

RAPPORT

MER Duinpolderweg

Deelrapport Ruimtelijke Kwaliteit

Klant: Provincie Noord-Holland en Provincie Zuid-Holland

Referentie: MO-AF20170005

Versie: 2.0/ Finale versie

Datum: 27 oktober 2017

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: MER Duinpolderweg

Ondertitel: MER Duinpolderweg
Referentie: MO-AF20170005
Versie: 2.0/Finale versie
Datum: 27 oktober 2017
Projectnaam: Planstudie Duinpolderweg
Projectnummer: BC5809
Auteur(s): M. Brink, W. Herweijer

Opgesteld door: Y. Boom

Gecontroleerd door: C. Schut

Datum/Initialen: 25 oktober 2017/CS

Goedgekeurd door: W. Homan

Datum/Initialen: 27 oktober 2017/WH

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding van deze planstudie	1
1.2	Waarom een milieueffectrapportage?	1
1.3	Geschiedschrijving Planstudie Duinpolderweg	2
1.4	Plan- en studiegebied	5
2	Te onderzoeken alternatieven	6
2.1	Nulalternatief	6
2.2	Alternatief “Midden”	7
2.3	Alternatief “Midden, variant Stroomweg”	8
2.4	Alternatief “Zuid”	9
2.5	Alternatief “Hillegomse Zienswijze”	10
2.6	Alternatief “Hillegomse Zienswijze, variant Zuid”	11
2.7	Alternatief “Parel 2.0”	12
2.8	Alternatief “Nieuwe N206”	13
2.9	Alternatief “NOG Beter 2.0”	15
3	Landschap en beleving	18
3.1	Inleiding	18
3.2	Beleidskader	18
3.3	Beoordelingskader	31
3.4	Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	32
3.5	Effectbeschrijving	39
3.5.1	Beleving van het landschap	39
3.5.2	Gevolgen voor beleving van en vanaf de weg	48
3.6	Effectbeoordeling	51
3.7	Leemten in kennis	52
4	Cultuurhistorie	53
4.1	Inleiding	53
4.2	Beleidskader	53
4.3	Beoordelingskader	66
4.4	Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	67
4.5	Effectbeschrijving	70
4.5.1	Cultuurhistorisch waardevolle patronen	70
4.5.2	Cultuurhistorisch waardevolle elementen	79
4.6	Effectbeoordeling	81

4.7	Leemten in kennis	82
5	Archeologie	83
5.1	Inleiding	83
5.2	Beleidskader	83
5.3	Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	92
5.4	Beoordelingskader	94
5.5	Effectbeschrijving	94
5.5.1	Bekende archeologische waarden	94
5.5.2	Archeologische verwachtingswaarden	94
5.6	Effectbeoordeling	103
5.7	Leemten in kennis	103
6	Kansen voor kwaliteitsverbetering	104
6.1	Inleiding	104
6.2	Beleidskader	104
6.3	Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	105
6.4	Beoordelingskader	107
6.5	Effectbeschrijving: Kansen voor kwaliteitsverbetering	108
6.5.1	Alternatieven	108
6.5.2	Mitigerende maatregelen	109
6.6	Effectbeoordeling	109
6.7	Leemten in kennis	110

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van deze planstudie

In het gebied tussen Noord-Holland en Zuid-Holland ervaart men al langer dat de bereikbaarheid tussen beide provincies niet optimaal is. In het gebied is sprake van een verouderde verkeersstructuur met voornamelijk noord-zuid verbindingen. Oost-west georiënteerd verkeer moet daarom veelal door de woonkernen rijden, terwijl daar de wegen en de omgeving niet ingericht zijn voor grote verkeersstromen. Met het oog op diverse ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de grensstreek wordt een verdere verslechtering van de bereikbaarheid verwacht. Daarom willen de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland een nieuwe verbinding aanleggen tussen de N206 en de A4. Deze verbinding – de Duinpolderweg – zien de betrokken partijen als een kansrijke oplossing om de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in het gebied te verbeteren.

Eind 2017 wil het bevoegd gezag^[1] een besluit nemen over het (voorlopig) voorkeursalternatief voor een nieuwe verbinding. Om een weloverwogen en bestuurlijk gedragen besluit te kunnen nemen, willen de provincies alternatieven afwegen in een milieueffectrapportage (verder 'm.e.r.')[²], aangevuld met een landbouweffectrapportage (LER), een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) en een economische effectrapportage (EER). Het MER, de LER, de MKBA en de EER vormen tezamen de "planstudie Duinpolderweg".

1.2 Waarom een milieueffectrapportage?

In de Nederlandse wetgeving is verankerd dat voor plannen en besluiten die mogelijk belangrijke effecten op het milieu tot gevolg kunnen hebben een milieueffectrapportageprocedure moet worden doorlopen. Dankzij deze procedure krijgt het milieubelang een volwaardige plaats binnen de besluitvorming en kan er een goede afweging worden gemaakt tussen de gevolgen op het milieu en de overige belangen. In het milieueffectrapport (verder 'MER') worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteit op het milieu getoetst, zodat eventuele nadelige gevolgen en/of knelpunten worden herkend en oplossingen worden gevonden.

Kaderstellend besluit

Het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld, is het besluit over het opstellen van een Interprovinciaal Inpassingsplan voor het project Duinpolderweg. Het Interprovinciaal Inpassingsplan heeft als doel een planologisch-juridische regeling te bieden voor de aanleg van de Duinpolderweg. Het Interprovinciaal Inpassingsplan is een door de Provinciale Staten, op grond van artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening (Wro), vastgesteld ruimtelijk plan dat een samenhangend beeld beschrijft van de gewenste toekomstige ruimtelijke situatie van het plangebied.

In het Interprovinciaal Inpassingsplan wordt geregeld welke functies in het plangebied zijn toegestaan en waar en wat er gebouwd mag worden. Vaste onderdelen van een bestemmingsplan (hieronder wordt in de Wro ook een Interprovinciaal Inpassingsplan verstaan) zijn de regels (voorschriften) voor het gebied, een verbeelding (plankaart) waarop de bestemmingen zijn aangegeven en een toelichting.

^[1] de Provinciale Staten van de Provincies Zuid- en Noord-Holland

^[2] Er wordt onderscheid gemaakt tussen de afkortingen 'm.e.r.' en 'MER'. De afkorting 'm.e.r.' staat voor de milieueffectrapportage procedure en de term 'MER' betreft het daadwerkelijke Milieu Effect Rapport.

Het Interprovinciaal Inpassingsplan is een algemeen verbindend voorschrift. De regels die in het plan zijn opgenomen zijn dus juridisch bindend voor een ieder, zowel overheid zelf, als private partijen (bijvoorbeeld eigenaren en gebruikers van het plangebied).

M.e.r.-plicht

De m.e.r.-(beoordelings-)plichtigheid van activiteiten is vastgelegd in de C- en D-lijsten van het Besluit milieueffectrapportage bij hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer. De m.e.r.-plicht voor de Duinpolderweg geldt op basis van de volgende categorieën uit het Besluit m.e.r.:

- Categorie C1.2: voor 'de aanleg van een autosnelweg of autoweg' geldt voor het besluit over het inpassingsplan zowel een plan-m.e.r.-plicht als een project-m.e.r.-plicht.
- Categorie C1.3: voor 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer' geldt voor het besluit over het inpassingsplan zowel een plan-m.e.r.-plicht als een project-m.e.r.-plicht.

In de planstudie voor de Duinpolderweg onderzoeken de initiatiefnemers alternatieven die voldoen aan bovenstaande omschrijvingen. Daarom wordt in het kader van de besluitvorming de m.e.r.-procedure doorlopen, waarmee voldaan wordt aan zowel de plan-m.e.r.-plicht als de project-m.e.r.-plicht. Hiervoor wordt tweemaal een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Voorliggend MER betreft een plan-MER en is ter onderbouwing van het voorkeursalternatief. De uitwerking van het voorkeursalternatief wordt onderzocht en gepresenteerd in het Interprovinciale Inpassingsplan, waarvoor een project-MER wordt opgesteld.

1.3 Geschiedschrijving Planstudie Duinpolderweg

Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (2008)

In 2007/2008 is op verzoek van lokale bestuurders een onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid in en van de grensstreek van de provincie Noord-Holland en Zuid-Holland. Wethouders verkeer van verschillende kernen gaven aan dat zij te maken hadden met knelpunten in hun verkeersnetwerk, die niet lokaal op te lossen zijn. De mobiliteitsgedeputeerden van zowel provincie Zuid-Holland als Noord-Holland gaven gehoor aan het signaal en stemden in met een onderzoek, dat resulteerde in de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (2008). Deze studie is in 2009 besproken met de Statencommissies van beide provincies.

Verkenning conform MIRT-spelregels, bouwstenen en alternatieven (2010)

In 2010 werd de bereikbaarheidsstudie opgevolgd door een verkenning naar mogelijke oplossingen conform MIRT-spelregels. Er werd gewerkt met 'bouwstenen'. Dat zijn gebieden van een redelijke omvang die voor mogelijke oplossingen voor de geïdentificeerde knelpunten het meest kansrijk zijn. Drie bouwstenen werden geïdentificeerd: Noord, Midden en Zuid. Daarnaast was er nog een bouwsteen; Gespreide Maatregelen. Die laatste was erop gericht om op een aantal plaatsen kleinere ingrepen te doen, waarmee grotere ingrepen voorkomen konden worden. Deels zijn deze ook al in uitvoering genomen, maar dat bleek niet voldoende te zijn om alle knelpunten weg te nemen. Naast dat werd er gekeken naar een verkeerskundige oplossing werd ook een OV-studie uitgevoerd: Hoogfrequent Openbaar Vervoer Noordwijk-Schiphol.

De informatie gedeeld en huiswerksessies (2012)

Begin 2012 werden de inzichten van bovengenoemde studie en verkenning gedeeld met belanghebbenden op een vijftal informatieavonden in de kernen Haarlemmermeer, Hillegom, Bennebroek, Vogelenzang en Noordwijkerhout. Alle avonden eindigden met een uitnodiging om mee te denken en mee te praten over het vervolg. Dat vervolg vond plaats op 4 juli en 10 oktober 2012. 32 belanghebbenden namen deel aan zogenaamde 'huiswerksessies', waarbij gegroepeerde belanghebbenden zelf alternatieven konden presenteren. De huiswerksessies leverde 4,5 alternatief op. Noord, midden, zuid en

NOG 1.0 met een alternatief dat niet verder reikte dan de N208 vanaf de N205. Het bestuur koos er voor om ook de relatie van N208 tot N206 te bestuderen. Daarmee werden dit 5 alternatieven. Met de informatie uit de studie, verkenning en huiswerksessies werd in 2013 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en MER-fasen (2013)

In de NRD is bepaald welke milieuaspecten aandacht nodig hebben en welk studiegebied tot welk detailniveau wordt onderzocht. Daarnaast zijn in de NRD Duinpolderweg de doelstellingen opgenomen waaraan oplossingen voor de gesignaleerde knelpunten moeten voldoen. Dit vormt het toetsingskader voor een later stadium. Tevens werd besloten om naast de MER-studie een Landbouw-Effect-Rapportage (LER) op te stellen en een Economische-Effect-Rapportage (EER). Al het studiemateriaal zou vervolgens ook uitmonden in een Maatschappelijke-Kosten-Baten-Analyse (MKBA).

Daarnaast is besloten om de NRD voor te leggen aan de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r). Een belangrijk onderdeel van het advies van de commissie m.e.r aan het bevoegd gezag was om open te houden dat een voorkeursalternatief ook zou kunnen bestaan uit de beste onderdelen van de alternatieven die op dat moment in beeld waren (een samenstel). De NRD is in beide provincies besproken in de Statencommissies en is in december 2013 ook geaccordeerd in een vergadering van de Staten van Zuid-Holland. In het voorjaar van 2013 is de Provinciale Adviescommissie voor de Leefomgevingskwaliteit geconsulteerd voor een preadvies op de NRD en de stand van zaken.

Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (2014)

In 2014 werd een actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek gemaakt. Het was vlak voor de start van de feitelijke planstudie en omdat de gegevens gedateerd raakten, werd besloten nog eens scherp te kijken naar de problemen in de Grensstreek. De actualisatie liep met verkeerruns op basis van het nieuwste VeNoM-model (Verkeer Noordvleugel Model) de bouwstenen nog eens langs op hun oplossende kracht. Eén van de conclusies was dat in de bouwsteen Midden de doortrekking van de N207 vanaf de steenfabriek in Hillegom naar de N206 nog minder oplossend vermogen kon genereren dan voorheen. De werkgroep stikstof werd opgericht, omdat dit werd gezien als potentiële showstopper.

De tussenstap en de verkiezingen van de Staten (2015)

Op 7 januari 2015 leidde een commissievergadering van de Staten van Zuid-Holland tot de zogenaamde "tussenstap". Deze tussenstap is op verzoek van Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland uitgevoerd en is in april 2016 vastgesteld. Gezien de looptijd van het project was er een noodzaak om de probleemanalyse te actualiseren. In de tussenstap werd beschouwd of de doelstellingen zoals geformuleerd in de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (2008) en Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2013) nog steeds aansluiten bij de huidige problematiek in het gebied. Vervolgens is wat beschreven was in de tussenstap in uitvoering genomen. Dat leverde een aantal zaken op: een aangescherpte probleemanalyse en een verkenning van het bestuurlijke en maatschappelijk draagvlak in maart 2016 en een inrichtingsvoorstel voor de te bestuderen alternatieven in de PlanMER in oktober 2016. Beide werden met de Staten(commissies) in Zuid-Holland en Noord-Holland besproken en akkoord bevonden.

Probleemanalyse en bestuurlijke verkenning (2016)

Uit de geactualiseerde probleemanalyse blijkt dat de werkgelegenheid in de Duin- en Bollenstreek afneemt en in de Haarlemmermeer toeneemt, waardoor de in- en uitgaande pendel van autoverkeer groter wordt. Ook is in de probleemanalyse een aantal doelstellingen van de NRD gekwantificeerd en daarmee scherp gemaakt voor toetsing van de alternatieven. Ook werd opdracht gegeven om een verkenning uit te voeren naar de belangen van alle betrokken bestuurlijke en maatschappelijke partijen. Het rapport leidde tot de instelling van de adviesgroep Duinpolderweg, die vervolgens als naam "Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW" koos. De Adviesgroep is direct na

instelling ook verzocht om mee te adviseren op de inrichting van de PlanMER-studie. De vraag die daarbij centraal stond was: op welke alternatieven zou de studie gericht moeten zijn? Daarbij werd vanuit het bestuur ruimte gegeven om zelf met suggesties te komen. Wel is expliciet gemaakt dat dat bij toetsing van de alternatieven de doelstellingen van NRD en probleemanalyse gelden.

Verkenning “van probleemanalyse naar oplossingsrichtingen

In het deelrapport “Van Probleemanalyse naar oplossingsrichtingen” (RHDHV 2016b) zijn kansrijke oplossingsrichtingen geïnventariseerd en beoordeeld voor de doelstellingen en opgaven die in de ‘Probleemanalyse bereikbaarheid Grensstreek’ zijn geformuleerd. Het type oplossingsrichtingen is verkend aan de hand van de zogenaamde ‘Ladder van Verdaas’¹. Dit is een systematiek die wordt gebruikt bij het onderzoeken van mogelijke oplossingen bij verkeersproblemen.

De Ladder van Verdaas bestaat uit zeven stappen en is erop gericht om oplossingen af te wegen.

Uitgangspunt is dat er pas wordt gekeken naar het uitbreiden of aanleggen van infrastructuur als blijkt dat andersoortige oplossingsrichtingen niet probleemoplossend zijn. De Ladder van Verdaas bestaat uit het afpellen van de volgende typen oplossingsrichtingen:

1. *Ruimtelijke ordening*; uit de analyse blijkt dat er beperkt invloed kan worden uitgeoefend op de locatiekeuze van de geplande ontwikkelingen. Daarom wordt het aanpassen van de bestaande ruimtelijke plannen niet als kansrijk beoordeeld om de bestaande en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten in de Grensstreek op te lossen.
2. *Prijsbeleid*; gezien het structurele karakter van de problemen in het studiegebied en de spreiding van de problemen over het gebied bieden spitsmijden projecten in de Grensstreek op de lange termijn geen structurele oplossing voor de geconstateerde verkeersproblematiek.
3. *Mobiliteitsmanagement*; er zijn diverse evaluatiestudies gedaan naar de effectiviteit van de maatregelen die in het kader van Beter Benutten zijn en worden uitgevoerd². De meest effectieve maatregelen betreffen ‘spitsmijden projecten tijdens grootschalige wegwerkzaamheden’, ‘betaald parkeren maatregelen’ en ‘fietsparkeren aan de rand van stedelijke centra’. Ondanks dat deze maatregelen positief kunnen zijn voor het verminderen van autoverkeer op bepaalde wegen of in bepaalde gebieden, bieden bovenstaande maatregelen in de Grensstreek op de lange termijn geen structurele oplossing voor de geconstateerde verkeersproblematiek. Mobiliteitsmanagement maatregelen zijn wel kansrijk op het gebied van verlagen van het aantal autoritten, met name in de spitsen. Het maximaal verwachte effect van gecombineerde maatregel in het kader van mobiliteitsmanagement en beter benutten zal, gebaseerd op de schattingen uit Beter Benutten, rond de 10% verlaging van autointensiteiten tijdens de spitsen zijn. De gesignaleerde knelpunten spelen in de huidige situatie al, terwijl de verwachting is dat de verkeersintensiteiten in het studiegebied richting 2030 tussen 10 en 40% gaan stijgen. Mobiliteitsmanagement maatregelen kunnen de verwachte groei enigszins afvlakken. Toch is de verwachting dat de gesignaleerde knelpunten in de toekomst verergeren, ook met toepassing van mobiliteitsmanagement maatregelen. Zelfs in het geval van het lage groeiscenario is de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten zodanig dat de geconstateerde knelpunten niet opgelost worden.
4. *Openbaar vervoer*; gezien de aard van de geconstateerde knelpunten, de relatie tussen deze knelpunten en de gebrekkige wegenstructuur en het diffuse verplaatsingspatroon in het gebied (het ontbreken van grote gebundelde verkeersstromen), zijn OV-maatregelen alléén niet kansrijk om de problematiek het hoofd te bieden. De problemen in de woonkernen, bij lokale bruggen en langs de ‘dwarsverbindingen’ N442, N443 en N444 worden niet opgelost door een beperkte afname van het verkeer op de betreffende wegen. Gezien de verwachte ontwikkelingen in het gebied kunnen OV-maatregelen hooguit helpen om de negatieve effecten van de verwachte toekomstige groei te beperken.
5. *Benutting / Beter Benutten*; gezien de aard van de geconstateerde knelpunten en de relatie tussen deze knelpunten en de gebrekkige wegenstructuur, zijn maatregelen alléén gericht op het beter benutten van de bestaande infrastructuur niet kansrijk om de problematiek het hoofd te bieden. Een belangrijk probleem in het gebied is juist dat er door de aanwezigheid van fysieke barrières beperkt alternatieve routes beschikbaar zijn voor de doorgaande structuren door kernen. Met het beter benutten van deze wegen wordt de verkeersdruk in de kernen verhoogd. Hiermee wordt ook het conflict tussen functie, vorm en gebruik vergoot. Dit leidt tot toename van de knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid, voor fietsers, voetgangers en omwonenden. Ook leidt het beter benutten van de wegen niet tot een robuuster wegennet. Wel kunnen de negatieve effecten van de verwachte groei van het verkeer in de Grensstreek door Beter Benuttenmaatregelen worden beperkt.

