikkeling elders de aangerichte schade te compenseren.



7.9 Woon- en leefmilieu

De uitwerking van de alternatieven heeft mogelijk effecten op het woon- en leefmilieu in het studiegebied. Aan de hand van een aantal van de hiervoor beschreven aspecten wordt deze invloed beschreven, zowel in de bestaande als in de nieuwe situatie. Het gaat hierbij vooral om de verkeersveiligheid, de verkeersoverlast, geluidshinder en barrièrewerking, alsmede de te nemen compenserende maatregelen.

7.10 Inventarisatie Pijpleidingen

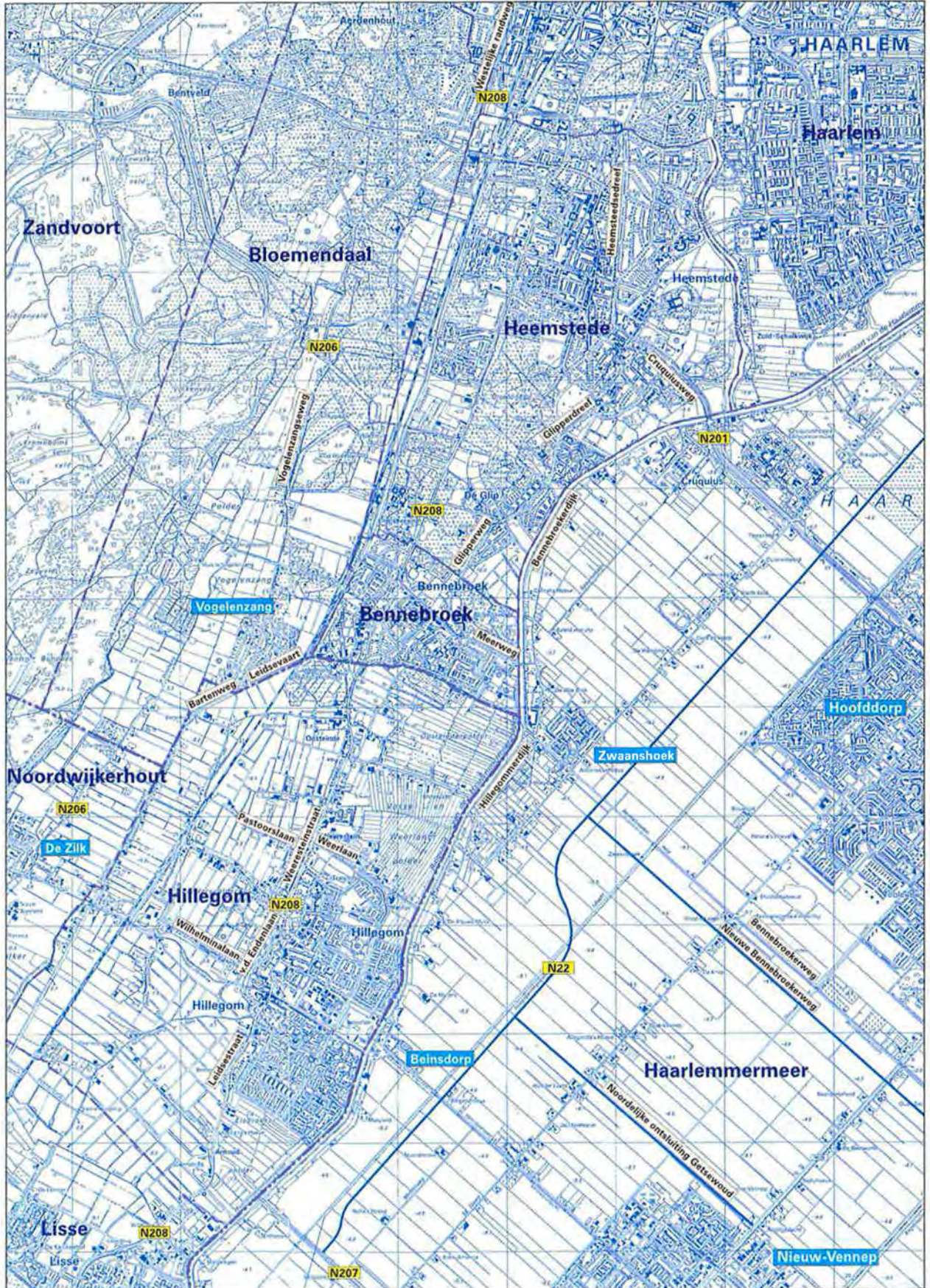
De inventarisatie van de aanwezigheid van pijpleidingen in het plangebied dient om in beeld te brengen of een variant mogelijk de loop van een pijpleiding kruist en er als gevolg daarvan extra (infrastructurele) maatregelen noodzakelijk zijn.



■
■
■
■
■
Bijlagen

I

Overzichtskaart



Initiatiefnemer en Bevoegd Gezag

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn voor dit project Coördinerend Initiatiefnemer.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland zijn voor dit project Coördinerend Bevoegd Gezag.

Vragen

Voor vragen over het project:

Provincie Noord-Holland
Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid
contactpersoon: de heer D. Winters
telefoonnummer: (023) 514 52 23
E-mail: wintersd@noord-holland.nl

Inspraak

U kunt uw schriftelijke reacties op deze startnotitie oost-westverbinding N22-N206 binnen de daartoe gestelde termijn sturen aan:

Het college van Gedeputeerde Staten van
Zuid-Holland
t.a.v. Directie Groen, Water en Milieu
Afdeling Algemeen Beleid en Coördinatie
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Informatie

Voor vragen over de MER-procedure:

Provincie Zuid-Holland
Directie Groen, Water en Milieu
Afdeling Algemeen Beleid en Coördinatie
contactpersoon: de heer A.W.H. van der Heijden
telefoonnummer: (070) 441 72 17
E-mail: heijden@pzh.nl

MER		
Termijnen	Initiatiefnemer/ Bevoegd Gezag	Anderen
	Startnotitie Bekendmaking	
13 wkn (+max. 8 wkn)	9 wkn	Inspraak/ advies Richtlijnen Cmer
	Richtlijnen Opstellen MER Indienen MER	
6 wkn	Beoordelen aanvaarbaarheid MER	
2 wkn	Bekendmaking MER	
4 wkn		Inspraak / advies
5 wkn		Toetsings- Advies Cmer
	Evaluatie milieugevolgen	

Streekplan		
Initiatiefnemer/ Bevoegd Gezag	Anderen	Termijnen
	Opstellen ontwerp streek- plan(herziening/ uitwerking)	
	Terinzagelegging ontwerp streek- plan(herziening/ uitwerking)	
	Bezwaren	
		max. 26 wkn
	Vaststelling streekplan- (herziening/ uitwerking)	
	Terinzagelegging	

1 Rijksbeleid

Belangrijke beleidsnota's op rijksniveau in dit verband zijn: de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX), het Nationaal Milieubeleidsplan, het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II), het Structuurschema Groene Ruimte en de PKB Schiphol. Deze nota's hebben gemeenschappelijk dat gestreefd wordt naar een duurzame fysieke omgeving en samenleving door goed gebruik en daarop afgestemde inrichting van de ruimte.

Vermeld zijn hier de drie nota's die in dit kader van direct belang zijn in relatie tot de mogelijke oost-westverbinding tussen de N22 en de N206.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II)

Het rijksbeleid over verkeer en vervoer is beschreven in het 'Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II)'. Het SVV II is afgestemd op het Nationaal Milieubeleidsplan en stelt dan ook duidelijke grenzen aan de nadelige effecten van verkeer en vervoer: luchtverontreiniging, aantasting van de natuur, aantasting van de leefbaarheid etc.

De groei van het autoverkeer (aantal auto-kilometers) moet worden beperkt tot 35% in het jaar 2010 (in plaats van 70% bij ongewijzigd beleid), maar aan de andere kant moet, binnen deze randvoorwaarden, een goede bereikbaarheid van economische centra worden gegarandeerd. De veiligheid inzake het transport van gevaarlijke stoffen mag niet verminderen.

Om deze doelstellingen te bereiken is een samenhangend pakket van maatregelen ontwikkeld om de automobiliteit te beperken: prijsbeleid, locatiebeleid, parkeerbeleid en verbetering van het openbaar vervoer.

Inmiddels vindt er op rijksniveau een heroverweging plaats van het mobiliteitsbeleid. Uiteindelijk zal dit leiden tot een nieuw plan, het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). De regionale vertaling van het rijksbeleid zal worden vastgelegd in zogenaamde Provinciale Verkeer- en Vervoersplannen (PVVP). Naar verwachting zal het ambitieniveau van het nieuwe plan liggen tussen het huidige SVV-beleid en de trendmatige ontwikkeling.

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra is in het westelijke deel van de Haarlemmermeer de realisering van woningbouw voorzien. In het overleg tussen Rijk, provincie, ROA en gemeente Haarlemmermeer is afgesproken dat bij Nieuw-Vennep (3.000 woningen), Hoofddorp-west (6.000 woningen) en Vijfhuizen (1.500 woningen) gebouwd wordt. Voor nog eens 4.500 woningen in het westelijk deel van de Haarlemmermeer worden nog afspraken gemaakt²⁾.

Planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving

In deze planologische kernbeslissing (PKB) zijn de uitgangspunten samengevat voor de ontwikkeling van Schiphol en omgeving. In de PKB is gekozen voor de ontwikkeling van Schiphol tot Mainport. In dit kader is besloten voor de aanleg van een vijfde baan. Van groot belang voor deze MER-studie is daarnaast ook de voor Schiphol gedachte ontwikkeling van werkgelegenheid. Hiermee wordt in de studie rekening gehouden.

2) Gemeente Haarlemmermeer gaat voor de periode 1995-2005 uit van 5.800 woningen bij Nieuw-Vennep, 7800 woningen bij Hoofddorp en 675 woningen bij Vijfhuizen. Elders in Haarlemmermeer worden in deze periode nog eens ca. 6.000 woningen gerealiseerd.