¹ De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft geadviseerd om de ‘Ladder van Duurzame Verstedelijking’ toe te passen. Dat instrument is bedoeld om ruimtelijke ontwikkelingen te onderzoeken. De Ladder van Verdaas is specifiek gericht op bereikbaarheidsvraagstukken

² Kengetallen Vervolg Beter Benutten (Ecorys, 2014) en Eindevaluatie Mobiliteitsprojecten (MuConsult, 2013)

6. *Aanpassing aan de bestaande infrastructuur*; net als maatregelen gericht op het beter benutten van de bestaande infrastructuur, zijn maatregelen die alléén gericht zijn op het aanpassen van bestaande infrastructuur niet kansrijk om de problemen structureel op te lossen. Een uitzondering hierop vormt de Bennebroekerweg, aangezien het hier met name om een doorstromings- en verkeersveiligheidsknelpunt gaat en er ruimte beschikbaar is om de infrastructuur uit te breiden. Voor de overige wegen zullen functie, vorm en gebruik beter in balans moeten worden gebracht. Wel is het denkbaar dat bestaande infrastructuur wordt aangepast in combinatie met nieuwe infrastructuur.
7. *Nieuwe infrastructuur*; deze stap is met name van toepassing in het geval er ontbrekende schakels in het wegennetwerk zijn. Door het aanleggen van ontbrekende schakels kan de bereikbaarheid worden verbeterd, de robuustheid van het netwerk worden vergroot en kunnen bestaande verkeersstromen door kernen worden verlegd naar wegen waar het verkeer minder negatieve effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid heeft. Gezien de aard van de geconstateerde knelpunten en de relatie daarvan met de gebrekkige wegenstructuur, is in de Grensstreek het aanleggen van nieuwe infrastructuur de meest logische maatregel om de problematiek structureel en voor de lange termijn aan te pakken. Als locatie voor de ontbrekende schakels in het wegennetwerk kan in de Grensstreek bijvoorbeeld worden gedacht aan een verbinding tussen de Provincialeweg (N206) en de Driemerenweg (N205) of de Leidsestraat (N208).

Inrichting van de PlanMER-studie en Adviesgroep voorstellen (2016)

Op 12 oktober 2016 nam de Statencommissie van Zuid-Holland een beslissing over het inrichtingsvoorstel van de PlanMER-studie. Het advies van de Adviesgroep werd daarbij nagenoeg exact overgenomen. Dat betekende dat een aantal alternatieven (uit de NRD en daarmee onderzoekagenda) verdwenen en nieuwe alternatieven werden toegevoegd. De Adviesgroep leverde de nieuwe alternatieven "Parel 2.0", "Nieuwe N206" en "NOG Beter 2.0". De Staten gaven nog mee dat men inzicht wilde hebben in het "Nulalternatief" als zelfstandig alternatief en niet uitsluitend als referentiealternatief; oftewel ook het doelbereik van "niks doen" moest in de planstudie onderzocht worden.

1.4 Plan- en studiegebied

Plangebied

Het plangebied betreft het gebied waarbinnen de maatregelen voorzien zijn om aan de vooraf vastgestelde doelen te voldoen. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau werd het plangebied aangeduid als het "gebied tussen de N206 en de A4", met als onderdelen (1) de verbinding tussen de N206 en N205, (2) de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de N205 en de Spoorlaan en (3) de verbinding tussen de Spoorlaan en de A4. Naar aanleiding van de "Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (2014)", de "tussenstap" (2015) en de geactualiseerde probleemanalyse (2016) is het plangebied vergroot; ook de maatregelen tussen Lisse en de A44 en Katwijk aan Zee en de A44 zijn onderdeel van het plangebied.

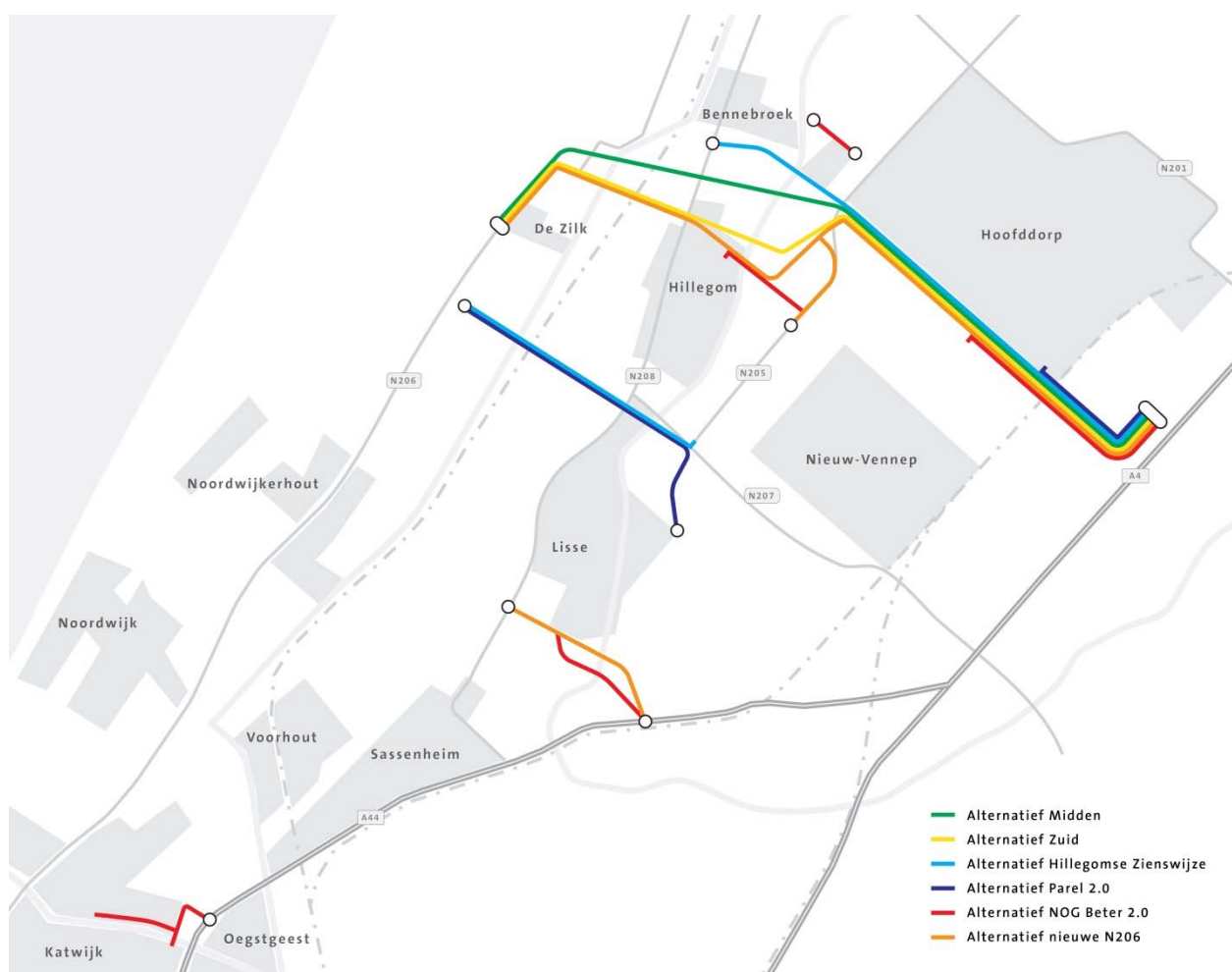
Studiegebied

Voor de beschrijving van de effecten wordt waar nodig verder gekeken dan alleen het gebied waarbinnen het voornemen wordt gerealiseerd. Dit is nodig wanneer zich effecten van het voornemen op grotere afstand voordoen. Voorbeelden hiervan zijn de gevolgen voor leefmilieu in de dorpskernen of de gevolgen van toenemende stikstofdepositie voor de duinen. Dit grotere gebied wordt 'studiegebied' genoemd.

Het studiegebied verschilt per (milieu)thema. Grofweg beslaat het studiegebied het gebied tussen Haarlem aan de noordzijde, de A4/A44 aan de oostzijde, Rijnsburg aan de zuidzijde en de grens met de Noordzee aan de westzijde. Om een beeld te geven; binnen dit studiegebied bevinden zich circa 250.000 woningen en circa 550.000 inwoners. In paragraaf 4.2 van het hoofd-MER is een figuur opgenomen van het (maximale) studiegebied.

2 Te onderzoeken alternatieven

De afgelopen jaren zijn diverse oplossingen aangedragen om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek te verminderen dan wel volledig te voorkomen. Gedurende de periode 2006 – 2017 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt in relatie tot de te onderzoeken oplossingsrichtingen en alternatieven. In deze periode zijn er van de oorspronkelijke 7 alternatieven enkele afgefallen en zijn er, met name na de zienswijze op de in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau genoemde alternatieven, ook weer enkele alternatieven geoptimaliseerd en één nieuw alternatief aangedragen. Uiteindelijk hebben beide Provinciale Staten op 12 oktober 2016 ingestemd met doorstuderen op een oplossing voor de verkeersafwikkeling in de grensstreek tussen de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, waarbij de alternatieven zoals beschreven in paragraaf 2.1 tot en met 2.9 onderzocht worden.



Figuur 2-1 Alternatieven Duinpolderweg

2.1 Nulalternatief

Het Nulalternatief beschrijft de situatie in 2030, zonder uitvoering van het voornemen om een verbeterde of nieuwe verbinding te realiseren tussen de N206 en de A4. Uitgangspunt voor het Nulalternatief is dat alle andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen waarover nu (ontwerp-)besluiten zijn genomen, zoals de plannen voor woningbouw en bedrijvigheid in de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en

Haarlemmermeer, zijn uitgevoerd³. Het Nulalternatief laat zien welke problemen zich zullen voordoen of mogelijk zijn opgelost als er geen maatregelen worden getroffen. Het Nulalternatief dient tevens als referentiekader voor de beoordeling van de andere alternatieven: de effecten van de andere alternatieven worden beschreven en beoordeeld ten opzichte van het Nulalternatief.

2.2 Alternatief “Midden”

Het alternatief “Midden” is opgenomen in de vastgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

N206 – N208

Het tracé van het alternatief “Midden” (verbinding tussen de N206 en de A4) start bij de bestaande halve aansluiting van de N206 op de N442 (Hoogduineweg) ter hoogte van De Zilk. Hier zal aan de noordkant een nieuwe aansluiting worden gerealiseerd, zodat een volledige aansluiting op de N442 ontstaat. Het traject volgt hierna met twee keer één rijstrook (en een maximumsnelheid van 80 km/uur) de bestaande N206 richting het noorden, waar het traject ter hoogte van de Oostweg afbuigt richting het oosten. Na de bocht komt er een gelijkvloerse kruising tussen het Duinpolderwegtracé en de Zilkerduinweg. Na deze kruising gaat het tracé met een half hoge brug over de Leidsevaart heen, waarbij de verbinding van de Noorder Leidsevaart gehandhaafd blijft, doordat het tracé ter plaatse van de nieuwe brug van de dijk naar maaiveld geleid wordt. Het tracé gaat vlak voor de 1e Loosterweg naar beneden en passeert de spoorlijn onderlangs door middel van een verdiepte ligging. De 1e Loosterweg wordt afgesloten en krijgt geen aansluiting op het nieuwe tracé van de Duinpolderweg.

N208-N205

De nieuwe Duinpolderweg zal op de N208 worden aangesloten met een gelijkvloerse kruising. Vanaf dit punt krijgt de weg, vanwege de hoge verkeersintensiteiten en daarmee de benodigde capaciteit, twee keer twee rijstroken. De Ringvaart wordt met een hoge brug (ca. 6,5m boven Ringvaart) gekruist, waarbij het verkeer op de Hillegommerdijk doorgang vindt. Na het kruisen van de Ringvaart wordt middels een half klaverblad (ongelijkvloers) aangesloten op de N205. Aan de westzijde van de kruising met de Deltaweg sluit het Duinpolderwegtracé aan op het bestaande tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg.

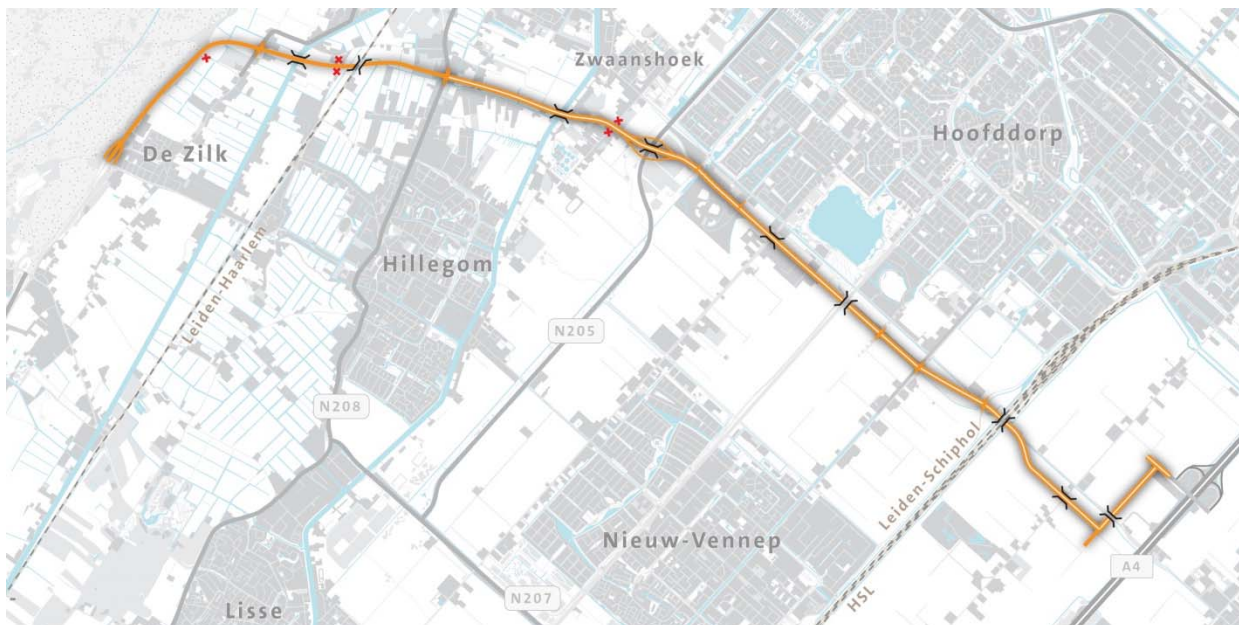
N205-A4

Na de gelijkvloerse kruising met de Deltaweg volgt het tracé het bestaande tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg met een gelijkvloerse kruising met De Molenaarslaan. De IJweg en HOV-baan (Zuidtak van de Zuidtangent) worden niet aangesloten en kruisen het tracé ongelijkvloers.

Ter hoogte van het Tudorpark komt een nieuwe aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg door middel van een gelijkvloerse kruising. Ter plaatse van de kruising met de Hoofdweg en Spoorlaan zijn gelijkvloerse kruispunten voorzien. Tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan buigt het tracé af richting het noorden, gelijk aan het bestaande tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg, om gebruik te kunnen maken van het bestaande spoorviaduct (HSL). Na deze kruising buigt het tracé af naar het zuiden, waardoor een nieuw stuk weg, parallel aan de bestaande Bennebroekerweg, ontstaat.

Het Duinpolderwegtracé ligt ten zuiden van de Bennebroekerweg en in het verlengde van de Nieuwe Bennebroekerweg. Het tracé kruist de Rijnlanderweg bovenlangs, de Rijnlanderweg krijgt hierbij geen aansluiting. Na het passeren van de Rijnlanderweg eindigt het tracé in een gelijkvloerse T-kruising (toekomstige bedrijventerrein). Via (deels) bestaande infrastructuur kan het verkeer vervolgens zijn weg vinden naar de A4. De Bennebroekerweg krijgt hierbij een gelijkvloerse kruising. Figuur 2-2 visualiseert de ligging van het alternatief “Midden”.

³ Zie RHDHV (2016a), *Probleemanalyse Bereikbaarheid Grensstreek Hoofdstuk 2 Ruimtelijke – Economische context*.



Figuur 2-2 Ligging van het Alternatief "Midden".

2.3 Alternatief "Midden, variant Stroomweg"

Het alternatief Midden wordt mede gekenmerkt door de deels gelijkvloerse aansluitingen op het onderliggende (gemeentelijke) wegennet. Als variant op dit alternatief is (vanwege het vervallen van het Alternatief Noord en daarmee de bouwsteen 'stroomweg') in de planstudie ook Alternatief Midden, variant Stroomweg onderzocht. Deze variant is weergegeven in Figuur 2-3 en volgt op hoofdlijn tussen de N206 en de N205 de ligging van het alternatief Midden, maar heeft tussen de N205 en de A4 ongelijkvloerse aansluitingen en ongelijkvloerse kruisingen met het onderliggend wegennet. Zo volgt het tracé na de aansluiting op Haarlemmermeeraansluiting op het Duinpolderwegtracé, waarbij het nieuwe tracé hoog ligt. De Hoofdweg kruist het nieuwe tracé hoog met een nieuw viaduct. De Spoorlaan wordt met een half klaverblad ongelijkvloers aangesloten, waarbij de Spoorlaan hoog ligt. Het Duinpolderwegtracé kruist de Spoorlaan en de spoorlijnen (waaronder de HSL) op maaiveldhoogte. De spoorviaducten zijn nieuw en komen ten zuiden van het bestaande viaduct, zodat het horizontaal alignement rechtdoor loopt. Het tracé sluit aan de oostkant weer aan op dat van de Nieuwe Bennebroekerweg. Het tracé kruist de Rijnlanderweg bovenlangs, de Rijnlanderweg krijgt hierbij geen aansluiting. Na het passeren van de Rijnlanderweg eindigt het tracé in een gelijkvloerse T-kruising (toekomstige bedrijventerrein). Via (deels) bestaande infrastructuur kan het verkeer vervolgens haar weg vinden naar de A4. De Bennebroekerweg kruist bovenlangs en krijgt geen directe aansluiting. Hiervoor komt een nieuwe verbindingsweg aan de oostzijde van de A4, waarbij verkeer vanuit Rijsenhout tevens ontsloten wordt op de A4. De Deltaweg het bestaande tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg zonder een aansluiting met De Molenaarslaan en IJweg. De IJweg en HOV-baan (Zuidtak van de Zuidtangent) kruisen het tracé ongelijkvloers. Ter hoogte van het Tudorpark komt een nieuwe ongelijkvloerse kruising.



Figuur 2-3: Ligging van het Alternatief "Midden", variant Stroomweg.

2.4 Alternatief "Zuid"

Dit alternatief is opgenomen in de vastgestelde NRD. Het alternatief heeft een wezenlijk andere verkeerskundige werking dan de andere alternatieven door de wijze van aantakking op de N205 en levert daardoor specifieke informatie. Dit alternatief is gevisualiseerd in Figuur 2-4.