In de PKB wordt verder voorzien in een aantal bufferzones en ontwikkeling van groen. Met name het gebied tussen Zwaanshoek en Lisserbroek in de Haarlemmermeer en het gebied tussen Bennebroek en Hillegom, zijn in dit verband van belang.

2 Provinciaal beleid Zuid-Holland

Streekplan Zuid-Holland West

In het Streekplan Zuid-Holland West is ten zuiden van Hillegom een 'geprojecteerde wegverbinding regionaal wegennet' als omleidingsroute opgenomen. In het gebied ten noorden van Hillegom en ten westen van Oosteinde kent het streekplan de aanduidingen 'Bollenteeltgebied' met daarop gedeeltelijk de aanduiding Landschappelijke uitwerkingszone.

Het terrein van het Psychiatrisch Ziekenhuis Vogelenzang heeft de aanduiding 'Natuurgebied Landgoedbos'. Verder kent het streekplan (ten zuiden van Bennebroek en ten oosten van Oosteinde) de aanduiding 'Agrarisch gebied', met daarop gedeeltelijk de aanduiding 'Ontwikkelingszone recreatie, natuur- en landschapsbouw'. Deze zone maakt deel uit van het gezamenlijke project Ringvaart West. De uitwerking van dit deelgebied is ver gevorderd. Bij deze uitwerkingsplannen is geen rekening gehouden met een oost-west verbinding ten noorden van Hillegom.

Pact van Teylingen

Het Pact van Teylingen (maart 1996) beoogt een manifest te zijn waarin overheden en vele belanghebbende organisaties uit de duin- en bollenstreek gezamenlijk een perspectief voor de langere termijn (tot 2015) schetsen. Een duurzame ontwikkeling van de streek staat daarbij voorop. De aandacht richt zich onder andere op de

bollenteelt, glastuinbouw, landschap, recreatie en toerisme en natuur en ecologie. In het Pact worden een aantal concrete afspraken over deze onderwerpen gemaakt. In dit verband is daarvan het meest van belang de afspraak dat het (centrale) bollenareaal voor de lange termijn in stand dient te worden gehouden. De aanwijzing van dit areaal loopt via het streekplan.

Compensatiebeleid Natuur en landschap

In de Nota Compensatie Natuur en landschap (september 1997) is aangegeven dat verdere aantasting van de waarden van natuur en landschap in de Provincie Zuid-Holland voorkomen moet worden. Indien aantasting van waarden door activiteiten noodzakelijk en onvermijdbaar is, dienen de waarden die verloren gaan elders gecompenseerd te worden.

Ontwerp Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004

In het Ontwerp Beleidsplan wordt onder andere ingezet op een integratie van het beleid inzake verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, economie, recreatie en milieu. Daarbij spelen ruimtelijke inrichting, ontvlechting van vervoersstromen, kwaliteitsverbetering openbaar vervoer en een efficiënter weggebruik een rol. In het Ontwerp Beleidsplan wordt een voorkeur uitgesproken voor intensief en selectief gebruik van bestaande wegen boven de realisering van nieuwe infrastructuur.

3 Provinciaal beleid Noord-Holland

Structuurvisie Noord-Holland 2015

Deze nota is opgebouwd rond twee hoofdkeuzen: handhaving en verbetering van het leefklimaat en verkleining van achterstanden.

Wat betreft verkeer en vervoer gaat deze nota uit

van beperking van de groei van de automobilititeit, maar tevens het garanderen van de bereikbaarheid van economische centra. Daarom wordt, naast voorstellen voor verbetering van het openbaar vervoer, op enkele plaatsen uitbreiding van het wegennet voorzien.

Partiële herziening streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) Haarlemmermeer/Schiphol

In de partiële herziening van het streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol (december 1995) wordt in relatie met en als aftakking van de N22 een extra verbinding ter hoogte van Bennebroek genoemd als te onderzoeken verbinding.

Streekplan Kennemerland

Het gebied ten zuidwesten van Vogelenzang ten noorden van de provinciegrens met Zuid-Holland, valt in het streekplan Kennemerland.

In het streekplan wordt de voorkeur voor een weg bezuiden Bennebroek uitgesproken boven een rondweg van Vogelenzang.

Provinciaal Milieubeleidsplan Noord-Holland

Handhaving en verbetering van de kwaliteit van het fysieke leefmilieu in Noord-Holland is het hoofddoel van het Milieubeleidsplan.

Uitgangspunt daarbij is duurzame ontwikkeling. Twee elementen daarvan zijn het bevorderen van het openbaar vervoer in combinatie met het terugdringen van vermijdbare automobilititeit en het behouden en/of bevorderen van de natuurlijke en landschappelijke verscheidenheid en samenhang in Noord-Holland.

Het mobiliteitsbeleid moet gericht worden op een blijvende bereikbaarheid van economische centra. In dit licht is nieuwe weginfrastructuur

aanvaardbaar, maar deze dient dan wel zoveel mogelijk gebundeld te worden met bestaande infrastructuur. De inpassing in natuur en landschap verdient daarbij de volle aandacht.

Beleidsnota Natuur en Landschap

(deelnota Ecologische structuren en natuur- en landschapsbouw)

De beleidsnota geeft een visie op de functie en betekenis van natuur en landschap en beschrijft de "harde kern" van de natuur in Noord-Holland. In deze nota is de provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) opgenomen. Binnen de PEHS wordt herstel en/of ontwikkeling van natuur en landschap nagestreefd. Van belang in dit verband is de zogenaamde 'Binnenduinrand', de overgangszone langs de oostkant van de duinen. Het gebied bij Vogelenzang wordt genoemd als kansrijk gebied voor natuurontwikkeling.

4 Regionaal Beleid

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van het Regionaal Orgaan Amsterdam

Het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) heeft in 1993 het Regionale Verkeer- en Vervoerplan vastgesteld. In het RVVP-ROA staat aangegeven wat de beleidsinzet is voor het verkeer- en vervoerbeleid in de regio.

Regionaal Structuurplan 1995-2005

Met het Regionaal Structuurplan (RSP) zijn door het ROA de hoofdlijnen geformuleerd van het regionaal ruimtelijk beleid. Het RSP wordt door de provincie gebruikt als toetsingskader voor goedkeuring van bestemmingsplannen. Bij afwijkingen van het structuurplan moet de provincie het ROA om advies vragen. Het RSP heeft een tijdshorizon tot 2005.

RVVP Rijn- en Bollenstreek

In het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Rijn- en Bollenstreek wordt vastgesteld dat de grote stromen autoverkeer op de Bollenroute (N208) grote problemen veroorzaken voor de leefbaarheid in de kernen Hillegom, Lisse en Sassenheim. Verwacht wordt dat voor het jaar 2010 o.a. door de aanleg van de N22, het autogebruik op de Bollenroute met 25% toeneemt. Deze toename leidt weer tot grotere problemen op het gebied van de leefbaarheid en de bereikbaarheid. In het RVVP wordt de zuidwestelijke omleiding van Hillegom, het verlengen van de N22 naar de A44 en het verbeteren van de verbinding met de N207 gezien als goede maatregelen om de verkeersafwikkeling en het lokale leefklimaat te verbeteren. Ook onderzoek naar de mogelijkheden van nieuwe oost-west verbindingen in samenhang met de noord-zuid problematiek wordt bepleit.

Daarnaast wordt gepleit voor hoogwaardig openbaar vervoer op de Bollenroute en aantakken van de Noordelijke Bollenstreek op de Zuidtangente.

Zuidtangente

Een belangrijk element in het studiegebied is de hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding Zuidtangente tussen Haarlem en Schiphol-oost. Dit kerntraject is, naar verwachting, in 2002 operationeel. De wenselijkheid van een aftakking richting Nieuw Vennep wordt onderzocht. Daarnaast is er vanaf Beukenhorst-Oost (Hoofddorp) sprake van een aftakking van de Zuidtangente in de richting Aalsmeer en Uithoorn.

Waterbeheersplan van het Hoogheemraadschap van Rijnland/Waterschap Oude Rijnstromen

Het beleid gericht op waterbeheer is vastgelegd in het waterbeheersplan. In het plan wordt de aanleg van natuurvriendelijke oevers bepleit. Het plan-

gebied voor de milieueffectrapportage valt samen met het gebiedsdeel 'Oude Rijnstromen' uit het beheersplan.

5 Gemeentelijk beleid

Gemeente Haarlemmermeer

Structuurplan Haarlemmermeer 2005

In het Structuurplan (1995) wordt een overzicht gegeven van de (mogelijke) ruimtelijke ontwikkelingen in Haarlemmermeer op de korte en lange termijn (onder meer bedrijventerreinen) in het studiegebied. Een nieuwe verbinding tussen de N22 en de Bollenstreek is in het structuurplan niet opgenomen.

Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015

In de Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015 wordt de te volgen koers uitgezet voor de periode na 2005. De verwachting is dat de werkgelegenheid verder zal groeien. Haarlemmermeer wenst de groei te faciliteren door het beschikbaar stellen van bedrijventerreinen.

Ook de druk op de woningmarkt blijft in de periode na 2005 hoog. Men verwacht dat niet meer volledig kan worden voldaan aan de woningvraag die door de groei van de werkgelegenheid wordt opgeroepen. Omdat meer mensen van buiten Haarlemmermeer in Haarlemmermeer werken worden hoge eisen gesteld aan de infrastructuur. De toekomstvisie is gericht op het vergroten van de kansen voor hoogwaardig openbaar vervoer door het ruimtelijke ordeningsbeleid af te stemmen op infrastructuurbeleid. Alle grotere woon- en werkgebieden moeten worden gekoppeld aan bestaand en nieuw openbaar vervoer. Belangrijk in dit verband is de wens voor hoogwaardig openbaar vervoer vanaf het NS-station Nieuw-Vennep langs de Vennepeweg naar de Bollenstreek. Auto-infrastructureel wordt

uitgegaan van een aansluiting A4/Bennebroekerweg.