N206 – N208

Tussen de aansluiting van de N206-N442 (Hoogduineweg) en de Oostweg is de wegingdeling van alternatief Zuid gelijk aan alternatief Midden. Vanaf de Oostweg buigt het tracé bij het alternatief Zuid af naar het oosten, zodanig dat dit in het verlengde van de Oosterduinweg uitkomt. Na de bocht gaat het tracé verdiept onder de Zilkerduinweg door, waarbij de Zilkerduinweg niet aangesloten wordt. Ter plaatse van de kruising met de Leidsevaart is een half hoge brug voorzien. De wegverbinding over de Noorder Leidsevaart blijft gehandhaafd, doordat deze ter hoogte van de nieuwe brug langs de dijk naar maaiveldligging geleid wordt. Het tracé passeert de 1^e Loosterweg / spoorlijn onderlangs door middel van een verdiepte ligging. De 1^e Loosterweg wordt zodanig verlegd dat deze strak tegen het spoor aan met een viaduct het Duinpolderwegtracé kruist. De hoogteligging van het spoor en de verlegde 1^e Loosterweg is ter plaatse van de kruising ca. 2,5 m boven het omliggende maaiveld. Na de kruising met het spoor gaat het nieuwe Duinpolderwegtracé weer naar maaiveld.

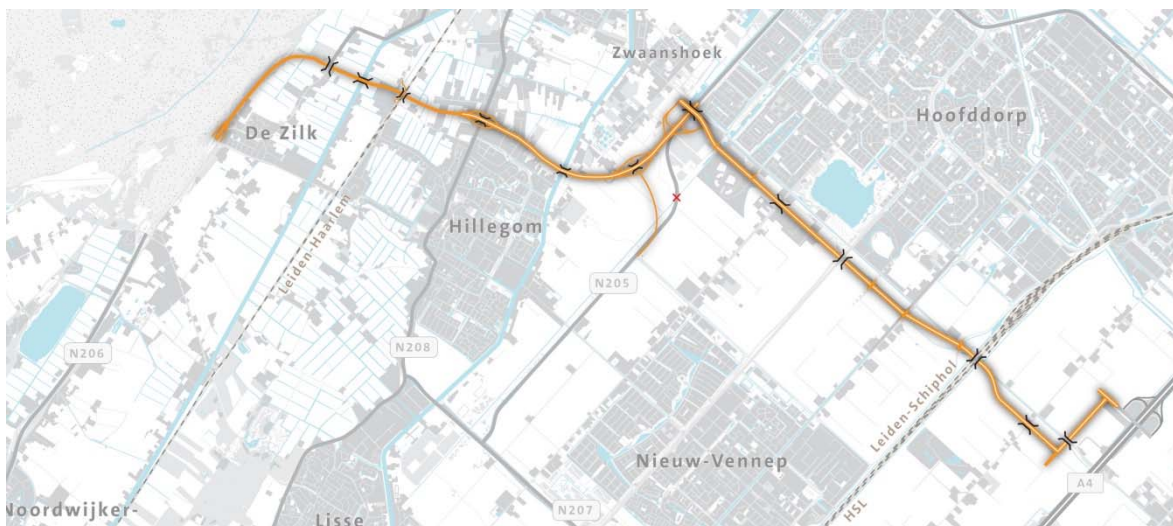
N208-N205

De Weeresteinstraat (N208) sluit aan op het tracé van de Duinpolderweg met een Haarlemmermeeraansluiting, waarbij de Duinpolderweg hoog over de N208 gaat. De afwikkeling van het verkeer onder de kruising wordt gedaan via een 'ovonde' (een ovale rotonde). Na de kruising met de N208 wordt het bestaande bedrijventerrein doorsneden door het nieuwe tracé. Om uitwisseling tussen beide zijden te handhaven en het noordelijke deel te ontsluiten op de Weerlaan enerzijds en de N208 anderzijds, is een onderdoorgang ter hoogte van de Horst ten Daallaan voorzien. De Ringvaart wordt met een hoge brug (ca. 6,5m boven Ringvaart) gekruist, waarbij verkeer op de Hillegommerdijk mogelijk blijft. Na de kruising met de Ringvaart buigt het tracé met een ruime boog af naar het noorden. In deze ruime boog is een half klaverblad voorzien, om de aansluiting op de verlegde Drie Merenweg (N205) mogelijk te maken. Na deze aansluiting vervolgt het tracé zijn weg naar het noorden en wordt aangesloten op de

bestaande N205. Voor deze aansluiting wordt een tweede half klaverblad gemaakt om de aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg mogelijk te maken. De Deltaweg wordt met een gelijkvloerse kruising aangesloten op het verbrede Nieuwe Bennebroekerweg tracé.

N205 – A4

Het ontwerp en de configuratie van het tracé is voor het alternatief Zuid tussen de N205 en de A4 gelijk aan het alternatief Midden.



Figuur 2-4: Ligging van het Alternatief "Zuid".

2.5 Alternatief "Hillegomse Zienswijze"

Dit alternatief is door de gemeente Hillegom aangedragen als alternatief voor de "Spoorvariant".⁴

N206-N208

Het tracé N206-A4 (via de N207) start aan de westzijde met een ovonde, die het verkeer op het onderliggende wegennet uitwisselt met en tussen de Duinpolderweg en de bestaande N206. Ruigenhoek krijgt geen directe aansluiting op het nieuwe tracé, maar wordt via de Herenweg ontsloten. Aan het einde van Ruigenhoek is een keerlus voorzien. De Delfweg wordt met een T-aansluiting aangesloten op het nieuwe tracé, waarbij de Delfweg verlegd wordt. De ontstane ruimte is bedoeld als ontsluiting van het bedrijfsterrein (Twinpack). Voor de kruising met de Leidsevaart en het spoor wordt het Duinpolderwegtracé verlaagd, zodat deze met een tunnel gekruist kunnen worden. Na de kruising met het spoor gaat het tracé weer terug naar maaiveld. De Loosterweg Noord kruist het tracé met een viaduct. Voor de inpassing in haar omgeving is hiervoor een open en "transparant" kunstwerk voorzien. De Hyacintenlaan wordt direct op de N208 aangesloten.

N208-N205

De verbinding tussen N208 en N205 wordt op twee fronten aangepast:

1. Ten zuiden van Hillegom wordt de nieuwe verbinding met twee keer twee rijstroken vanuit Ruigenhoek middels een gelijkvloerse kruising aangesloten op de N208 en vervolgt in oostelijke richting het tracé van de bestaande N207 (Leimuiderweg) tot en met de T-kruising met de N205. Ter plaatse van de kruising met de Ringvaart wordt een tweede beweegbare brug aangelegd.
2. Een nieuwe noordelijke verbinding sluit aan op de Haarlemmerstraat (N208) met een gelijkvloerse kruising. Het tracé ligt zo'n 130 meter ten noorden van en parallel aan de Winterrustlaan. Bij de kruising met de Zandlaan wordt een fietsonderdoorgang gemaakt. De Ringvaart wordt met een

⁴ De Spoorvariant kwam in beeld vanwege de strikstofproblematiek langs de duinrand (Natura 2000), doch is later afgefallen.

half hoge brug gekruist, waarbij het verkeer op de Hillegommerdijk doorgang vindt doordat de weg ter hoogte van de brug van de dijk naar maaiveld geleid wordt. Na de kruising met de Ringvaart ligt het tracé in de lijn met het tracé van de Bennebroekerweg. De bestaande N205 (Drie Merenweg) wordt middels een half klaverblad (ongelijkvloers) ontsloten. Aan de westzijde van de kruising met de Deltaweg sluit het Duinpolderwegtracé aan op het bestaande tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg.

N205 – A4

Het ontwerp en de configuratie van het tracé is (wederom vanwege de hoge verkeersintensiteiten en daarmee de benodigde capaciteit van twee keer twee rijstroken) voor het alternatief “Hillegomse zienswijze” tussen de N205 en de A4 gelijk aan het alternatief “Midden”.



Figuur 2-5 Ligging van het Alternatief “Hillegomse zienswijze”.

2.6 Alternatief “Hillegomse Zienswijze, variant Zuid”

Het verschil tussen de Hillegomse zienswijze en de Zuidelijke variant is nihil. De Zuidelijke variant buigt ter hoogte van Zwaanshoek af richting het zuiden en sluit zuidelijker aan op N208. Verder zijn het oorspronkelijke alternatief en de variant identiek.



Figuur 2-6 Ligging van het Alternatief "Hillegomse zienswijze, variant Zuid".

2.7 Alternatief "Parel 2.0"

Dit alternatief is ingebracht door de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW. Het Parel alternatief 2.0 is een combinatie van flankerende maatregelen en nieuwe infrastructuur.

N206-N208

Het tracé N206-A4 (via N207) start in het verlengde van de bestaande N206 ter hoogte van de Delfweg en buigt af naar het oosten. Het Duinpolderwegtracé ligt hier hoog, zodat het verkeer op het onderliggende wegennet onder het tracé met een ovonde afgewikkeld en uitgewisseld kan worden met de Duinpolderweg. Vanwege de beperkte ruimte worden de toe- en afritten strak langs de hoofdrijbaan uitgevoerd. Via een nieuw te maken verbindingsweg worden de Herenweg en Delfweg met elkaar verbonden en aangesloten op de ovonde. Aan de noordkant van de ovonde wordt verbinding gemaakt met de bestaande N206 richting De Zilk. Na ca. 350 meter wordt een rotonde aangelegd om andere verbindingen met het onderliggend wegennet mogelijk te maken (Ruigenhoekerweg/Oosterduinen en Ruigenhoek). Het Duinpolderwegtracé gaat na de kruising met de ovonde weer naar maaiveldligging, waarbij de Zilkerduinweg het tracé met een viaduct kruist. Voor de kruising met De Leidsevaart en het spoor wordt het Duinpolderwegtracé verder verlaagd, zodat deze met een tunnel gekuist kunnen worden. Het tracé blijft verdiept in een open bakconstructie tot de opstelstroken voor de kruising met de N208. De Loosterweg Noord kruist het verdiepte tracé met een viaduct. De Hyacintenlaan wordt direct op de N208 aangesloten.

N208-N205

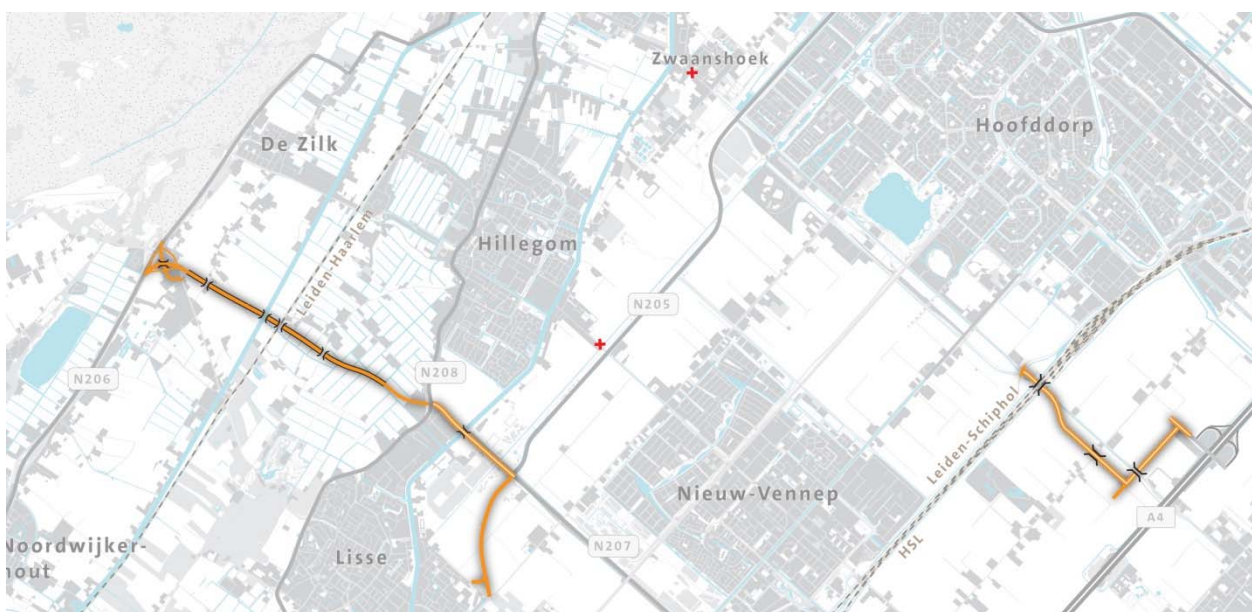
Het tracé wordt met een gelijkvloerse kruising aangesloten op de N208 en vervolgt in oostelijke richting het tracé van de bestaande N207 (Leimuideweg) tot en met de kruising met de N205. Ter plaatse van de kruising met de Ringvaart wordt een tweede beweegbare brug aangelegd, zodat de weg tussen de N205 en de N208 2x2 rijstroken krijgt. In Zwaanshoek en Hillegom wordt een spitsafsluiting ingesteld voor doorgaand verkeer.

N205-Lisserweg

Bij de kruising met de N205 wordt een extra ontsluitings-/verbindingsweg gemaakt die aansluit op de bestaande rotonde IJweg/Lisserweg. Het tracé van deze verbindingsweg is afhankelijk van de lokale ontwikkelingen (woningbouw).

N205-A4

Vanwege de hoge verkeersintensiteiten wordt dit trajectdeel uitgevoerd met twee keer twee rijstroken. Dit gedeelte start bij een gelijkvloerse aansluiting op de Spoorlaan en kruist de spoorlijn via het bestaande spoorviaduct (HSL). Na deze kruising buigt het tracé af naar het zuiden, waardoor een nieuw stuk weg, parallel aan de bestaande Bennebroekerweg, ontstaat. Het tracé kruist de Rijnlanderweg bovenlangs, de Rijnlanderweg krijgt hierbij geen aansluiting. Na het passeren van de Rijnlanderweg eindigt het tracé in een gelijkvloerse T-kruising (toekomstige bedrijventerrein). Via (deels) bestaande infrastructuur kan het verkeer vervolgens haar weg vinden naar de A4. De Bennebroekerweg kruist bovenlangs en krijgt geen directe aansluiting. Hiervoor komt een nieuwe verbindingsweg aan de oostzijde van de A4, waarbij verkeer vanuit Rijsenhout tevens ontsloten wordt op de A4 (gelijk aan Hillegomse zienswijze).



Figuur 2-7 Ligging van het Alternatief "Parel 2.0".

2.8 Alternatief "Nieuwe N206"

Dit alternatief is ingebracht door de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW en heeft veel weg van het oorspronkelijke Combinatie-alternatief uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, aangevuld met een randweg om Lisse, inclusief een aansluiting op de bestaande op/afrit A44 bij Kaag/Abbenes.

N206 – N208

Het tracé N206-A4 start in het verlengde van de bestaande N206 ter hoogte van de Oostweg en buigt af naar het oosten, zodanig dat dit in het verlengde van de Oosterduinweg uitkomt. Na de bocht gaat het tracé verdiept onder de Zilkerduinweg door, waarbij de Zilkerduinweg met een halve aansluiting aan de westzijde wordt ontsloten. Ter plaatse van de kruising met de Leidsevaart is een half hoge brug voorzien. De wegverbinding over de Noorder Leidsevaart blijft gehandhaafd, doordat deze ter hoogte van de nieuwe brug langs de dijk naar maaiveldligging geleid wordt. Het tracé passeert de spoorlijn / 1e Loosterweg

onderlangs door middel van een verdiepte ligging. De Pastoorslaan wordt aan de zuidzijde van het tracé verlegd en wordt met een T-aansluiting aangesloten op de 1e Loosterweg.

N208-N205

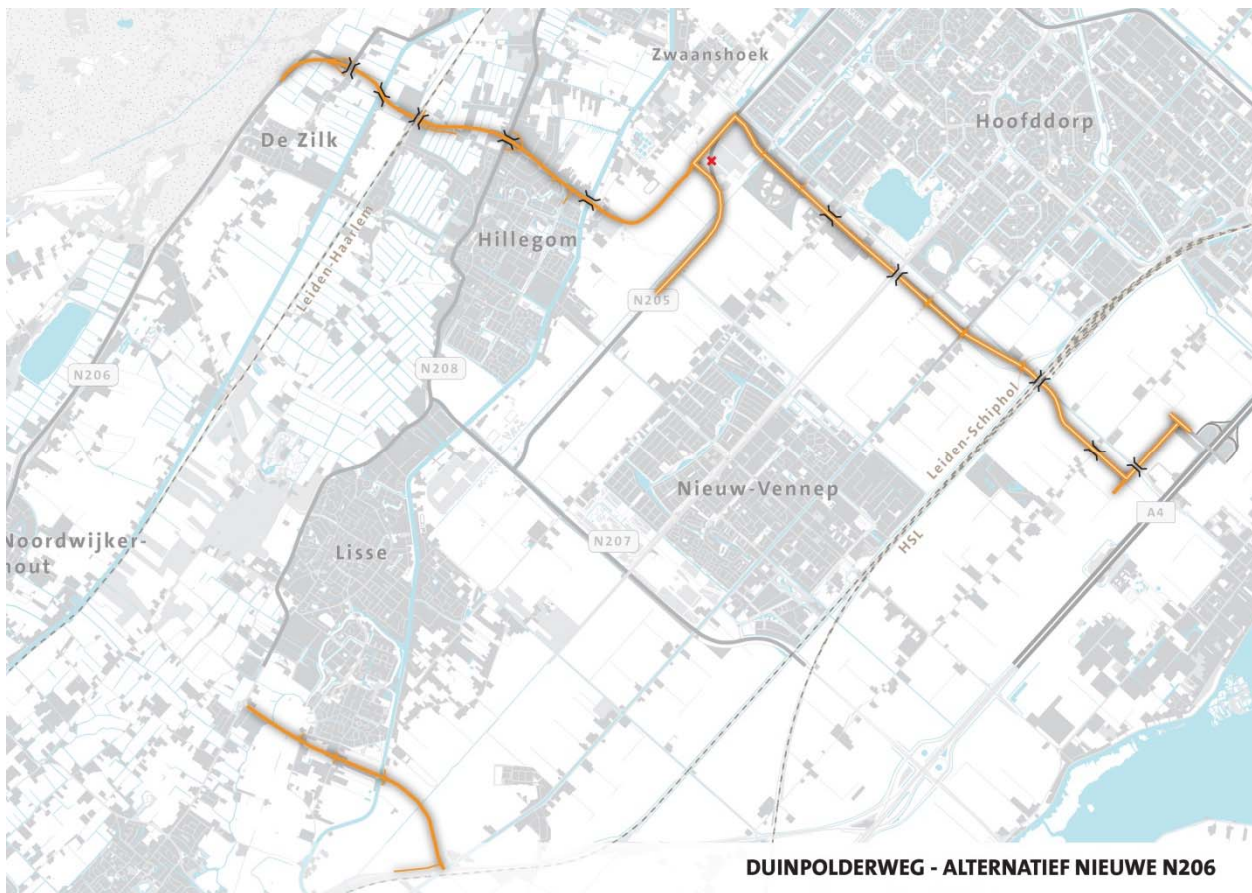
Het tracé wordt aan de oostzijde aangesloten op de N208 (Weeresteinstraat) met een halve Haarlemmermeer-aansluiting, waarbij het tracé hoog over de N208 gaat. Verkeer vanaf de N208 kan niet naar de Duinpolderweg in westelijke richting (vice versa). Na de N208 gaat het tracé naar maaiveld waar de Voltstraat en Sattelietbaan met een rotonde aangesloten worden. Het tracé wordt naar het oosten doorgezet in het verlengde van de bestaande Weerlaan. Een nieuwe T-aansluiting zorgt ervoor dat de bestaande Weerlaan (vanuit zuidelijke richting) aangesloten wordt. Het oude stukje Weerlaan komt hiermee te vervallen. Het tracé ligt hier parallel aan en ten zuiden van de Weerlanervaart. De bestaande gasleiding en zinker dienen hierbij verlegd te worden. Aan de zuidoostkant van het tracé is een grondkerende wand voorzien in verband met het krappe beschikbare profiel als gevolg van de bestaande bebouwing. De kruising met de Ringvaart wordt vormgegeven middels een halfhoge brug. De wegverbinding over de Hillegommerdijk blijft gehandhaafd, doordat deze ter hoogte van de nieuwe brug langs de dijk naar maaiveldligging geleid wordt. Na de kruising met de Ringvaart buigt het Duinpolderwegtracé af in noordelijke richting. Het zuidelijk deel van de bestaande N205 (Drie Merenweg) wordt middels een gelijkvloerse kruising (T-aansluiting) aangesloten op het nieuwe tracé, waarna het nieuwe tracé vervolgens aansluit in het verlengde van de bestaande N205 op een gelijkvloerse kruising met de Nieuwe Bennebroekerweg. Na de kruising N205/Nieuwe Bennebroekerweg sluit de Deltaweg met een volwaardige gelijkvloerse kruising aan op het Duinpolderwegtracé.

N205-A4

Het trajectdeel tussen de N205 (IJweg) en de Westzijde Rijnlanderweg is gelijk aan dat bij de alternatieven Midden, Zuid en Hillegomse Zienswijze. Vanaf de Rijnlanderweg kruist het tracé bovenlangs, de Rijnlanderweg krijgt hierbij geen aansluiting. Na het passeren van de Rijnlanderweg eindigt het tracé in een gelijkvloerse T-kruising (toekomstige bedrijventerrein). Via (deels) bestaande infrastructuur kan het verkeer vervolgens haar weg vinden naar de A4. De Bennebroekerweg kruist bovenlangs en krijgt geen directe aansluiting. Hiervoor komt een nieuwe verbindingsweg aan de oostzijde van de A4, waarbij verkeer vanuit Rijsenhout tevens ontsloten wordt op de A4.

N208-A44

De verbinding tussen de N208 en rijksweg A44 start bij de bestaande rotonde N208/2e Poellaan en is geprojecteerd op de bestaande 2e Poellaan. De Rooversbroekdijk wordt met een T-aansluiting daarop aangesloten. Het nieuwe tracé wordt in het verlengde van de 2e Poellaan naar het oosten, de verkavelings en perceelgrenzen volgend, uitgebreid. De Middenweg wordt half hoog gekruist, zodat een half verdiepte, sociaal veilige, fietstunnel gemaakt kan worden, om zo het doorgaande fietsverkeer mogelijk te maken. De verbindingsweg en de middenweg worden dus niet op elkaar aangesloten.



Figuur 2-8 Ligging van het Alternatief "Nieuwe N206".

2.9 Alternatief "NOG Beter 2.0"

Dit alternatief is ingebracht door de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW. Bij de inspraak op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is verzocht te onderzoeken of het NOG Beter pakket kan worden opgenomen in de planstudie. Het NOG Beter pakket is samengesteld uit maatregelen in de gehele grensstreekregio.

N208-N205

Het tracédeel 'noordelijke randweg bij Zwaanshoek' verbindt de Meerweg, via de Bennebroekerdijk, met de Spieringweg. Door deze nieuwe noordelijke randweg, met een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur, wordt het verkeer om de kern van Zwaanshoek geleid en ontlast daardoor de verkeersdruk op dat gedeelte van de Bennebroekerdijk. Deze ontlasting van de verkeersdruk wordt versterkt door afsluitingen op de Cruquiusdijk en de Bennebroekerdijk voor autoverkeer.

Het tracé van Hillegom tot de aansluiting op de A4 start aan de westzijde van de Ringvaart ter hoogte van de kruising Tongelaer in het verlengde van de Weerlaan en volgt de bestaande Weerlaan in zuidoostelijke richting. Een nieuwe T-aansluiting zorgt ervoor dat de bestaande Weerlaan (vanuit zuidelijke richting) wordt aangesloten op het nieuwe tracé. Het tracé ligt hier parallel aan en ten zuiden van de Weerlanervaart. De bestaande gasleiding en zinker dienen hierbij verlegd te worden. Aan de zuidoostkant van het tracé is een grondkerende wand voorzien in verband met het krappe beschikbare profiel als gevolg van de bestaande bebouwing. De kruising met de Ringvaart wordt vormgegeven middels een halfhoge brug. De wegverbinding over de Hillegommerdijk blijft gehandhaafd, doordat deze ter hoogte van de nieuwe brug langs de dijk naar maaiveldligging geleid wordt.

Het tracé ten oosten van de Ringvaart volgt de perceelgrenzen zoveel mogelijk en sluit ter plaatse van de N205 aan op het bestaande kruispunt in het verlengde van de bestaande Noordelijke Randweg. Hierbij wordt het kruisingsvlak vergroot met extra opstelstroken. De opstelstroken van de Nieuwe Bennebroekerweg met de kruising N205 worden uitgebreid. De bestaande rotonde Nieuwe Bennebroekerweg/Deltaweg wordt omgebouwd tot een turborotonde.

N207-N205

Aan de kruising van de N207 met de N205 wordt een ontsluiting van de woningbouw bij Lisserbroek gerealiseerd. Deze verbinding is niet te gebruiken voor doorgaand verkeer naar Lisse.

N205-A4

De bestaande rotonde Nieuwe Bennebroekerweg/Molenaarslaan wordt omgebouwd tot een turborotonde. Het deel tussen de Oostzijde Zuidtangent en oostzijde A4 is gelijk aan alternatief en Hillegomse zienswijze.

N208-A44

De verbinding tussen de N208 en rijksweg A44 start bij de kruising Ruishoornlaan / Rooversbroekdijk, die wordt vormgegeven als een rotonde, en loopt in het verlengde van de Ruishoornlaan in zuidelijke richting. Na ongeveer 200m buigt het tracé oostwaarts af, waarbij de bestaande hoogspanningsmast gehandhaafd blijft. De Middenweg wordt half hoog gekruist, zodat een half verdiepte, sociaal veilige, fietstunnel gemaakt kan worden, om zo het doorgaande fietsverkeer mogelijk te maken. De verbindingsweg en de Middenweg worden dus niet op elkaar aangesloten. Het tracé volgt hier zo goed als mogelijk de verkaveling en perceelgrenzen kruist de Ringvaart haaks. Deze kruising vindt plaats middels een half hoge beweegbare brug. Na de kruising volgt het tracé de verkaveling en perceelgrenzen, rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen als waterberging. Verder oostwaarts sluit het tracé aan op de bestaande aansluiting van Rijksweg A44, waarbij de toerit verplaatst wordt, maar de bestaande invoegstrook gehandhaafd blijft. Voor het fietsverkeer wordt onder het spoorviaduct over de Hoofdvaart een fietsbrug gemaakt, zodat doorgaand fietsverkeer eenvoudig en veilig kan oversteken, zonder zich te mengen met het kruisende verkeer onder de A44.

N206-A44

De verbinding N206, via de Noordwijkerweg (N449), naar de A44 loopt deels via bestaande, c.q. aan te passen, en deels nieuwe infrastructuur. Aan de westzijde wordt aangesloten op het bestaande kruispunt Noordwijkerweg/Voorhouterweg. De Voorhouterweg wordt met twee ruime bogen aangesloten op de Bankijkerweg, waarbij de Voorhouterweg (naar het noorden) als een T-aansluiting vormgegeven wordt. Hierdoor ontstaat een doorgaande west-oost verbinding. De recent aangelegde/gereconstrueerde Bankijkerweg wordt zoveel mogelijk gehandhaafd. Aan het einde van de bestaande Bandijkerweg wordt deze over bestaande watergang doorgetrokken naar het oosten waar een nieuwe aansluiting op de A44 net ten noorden van de brug over het Oegstgeesterkanaal gerealiseerd wordt. De aansluiting wordt vormgegeven als een half klaverblad, omdat bij een (eenvoudiger) Haarlemmermeeroplossing de afstanden tussen puntstukken van het invoegende en uitvoegende verkeer bij Noordwijk te klein zouden zijn conform de geldende richtlijnen. Aan de oostzijde van de A44 wordt de aansluiting niet verbonden met het onderliggend wegennet. Wel is er een (indirecte) ontsluiting van de bestaande verzorgingsplaats voorzien. Aan de westzijde van de aansluiting komt een ontsluiting van het veilingterrein (Royal FloraHolland) op de verbindingsweg. Hiervoor wordt een nieuwe brug aangelegd over het Oegstgeesterkanaal. In het ontwerp kan aan de oostzijde de bestaande begraafplaats niet ontzien worden.



Figuur 2-9 Ligging van het Alternatief "NOG Beter 2.0" (noordelijk deel).



Figuur 2-10 Ligging van het Alternatief "NOG Beter 2.0" (zuidelijk deel).

3 Landschap en beleving

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten van de verschillende tracéalternatieven op landschap en beleving. De effectbeoordeling betreft:

- gevolgen voor beleving van het landschap (zijn de ruimtes nog beleefbaar? Past de ingreep bij de maat en schaal van het landschap?);
- gevolgen voor beleving van en vanaf de weg.

Advies Reikwijdte en Detailniveau en advies van de Commissie m.e.r.:

“Geef in het MER een overzicht en waardering van landschapstypen en –elementen in het studiegebied, aan de hand van de (regionale) kenmerkendheid, de zeldzaamheid, de gaafheid en de vervangbaarheid. Geef vervolgens een beschrijving van de effecten van de gekozen variant uitwerkt op de ruimtelijke opbouw en verschijningsvorm van het gebied. Doe dit beeldend door bijvoorbeeld vergelijkende foto-impressies van het nu en het straks.”

3.2 Beleidskader

Nationaal beleid

Structuurvisie infrastructuur en ruimte (2012)

Op basis van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten heeft het Rijk in het verleden een selectie gemaakt van twintig ‘*Nationale landschappen*’. Deze landschappen weerspiegelen samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Het Rijk laat het beleid ten aanzien van landschap op land over aan provincies en wil provincies meer ruimte geven bij de afweging tussen verstedelijking en landschap, om zo meer ruimte te laten voor regionaal maatwerk.

Provincie Zuid-Holland

Structuurvisie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte (2014)

Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland hebben op 14 december 2016 de actualisering 2016 van de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) vastgesteld. Op 12 januari 2017 is deze in werking getreden.

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een ‘*ja, mits-beleid*’: ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit (waarborg ruimtelijke kwaliteit).

Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening (*‘handelingskader ruimtelijke kwaliteit’*).

De kwaliteitskaart en de richtpunten geven richting aan de interpretatie van ruimtelijke kwaliteit. De gebiedsprofielen, die gezamenlijk met decentrale overheden en andere partijen in de regio zijn opgesteld, spelen een belangrijke rol bij het ontwikkelen van een dergelijk gedeelde opvatting. De gebiedsprofielen hebben de status van handreiking, maar nadrukkelijk niet de status van toetsingskader.

Om te kunnen bepalen of een ontwikkeling past bij de gebiedskwaliteit, onderscheidt de provincie de kwaliteit van gebieden in categorieën en onderscheidt ze ruimtelijke ontwikkelingen naar hun mate van impact op de omgeving. Naast het generieke kwaliteitsbeleid, dat geldt voor de gehele provincie, wordt een tweetal beschermingscategorieën onderscheiden, waar onder voorwaarden van ruimtelijke kwaliteit

ook ontwikkelingen mogelijk zijn, maar waar vanwege de kwetsbaarheid of bijzonderheid extra voorwaarden van toepassing zijn:

Gebieden met bijzondere kwaliteit (categorie 1)

Een relatief beperkt aantal gebieden is zo bijzonder, waardevol en kwetsbaar, dat de instandhouding en mogelijk verdere ontwikkeling van de waarden die ze vertegenwoordigen voorrang heeft boven alle andere ontwikkelingen. De gebieden met bijzondere kwaliteit dragen in hoge mate bij aan de identiteit, beleving en biodiversiteit van Zuid-Holland. Ruimtelijke ontwikkelingen in en direct grenzend aan de categorie 'gebieden met bijzondere kwaliteit' zijn alleen mogelijk voor zover ze bijdragen aan deze kwaliteit. Het gaat om gebieden met de volgende kwaliteiten:

- *Hoge en specifieke natuurwaarden in Zuid-Holland*, gebundeld in de ecologische hoofdstructuur en Natura 2000, die met elkaar een substantiële bijdrage leveren aan de Europese biodiversiteit. Provincie en rijk hebben een gedeelde verantwoordelijkheid voor instandhouding en versterking van deze waarden.
- *Cultuurhistorische kroonjuwelen*. Een aantal gebieden in de provincie heeft landschappelijk en cultuurhistorisch een dusdanig uniek karakter dat de bescherming en versterking van deze kwaliteiten centraal staat. Een deel daarvan is zo kwetsbaar dat uiterst zorgvuldig moet worden gekeken naar de inpasbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen.

Gebieden met een specifieke waarde (categorie 2)

De provincie wil in een aantal gebieden specifieke waarden in stand houden omdat ze landschappelijk, ecologisch of qua gebruikswaarde bijzonder en kwetsbaar zijn. De instandhouding van deze waarden vraagt om toegespitste vormen van bescherming en ontwikkeling. Ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden zijn mogelijk, maar met inachtneming van de specifieke waarden naast de generieke bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. De volgende specifieke waarden zijn aanwezig in het plangebied van de Duinpolderweg:

- belangrijke weidevogelgebieden, gelegen buiten de ecologische hoofdstructuur, vanwege de specifieke maatschappelijke verantwoordelijkheid voor deze karakteristieke en kwetsbare vogels.
- openbare recreatiegebieden, vanwege hun onmisbare bijdrage aan de leef- en vestigingskwaliteit in zowel het stedelijk als het landelijk gebied.
- groene buffers, vanwege hun belang voor de identiteit, geleding en leefkwaliteit van het stedelijk gebied.
- graslanden in de Bollenstreek, als kenmerkend, maar inmiddels zeldzaam geworden onderdeel van het bollenlandschap en de nog gave strandvlakten daarbinnen.

Gebiedsprofiel Duin- en Bollenstreek

De kwaliteitskaart uit de Visie ruimte en mobiliteit is uitgangspunt bij het opstellen van het gebiedsprofiel. De kwaliteitskaart is een belangrijk onderdeel van het genoemde '*handelingskader ruimtelijke kwaliteit*'. Dit handelingskader is de basis van de provincie voor ruimtelijke kwaliteit. Het bestaat verder uit de richtpunten bij de kwaliteitskaart en de regelgeving uit de Verordening ruimte. De richtpunten beschrijven (generiek voor Zuid-Holland en gebiedsspecifiek) puntsgewijs de bestaande kenmerken en waarden en de wijze waarop nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hiermee rekening kunnen houden. In artikel 2.2.1 van de verordening zijn regels met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit opgenomen waar (bestemmings)plannen aan moeten voldoen. Het gebiedsprofiel werkt de richtpunten voor iedere regio uit en geeft daarmee een handreiking hoe gemeenten en initiatiefnemers daarmee om kunnen gaan. Het staat qua uitwerking tussen de provinciale kwaliteitskaart en de beeldkwaliteitsparagrafen en –plannen van/bij bestemmingsplannen van de gemeenten in.

Een gebiedsprofiel omvat een beschrijving van karakteristieken (wat is er), ontwikkeling (wat speelt er), kwaliteiten (wat is waardevol) en ambitie (wat willen we) van het landschap van het betreffende gebied.

Het gebiedsprofiel is in samenwerking met gemeenten en andere overheden en gebiedspartners opgesteld als gezamenlijke basis voor de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied. Gedeputeerde Staten stellen het gebiedsprofiel vast als bevestiging van dit gezamenlijke vertrekpunt en tegelijk als uitgangspunt voor provinciale plannen. Het gebiedsprofiel is gebruikt voor de beschrijving van de huidige situatie van het landschap in paragraaf 3.4.

In het kader van het MER voor de Duinpolderweg zijn uit het gebiedsprofiel de ambities voor het thema 'Weg door stad en land' hieronder overgenomen (zie Figuur 3-1). Deze ambities zijn relevant voor de beoordeling van de alternatieve tracés. Voor de latere uitwerking van een voorkeustracé geven de overige thema's uit het gebiedsprofiel voldoende houvast voor de detaillering van de wegprofielen.

Ambitie kwaliteitskaart N-weg

- Bij nieuwe infrastructuur beweegt de weg waar mogelijk mee met de hoofdrichting van het landschap.
- Nieuwe of aan te passen infrastructuur wordt altijd beschouwd als een integrale gebiedsopgave inclusief inpassingsvraagstukken. Onder inpassing wordt naast ligging in het landschap ook verstaan; omgaan met doorlopende landschappelijke structuren, logische oplossingen voor doorgaande recreatieve verbindingen en behoud van gebruikswaarde van het omliggend gebied.
- Waar N-wegen landschappelijke hoofdstructuren kruisen, bijvoorbeeld vaarten, dient de landschappelijke lijn als afzonderlijke structuur zichtbaar en herkenbaar te blijven (door bijvoorbeeld een brug). Deze 'contactpunten' worden met zorg ontworpen en komen terug in de beeldkwaliteitsparagraaf.



Figuur 3-1 Themakaart 'Weg door stad en land' uit gebiedsprofiel Duin- en Bollenstreek

Aanvullende ambitie N-weg

- Bij nieuwe infrastructuur volgt de weg waar mogelijk de hoofdrichting van het landschap of loopt haaks erop.
- Onderscheid tussen wegen op de strandwallen en wegen in strandvlaktes, door wegen op de strandwallen met bomen te beplanten en wegen in de strandvlaktes open te houden.
- Vanaf de oost-west georiënteerde wegen de uitzicht op de duinen en de bollenvelden koesteren en waar mogelijk verbeteren.
- Langs de noord-zuid gerichte wegen doorzichten door de lintbebouwing bewaren. (zie ook open vensters en linten).
- De N208 als 'groene drager' van het gebied: doorgaande laanbeplanting realiseren (zie ook linten).
- Kruispunten met de trekvaart als herkenbare oriëntatiepunten in het gebied, daarbij de continuïteit van de vaart bewaken. (zie ook water).

Aanvullende ambitie Entrees voor het gebied

- Verbetering beeldkwaliteit van de entree van de Bollenstreek door verrommeling op te ruimen, het zicht op het landschap en de bollenvelden te verbeteren en de entrees op de strandwallen te beplanten.

Provincie Noord-Holland

Structuurvisie Noord-Holland 2040

De structuurvisie is 21 juni 2010 vastgesteld en de meest recente actualisatie heeft op 28 september 2015 plaatsgevonden. De Provincie Noord-Holland geeft in de structuurvisie aan dat behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de (ruimtelijke) kwaliteit en diversiteit een provinciale verantwoordelijkheid is. De Provincie Noord-Holland omschrijft ruimtelijke kwaliteit aan de hand van kernkwaliteiten van het landschap. Natuurlijke omstandigheden en vooral ook menselijk handelen, hebben in ieder landschap hun eigen sporen nagelaten. Nieuwe ontwikkelingen moeten zich tot deze karakteristieken verhouden. Elk landschapstype heeft zijn eigen specifieke kernkwaliteiten die gebieden een eigen karakter en identiteit geven. De voornaamste kernkwaliteiten zijn: archeologie en tijdsdiepte (tezamen 'ondergrond'), aardkundige waarden, historische structuurlijnen, cultuurhistorische objecten en openheid, duisternis en stilte (tezamen landschaps-DNA) en dorps-DNA. De Leidraad Landschap & Cultuurhistorie vormt hier een verdere uitwerking van.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

De in de structuurvisie benoemde kernkwaliteiten van het landschap zijn in de leidraad landschap en cultuurhistorie verder uitgewerkt. De voornaamste kernkwaliteiten die voor het plangebied van de Duinpolderweg relevant zijn, zijn de ondergrond, historische structuurlijnen en cultuurhistorische objecten. Bij structuurdragers van provinciaal belang denkt de provincie onder meer aan grote militaire structuren, historische dijken en waterwegen, molens en provinciaal beschermde objecten en structuren. De provincie wil dat deze aspecten worden meegenomen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor het plangebied van de Duinpolderweg zijn de Ringdijk met Ringvaart, de orthogonale structuur van de Haarlemmermeer en de linten van in het bollengebied van belang. Daarnaast zijn de landschap karakteristieke kavelstructuren van belang. Die worden bepaald door talrijke lijnvormige elementen, zoals sloten, vaarten, dijken, wegen en beplantingslijnen. Deze vormen met elkaar de ruggengraat van het landschap.