In de toekomstvisie wordt gekozen voor handhaving van het westelijk deel van het Strategisch Groenproject (SGP). De westelijke Ringvaartzone en het SGP inclusief de groene lobben naar de bollenstreek en Zuid-Kennemerland worden gezien als waardevolle elementen.

Structuurvisie A4-zone

Op initiatief van de gemeente Haarlemmermeer, de Luchthaven Schiphol en het SADC is een visie ontwikkeld op ontwikkelingsmogelijkheden voor de A4-zone. Dit gebied wordt globaal begrensd door het zuidelijk deel van de luchthaven, de Ringvaart, de Bennebroekerweg en de Schipholspoorlijn. De ontwikkelingsmogelijkheden hebben vooral betrekking op infrastructuur en bedrijventerreinen. Deze structuurvisie is een uitwerking van de Toekomstvisie van de gemeente Haarlemmermeer (1998).

Gemeente Bennebroek

Het ruimtelijk beleid van Bennebroek is in hoofdzaak gericht op het behoud van het open en groene dorpskarakter van de gemeente. Bennebroek kan in dit verband worden omschreven als een groen forensendorp met een hoogwaardig woonmilieu zonder economische activiteit van enige omvang. Aangezien de gemeentegrenzen vrijwel samenvallen met de grenzen van de bebouwde kom zijn er geen mogelijkheden voor uitbreiding. De belangrijkste verkeersaantrekkende functie in de gemeente wordt gevormd door de seizoensgebonden activiteit van de speeltuin 'De Linnaeushof'. Voor het overige wordt de verkeersafwikkeling gekenmerkt door de situatie binnen de bebouwde kom waarbij de wegenstructuur hoofdzakelijk bestaat uit 30 km/uur wegen (verblijfsgebied en woonerf) en een enkele gebiedsontsluitende weg (50 km/weg) Meerweg, N208, Binnenweg en Bennebroekerlaan.

Het verkeersbeleid van de gemeente is gericht op het zoveel mogelijk verkeersluw maken van de niet doorgaande wegen binnen de bebouwde kom en het afstemmen van de verkeerssituatie op de functie van de desbetreffende weg. Speerpunten in dit beleid vormen het voorkomen van sluipverkeer en het creëren van ruimte voor langzaam (fiets) verkeer.

Gemeente Hillegom

Structuurschets 1995

In de structuurschets is een verkenning van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden tot 2015 in breed verband weergegeven. Drie thema's zijn hierbij benadrukt: ruimtelijk economisch beleid, voorgestane groei van het dorpsgebied en verbetering van de wegen- en vervoerstructuur. In de structuurschets wordt uitgegaan van de streekplanvariant, niet van een oost-westverbinding tussen Bennebroek en Hillegom.

Het bestemmingsplan de Polders, Oosteinderpolder en Vosse- en Weerlanderpolder

In dit bestemmingsplan is het ruimtelijk beleid vastgelegd, globaal voor het gebied tussen Hillegom en Bennebroek. Het gebied heeft de bestemming agrarisch gebied met landschappelijke en natuurlijke waarden.

Het bestemmingsplan Landelijk gebied 1997

Het ruimtelijk beleid voor het gebied ten westen van de Haarlemmerstraat tussen Vogelenzang en De Zilk is opgenomen in dit bestemmingsplan.

Gemeentelijk milieubeleidsplan 1994-1997

In het milieubeleidsplan zijn per sector de doelstellingen vertaald naar actiepunten. Van belang in het kader van de startnotitie zijn de actiepunten die betrekking hebben op de sectoren Ruimtelijke Ordening, Natuur en Milieu en

Verkeer. Een nieuw milieubeleidsplan is in voorbereiding.

Gemeente Bloemendaal

Landelijk Gebied 2000

Het planologisch beleid is gericht op conservering van natuur en landschap in de Binnenduinrand en het tegen gaan van ongewenste ontwikkelingen aldaar. Met name het gebied tussen de Tweede Doodweg, de Zilkerduinweg en de Margrieteweg en de Binnenduinrandweg wordt gezien als landschappelijk waardevol en kwetsbaar. Het gebied tussen de Leidsevaart en de Zilkerduinweg is minder kwetsbaar.

Bestemmingsplan Buitengebied 1970

De tracés voor de oost-westverbinding liggen in het gebied met bestemming Agrarische Doeleinden, klasse A (zonder bebouwing). Een herziening van het bestemmingsplan is in voorbereiding.

Gemeente Noordwijkerhout

In het collegeprogramma 1998-2002 pleiten B&W van Noordwijkerhout voor een verbetering van de oost-westverbinding om de Duin- en Bollenstreek een goede ontsluiting te geven. Om te voorkomen dat in De Zilk een nieuwe belastende verkeersverbinding ontstaat, moeten de N206 en de N22 door aanleg van de weg bezuiden Bennebroek worden verbonden.



In meer studies zijn varianten bestudeerd van oplossingen voor de problematiek van de Bollenstreek, Bennebroek, Zwaanshoek en Vogelenzang. In deze bijlage worden de conclusies van de volgende verkeersstudies samengevat:

- 1 Het verkeersonderzoek ten behoeve van de MER N22.
- 2 Het N22 vervolgonderzoek N22.
- 3 Verkeersstudie omleiding Hillegom.
- 4 Verkeersstudie VINEX-hoofdwegenstructuur.

Verkeersonderzoek ten behoeve van de MER N22

In het verkeersonderzoek uitgevoerd voor het milieueffectonderzoek N22 is een variant onderzocht van de N22 met dwarsverbindingen ter hoogte van Haarlem en ter hoogte van het gebied tussen Bennebroek en Hillegom. De tabel geeft de effecten. Daar waar op onderscheiden wegvakken de effecten verschillen is een boven- en ondergrens aangegeven.

	Toe-/afname
	Tussen en
Zwaanshoek	-40%
Bennebroek N-Z	+60% +65%
Bennebroek O-W	-40%
Hillegom N-Z	-15% -5%
Hillegom O-W	—
Beinsdorp	—
Vogelenzang	-50% -25%

Op basis van deze studie kan worden geconcludeerd dat de weg bezuiden Bennebroek structureel lagere verkeersbelastingen geeft op de O-W verbinding door *Zwaanshoek* en *Bennebroek* (Meerweg). Op de N208 ten noorden, door en ten

zuiden van *Bennebroek* nemen de verkeersbelastingen structureel toe.

Ter hoogte van *Hillegom* leidt de weg bezuiden Bennebroek tot lagere verkeersbelastingen op de N208 ten noorden en ten zuiden van Hillegom. Ook in *Beinsdorp* op de Hillegommerdijk en in *Vogelenzang* op de N206 neemt de verkeersdruk af als gevolg van een weg bezuiden Bennebroek.

N22, vervolgonderzoek

In het vervolgonderzoek N22 zijn de volgende oplossingen bestudeerd:

- Variant 1
Snelheidsbeperkende maatregelen op een groot aantal wegen in Zuid-Kennemerland en de Bollenstreek
- Variant 2
Verkeersmaatregelen zoals bij variant 1, in combinatie met het niet aansluiten van de N22 op de N201 richting Heemstede
- Variant 3
Verkeersmaatregelen volgens variant 1, de weg bezuiden Bennebroek en de verlengde Aziëweg tussen Haarlem Schalkwijk en de N22
- Variant 4
Variant 3, inclusief een aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4
- Variant 5
Verbinding tussen de N207 en de A44
- Variant 6
Variant 5 + een weg benoorden Hillegom en verkeersmaatregelen op de Bollenroute
- Variant 7
Verbinding N207-N206, ten zuiden van Hillegom en verkeersmaatregelen op de Bollenroute
- Variant 8
Verbinding tussen de N206 en de Westelijke Randweg in Haarlem

De effecten:

	Verkeersmaat- regelen (variant 1)	Weg bezuiden Bennebroek/ (variant 3 en 4)	Weg benoorden Hillegom (variant 6)	N207-A44 (variant 5)	N207-N206 (variant 7)	N208-N206 (variant 8)
Zwaanshoek	0%	-35% -20%	-20% 0%	0%	-5%	0%
Bennebroek N-Z	0%	0% +10%	+40% +90%	-10% 0%	+10% +75%	-25% -15%
Bennebroek O-W	0%	-35%	-35%	0%	0%	0%
Hillegom N-Z	-10%	-20% +0%	-25% +40%	-10% -5%	0% 10%	-15% -10%
Hillegom O-W	0%	-20%	0%	0%	0%	0%
Beinsdorp	0%	-20%	0%	0%	0%	0%
Vogelenzang	-15% 0%	-20%	-90% -40%	0%	-90% -40%	-60% -50%

Op basis van het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

De gevolgen van snelheidremmende maatregelen op een groot aantal wegen in Zuid-Kennemerland en de Bollenstreek hebben niet of nauwelijks effect voor *Bennebroek*, *Beinsdorp* en *Zwaanshoek*. Voor *Hillegom* en *Vogelenzang* is er sprake van een afname op de noord-zuid verbindingen.

De weg bezuiden Bennebroek leidt in *Zwaanshoek* en op de oost-west route door *Bennebroek* tot lagere belastingen. Op de N208 ten noorden van *Bennebroek* zijn er geen verschillen, ten zuiden van *Bennebroek* bij de aansluiting een kleine stijging van de intensiteiten.

Voor *Hillegom* betekent de weg bezuiden Bennebroek lagere verkeersbelastingen ten zuiden van Hillegom, gelijkblijvende belastingen ten noorden van Hillegom. Ook op de oost-west relatie (de brug bij *Beinsdorp*) neemt de verkeersdruk af. In *Vogelenzang* neemt de verkeersdruk af als gevolg van de weg bezuiden Bennebroek.