Beleidslijn

Gemeenten dienen deze historische structuurlijnen bij planontwikkeling op lokale schaal in beeld te brengen en als vertrekpunt te nemen voor de inpassing daarvan. Kavelscheidingen en historische structuurlijnen worden waar mogelijk in het plangebied opgenomen; groenblauwe raamwerken van nieuwe

ontwikkelingen dienen zoveel mogelijk rekening te houden met de verkavelingsstructuren van het oorspronkelijke landschap.

Greenport Duin- en Bollenstreek

Intergemeentelijke structuurvisie Greenport Duin- en Bollenstreek (2016)

De raden van de zes greenportgemeenten hebben op 7 juli 2016 (Hillegom), op 30 juni 2016 (Katwijk), op 23 juni 2016 (Lisse), op 16 juni 2016 (Noordwijk), op 30 juni 2016 (Noordwijkerhout) en op 30 juni 2016 (Teylingen) de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport (ISG) 2016 gewijzigd vastgesteld. Deze ISG 2016 is een actualisatie van de ISG 2009, met behoud van de hoofdlijnen van beleid. De zes gemeenten zetten zich gezamenlijk in voor de herstructurering en revitalisering van de Greenport Duin- en Bollenstreek waarbij ruimte wordt geboden voor het herstel van cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

In de visie is aangegeven dat een vitaal en duurzaam landschap de prioriteit heeft in de ontwikkeling van het bollencluster. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is het centrale beleidsuitgangspunt van de ISG. Bij de bijeenkomst over strategische samenwerking in de Duin- en Bollenstreek op 14 februari 2013 is nogmaals onderstreept dat de gezamenlijke opgave blijft *“om het buitengebied aan een hoge landschappelijke kwaliteit te helpen, met ruimte voor de beeldbepalende veelzijdige tuinbouw”* (afspraak 27 uit het zogenaamde “Valentijnsakkoord”). Een vitaal landschap en een vitale Greenport zijn in de Duin- en Bollenstreek onlosmakelijk verbonden.

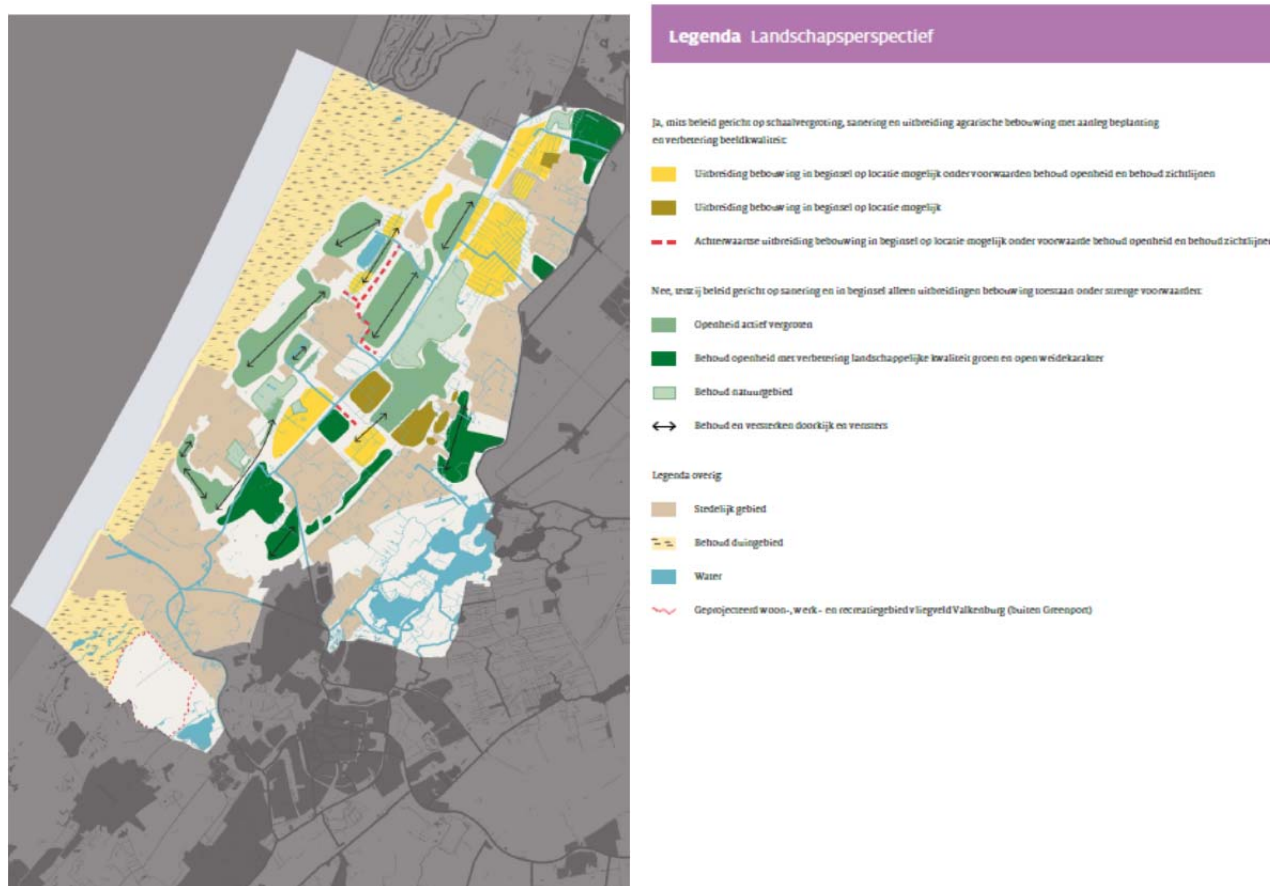
In de ISG is vastgelegd dat er altijd 2625 ha eerste klas bollengrond (grond geschikt voor hyacintenteelt) gehandhaafd moet blijven. Het verlies van oppervlakte van deze bollengrond moet gecompenseerd worden: door het slopen van bebouwing, het verbeteren van de kwaliteit van tweede klas bollengrond of door het omzetten van daarvoor aangewezen graslanden. Deze regel is een harde garantie voor het behoud van productiegrond en voor het behoud van open ruimte.

De basis om tot verbetering van de landschapskwaliteiten in de Duin- en Bollenstreek te komen, is het Landschapsperspectief. Op basis van eerdere studies worden in het landschap verschillende ‘kamers’ onderscheiden, waarvoor wij op hoofdlijnen enkele beleidslijnen geven. Grofweg ontstaan op deze manier drie bollenzones: de binnenduinrandzone (actief open maken), het centrale gebied (open houden) en enkele specifieke gebieden (selectief ruimte bieden voor verdichting). Daarnaast zijn er vooral in het oostelijke deel van deze regio enkele grotere gebieden met grasland, waar het open en groene weidekarakter zal worden gehandhaafd.

In het Landschapsperspectief van de ISG is aangegeven in welke landschappelijke kamers er nog verdichting van bebouwing mag plaatsvinden, waar dat alleen onder voorwaarden mag plaatsvinden (*‘ja, mits’*) en waar gestreefd wordt naar het actief vergroten van de openheid (zie Figuur 3-2).

De bollenteelt is nog steeds aan een sterke intensivering en schaalvergroting onderhevig. Het is een productielandschap met veel dynamiek, waar grondruil en verbetering van de ontsluiting en ontwatering nog steeds aan de orde is. Aan deze verbetering van de productieomstandigheden is ook de ambitie van de landschapsbouw toegevoegd: compenserende maatregelen die een ondernemer moet treffen om te kunnen uitbreiden. Het maken van een groen landschappelijk kader kan zorgen voor een natuurlijke windbeschutting voor de bollen en voor een betere recreatieve ontsluiting van het landschap. Sterke groene randen van de kamers vormen een duidelijk landschappelijk kader voor de bebouwing. Het landschappelijke raamwerk laat uitbreiding van bestaande bedrijven of nieuwe bebouwing toe, zonder dat het beeld te rommelig wordt. Een zorgvuldige vormgeving en positionering van de bebouwing is belangrijk voor de beeldkwaliteit van het productielandschap.

In de ISG2016 is ten zuiden van de Pastoorslaan te Hillegom een reserve woningbouwlocatie opgenomen en ten noorden van de Pastoorslaan een reservelocatie voor een bedrijventerrein.



Figuur 3-2 Landschapsperspectief Duin- en Bollenstreek

Landgoederen en historische structuren

Naast agrarische- en natuurgebieden zijn ook landgoederen een belangrijk element in het landschap van de Duin- en Bollenstreek. De streek kent een tweetal clusters van landgoederen, te weten de binnenduintrand van Noordwijk-Noordwijkerhout en Keukenhof-Dever-Teylingen. Bij de landgoedclusters ligt de belangrijkste opgave in het versterken van de regionale ensemblewaarde. Nieuwe functies moeten passen bij het groene en statige karakter van de clusters. Historische structuren, zoals waterlopen, lanen of zichtassen, moeten we actief versterken of herstellen. Het herstel van laan-, haag- en erfbeplanting zoals uitgevoerd in het kader van het Landschapsbeleidsplan Duin- en Bollenstreek is een goed voorbeeld van cultuurhistorisch landschapsherstel.

Gemeente Bloemendaal

Structuurvisie Bloemendaal (2010)

Op 27 januari 2011 heeft de gemeente Bloemendaal haar structuurvisie vastgesteld. Deze structuurvisie geeft op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen weer. De hoofdlijnen worden onder andere verder verwerkt in de bestemmingsplannen. Het plangebied van de Duinpolderweg valt in de 'landgoederenzone' en hiervoor zijn de volgende beleidsdoelstellingen beschreven:

- Behoud van cultuurhistorische en natuurlijke waarde van de landgoederen en de open strandvlakten.

- De boomlanenstructuur behouden en ontbrekende schakels invullen; een deel van deze structuur bestaat ook uit bomen in particuliere tuinen.
- Binnen strandvlakten zoeken naar mogelijkheden voor extra waterberging en natuurontwikkeling.
- Bevorderen contrast tussen gesloten karakter landgoederen en open karakter strandvlakten.
- Verrommeling strandvlakten tegengaan.
- Bij ontwikkelingen goede landschappelijke inpassing absolute voorwaarde.
- Historische structuren en individuele monumentale objecten belangrijk voor identiteit Bloemendaal.

In de structuurvisie zijn ook een aantal zichtlijnen benoemd die bepalend en belangrijk zijn voor Bloemendaal:

- **Zichtlijn Strandvlakte – Kerk Vogelenzang**
Op de kerk van Vogelenzang bestaat een duidelijke zichtlijn vanuit noordelijke richting, over de open strandvlakte. De lijn kan nog verder worden versterkt door het gedeeltelijk open maken van de begroeiing langs de Vogelenzangseweg. Hierdoor worden nieuwe doorkijkjes toegevoegd en kan de zichtlijn nog worden ervaren.
- **Zichtlijnen open strandvlakten**
In de open strandvlakten bestaan verschillende zichtlijnen die niet nader worden benoemd in de deze visie. Het open houden van de strandvlakten en het behouden van de contrasten tussen open en gesloten groen gebied garandeert het voortbestaan van deze zichtlijnen voldoende.

Cultuurhistorische Waardenkaart (2015)

In november 2015 heeft de gemeente Bloemendaal de Cultuurhistorische Waardenkaart vastgesteld. Het plangebied van de Duinpolderweg valt binnen het jonge duinlandschap en het strandwallen en strandvlaktelandschap.

Jong duinlandschap

Het jonge duinlandschap is een direct aan zee gerelateerd, reliëfrijk zandlandschap. Het ontstaan is te danken aan de werking van zee en wind, maar ook – vanaf zijn prille oorsprong – aan de invloed van de mens. Door intensief bodemgebruik van de binnenduintrand in combinatie met een periode van droogte zijn vanaf de 7de eeuw de Jonge Duinen ontstaan. Deze zijn deels gevormd op de Oude Duinen. Dit proces is tot in de 18de eeuw doorgegaan. Op deze Jonge Duinen ontstonden nieuwe dorpen zoals Bloemendaal aan Zee. Deze dorpen zijn over het algemeen sterk naar zee gericht en hebben vanaf de 19de eeuw een recreatieve functie als badplaats gekregen. Het grootste deel van dit landschapstype bestaat uit de combinatie van matig open gebied en zeer open gebied. De overgangen duinenstrandvlakte en duinen-open polderland en de daarmee gepaard gaande contrasten zijn belangrijk voor de identiteit.

Strandwallen- en strandvlaktenlandschap

Het strandwallen en -vlaktenlandschap ligt direct achter de jonge duinen en is ontstaan door wind, rivieren en zee. In de kustzone is sprake van een grote diversiteit aan reliëf, grondwaterstanden en -kwaliteit en bodems en de daarmee samenhangende vegetatietypen. De verschillende landschapstypen in de kustzone beïnvloeden elkaar via grondwaterstromingen en zijn daardoor aan elkaar gerelateerd. De strandwallen en -vlakten bestaan uit parallel aan de kust verlopende stroken van hoger gelegen, droge en zandige strandwallen (de Oude Duinen), van elkaar gescheiden door lager gelegen, natte en venige strandvlakten. Het landschap bestaat voor het grootste deel uit matig open gebied. Er is een gelijkmatige verdeling van openheidsklassen en aanwezigheid van contrasten tussen zeer open gebied (strandvlakten) en zeer gesloten gebied (beboste binnenduintrand).

Gemeente Haarlemmermeer*Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012)*

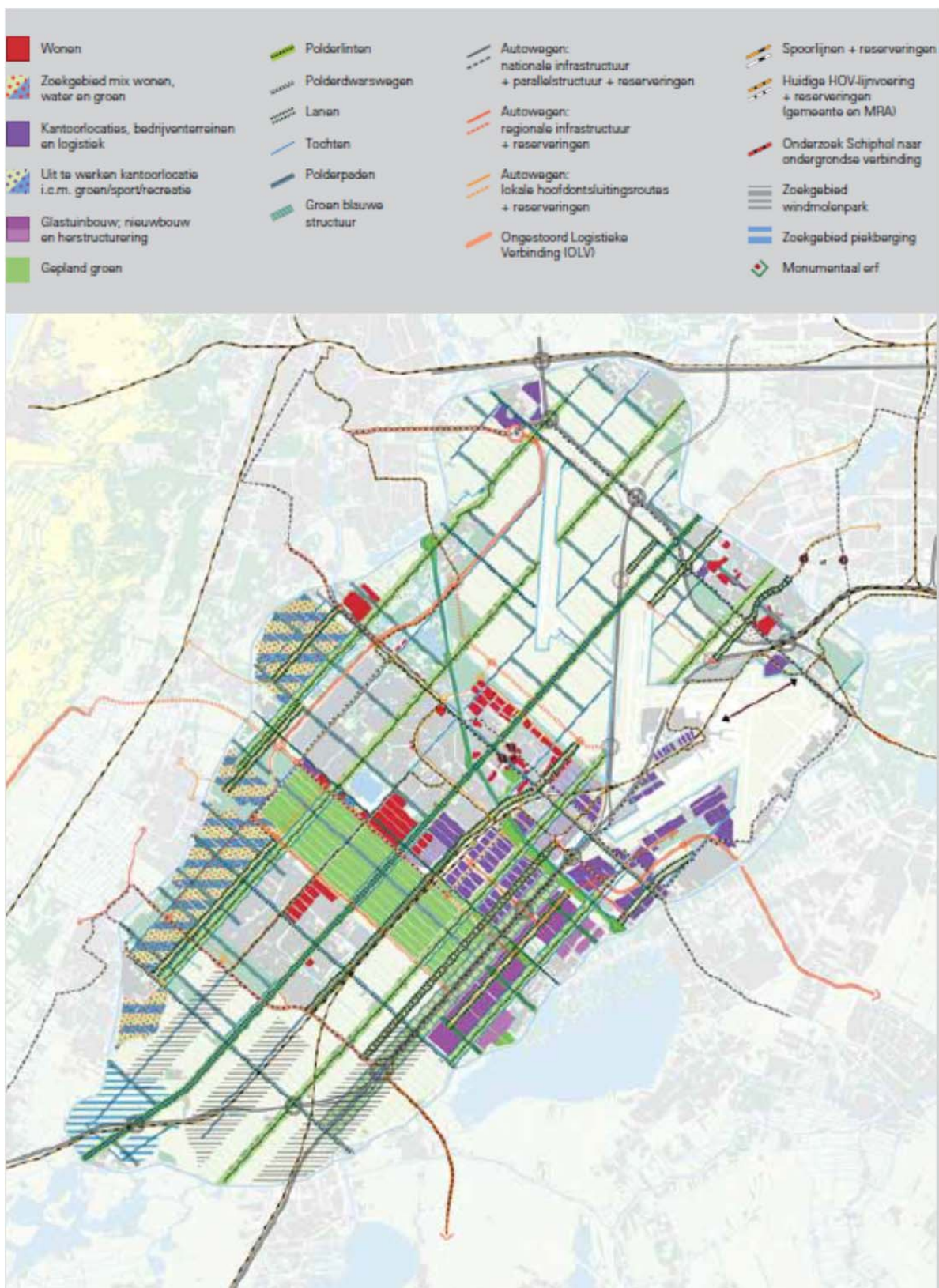
De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties, en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen. De ambities van Haarlemmermeer in de komende twintig jaar komen voort uit de aan de Structuurvisie ten grondslag liggende Contourennota. In de toekomst wil Haarlemmermeer de bestaande diversiteit aan woon- en werkmilieus - haar zogeheten atypische stedelijkheid - versterken. Figuur 3-3 geeft de Plankaart Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 weer.

Landschappelijk gezien wordt in de structuurvisie het landbouwgebied in de toekomst ingedeeld in drie soorten agrarisch gebied:

- Agrarisch kerngebied: in het noorden rond Schiphol, in de zuidpunt van de polder en in het PrimAviera gebied (gebied ten zuiden van de A4 rond de Bennebroekerweg) zal grootschalige akker- en tuinbouw blijven domineren.
- Transformatiegebied: in de gebieden tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en in het westelijk deel van de polder zal de akkerbouw verminderen in omvang en geleidelijk aan veranderen in stadslandbouw of zelfs transformeren naar niet-agrarische functies.
- Veeteeltgebied: in de veenweidegebieden in de noordwesthoek blijft ruimte voor veeteelt.

Het plangebied van de Duinpolderweg valt voor het overgrote deel in het bovengenoemde 'Transformatiegebied'. Het deel dat tegen de Ringvaart aan ligt is zoekgebied mix wonen, water en groen.