De weg benoorden Hillegom leidt in *Zwaanshoek* tot minder verkeer. Ten noorden van *Bennebroek* is sprake van een forse verhoging van de verkeersdruk. Oost-west is de reductie gelijk aan de

reductie bij de variant met weg bezuiden Bennebroek. De weg benoorden Hillegom leidt, ten noorden van *Hillegom* tot stijgingen, ten zuiden is er een daling. Op de oost-west relatie blijft de verkeersdruk gelijk. De afname van de verkeersdruk in *Vogelenzang* is bij een weg benoorden Hillegom groter dan bij een weg bezuiden Bennebroek.

Een verbinding tussen de N207 en de A44, als bajonet in het verlengde van de N22, leidt tot slechts geringe afname van de verkeersdruk op de noord-zuid routes rondom *Hillegom*. Voor *Zwaanshoek*, *Bennebroek*, *Beinsdorp* en *Vogelenzang* zijn van een dergelijke verbinding geen positieve effecten te verwachten.

De combinatie van verkeersremmende maatregelen op de noord-zuid verbindingen en de weg bezuiden Hillegom leidt tot een substantiële afname van de verkeersdruk in *Vogelenzang*. Ook op de ringvaart bij *Zwaanshoek* en op de noord-zuid verbindingen in Hillegom is een geringe daling van de verkeersdruk te constateren. In *Bennebroek* leidt deze verbinding tot hogere intensiteiten. Voor *Beinsdorp* zijn positieve nog negatieve effecten te verwachten.

Een verbinding tussen de Westelijke Randweg in Haarlem en de N206 vermindert de verkeersdruk op de N208 in en door *Bennebroek* en *Hillegom*. Voor de oost-west verbindingen over de ringvaart bij *Zwaanshoek* en *Beinsdorp* heeft de verbinding geen betekenis. In *Vogelenzang* is sprake van een substantiële vermindering van de verkeersdruk.

Verkeersstudie omleiding Hillegom

In de verkeersstudie Omleiding Hillegom zijn door de provincie Zuid-Holland voor de lokale verkeersproblematiek in Hillegom vier varianten onderzocht:

- De noordelijke variant (tussen N206 en de N22).
- De zuidelijke variant (tussen de N208 en de N206, in het verlengde van de N207).
- De westelijke variant (ten westen van de spoorlijn Leiden-Haarlem, van/naar de N208).
- De streekplanvariant (een parallelle verbinding van de Leidsestraat/Wilhelminalaan, zoals opgenomen in het streekplan Zuid-Holland West).

Alle varianten, ook de nulvariant, zijn onderzocht met en zonder verbinding tussen de N22 en de A44. De belangrijkste effecten zijn samengevat in onderstaand tabel. Ook hier is een bovengrens en een ondergrens weergegeven, daar waar op

onderscheiden wegvakken de effecten verschillen. Ook op basis van deze studie kan worden geconcludeerd dat met een weg bezuiden Bennebroek op de oost-west route via *Bennebroek* en *Zwaanshoek* een substantiële verlaging van de verkeersdruk wordt gerealiseerd, echter op de N208 ten noorden en ten zuiden van Bennebroek een forse verhoging.

In en ten zuiden van *Hillegom* geeft een weg bezuiden Bennebroek lagere intensiteiten, ten noorden van Hillegom echter hogere intensiteiten. Op de oost-west relatie, de brug bij *Beinsdorp*, is een daling van de verkeersdruk. In *Vogelenzang* is op de Leidsevaartweg een afname te zien. De intensiteit op de N206 in *Vogelenzang* neemt toe.

Het verlengen van de N22 naar de A44 heeft vooral positieve effecten voor *Vogelenzang*. Voor het overige zijn de effecten gering.

De verbinding N207-N206 heeft voor het noord-zuid verkeer van *Hillegom* een positief effect. Voor het oost-west verkeer van Hillegom en voor *Beinsdorp* zijn de effecten te verwaarlozen. Ook in *Vogelenzang* vermindert de verkeersdruk. De verbinding levert een positieve bijdrage aan het verminderen van de problematiek van *Bennebroek* (*oost-west*), *Zwaanshoek*. Noord-zuid is er in Bennebroek plaatselijk sprake van een kleine verlaging van de verkeersdruk.

	Noord	Nul + verlengde N22	Zuid	West	Streekplan
Zwaanshoek	-45%	0%	-10%	-10%	-15%
Bennebroek N-Z	+40% +125%	-5% +5%	-5% 0%	-5% 0%	+5% +10%
Bennebroek O-W	-45%	0%	-10%	-10%	-15%
Hillegom N-Z	-25% +35%	+5% +10%	0% 10%	-20% 0%	-60% +35%
Hillegom O-W	-35%	0%	0%	-10%	-5%
Beinsdorp	-35%	0%	0%	-10%	-5%
Vogelenzang	-100% +25%	-25% 0%	-25% 0%	-10% +20%	-20% 0%

De gevolgen van een westelijke omleiding van Hillegom heeft voor *Hillegom* positieve effecten op zowel de noord-zuid als op de oost-west gerichte wegvakken. Ook voor *Beinsdorp*, *Bennebroek* en *Zwaanshoek* heeft de weg positieve effecten. In Vogelenzang neemt de verkeersdruk toe op de Vogelenzangseweg en af op de Leidsevaartweg.

De als streekplanvariant aangeduide verbinding heeft positieve effecten voor het zuidelijk deel van *Hillegom* en de route tussen Hillegom en de Zilk. Ook de verkeersdruk in Vogelenzang, in Bennebroek op de Meerweg en in *Zwaanshoek* vermindert. Er is een geringe toename van de verkeersintensiteiten op de N208 ten noorden en ten zuiden van *Bennebroek*. De vermindering van de verkeersdruk in *Beinsdorp* is gering.

Verkeersstudie VINEX-hoofdwegen-structuur

Uit de verkeersstudie naar de VINEX-hoofdwegenstructuur, een modelstudie uitgevoerd in opdracht van de gemeente Haarlemmermeer (mei 1999), blijkt dat een doorgetrokken Bennebroekerweg³⁾ naar de N208 en/of de N206 bij zal dragen aan de oplossing van de verkeersproblematiek in Zwaanshoek, Bennebroek (oost-west) en Beinsdorp.

3) Dit betreft de doortrekking van de *nieuwe* Bennebroekerweg; een nieuwe weg 200 meter ten zuiden van de huidige Bennebroekerweg.

Alternatief

Hoofdkeuzemogelijkheid.

Bevoegd gezag

Een overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit.

Commissie voor de milieueffectrapportage

Een onafhankelijke door het Rijk ingestelde, uit deskundigen bestaande, commissie, waaruit een werkgroep wordt gevormd, die belast is met het adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van een op te stellen milieueffectrapport en met de toetsing van een opgesteld milieueffectrapport op juistheid en volledigheid.

Compenserende maatregelen

Maatregelen die nadelige milieueffecten op een andere locatie kunnen compenseren.

Congestie

Filevorming.

Emissie

Uitstoot of lozing van een stof, geluid of licht.

Flankerend Beleid

Beleid zoals dat op aanverwante beleidsterreinen wordt gevoerd om de groei van de automobilititeit terug te dringen, zoals parkeerbeleid, locatiebeleid en prijsbeleid.

GS

Gedeputeerde Staten, dagelijks bestuur van de provincie.

Infrastructuur

Stelsel van wegen, vaarwegen en spoorlijnen in het gebied.

Initiatiefnemer

Een natuurlijk persoon dan wel een privaaf- of publiekrechtelijk persoon, die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarvoor een besluit vraagt respectievelijk zelf wil nemen.

Milieueffectrapport (MER)

Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de verwachte gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en op zo objectief mogelijke wijze worden beschreven. Het wordt opgesteld ten behoeve van één of meer besluiten die over de betreffende activiteit moeten worden genomen.

Mitigerende maatregelen

Maatregelen die de negatieve milieueffecten matigen.

Mobiliteit

Het verplaatsingspatroon, uitgedrukt in het product van een aantal verplaatsingen (van mens of goed) en de lengte van de verplaatsing.

O.V.

Openbaar vervoer, ook collectief personenvervoer genoemd.

Richtlijnen

Document waarin het Bevoegd Gezag aangeeft wat er in het MER moet worden onderzocht.

ROA

Regionaal Orgaan Amsterdam, een samenwerkingsverband van 16 gemeenten op basis van de kaderwet.

Startnotitie

Document waarin de Initiatiefnemer aangeeft wat hij voornemens is te onderzoeken.

Streekplan ANZKG

Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. Het streekplan legt het ruimtelijk beleid in hoofdlijnen vast en is basis voor de toetsing van gemeentelijke bestemmingsplannen. Voor het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer is in december 1995 een partiële herziening vastgesteld.

Variant

Keuzemogelijkheid binnen een alternatief.

Verkeersmanagement

Het geleiden van mobiliteit, waardoor vervoerstromen evenwichtiger verdeeld kunnen worden zodat het beschikbare wegennet optimaal gebruikt wordt. Belangrijkste aspect is het beïnvloeden van de routekeuze. Een mogelijkheid die recent is ontwikkeld is het dynamisch beïnvloeden van stromen. Daarmee wordt bedoeld dat er informatie wordt ingewonnen op het wegennet over intensiteiten en eventuele vertragingstijden op knelpunten. Door weggebruikers stroomopwaarts te voorzien van informatie over de vertraging en alternatieve routes, wordt de mogelijkheid geboden het knelpunt te vermijden.

Vervoersmanagement

Vervoersmanagement is het beïnvloeden van de vervoerwijzekeuze in vooral het woon-werkverkeer door stimulering van o.a. bedrijfsvervoersplannen, regelingen voor bedrijventerreinen, carpoolen etc.

Vigerend

Geldend.

Zuidtangent

Een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding ten westen en zuiden van Amsterdam.