De structuurvisie definieert een integraal ruimtelijk raamwerk dat bestaat uit de waterstructuur, de infrastructuur en de groenstructuur. Om goed te kunnen inspelen op de maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen wordt dit netwerk de komende jaren op verschillende manieren uitgebreid. Hierbij wordt aangesloten op het oorspronkelijke idioom van de polder, om de identiteit als droogmakerij te versterken. Het ruimtelijk ontwerp van de Duinpolderweg zal hier een bijdrage aan kunnen leveren.



Figuur 3-3 Plankaart Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

Gemeente Hillegom

Ontwerp Omgevingsvisie Hillegom 2030

De gemeente Hillegom heeft de Omgevingsvisie Hillegom 2030 en een PlanMER in voorbereiding, waarin de koers voor de gehele gemeente en per deelgebied is opgenomen. Voor het buitengebied vormt de ISG2016 de basis voor de koers, waarin reservelocaties zijn opgenomen voor woningbouw en een bedrijventerrein aan weerszijden van de Pastoorslaan. In het najaar 2017 komt het ontwerp Omgevingsvisie ter visie. Daarnaast is een Omgevingsplan Buitengebied in voorbereiding, die aansluit op de Omgevingsvisie 2030. In de Omgevingsvisie is duurzaamheid het leidende principe. Hiervoor wordt de ambitie opgenomen om in 2030 Energieneutraal en in 2050 Klimaatneutraal te zijn. Het verbeteren van de fysieke leefomgeving (people, planet en profit) staat in de Omgevingsvisie centraal. Nieuwe initiatieven moeten hieraan bijdragen.

Structuurvisie Hillegom (2008)

In de structuurvisie wordt een toekomstbeeld voor het landschap geschetst. Voor Hillegom zijn binnen het groenblauwe raamwerk drie groene of ecologische verbindingen van belang. Dit zijn de zone van de Leidsevaart, de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder en een verbinding tussen die twee zones aan de zuidzijde van de gemeente (voor een belangrijk deel valt deze laatste verbinding op het grondgebied van de gemeente Lisse).

In het Haarlemmermeer Groenplan is een inrichtingsprogramma opgesteld voor de Oosteinderpolder en de Vosse- en Weerlanerpolder. Hierin is een moerasachtige zone langs de ringvaart geprojecteerd. Het middengebied blijft open, waarbij het agrarisch gebruik is gericht op weidevogelbeheer. Waar het open gebied botst met bebouwing en tuinbouw wordt het gebied als coulisselandschap ingericht met bosjes en ruige graslanden.

De Greenport Duin- en Bollenstreek staat aan de vooravond van een ingrijpende wijziging van restrictief beleid naar beleid met meer ontwikkelingsmogelijkheid. De oorspronkelijke doelen veranderen niet:

- behoud en versterking van het bollengebied met zijn karakteristieke openheid
- vitaal houden van de bedrijvigheid
- verbetering van de kwaliteit van het landschap, niet alleen visueel, maar ook op het gebied van waterhuishouding en de toeristische kwaliteiten

Gebiedsvisie Groen Genoegen (2011)

Voor het gebied van de Oosteinderpolder en de Vosse- en Weerlanerpolder (De Polders) is de gebiedsvisie 'Groen Genoegen' opgesteld. In de gemeenteraadsvergadering van 30 juni 2011 is deze gebiedsvisie vastgesteld. Op hoofdlijnen is de visie als volgt: Groen Genoegen wordt getypeerd als een open, rustig en groen, lokaal uitloophet gebied waar met gerichte gebiedsontwikkeling wordt gestreefd naar een grotere ruimtelijke kwaliteit en een duidelijke identiteit. De Vosse- en Weerlanerpolder is in de afgelopen jaren ingericht en in gebruik als natuur- en recreatiegebied.

Gebiedsvisie bedrijventerrein Pastoorslaan

De gemeente Hillegom heeft de 'Gebiedsvisie bedrijventerrein Pastoorslaan' opgesteld. Deze gebiedsvisie is opgesteld voor de herontwikkeling van bestaande leegstaande panden en daarna ontwikkeling van de tussenliggende onbebouwde percelen.

Gemeente Noordwijkerhout

Structuurvisie Noordwijkerhout (2010)

De gemeente Noordwijkerhout heeft structuurvisies voor de kernen van de gemeente. Voor het buitengebied is de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport Duin- en Bollenstreek van toepassing (zoals eerder genoemd in deze paragraaf).

Landschapsvisie Hogeveensepolder

Het plangebied van de Duinpolderweg ligt in de Hogeveensepolder waarvoor een landschapsvisie is opgesteld. Deze Landschapsvisie voor de Hogeveensepolder is een middel om het doel voor de structuurverbetering te bereiken. De visie is bedoeld voor de ambtenaar of specialist, om als toetsingskader te gebruiken voor nieuwe plannen en/of initiatieven in dit deelgebied van de Hogeveensepolder. De leidraad wordt gevormd tot een verbetering van de economie en de kwaliteit van het landschap.

De visie is geschreven vanuit de veranderingen van de laatste decennia om een breed perspectief te krijgen. Daarnaast wordt vooruit gekeken met de voorstellen voor de ruimtelijke kwaliteit over 20 jaar. De visie is een bijlage van het Bestemmingsplan Buitengebied 2015 en de Welstandsnota van de Gemeente Noordwijkerhout. De volgende uitgangspunten en ontwikkelingen worden benoemd:

- Versterken van hoofdstructuur, strandwal en strandvlakte.
- Verbeteren van de totale waterhuishouding en verkaveling.
- Verbeteren van bedrijfsontsluiting in het middengebied en daarmee de overige wegen van agrarisch verkeer ontlasten.
- Verbeteren van de openheid en belangrijke zichtlijnen.
- Tegengaan van verdere verrommeling.

Gemeente Oegstgeest

Structuurvisie Oegstgeest 2005 - 2020

De structuurvisie Oegstgeest 2005-2020 vormt tot 2020 de integrale leidraad voor de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen binnen Oegstgeest en geeft richting aan nieuwe bestemmingsplannen. De structuurvisie is op 30 juni 2005 vastgesteld door de gemeenteraad. De structuurvisie biedt een kader voor de toekomstige ontwikkelingen van Oegstgeest. De visie is geen volledig uitgewerkt plan, het vormt een sturingskader op hoofdlijnen.

De aanwezige landgoederen, parken en cultuurland vormen een belangrijk onderdeel van de bestaande kwaliteit van Oegstgeest. Het plangebied van de duinpolderweg is echter niet gelegen in deze gebieden. Er is derhalve geen specifiek landschappelijk beleid omtrent het plangebied.

Gemeente Katwijk

Brede structuurvisie Verdiept Katwijk (2010)

Het samenvoegen van de gemeenten Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg heeft geresulteerd in een structuurvisie, de Brede Structuurvisie Katwijk 2007-2020. Het vormt een nieuw regiedocument, wat de gemeente in staat stelt de aanwezige kansen en kwaliteiten te vertalen in concrete acties. In de Brede Structuurvisie wordt ten aanzien van een aantal aspecten de visie uiteengezet. Middels een zogenaamd mozaïek van ruimtelijke segmenten wordt invulling gegeven aan mogelijkheden voor de aanwezige kansen en kwaliteiten. Er is onder meer aandacht voor wonen, werken en voorzieningen. Ten aanzien van landschapsaspecten is het creëren van een samenhangende groenblauwe structuur, zowel binnen als buiten haar bebouwd gebied, met een landschappelijke, ecologische, recreatieve en waterbeheer-technische betekenis beoogd.

Gemeente Lisse

Toekomstvisie Lisse 2030

De gemeente Lisse heeft een Toekomstvisie 2030 in voorbereiding, die naar verwachting in november 2017 in de gemeenteraad komt. Vooralsnog blijft de structuurvisie uit 2011 voor de gemeente leidend.

Structuurvisie Lisse (2011)

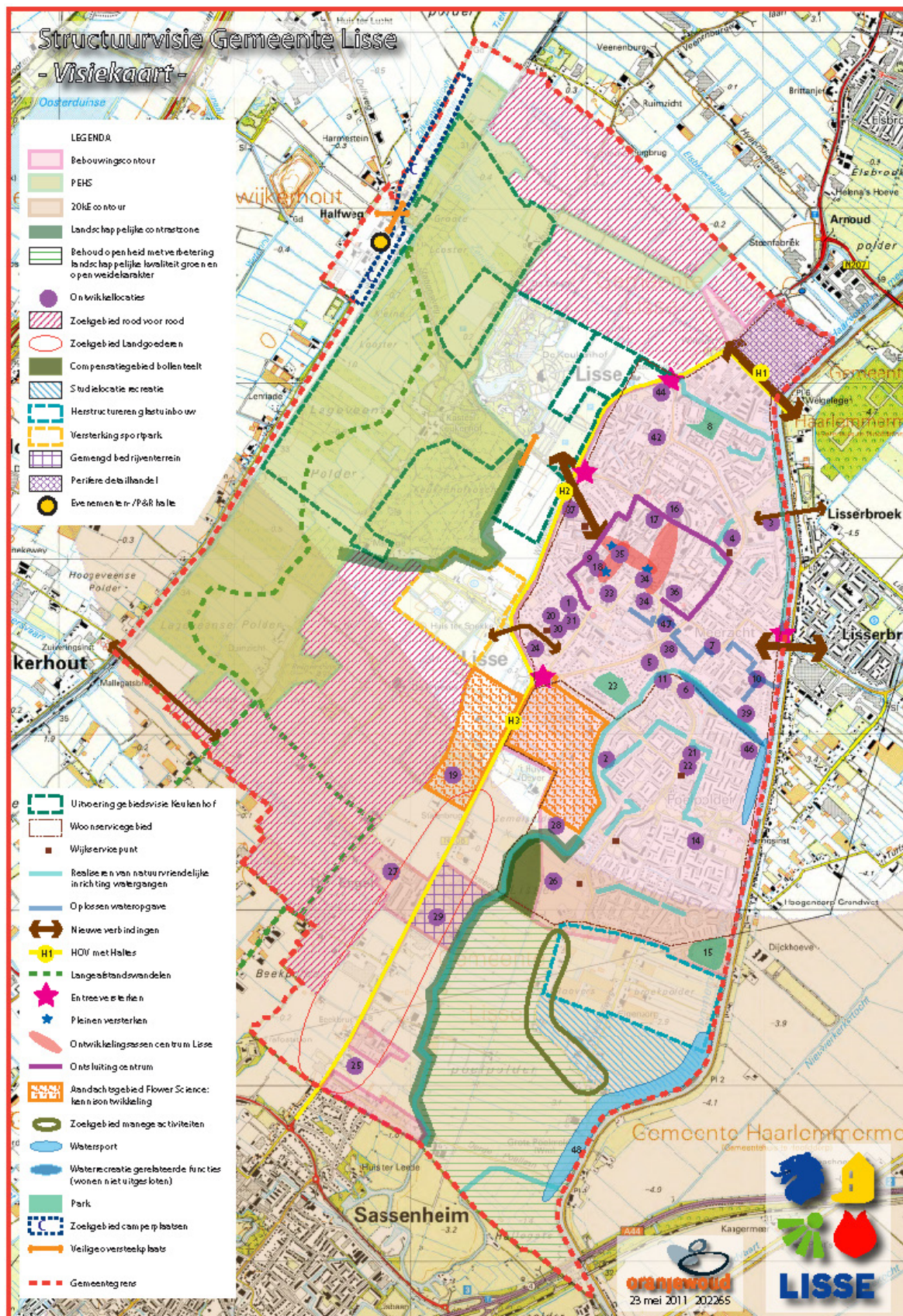
Het landschap rond Lisse bepaalt in grote mate de identiteit van het gebied. De gemeente zet de gemeente zich sterk in om het kwaliteitsniveau van dit zo afwisselende landschap met bollenteelt, bossen, landgoederen en graslanden te behouden en versterken. De agrarische belangen staan daarbij voorop, maar met respect voor de cultuurhistorische waarden van het landschap. Het tegengaan van verrommeling is daarbij het belangrijkste aandachtspunt: bebouwing en bouwwerken dienen zoveel mogelijk beperkt te worden. Concentratie op bestaande bouwvlakken en kleinschaligheid zijn het uitgangspunt. Ter bevordering van de landschapsbeleving dienen goede recreatieve verbindingen in het landschap te worden aangelegd.

Concrete opgaven landschap:

- planten authentieke beukenhagen.
- landschappelijke inpassing nieuwe bedrijvigheid.
- handhaven bij strijdig gebruik van gronden en gebouwen.

Concrete opgaven water:

- aanleg van natuurvriendelijke oevers.
- ontwikkelen watersysteem.



Figuur 3-4 Structuurvisie gemeente Lisse

Het Programma van Eisen uit de structuurvisie is gevisualiseerd op de Structuurvisiekaart (zie Figuur 3-4). Op deze kaart zijn landschappelijke contrastzones weergegeven. Deze zullen hieronder verder worden toegelicht.

De overgang van de hoge zandrug naar de vlakke bollenvelden vormen een bijzonder contrast in het landschap rondom Lisse. De lijn is vanaf de N208 goed zichtbaar vanaf het parkeerterrein van de Keukenhof en loopt door tot achter het sportpark. Ook de ringsloot die langs de rand van de polder loopt, zorgt door het hoogteverschil tussen het waterniveau en de polder, voor een bijzonder contrast. De ringsloot loopt langs de overgang van veen op zandgrond naar veen op kleigrond. De gemeente wil deze landschappelijke contrastzones behouden en versterken. Het contrast tussen hoog en laag en de verschillende landschapstypen moet beleefbaar blijven. Uitbreidingsplannen, bouwplannen of bijvoorbeeld investeringen in de waterkwaliteit en -kwantiteit mogen geen afbreuk doen aan deze contrastzones.

In de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport (zoals eerder genoemd in deze paragraaf) is een landschapsperspectief geschetst, waarin de Poelpolder is aangeduid als open weidegebied. De gemeente Lisse wil de openheid van het westelijke deel van de polder handhaven. In het oostelijke deel wordt voortsnog herstructurering van de glastuinbouw geprojecteerd. Tevens wordt hier versterking van recreatieve activiteiten voorzien. Onder andere in de vorm van een manege en de ontwikkeling van een waterrecreatie.

3.3 Beoordelingskader

Methodiek

Een ruimtelijke analyse van het landschap d.m.v. bureauonderzoek en veldbezoek vormt de start van een proces waarin actief op zoek gegaan wordt naar de belangrijkste of sleutelkenmerken van het landschap, de kenmerken die het meest van belang zijn voor de identiteit en karakteristiek van het landschap.

De sleutelkenmerken in het landschap worden in de milieueffectrapportage gehanteerd om de effecten van de weg op het landschap te beschrijven. Voor het wegontwerp zijn ze van belang om de belangrijkste randvoorwaarden voor de beleving van de weggebruiker vast te stellen. Omdat de belangrijkste sleutelkenmerken in het landschap een sterk verband hebben met de historie van het landschap zullen deze kenmerken in samenhang daarmee besproken worden.

In de milieueffectrapportage (fase 1) wordt in ieder geval rekening gehouden met de belangrijkste kenmerken van:

- landschappelijke structuur
- de openheid en beslotenheid van het landschap
- zichtbaarheid weg vanuit het landschap
- zichtbaarheid landschap vanaf de weg

Afbakening studiegebied

Het studiegebied reikt zover als de effecten van de weg zullen reiken. De omvang van het studiegebied wordt dan ook in de eerste plaats bepaald door de reikwijdte van het effect en het zicht op de toekomstige Duinpolderweg.

Effectclassificatie

Voor de effectbepaling wordt aangesloten bij de voor dit MER geldende 7-punts schaal van '-' tot '+'. In

Tabel 3-1 wordt de specifieke invulling van deze schaal voor het milieuaspect geluid nader toegelicht.

Tabel 3-1 Effectclassificatie

Score	Landschap en beleving
++	Landschappelijke karakteristieken worden beter beleefbaar door toevoegen objecten met hoge beeldkwaliteit en betere toegankelijkheid; er ontstaan belangrijke zichtlijnen en de landschapspatronen worden versterkt
+	Wegnemen van storende landschapselementen
+ / 0	Verhullen van storende landschapselementen
0	Geen effect
0 / -	Beperkte zichtbaarheid, landschappelijke karakteristieken gaan enigszins verloren
-	Verlies van beeldkwaliteit op landschappelijke karakteristieken
--	Landschappelijke karakteristieken verdwijnen

3.4 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Ontstaan en huidige situatie Duin- en Bollenstreek

De Duin- en Bollenstreek zijn onderdeel van het binnenduinlandschap, dat zich achter de Hollandse kustboog uitstrekt van Hoek van Holland naar Den Helder. De bodemkundige ondergrond van de binnenduinrand bestaat uit een patroon van strandwallen en strandvlakten parallel aan de jonge duinen. De Zuid-Hollandse Bollenstreek is een bijzonder onderdeel van de kuststrook, omdat het reliëfrijke patroon van strandwallen en strandvlakten hier sinds het einde van de 18de eeuw is geëgaliseerd. Delen van de strandwallen zijn afgegraven ten behoeve van wegeaanleg en stadsuitbreidingen. Daardoor kwam de afgevlakte zandige bodem dicht boven het grondwater te liggen en ontstonden er uitstekende condities voor de bollenteelt. Vervolgens zijn ook delen van de natte en venige strandvlakten opgespoten om ze als bollengrond te kunnen gebruiken. Het verschil tussen de strandwallen en -vlakten is in dit gebied niet meer goed herkenbaar in het reliëf. Op enkele plekken is nog de oorspronkelijke parallelle ligging van strandvlakten en strandwallen zichtbaar; vooral in het zuidelijke deel van de Bollenstreek waar in de natte strandvlaktes nog delen als grasland in gebruik zijn.

Begin 20ste eeuw waren er in het gebied op de strandwallen bij Lisse/Hillegom en Noordwijk/Noordwijkerhout nog uitgestrekte landgoedzones aanwezig. Slechts enkele restanten van deze landgoedzones zijn bewaard gebleven (o.a. Keukenhof, Leeuwenhorst, huis Warmond). Landgoed De Keukenhof met het aangrenzende gebied van de Lageveenspolder vormt het grootste landgoedcomplex in de Bollenstreek. De bosranden hebben een grote ruimtelijke kwaliteit voor de omgeving. De Bollenstreek is door de transformatie van het landschap een specifiek onderdeel van het Hollandse binnenduinlandschap geworden; met zijn kenmerkende zanderijlandschappen en veel verspreide bewoning is het gebied minder lommerrijk dan de aangrenzende binnenduinlandschappen van Haarlem en Wassenaar. Deze zanderijlandschappen zijn vooral heel karakteristiek langs de westrand van de strandwal Sassenheim-Lisse en ter plaatse van de voormalige Oosterduinen bij Noordwijkerhout.



Figuur 3-5 Impressie Lisse/Hillegom en Noordwijk/Noordwijkerhout

Door de hoofdlijnen van het landschap is de Bollenstreek wel onderdeel van, en verbonden met het Hollandse kustlandschap als geheel. De smalle rij duinen, de spoorlijn, de Haarlemmertrekvaart, de doorgaande autowegen en de reeks kernen op de strandwal tussen Haarlem en Leiden zijn noord-zuid gerichte patronen die ook buiten het gebied doorlopen. In deze patronen is het onderscheid strandwal/strandvlakte nog wel herkenbaar. De trekvaart tussen Leiden en Haarlem is hiervan een opvallend voorbeeld. Deze vaart werd in 1657 in de laag gelegen strandvlakte aangelegd. Twee eeuwen later werd het spoor langs deze trekvaart gelegd, met als gevolg dat deze lijnen op afstand van de dorpen op de strandwal lopen. Ook het natuurlandschap van de jonge duinen heeft de laatste eeuw veel veranderingen ondergaan. Er is een scherpe harde grens tussen de duinen en het agrarische productielandschap, die niet wordt verzacht door binnenduinrandbossen of natuurzones. Zie Figuur 3-6.