De hoofdroute loopt van IJmuiden via Haarlem, Hoofddorp, Schiphol-Centrum (en -Oost), Amstelveen en Amsterdam- Zuidoost naar Weesp. De zijtak gaat vanaf Hoofddorp, via Aalsmeer, Uithoorn, Mijdrecht en Vinkeveen naar de A2. Tevens is er sprake van een aftakking naar Nieuw-Vennep vanuit Hoofddorp.

Verslag van de informatieavond op 13 september 2000

Datum: 13 september 2000
Tijd : 20:00 uur
Plaats : De Hartekamp in Heemstede

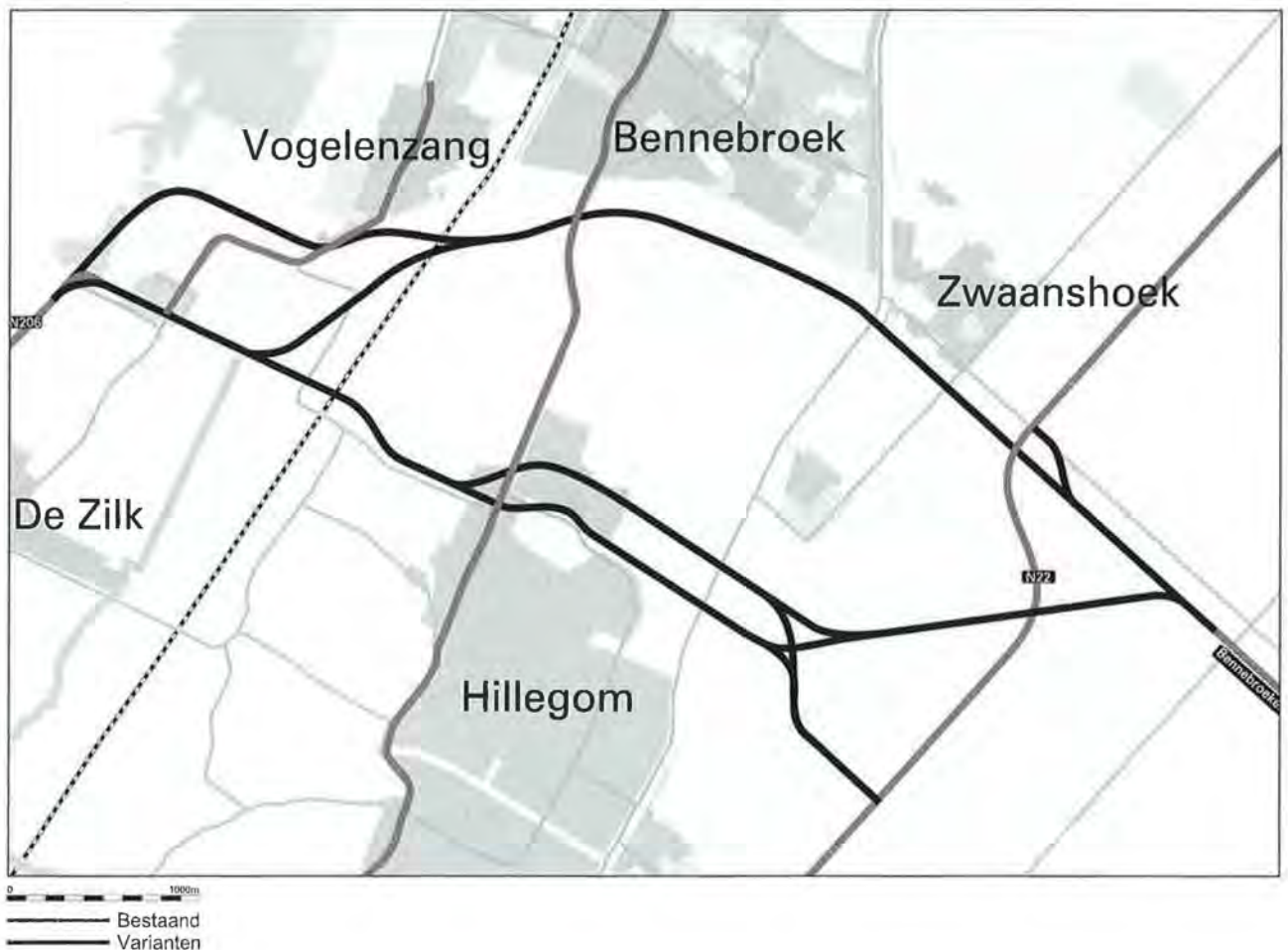
Het navolgende verslag is geen woordelijke weergave, maar een samenvatting van de belangrijkste vragen die zijn gesteld en opmerkingen die zijn gemaakt. Daardoor zijn individuele bijdragen veelal niet als zodanig herkenbaar.

De heer **Chris de Vries**, medewerker van de provincie Noord-Holland opent de avond en heet de aanwezigen welkom. De aanwezige medewerkers van gemeenten en provincies worden voorgesteld: de heer Ewout Fennis (gemeente Haarlemmermeer), de heer Sjoerd de

Jong (gemeente Hillegom), de heer Rob Burgmeijer (gemeente Bennebroek), de heer Nico den Hertog (gemeente Bloemendaal), de heer Sjoerd Vente (Noordwijkerhout), de heren Hugo van den Berg en Ernst Sprietsma (provincie ZH) en de heer Dick Winters (projectleider, provincie NH).

De heer **Dick Winters** geeft een toelichting op het doel van de avond:

Het doel van de avond is belangstellenden te informeren over de plannen van provincies en gemeenten over het onderzoek naar een nieuwe oost-westverbinding tussen Hillegom en Bennebroek, een weg die de N22 moet verbinden met de N206. Daarnaast om te horen wat men van die plannen vindt. De volgende oplossingen zijn daarbij in beeld (zie figuur).



Met dat doel voor ogen bestaat het programma voor de avond uit een kort informatiegedeelte, de discussie aan de hand van op vier plaatsen opgehangen kaarten en een afsluitend plenair gedeelte.

De heer Hugo van den Berg gaat in op de voorgeschiedenis:

In 1985 brengt het rijk de projectnota 'Verkeersproblematiek van het hoofdwegennet in de Haarlemmermeerpolder en op de Bollenroute' uit. De regio concludeert op basis van dit rapport dat een (nieuwe) volledige wegverbinding tussen de A9 en de A44 met extra aansluitingen ter hoogte van de Bollandorpen nodig is voor de verkeersveiligheid en het leefmilieu op de Bollenroute. Ook de Haarlem-Den Haag-studie (Ha-Ha-studie) uit 1988 komt tot de conclusie dat een (volledige) N22 met aansluitingen naar de Bollenroute gewenst is. In het 'Uitwerkingsplan N22' besluiten Gedeputeerde Staten van Noord-Holland tot aanleg van de N22 tussen de A205 en de N207. In het uitwerkingsplan wordt vervolgonderzoek aangekondigd naar de verkeerskundige effecten van een weg bezuiden Bennebroek of ten noorden van Hillegom, een aantakking Aziëweg (Haarlem Schalkwijk) en een verbinding tussen de N207 en de A44 (doortrekking N22) al dan niet in combinatie met doseermaatregelen. Het onderzoek richt zich op de vraag of het mogelijk is met aanvullende maatregelen de positieve effecten van aanleg van de N22 te versterken en de negatieve effecten weg te nemen.

Naar aanleiding van deze studie ontstaat er een patstelling tussen de provincies Noord en Zuid-Holland. De provincie Noord-Holland is voorstander van de weg bezuiden Bennebroek, de provincie Zuid-Holland wil de N22 verbinden met de A44 en de kleine omleiding Hillegom. Het gebruik van verschillende verkeersmodellen en de verschillende bestuurlijke belangen liggen hieraan ten grondslag.

Naar aanleiding van deze patstelling wordt besloten de problematiek op te knippen: de provincie Noord-Holland besluit de weg bezuiden Bennebroek mee te nemen in de gebiedsuitwerking Haarlem-Leiden-Amsterdam.

De gebiedsuitwerking blijkt echter achteraf van een te hoog abstractieniveau om uitspraken te kunnen doen over de weg bezuiden Bennebroek. De provincie Zuid-Holland besluit de reeds in het streekplan aangeduide zuidwestelijke omleiding bij Hillegom (de streekplanvariant) verder uit te werken. De studie kent een beperkte probleemstelling. Naast de streekplanvariant worden drie andere varianten onderzocht: noordelijk, zuidelijk en westelijk van Hillegom. Tevens worden er interactieve klankbordavonden georganiseerd. De conclusies uit het onderzoek zijn:

- Zuidelijke omleiding voldoet niet.
- Westelijke omleiding is beste, maar duur.
- Streekplanvariant: goed voor beperkte doelstelling.
- Noordelijke variant: goed, ook voor brede doelstelling, maar kostbaar.

Uiteindelijk besluiten in februari 2000 de bestuurders om de studie uit te breiden en de verkeersproblematiek regiobreed te onderzoeken. De noordelijke varianten zijn uitgangspunt voor het aanvullende onderzoek. Deze varianten zijn globaal gesitueerd in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek en verbinden de N22 in Noord-Holland met de N206 in Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland maakt een voorbehoud: wel wordt ingestemd met nader onderzoek, maar er wordt (nog) geen geld beschikbaar gesteld voor uitvoering.

De heer Dick Winters blikt vooruit:

Voor het nader onderzoek wordt een zogenaamde tracénota/MER-procedure gevolgd. Zo'n tracénota/MER-procedure kent de volgende stappen:

- 1 Startnotitie MER.
- 2 Richtlijnen.
- 3 MER-onderzoek.

In de startnotitie wordt het voornemen bekend gemaakt om een tracénota/MER te starten. De verkeersproblematiek wordt belicht en mogelijke oplossingen gepresenteerd.

De startnotitie wordt ter visie gelegd en particulieren, bedrijven, instellingen en overheden krijgen de gelegenheid om in te spreken. Daarbij kan worden aangegeven wat er bij het milieu-onderzoek moet worden onderzocht. Tevens wordt de startnotitie voorgelegd aan de commissie MER, een onafhankelijke groep wettelijke adviseurs. De Commissie geeft een advies over de gewenste inhoud van de tracénota/MER. De startnotitie komt naar verwachting eind dit jaar, begin volgend jaar in de inspraak.