Figuur 3-6 Overgang Bollenstreek naar Hollandse kustlandschap

Het Bollengebied kent één dominant grondgebruik: de bollenteelt, met als specialisatie de hyacintenteelt (zie Figuur 3-7). In de lente vormt de hele Bollenstreek een kleurig tapijt. De rest van het jaar zijn de agrarische gronden veelal kaal. Vanuit de trein is de ervaring van de bloeiende bollenvelden elk jaar weer een feest. Vanaf de doorgaande wegen in de Bollenstreek is die ervaring minder spectaculair. De N206 is grotendeels ingeplant met struweel en provinciale wegen die vanaf de A44 de bollenstreek in leiden gaan grotendeels door een gebied dat verdicht is met bedrijfsbebouwing.



Figuur 3-7 Impressie Bollengebied

De Duin- en Bollenstreek is een kustlandschap, een productielandschap voor de tuinbouw en een woonlandschap (zie Figuur 3-8). Het is een verstedelijkt gebied, met een grote variatie in woonvormen: tuinderswoningen, arbeidershuisjes, landhuizen, stedelijke linten, buurtschappen, kernen op de strandwal, kernen in de binnenduinrand, recreatiewoningen, duinvilla's, klooster, instituten en voormalige instituten die tot woningen zijn getransformeerd. De bollenteelt brengt specifieke bebouwing met zich mee: bollenschuren, ondersteunend glas en aan de bollenteelt gelieerde bedrijvigheid en transport. Juist die menging en variatie is een karakteristiek van het gebied. In de loop van de tijd hebben zich niet alleen langs de noord-zuid verlopende wegen maar ook langs de oost-west wegen bebouwingslinten ontwikkeld. Het is kenmerkend voor de bebouwingslinten dat ze bijna altijd uit een mix aan woningen bestaan, die een verschillende omvang en ouderdom hebben. Bijna alle lintbebouwing is aan twee zijden van de weg gelegen. Door de verspreide bebouwing langs de wegen wordt de ruimtelijke opbouw van het bollenlandschap ervaren als 'kamers': vlakke open ruimtes met verdichte randen.



Figuur 3-8 Impressie Duin- en Bollenstreek

Ontstaan en huidige situatie Haarlemmermeer

Het Duin- en Bollenlandschap ging naar het oosten toe over in het veenweidelandschap, dat ontstond op de dikke venige pakketten die achter de oude duinen groeiden. Het veenweidelandschap reikte tot aan Amsterdam. In de middeleeuwen lagen er al drie meren in het uitgestrekte veengebied: het Spieringmeer in het noorden, het Haarlemmermeer in het midden en het Leidsemeer in het zuiden. Door vervening ten behoeve van de brandstofvoorziening van de groeiende steden en hun bedrijvigheid en als gevolg van golfafslag door slechte of ontbrekende bedijking rond die meren, verdween echter steeds meer van het veenland. Omstreeks 1508 werden de laatste restanten van de landbrug die het Oude Haarlemmermeer scheidde van het Spieringmeer weggespoeld. Hierbij ging tevens de belangrijkste verbinding tussen Haarlem en Amsterdam via Sloten verloren. Het meer breidde zich nog steeds uit, en kreeg de bijnaam de waterwolf vanwege zijn verwoestende karakter. Verschillende dorpen werden door het water verzwoegen,

en de dijk tussen het IJ en de Haarlemmermeer bleef slechts met moeite gehandhaafd. Omdat het water Amsterdam bedreigde, waren er al vroeg plannen om het meer droog te maken. Al in de zeventiende eeuw had Jan Adriaenszoon Leeghwater plannen gemaakt voor het droogmalen van de Haarlemmermeer. Er was echter veel oppositie, Leiden verdiende aan de visrechten en Haarlem verdiende fors aan de scheepvaart. Pas in 1837 besloot Koning Willem I dat het meer moest worden droog gemalen. Het werk werd begonnen met de aanleg van de Ringvaart rondom het meer. Vervolgens werd de Haarlemmermeer drooggemalen met drie stoomgemalen: Gemaal De Leeghwater (bij Kaag), Gemaal De Cruquius (bij Heemstede) en Gemaal De Lynden (bij Osdorp).

In 1852 viel de Haarlemmermeer droog. In de jaren daarna werd het land ontgonnen. Basis voor de ontginning vormde de 20 km lange Hoofdvaart centraal in de polder. De Haarlemmermeer is nog herkenbaar aan haar contrast tussen de geometrische negentiende-eeuwse verkaveling en de oorspronkelijke vorm van het meer. De rationele verkaveling is herkenbaar aan de boerderijen verspreid langs de ontginningswegen, met tussen deze wegen een ontwatering, en de hoofdvaart die centraal in de Haarlemmermeer ligt. Wegen, hoofdvaarten en verkaveling kennen alle vaste maten, hart op hart ca. 1000 m. Restanten van het veenweide landschap van voor het ontstaan van de Haarlemmermeer zijn aan de westzijde nog beperkt aanwezig, namelijk alleen in het studiegebied tussen Hillegom en Bennebroek, tegen de Ringvaart van de Haarlemmermeer aan. In de Haarlemmermeer ligt tegenover dit veen ook een veenrestant in de droogmakerij. In de polder werden twee dorpen gesticht: Kruisdorp (het huidige Hoofddorp) en Vennepdorp (het huidige Nieuw-Vennep). Aan de Ringvaart ontstonden ook diverse dorpen in de Haarlemmermeer, vaak tegenover een dorp buiten de polder.

In de twintigste en eenentwintigste eeuw is de Haarlemmermeer in hoog tempo verstedelijkt (zie Figuur 3-9). Hoofddorp en Nieuw Vennep zijn uitgegroeid tot forse steden en de toegenomen infrastructuur Schiphol drukt ook zijn stempel op de van oorsprong agrarische polder.



Figuur 3-9 Impressie Haarlemmermeer

Autonome ontwikkeling

Woningbouw en bedrijventerreinen

De gemeenten Noordwijkerhout, Hillegom en Haarlemmermeer hebben verschillende woningbouwplannen en plannen die betrekking hebben op bedrijven(terreinen). Voor deze plannen is het bestemmingsplan in procedure of al vastgesteld.

De gemeente Noordwijkerhout heeft de volgende plannen:

- Nieuwbouwproject N206 De Zilk, voormalig zoutdepot van de provincie Zuid-Holland.
- Woningbouw aan Mossenest en Molenweg nabij N206.
- Woningen voor tijdelijke arbeidsmigranten aan de Molenweg.
- Woonwijk met maximaal 664 woningen op het St. Bavo-terrein.

- Herontwikkeling van het terrein Sancta Maria voor woningbouw (circa 230 woningen). In 2015 is het bestemmingsplan hiervoor vastgesteld.
- Aan de Delfweg worden bedrijfskavels gerealiseerd ten behoeve van agrarisch niet-grond-gebonden bedrijven en tevens voor de landschappelijke inpassingszone met greenportwoningen.

Ook de gemeente Hillegom heeft o.a. een aantal plannen:

- Woningbouw in Vossepolder waarvan 160 woningen nog te zijn realiseren en mogelijk 50 tijdelijke woningen.
- Woningbouw van circa 130 woningen op de sportvelden Sizo.
- Aan de Bethlehemlaan komen 2 woningen waarbij de bestaande agrarische bedrijfswoningen met kas worden gesloopt. .
- Woningbouw van 8 GOM-woningen aan de Beeklaan.
- Verplaatsing manege van Oude Weerlaan naar Ampèrestraat. De nieuwe manege is reeds gerealiseerd. De voormalige manege moet nog worden gesloopt.
- Bedrijf aan de Pastoorlaan wil bestaande bedrijfshallen herontwikkelen.

Tevens heeft de gemeente Haarlemmermeer verschillende plannen:

- Woningbouw van circa 100 woningen in Zwaanshoek-Zuid.
- Tudorpark: aan de Bennebroekerweg en de Toolenburgerplas worden gefaseerd 1250 woningen en verschillende voorzieningen gerealiseerd.
- Tankstation Amigo was voorheen gesitueerd aan de Burgemeester Pabstlaan. Dit tankstation wordt verplaatst naar de Spoorlaan nabij de Bennebroekerweg.
- Tussen de Nieuw Bennebroekerweg en de Bennebroekerweg, nabij de Spoorlaan, wordt het hotel Winbase China gerealiseerd. Er worden hier circa 600 hotelkamers en verschillende voorzieningen gerealiseerd.

De gemeenten Lisse, Oegstgeest en Katwijk hebben ook verschillende woningbouwplannen en plannen die betrekking hebben op bedrijven(terreinen). Deze projecten zijn minder relevant voor de ontwikkeling van de duinpolderweg.

De gemeente Lisse werkt aan de volgende plannen:

- Terugdringen van de leegstand van winkels, woningen en andere gebouwen.
- Woningbouw in Dever-Zuid en Geestwater.
- Woningbouw voormalige bedrijventerrein 'Meerzicht'.
- Woningbouw Het Havenkwartier.
- Extra bestuurlijke aandacht wordt geschonken aan de projecten HOBAGO.
- Nieuwbouw van het sportcomplex De Waterkanten en woningbouw van 320 woningen.
- Herontwikkeling gebied ter plaatse van twee voormalige scholen.

Tevens heeft de gemeente Oegstgeest verschillende plannen:

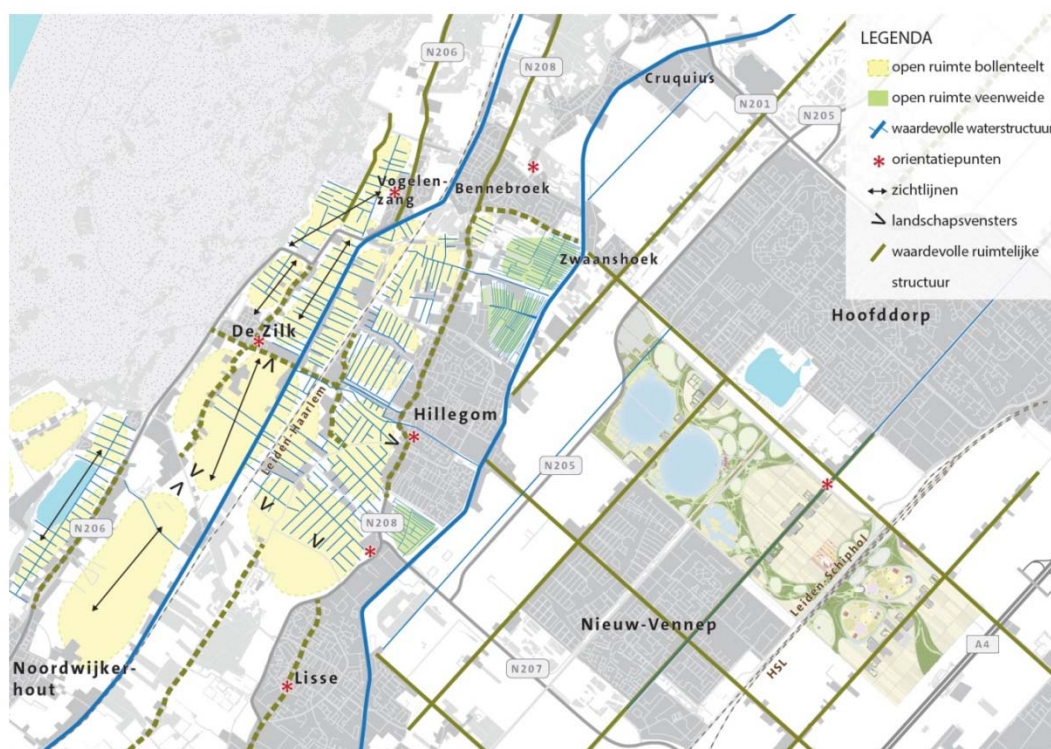
- Woningbouw in Oegstgeest aan de Rijn. Oegstgeest aan de Rijn is een deelplan van de totale ontwikkeling van Nieuw-Rhijngeest. Dit gebied gaat ongeveer 1.100 woningen beslaan.
- Woningbouw in de Overveerpolder en Duivenvoordestraat.

In de gemeente Katwijk wordt op meerdere plekken gebouwd. Voor de duinpolderweg is het project Landwaard voornamelijk relevant. Het project ligt aan de Kanaalzone ten noorden van het Oegstgeester Kanaal (tussen het Kanaalpad N.O. en de Bankijkerweg). Op deze locatie moeten 70 waterwoningen met bedrijfsruimte komen. De verkoop van de eerste 21 woonwerkwoningen (fase 1) is gestart.

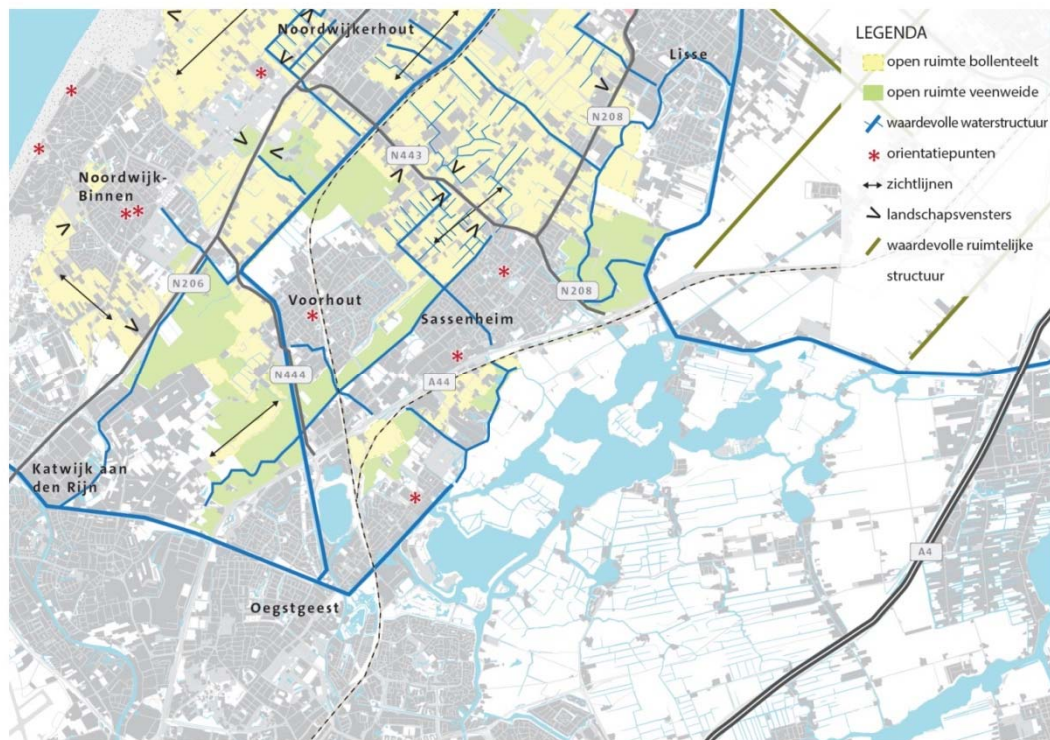
Park van de 21^{ste} eeuw

Park21 is een groot en gevarieerd landschap voor recreatie. Het Masterplan voor dit gebied is vastgesteld door de gemeenteraad op 16 juni 2011. Het parkgebied tussen Hoofddorp en Nieuw- Vennep biedt niet alleen recreatiemogelijkheden voor bewoners van deze twee kernen, maar is ook een belangrijke schakel in de gemeentelijke en regionale groenstructuur. Als schakel tussen de landgoederen en bossen in de binnenduinrand in het westen en de Westeinderplassen in het Groene Hart oostelijk van Haarlemmermeer heeft Park21 een belangrijke verbindende (ecologische) functie. Met het Park21 wordt dan ook een nieuw landschap gecreëerd in de Metropoolregio.

Park21 wordt een park met lagen en sferen. Het gebied wordt opgebouwd uit drie lagen: de polderlaag, de parklaag en de leisurelaag. De polderlaag, het polderlandschap, transformeert van traditioneel agrarisch naar verbrede stadslandbouw. Uitgangspunt is de inzet van huidige agrariërs en het voortzetten van de agrarische polderhistorie.



Figuur 3-10 Samenvattende kaart van het landschappelijk beeld inclusief autonome ontwikkeling



Figuur 3-11 Samenvattende kaart van het landschappelijk beeld inclusief autonome ontwikkeling

Overige

Gemeente Noordwijkerhout heeft aangegeven de recreatie op en om de Leidsche Trekvaart verder te ontwikkelen.

3.5 Effectbeschrijving

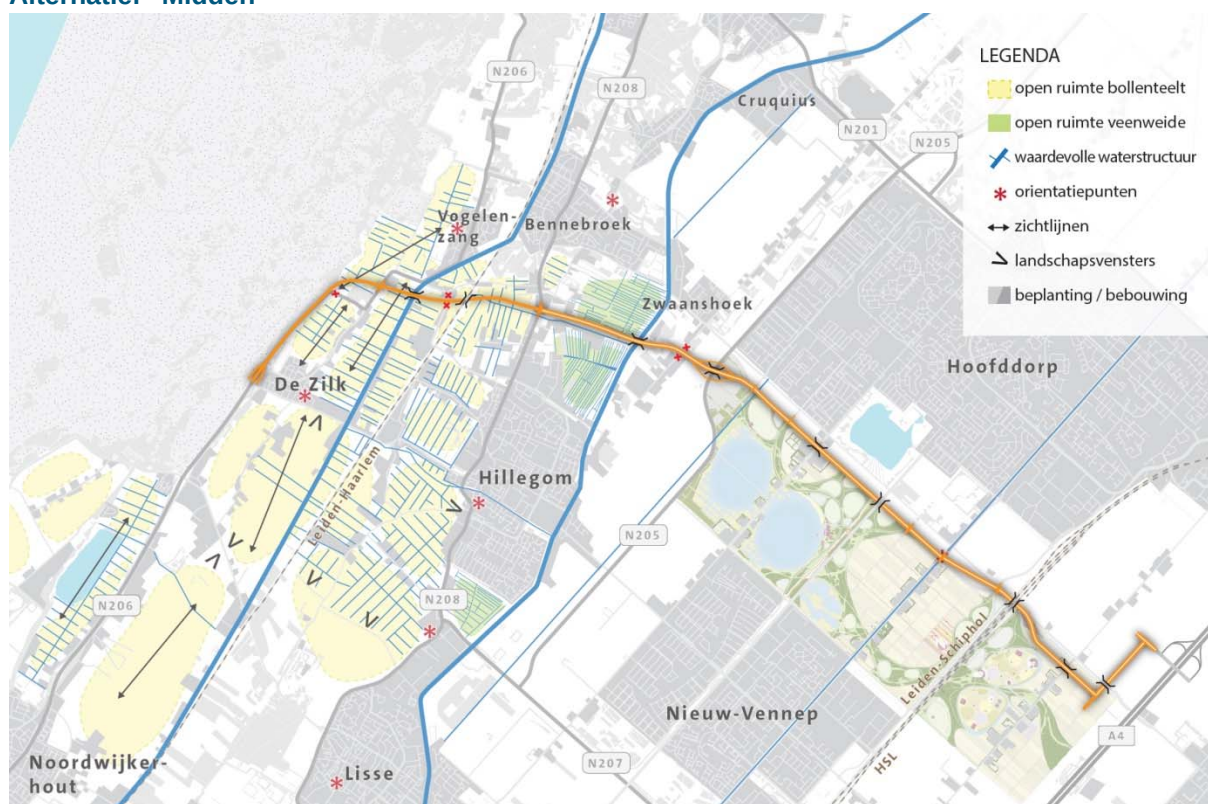
In deze paragraaf worden achtereenvolgens de effecten op de beleving van het landschap en van de weg per alternatief toegelicht. De effecten en mogelijk mitigerende maatregelen worden samengevat in een tabel.