Rekening houdend met reacties uit de inspraak en het advies van de commissie MER worden vervolgens de richtlijnen vastgesteld, dat wil zeggen dat wordt bepaald waar het onderzoek aan moet voldoen, wat er moet worden onderzocht, wat er in ieder geval in het tracénota/MER-rapport moet staan.

Voor het opstellen van de tracénota/MER wordt verkeerskundig onderzoek en milieuonderzoek verricht:

Het verkeersonderzoek

Oplossingen voor de geschetste problematiek worden onderzocht. Bekeken wordt in hoeverre de verschillende oplossingen bijdragen aan de oplossing van het probleem. Behalve tracé-varianten, wordt ook een variant onderzocht met maatregelen zoals extra OV en extra parkeermaatregelen, dus geen nieuwe weg. In MER termen heet dat het nulplusalternatief.

Het milieuonderzoek

Het verkeersonderzoek is deels input voor het milieuonderzoek, denk aan geluid en lucht. Daarnaast wordt de invloed onderzocht op de flora, fauna en ecologie, bodem en water, culturele en historische geografie en landschap, recreatie, woon- en leefmilieu.

Als het onderzoek is afgerond nemen de bestuurders een besluit of er een nieuwe weg moet komen en zo ja waar. Tevens moet de financiering worden geregeld. De uitkomsten van het onderzoek worden betrokken bij dat besluit, maar ook andere factoren spelen bij die besluitvorming een rol. Daarna moet het gekozen tracé worden opgenomen in het streekplan. Het streekplan (in Zuid-Holland een partiële herziening, in Noord-Holland mogelijk een streekplan-uitwerking) en de tracénota/MER worden dan samen ter visie gelegd. In het streekplan wordt de keuze voor een bepaalde variant gemotiveerd.

Na de streekplanprocedure volgt de bestemmingsplanprocedure. De weg wordt dan tot op de centimeter vastgelegd in het bestemmingsplan.

Als alle procedures min of meer zijn afgerond kan worden gestart met de aanleg. Volgens de huidige planning wordt de aanleg niet eerder verwacht dan in 2004/2005. Dan moet wel alles kloppen.

Na het informatiegedeelte volgt het **discussie** gedeelte. De belangstellenden geven hun reactie bij de in de naastgelegen ruimte opgehangen kaarten.

Na afloop worden de reacties en vragen door de gemeentelijke vertegenwoordigers samengevat:

De **heer Nico den Hertog**, gemeente Bloemendaal:

- 1 Blijven de bestaande wegen bestaan?
Blijft lokaal verkeer (inritten) mogelijk?
Geldt dat ook voor landbouwverkeer op de

- nieuwe weg bezuiden Bennebroek of komt er een parallelweg?
- 2 Extra toelichting op het verlaten van de variant zuid van Hillegom.
 - 3 Wordt de weg op maaiveld gelegd, of verhoogd of verdiept?
 - 4 Noordwestelijke variant door duingebied is niet reëel.
 - 5 Speelt de ligging van de provinciegrens een grote rol bij de tracékeuze m.a.w. moeten beide provincies ieder een stukje doen of kan het ook d.m.v. financiële verrekening?
 - 6 Graag op kaart meer details, zoals straatnamen, gemeente- en provinciegrenzen (oriëntatie is moeilijk).
 - 7 Worden verkeersbelemmerende maatregelen op de oude N206 + Leidsevaart in de berekeningen meegenomen?

De heer Sjoerd Vente, gemeente Noordwijkerhout
Tijdens de informatieavond heb ik voornamelijk gesproken met bewoners van het noordelijkste puntje van De Zilk. De huizen van deze mensen staan in het verlengde van het gedeelte van de N206 dat parallel aan de provinciegrens loopt. Als uiteindelijk gekozen wordt om te beginnen met de nieuwe weg ten zuiden van de Tiltenberg zal de nieuwe weg over deze huizen gaan of er vlak langs.

De belangrijkste vragen die bewoners hebben gesteld zijn:

- 8 Is de variant ten noorden van de Tiltenberg (gedeeltelijk langs de duinrand) wel een reële optie in verband met de natuurwaarden waarover in het verleden altijd gesproken werd?
- 9 Zal deze noordelijke variant ook serieus worden onderzocht of staat al vast dat onze huizen sneuvelen?
- 10 Wat gebeurt er met woningen die direct naast de nieuwe weg komen te staan, van enig woongenot zal geen sprake meer zijn.

- 11 Is mijn huis nog verkoopbaar in de periode tot aan de uiteindelijke beslissing om de weg al dan niet aan te leggen? Zolang de angst bestaat dat de huizen weg moeten zal niemand hierin investeren.
- 12 Is de planning reëel en wanneer weten wij wat er gaat komen en of we nog moeten/kunnen investeren in onze woningen?
- 13 Als gekozen wordt voor de variant ten noorden van de Tiltenberg blijft het gedeelte van de huidige N206 dat parallel aan de provinciegrens loopt dan bestaan of wordt dit opgebroken?

De heer Ewout Fennis, gemeente Haarlemmermeer

Een aantal opmerkingen is geplaatst in relatie tot de natuurontwikkeling in het kader van het Strategisch Groenplan.

- 14 Hoe kan een weg aangelegd worden in het toekomstige natuurgebied?
- 15 Is het niet tegenstrijdig dat op één plek zowel een weg moet worden aangelegd als ontwikkeling van de natuur moet plaatsvinden?
- 16 Is het niet tegenstrijdig dat aan de ene kant van het tracé natuur moet worden gespaard, terwijl aan de andere kant minder rekening gehouden hoeft te worden met de (toekomstige) natuurontwikkeling?

Daarnaast zijn enkele vragen gesteld over het tracé.

- 17 Is er een voorkeur voor een bepaald tracé?
- 18 Waar komt de weg precies te liggen?
- 19 Kan niet beter aangesloten worden op bestaande wegen, bijvoorbeeld op het bedrijventerrein van Hillegom?

Met betrekking tot de vormgeving van de weg zijn de volgende vragen gesteld:

- 20 Is het bekend hoe de Ringvaart wordt gekruist?

- Dat gebeurt toch niet met een (te) smalle ophaalbrug?
- 21 Hoe komt de kruising met de N22 eruit te zien? Is het de bedoeling dat je kunt afslaan op het kruispunt met de N22? Wordt de aansluiting van de nieuwe Bennebroekerweg op de N22 in de toekomst gewijzigd?
- 22 Moet je voordat je start met een tracénota/MER niet weten hoe de verschillende vormgevingskwesties opgelost worden?
- 23 Wat gaat er gebeuren met het gedeelte van de Spieringweg ten zuiden van de nieuwe weg? Wordt dat gedeelte afgesloten?

Tenslotte zijn enkele vragen gesteld die specifiek over Haarlemmermeer gaan:

- 24 Wat gaat er gebeuren met de bestaande Bennebroekerweg wanneer de nieuwe Bennebroekerweg klaar is? Wordt gedacht aan een nieuwe aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4? Welke maatregelen gaat Haarlemmermeer treffen in Zwaanshoek? Welke maatregelen neemt Haarlemmermeer ter ontsluiting van de grote nieuwbouwwijken?

De heer Sjoerd de Jong, gemeente Hillegom
Veel opmerkingen en vragen zijn genoteerd. Met name werden er veel varianten op de bestaande tracés geopperd.

Varianten

- 25 Tracé parallel aan het spoor waardoor de doorsnijding van het gebied wordt beperkt.
- 26 Westelijke rondweg variant is beter voor Hillegom.
- 27 Er dient rekening te worden gehouden met de ontsluiting van het station.
- 28 N206 doortrekken naar het noorden.
- 29 Afbuiging naar zuiden ter hoogte van de ringvaart voor de zuidelijkste variant bij Hillegom.

- 30 Noordelijke variant bij Bennebroek heeft voorkeur.
- 31 Bestaande Weerlaan verbinden met het wegennet ten oosten van de ringvaart. Deze variant vergt een kleine ingreep waardoor weinig verloren gaat.
- 32 Wat voor type weg wordt de nieuwe weg?
- 33 Heeft de gemeente Hillegom een voorkeur?
- 34 Heeft Hillegom wat aan de nieuwe weg?
- 35 Wat betekent de nieuwe weg voor de omgeving?
- 36 Moeten er huizen gesloopt worden? Zo ja, hoeveel?
- 37 Wat is de overlast?
- 38 Komt tracé over Pastoorslaan en Weerlaan?
- 39 Hoe zien de kruisingen met de N208 eruit?
- 40 Hoe zien de kruisingen met de ringvaart eruit?
- 41 Welk tracé levert minste weerstand op?

Opmerkingen/suggesties

- 42 Liever een viaduct onder de ringvaart.
- 43 Het gebied heeft een grote cultuurhistorische en archeologische waarde.
- 44 Bepaalde gronden zijn heel erg oud.
- 45 Er dient rekening te worden gehouden met het Pact van Teylingen.
- 46 De N207 is ontworpen voor de oplossing van een bereikbaarheidsprobleem. Door de ontwikkelingen rond Getsewoud en de aanleg van de N22 schiet de capaciteit van de N207 te kort.
- 47 Vanaf de stationsweg is nu vrij uitzicht richting het noorden.
48. Doorsnijden van het gebied is zonde.
- 49 Door doorsnijding van het gebied blijft er niks van de bollencultuur over.
- 50 OV alternatief heeft de voorkeur.
- 51 Variant Bennebroek lost probleem niet op.
- 52 Bedrijfsleven is niet benaderd. Graag contact opnemen met de secretaris J. Wolkema van de Kamer van Koophandel in Leiden Afdeling Bedrijfsleven Duin en Bollenstreek.

- 53 Op de tekening zijn de ringvaart en ringdijk verkeerd ingekleurd (water is weg en omgekeerd).
- 54 In z'n algemeenheid dient de verkeersafwikkeling in de Duin en Bollenstreek breed en integraal te worden aangepakt.
- 55 Capaciteit van de N207 is te laag voor de N22 en de nieuwe weg.

De heer **Rob Burgmeijer**, gemeente Bennebroek
 Algemene indruk: de mensen waren positief kritisch. Er werden met name informatieve vragen gesteld. Één persoon was vrij negatief en kwam met de stelling: Noord-Holland zadelt Zuid-Holland met de problemen op. Aangeven werd, ook door andere personen dan de hoekman, dat deze stelling wel erg kort door de bocht is. De diverse tracés lopen allen op het grondgebied van Zuid-Holland, terwijl veel vragen met de problematiek van Hillegom te maken hadden, dus personen doorgestuurd naar hoekman Hillegom.

Vragen:

- 56 De diverse tracés lopen door het stiltegebied/groengebied/(her)in te richten gebied Ringvaart West, dus 2 belangen die elkaar bijten.
- 57 Gevraagd werd welk tracé de voorkeur bij de gemeente Bennebroek heeft.
- 58 Zijn er al gelden gereserveerd?
- 59 Worden de mogelijkheden bekeken van het (1/2) ondergronds aanleggen van de weg?
- 60 Hoe komt de kruising van de nieuwe weg met de N208 eruit te zien? Op- en afritten zullen veel ruimte beslag hebben.
- 61 Wat is de geplande afstand tussen de nieuwe weg met de Zandlaan in Bennebroek? De angst is dat er te veel verkeerslawaaï gaat ontstaan.
- 62 In het algemeen krijgen we steeds meer verkeer, ook over het bestaande wegennet, dat hier niet voor is ingericht en de grote toename nauwelijks aan kan.

- 63 Suggestie om een onderzoek/enquête te houden naar het verplaatsingsgedrag van de automobilisten op de bestaande drukke oost-west verbindingen (o.a. gem. Bennebroek).

Bij het afsluitende **plenaire gedeelte**:

- 64 Gepleit wordt voor een Masterplan voor de Bollenstreek om een totaal afweging te kunnen maken. Dit project kan dan in het grotere geheel worden ingepast. Ook de noord-zuid routes moeten worden verbeterd. In dat verband wordt gewezen op de N207 die nu al overbelast is.
- 65 Gevreesd wordt dat de provincie Noord-Holland dit project gebruikt om de verstedelijking door te zetten tot in de Bollenstreek.
- 66 Wat zijn de voordelen voor de bestaande infrastructuur? Kunnen de berekeningen worden ingezien?
- 67 Wordt er naast aandacht aan de gevolgen voor het milieu ook aandacht besteed aan de schade als gevolg van het verlies aan bijvoorbeeld teengebied?
- 68 Is er een nul- en een nulplusvariant?
- 69 Hoe verhoudt zich dit plan tot het bestemmingsplan De Polders? In het bestemmingsplan is geen sprake van een weg. Is de overheid hier niet schizofreen bezig?
- 70 Wat is de rol van de gemeentelijke overheid?
- 71 Wordt uiteindelijk niet gekozen voor de goedkoopste oplossing: een weg met verkeerslichten, zodat op de nieuwe weg ook opstoppingen ontstaan?
- 72 Gevraagd wordt om ook een variant mee te nemen met een aftakking langs de spoorlijn naar de N207 (en inclusief de aansluiting op de N206).
- 73 De informatieverstrekking voor de avond was slecht.
- 74 Waarom zijn er geen financiële middelen geraamd voor de alternatieven?

- 75 Als het probleem in Bennebroek wordt veroorzaakt door doorgaand verkeer is het dan niet mogelijk om door individuele beïnvloeding van de weggebruiker het probleem op te lossen? In dat geval zou een nieuwe weg door het groen ongewenst zijn. Onderzoek zou informatie moeten geven over de herkomsten en bestemmingen.
- 76 Wat zijn de randvoorwaarden geweest voor de keuze van de varianten?

Beantwoording vragen

Veel vragen hebben betrekking op hetzelfde onderwerp. Daarom zijn bij de beantwoording de antwoorden naar onderwerp geclusterd.

De tracénota/MER (vragen 43, 44, 45, 49, 67)

In de tracénota/MER worden de gevolgen voor natuur en landschap van de verschillende varianten bepaald. Naast milieuschade wordt in het onderzoek ook gekeken naar de invloed van diverse tracés op de cultuurhistorische en archeologische waarde. Ook het verlies aan teelgebied wordt geïnventariseerd. Verder wordt aandacht besteed aan de afspraken die gemaakt zijn in het Pact van Teylingen.

Uitgangspunten tracénota/MER (vragen 7, 22, 24)

De maatregelen, waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat ze in de komende jaren worden uitgevoerd worden in de berekeningen meegenomen. Dat geldt dus ook voor de verkeersbelemmerende maatregelen op de Leidsevaart en op de N206 in Vogelenzang.

Over de aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4 is nog geen zekerheid; de rijksoverheid heeft daarin een beslissende stem. Omdat het de wens is van zowel de gemeente Haarlemmermeer als van de provincie Noord-Holland om ter hoogte van de

Bennebroekerweg een definitieve aansluiting te realiseren op rijksweg A4 worden bij het MER-onderzoek alle varianten doorgerekend met en zonder deze aansluiting.

Indien vormgevingskwesaties medebepalend zijn voor de milieueffecten worden deze meegenomen in het onderzoek.

Te onderzoeken varianten (vragen 4, 8, 9, 19, 34, 38, 50, 51, 62, 63, 66, 68, 75, 76)

Als onderdeel van het MER-onderzoek wordt onderzocht of en in hoeverre de gedefinieerde alternatieven en varianten bijdragen aan de oplossing van de verkeersproblemen. Ook de invloed op de bestaande infrastructuur wordt daarbij in beeld gebracht. De uitkomsten van dit onderzoek, de verkeersberekeningen, maken deel uit van het milieueffectrapport en kunnen dus worden ingezien. De verkeersberekeningen worden in principe met behulp van een wiskundig verkeersmodel uitgevoerd. Indien nodig, moet er aanvullend verkeersonderzoek (bijv. een enquête) worden uitgevoerd.

Het referentiealternatief in het onderzoek is het zogenaamde nulalternatief, dat wil zeggen dat slechts de infrastructurele werken zijn opgenomen, waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat zij in 2020⁴⁾ zijn gerealiseerd. De mate waarin de verkeersproblemen kunnen worden opgelost met behulp van extra OV en andere maatregelen (bijv. aangescherpt parkeerbeleid) worden onderzocht met het nulplusalternatief. De nulplus richt zich op individuele beïnvloeding van de weggebruiker enerzijds door het bieden van een alternatief (OV en/of fiets), anderzijds door het onaantrekkelijk maken van een rit per auto of via een bepaalde route. De omleidingsalternatieven

4) Naast een beschrijving van de huidige situatie wordt ook de toekomstige situatie beschreven. Voor de tracénota/MER wordt de planhorizon gesteld op 2020.

hebben betrekking op de verschillende oost-west-verbindingen. Randvoorwaarde bij de keuze van deze alternatieven is om de ruimte tussen Hillegom en Bennebroek zoveel mogelijk open te houden. Daarnaast is rekening gehouden met technische eisen zoals minimaal aan te houden boogstralen voor bochten.

Van alle varianten worden de voor- en nadelen in beeld gebracht. Dus ook de voor- en nadelen van de noordwestelijke variant door de duinen en van de zuidelijke tracévariant die gaat via de weg door het bedrijventerrein van Hillegom.

Wegontwerp (vragen 3, 20, 21, 32, 39, 40, 42, 59, 60, 71)

In het MER-onderzoek wordt uitgegaan van een op maaiveld aan te leggen weg, een 80 km/uur gebiedsontsluitingsweg, met gesloten verklaring voor langzaam verkeer.

Op de N22, de Herenweg (N208) en N206 worden aansluitingen gerealiseerd. Bij de varianten direct ten noorden van Hillegom komt mogelijk een aansluiting op het industrieterrein.

Op de kruisingen zijn alle bewegingen mogelijk. De kruispuntvorm is nog niet bepaald. Het kan een ongelijkvloers kruispunt worden, een gelijkvloers kruispunt met verkeerslichten of een rotonde. Het ontwerp van de weg en de kruispuntvorm is mede afhankelijk van de verwachte verkeersintensiteiten. Afhankelijk van de tracé-keuze moet wellicht ook de aansluiting van de Bennebroekerweg op de N22 worden gewijzigd. Voor de kruising met de ringvaart wordt in principe uitgegaan van een brug. Of dit een hoge, vaste brug of een lage, beweegbare brug wordt is nu nog niet bekend. De brug zal in ieder geval niet te smal zijn.

Globaliteit (vragen 6, 18, 38, 61)

De startnotitie is het begin van een lange procedure, die mogelijk uiteindelijk leidt tot de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding

ongeveer volgens één van de nu aangegeven tracés. Voordat de weg kan worden gerealiseerd moet er nog veel onderzocht worden. Daarom is er in deze fase voor gekozen de presentatie van de varianten globaal te houden. De verschillende tracés geven ongeveer de plaats waar mogelijk een weg zou kunnen komen. Een zekere bandbreedte moet daarbij in acht worden genomen. De definitieve ligging is afhankelijk van diverse factoren, bijvoorbeeld de gevolgen voor natuur en milieu, hoogteligging, beschikbaarheid van de grond, aantasting woonomgeving, etc. In de loop van de procedure wordt de mate van detail steeds groter.

Gevolgen voor bestaande wegen (vragen 1, 13, 23, 35, 37, 62)

In principe blijven de bestaande wegen bestaan. Daar waar doorsnijdingen plaatsvinden worden voorzieningen getroffen (bijv. parallelwegen, ongelijkvloers). Gezien het karakter van de weg worden er geen erfontsluitingen toegestaan. Ook landbouwverkeer wordt niet toegestaan op de nieuwe weg. Ook hier worden voorzieningen getroffen om landbouwgronden bereikbaar te houden.

Om het effect van de nieuwe weg te versterken worden er mogelijk op een aantal bestaande wegen verkeersremmende maatregelen getroffen. Er is nog geen keuze gemaakt voor één van de varianten. Als de noordelijke variant gekozen wordt, wordt de Spieringweg gekruist. Wat dan de gevolgen zijn voor de Spieringweg is nog niet bekend. Over een eventuele afsluiting voor autoverkeer en fietsverkeer is nog niet besloten. Dat is onder meer afhankelijk van de inrichting van het Strategisch Groengebied. Er is nog niet besloten of het gedeelte N206, parallel aan de provinciegrens, blijft bestaan.

Gevolgen voor bewoners en omwonenden (vragen 10, 35, 37, 61)

De geluidsoverlast van de weg mag, daar waar woningen staan, bepaalde grenswaarden niet overschrijden. Is dat wel het geval dan moeten er maatregelen worden genomen aan de weg (bijv. geluidsarm asfalt) langs de weg (afscherming) of aan de woning (isolatie). E.a. is geregeld in de Wet Geluidhinder. Niettemin is de geluidsproductie van een weg, ook als aan de normen wordt voldaan, hoger dan de geluidsproductie van een weidegebied of polder.

Gevolgen voor bestaande bebouwing (vragen 11, 12, 35, 36, 37)

Hoewel op dit moment nog niet duidelijk is of er een nieuwe weg komt en zo ja waar, is het goed voor te stellen dat mensen die weten van deze plannen, niet staan te trappelen om een huis te kopen in dit gebied.

Investeringen in woningen die uiteindelijk toch moeten wijken zijn medebepalend voor de waarde van die woningen en als zodanig uitgangspunt bij eventuele onderhandelingen. Of en zo ja hoeveel huizen er moeten worden gesloopt om de aanleg van de weg mogelijk te maken is nog niet onderzocht en hangt mede af van de tracékeuze.

Relatie weg-natuur (vragen 14, 15, 16, 35, 47, 48, 56)

In ligging, vormgeving en aankleding van de weg zal zo veel mogelijk getracht worden de weg in te passen in het landschap om de verstoring van de natuur te beperken. Uit de tracénota/MER zal de milieuschade per variant blijken en de maatregelen die genomen kunnen worden om de schade te beperken. Dat er sprake is van enige tegenstrijdigheid tussen weg en natuur/groengebied kan niet worden ontkend. De gezamenlijke bestuurders moeten te zijner tijd afwegen of een nieuwe weg de schade aan de natuurontwikkeling waard is of niet.

Tracékeuze / Voorkeuren (vragen 17, 30, 33, 41, 57)

Tracékeuzes zijn nog niet gemaakt. Het is mogelijk dat de verschillende gemeenten en provincies op voorhand een voorkeur hebben voor een bepaalde tracévariant. Voor de tracénota/MER maakt dat echter niet uit. Eerst wordt gekeken naar de verkeerskundige effecten, de gevolgen voor natuur en milieu en de kosten van de verschillende varianten. Daarna wordt in onderling overleg tussen de verschillende overheden de uiteindelijke variant gekozen. Of het ene tracé meer of minder weerstand oplevert is op dit moment niet te zeggen.

Andere varianten (vragen 2, 8, 9, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 72)

Uit de diverse onderzoeken blijkt dat de positieve effecten op de verkeersproblematiek van Hillegom, Bennebroek, Vogelenzang, Zwaanshoek, Beinsdorp bij een oplossing ten noorden van Hillegom gemiddeld groter zijn dan bij *een oplossing ten zuiden van Hillegom*. Bovendien betekent de zuidelijke variant (ten zuiden van Hillegom) een aantasting van het bollenteeltareal tussen Hillegom en Lisse, hetgeen in strijd is met het Pact van Teylingen.

Doortrekken van de N206 naar de Westelijke Randweg in Haarlem betekent een forse doorsnijding van de binnenduinrand, diverse landgoederen en het duin-, bos- en woongebied bij Aerdenhout. Om deze redenen is in het verleden deze verbinding afgewezen. Er is geen reden om aan te nemen dat thans een andere afweging mogelijk is. De verbinding heeft overigens slechts betekenis voor het noord-zuid verkeer op de N206 en de N208. Ook de *variant ten westen van Hillegom* is in een eerder stadium afgewezen omdat het een dure oplossing is (kruist 2x het spoor). De mate waarin de problemen worden opgelost staat niet in verhouding tot de kosten. *De ontsluiting van het station* wordt niet in het onderzoek betrokken.

Een verbinding tussen de huidige Weerlaan en de N22 is weliswaar een kleinere ingreep maar lost ook slechts een klein deel van de verkeersproblemen op.

Afhuizen ter hoogte van de ringvaart lijkt op voorhand geen kansrijke variant. De inpassing levert bezwaren op voor de bebouwing van de ringdijk en Beinsdorp. Doortrekken naar de N22 levert in dat opzicht minder problemen.

Financiering (vragen 5, 58, 74)

De provinciegrens speelt bij de tracékeuze geen rol. Over de financiering en de aanleg zijn op dit moment nog geen afspraken gemaakt.

Planning (vraag 12)

De planning is ambitieus en ook bedoeld om druk op de ketel te houden. Als er geen tegenslagen zijn en alle partijen zijn het snel eens, zou in 2004/2005 met aanleg kunnen worden gestart. De praktijk leert dat er vaak in de loop van het proces problemen optreden, waardoor de planning uitloopt.

Masterplan voor de Bollenstreek (vragen 46, 54, 55, 64)

De bestuurlijke opdracht is om het onderzoek te richten op de verkeersproblematiek van Hillegom, Bennebroek, Vogelenzang, Beinsdorp en Zwaanshoek. Oplossingen worden gezocht in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek.

Verbreiding van het onderzoek valt buiten de opdracht.

De voorstellen voor een integraal Masterplan voor de Bollenstreek worden voorgelegd aan het bestuur. Indien de bestuurders de opdracht wensen te verbreden dienen zij daarover te besluiten. De capaciteitsproblemen op de N207 kunnen bij een dergelijk onderzoek worden betrokken.

Infrastructuur in Haarlemmermeer

(vraag 24, 46)

Gemeente Haarlemmermeer gaat los van de vraag of er een nieuwe oost-westverbinding komt, nu reeds maatregelen treffen om het doorgaande verkeer te weren uit Zwaanshoek. De

Bennebroekerweg en de Bennebroekdijk binnen de bebouwde kom van Zwaanshoek worden ingericht op 30 km/uur. De rijbaan op de dijk wordt door middel van fietsstroken visueel versmald en er worden snelheidsremmende maatregelen genomen op de dijk en de Bennebroekerweg. Het kruispunt bij de brug wordt ook veranderd. De besluitvorming over de maatregelen is afgerond. Uitvoering van de maatregelen start binnen een aantal maanden. Onduidelijk is of deze maatregelen een vervolg krijgen in Bennebroek.

Daar waar parallel aan de huidige Bennebroekerweg de nieuwe Bennebroekerweg wordt gerealiseerd krijgt de bestaande weg een verkeersluwe inrichting (60 km/uur).

Gemeente Haarlemmermeer realiseert zich dat de aanleg van grote uitbreidingswijken niet zonder aanpassing van de infrastructuur gepaard kan gaan. Om leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente als geheel zeker te stellen wordt daarom geïnvesteerd in diverse nieuwe hoofdwegen. Het gaat dan om de Noordelijke Ontsluitingsweg bij Nieuw-Vennep, de Nieuwe Bennebroekerweg voor de ontsluiting van Floriande bij Hoofddorp en een nieuwe verbinding tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (de Spoorlaan). Daarnaast heeft Haarlemmermeer het belang van de N22 ingezien en levert daarom een substantiële financiële bijdrage aan de aanleg van deze weg. Verder brengt de gemeente haar bereikbaarheidspositie regelmatig onder de aandacht van de hogere overheden. Oplossingen moeten nog worden gevonden voor de knoop N201/A4. Mede in dat kader pleit de gemeente voor een aansluiting van de Bennebroekerweg op rijksweg A4.

Bestemmingsplan de Polders (vraag 69)

Bij het bestemmingsplan de Polders is geen rekening gehouden met een mogelijk toekomstig tracé van een nieuwe oost-westverbinding. Daar kon ook geen rekening mee gehouden worden, omdat bij het opstellen van het bestemmingsplan nog geen besluitvorming over een eventuele nieuwe weg had plaatsgevonden. Mocht het tot een nieuwe weg komen dan moet deze eerst worden opgenomen in het streekplan en vervolgens in een nieuw bestemmingsplan de Polders. De gebruikelijke procedures worden daarbij doorlopen.

Rol gemeentelijke overheid (vraag 70)

De gemeenten participeren in de projectgroep en de stuurgroep voor het onderzoek. In deze groepen brengen zij hun ideeën en wensen in en nemen besluiten over de producten van beide groepen.

Uitnodiging voor de informatieavond (vragen 52, 73)

Via advertenties in regionale bladen en folders op gemeentehuizen en bibliotheken is de informatieavond aangekondigd. Het is gebleken dat niet iedere belanghebbende/belangstellende is bereikt, o.a. omdat bepaalde regionale bladen niet overal worden verspreid.

Voor komende informatie- en inspraakavonden trekken wij hier lering uit. Belangrijk hulpmiddel daarbij is het inmiddels opgebouwde adressenbestand.

Overig (vragen 53, 65)

Op de tekening is de ringdijk iets verschoven. De weg is natuurlijk gewoon aan de oostzijde van de ringvaart gedacht.

Met een nieuwe oost-westverbinding heeft de provincie Noord-Holland niet de bedoeling om de verstedelijking door te zetten in Zuid-Holland.