3.5.1 Beleving van het landschap

De effectbeschrijving wordt aan de hand van het kaartbeeld van de landschappelijke waarden met daarop het alternatief geprojecteerd.

3.5.1.1 Alternatieven

Alternatief “Midden”



Figuur 3-12 Landschappelijke beleving Alternatief “Midden”

Het Alternatief “Midden” loopt vanaf de Zilk over het N206 tracé naar het noorden langs de binnenduinrand. Waar de N206 in de huidige situatie afbuigt naar het oosten gaat het Alternatief “Midden” nog een klein stuk verder parallel aan het duin en buigt ter hoogte van de noordelijke grens van het bosje van de Tillenberg naar het oosten. Hierbij doorsnijdt de weg een waardevolle open polder, waar het contrast tussen de bloembollenvelden en de duinrand nog sterk aanwezig is. Een tweetal open zichtlijnen worden aangetast. Daarnaast wordt een oude landschappelijke route geblokkeerd. Deze gave polder wordt in ernstige mate aangetast. Voor en na de kruising van de Leidsevaart met een brug, doorsnijdt de weg kleine delen van waardevolle open bollengebieden. Voor de weg verdiept onder het spoor doorgaat, ontstaat door het tracé een knip in de 1^e Loosterweg dat een beperking vormt in de ervaring van de karakteristieke noord-zuidrichting in het landschap. Na de onderdoorgang onder het spoor doorsnijdt de weg een waardevol open bollengebied. Door de ligging parallel aan de Oosteindervaart loopt de weg in het patroon van het landschap. Na de gelijkvloerse kruising met de N208 gaat de weg verder op de noordoever van de Oosteindervaart langs het waardevolle veenweidegebied van de Oosteinderpolder.

Door de randligging van de weg bij de polder en de achtergrond van de lintbebouwing van de Oosteinderlaan is de impact op de beleving van de polder beperkt. De Ringvaart van de Haarlemmermeer wordt door middel van een hoge brug gekruist, waarna de weg met pas over een lange lengte in de orthogonale structuur van de Haarlemmermeer overgaat. Hierbij wordt het polderlint van de Spieringweg geknipt. De bochten vanaf de brug over de Ringvaart tot aan de kruising met de Deltaweg en de knip beperken in ernstige mate de beleving van hoofdstructuur van het landschap van de Haarlemmermeer. Het vervolg van de weg naar de A4 gaat over het bestaande tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg. De beleving van de hiërarchie van de polderstructuur komt beperkt terug in de keuze van de hoogteligging van de Duinpolderweg bij de kruising van de tochten en polderlinten. Het heeft landschappelijk de voorkeur voor een consequente keuze om alle wegen van gelijke hiërarchie gelijkvloers, onderlangs of bovenlangs te kruisen. In het Alternatief Midden wordt een mix gemaakt van de drie mogelijke keuzen.

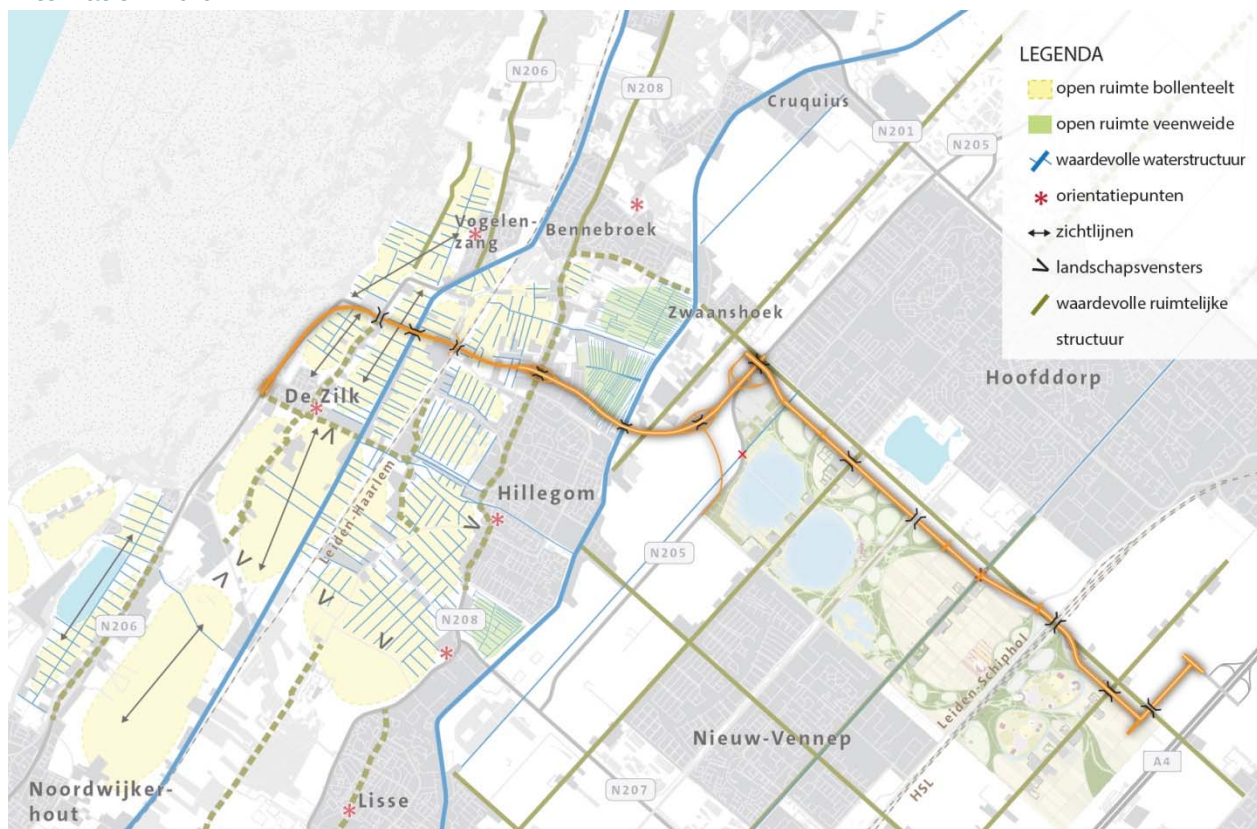
Omdat het Alternatief “Midden” een aantal karakteristieke structuren in het Bollengebied en een polderlint in de Haarlemmermeer doorsnijdt en schampt, wordt de beleving van het landschap aangetast. Dit wordt beoordeeld als een negatief effect (-).

Alternatief Midden, variant Stroomweg

Alternatief “Midden – variant stroomweg” heeft hetzelfde tracé als het alternatief “Midden”, maar heeft meer en ook op andere plekken ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Voor het effect op beleving van het landschap is het grotere ruimtebeslag en de hoogteligging van de weg met de viaducten van de variant van belang. Door de ongelijkvloerse aansluiting van het tracé op de N208 is de impact op de open ruimte ten westen van de N208 groter. Ook in de Haarlemmermeer is het grondgebruik en daarmee het effect op de ruimte aanzienlijk groter.

De variant kruist de Ringvaart van de Haarlemmermeer met een aquaduct. Hierdoor is de impact op de ruimte direct rond de Ringvaart kleiner. Door de ongelijkvloerse aansluitingen is het effect van de variant groter dan die van het alternatief “Midden” en wordt beoordeeld als een sterk negatief effect (--).

Alternatief "Zuid"



Figuur 3-13 Landschappelijke beleving Alternatief "Zuid"

Het alternatief "Zuid" loopt vanaf de Zilk over het N206 tracé naar het noorden langs de binnenduinrand. De weg buigt in een ruimere bocht met de N206 mee naar het oosten en gaat onder de Zilkerduinweg door. Hierna doorsnijdt de weg twee waardevolle open gebieden die ter weerszijde van de Leidsevaart gelegen zijn. Doordat de weg met een lage brug over de Leidsevaart heen gaat, wordt de beleving van de langwerpige open ruimte beperkt verstoord. De knip in de Noorder Leidsevaart betekent wel een ernstige verstoring van de beleving van één van de hoofdstructuurdragers van het landschap. De weg gaat half verdiept onder het spoor door en vervolgens in het rommelig gebied tussen de Pastoorslaan en de Noorderlaan door. De weg takt vervolgens ongelijkvloers aan op de N208. De maat en schaal van de aansluiting met zijn op- en afritten en viaduct, past totaal niet bij de maat en schaal van de N208. Hierdoor wordt de beleving van het lint van de N208 in ernstige mate verstoord.

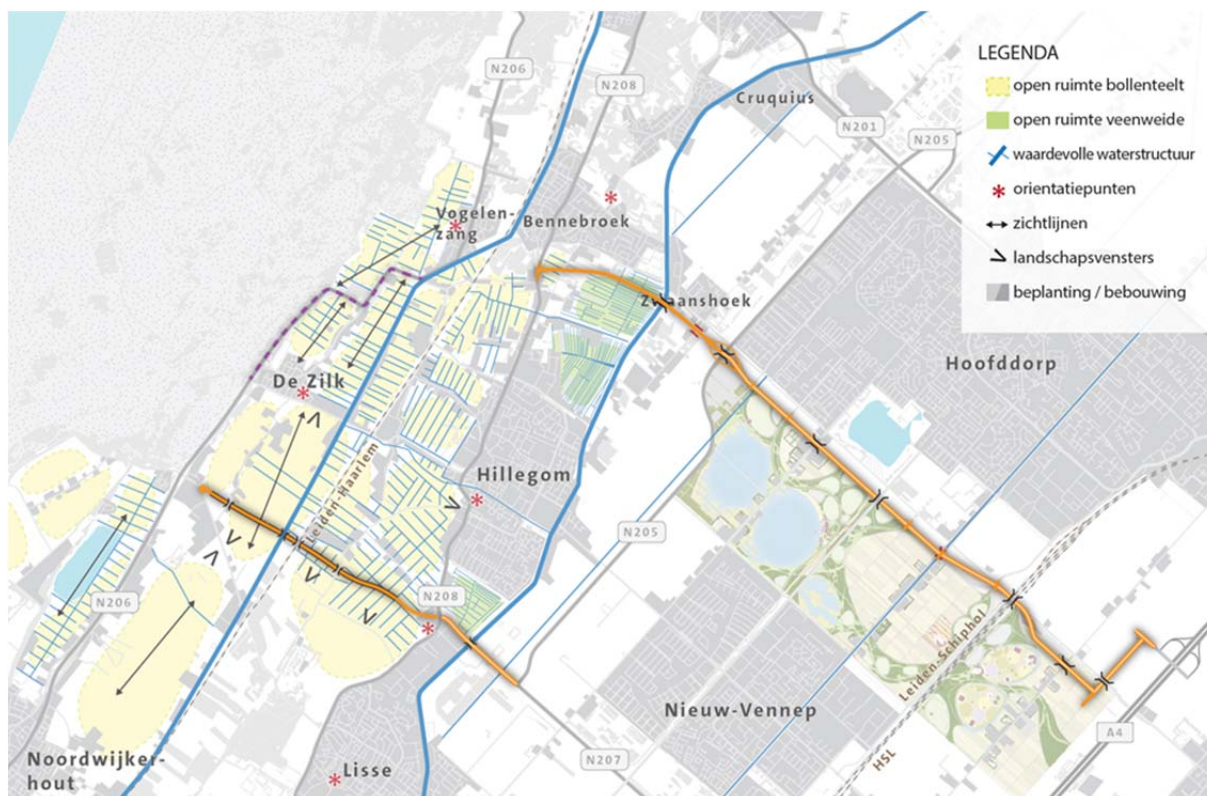
Na de kruising met de N208 gaat de weg door het bedrijventerrein Weerestein en snijdt een stukje van de Vosse- en Weerlanderpolder af. Door de dichtheid van het lint van de Oude Weerlaan is het effect op de beleving van de polder beperkt. Na de kruising van de Ringvaart met een hoge brug, sluit de weg met een mooie constante boog aan op de orthogonale structuur van de Haarlemmermeer. De ongelijkvloerse aansluiting van de Duinpolderweg op de N205 heeft een groot infrastructuurlandschap van aansluitingen tot gevolg, dat maar beperkt past in dit deel van de Haarlemmermeer. Het vervolg van de weg naar de A4 gaat over het bestaande tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg.

Omdat het alternatief "Zuid" een aantal karakteristieke structuren in het Bollengebied doorsnijdt en in de Haarlemmermeer een infrastructuurlandschap ontstaat, wordt de beleving van het landschap aangetast. Dit wordt beoordeeld als een negatief effect (-).

Alternatief “Hillegomse Zienswijze”

Het zuidelijke deel van het alternatief “Hillegomse Zienswijze” loopt vanaf de N206 bij Ruigenhoek in een rechte lijn naar de Leidsevaart. Het trace krijgt een verdiepte ligging waardoor het karakter van het lint beperkt wordt aangetast. Vervolgens doorsnijdt de verdiepte weg een waardevol open gebied, waarvan het karakter beperkt wordt aangetast. Na de tunnel onder de Leidsevaart gaat de weg verder onder het spoor en 1e Loosterweg door. Daarna doorkruist de weg een open bollenteeltgebied. Na de aansluiting op de bestaande N208 volgt het tracé de bestaande N207 en sluit hierop aan.

Het noordelijk deel van het alternatief “Hillegomse Zienswijze” loopt vanaf een gelijkvloerse aansluiting op de N208 dwars door de Oosteinderpolder en deelt hiermee de waardevolle veenweide ruimte in tweeën. De Ringvaart van de Haarlemmermeer wordt door middel van een nieuwe tweede beweegbare brug gekruist, waarna de weg langzaam in de orthogonale structuur van de Haarlemmermeer overgaat. Hierbij wordt het polderlint van de Spieringweg (oude landschappelijke route) geknipt. Dit beperkt in ernstige mate de beleving van deze structuur. De ongelijkvloerse aansluiting van de N205, Tudorpark en Spoorlaan resulteert in een groot infrastructuurlandschap met veel overhoeken. Het vervolg van de weg naar de A4 gaat door een grootschaliger landschap waar de ongelijkvloerse aansluitingen beter bij het landschap passen. De beleving van de hiërarchie van de polderstructuur komt nauwelijks terug in de keuze van de hoogteligging van de Duinpolderweg bij de kruising van de tochten en polderlinten. Het heeft landschappelijk de voorkeur voor een consequente keuze om alle wegen onderlangs of bovenlangs te kruisen. In het alternatief “Hillegomse Zienswijze” wordt een mix gemaakt van de twee mogelijke keuzen.



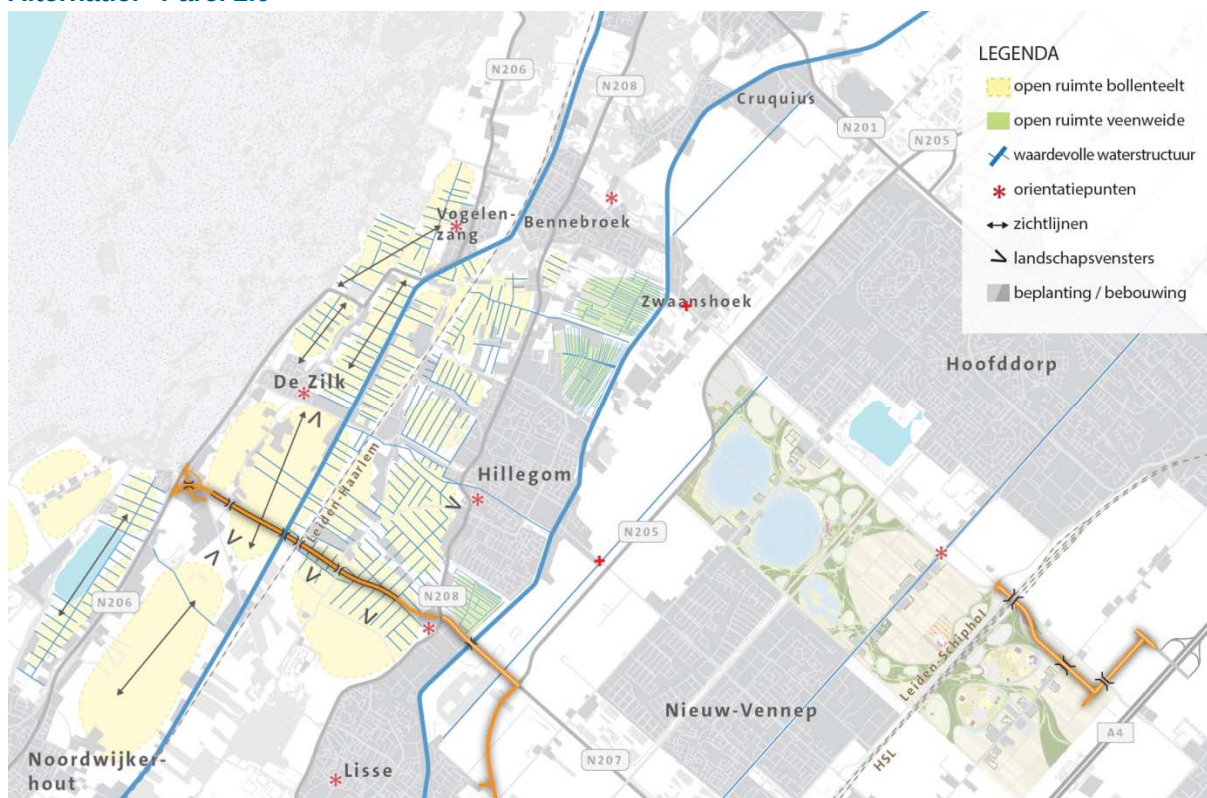
Figuur 3-14 Landschappelijke beleving Alternatief “Hillegomse Zienswijze”

Omdat het alternatief “Hillegomse Zienswijze” veel karakteristieke structuren (open ruimtes, zichtlijnen, oriëntatiepunten) in het Bollengebied en een polderlint in de Haarlemmermeer doorsnijdt, wordt de beleving van het landschap in ernstige mate aangetast. Dit wordt beoordeeld als een zeer negatief effect (- -).

Alternatief Hillegomse Zienswijze, variant zuidelijke ligging

Ten opzichte van het alternatief “Hillegomse Zienswijze” is de aantakking van ‘de variant zuidelijke ligging’ vanaf de kruising met de N205 naar de N208 anders. Deze volgt het gelijke tracé op dit stuk als het alternatief “Midden”. De open ruimte aan de oostzijde van de N208 wordt beperkter aangetast ten opzichte van het alternatief, doordat de doorsnijding langs de rand van de ruimte loopt. In totaal is de impact op de beleving van het landschap vergelijkbaar met het alternatief. In totaal wordt ook het alternatief “Hillegomse Zienswijze – variant zuidelijke ligging” beoordeeld als zeer negatief (- -).

Alternatief “Parel 2.0”



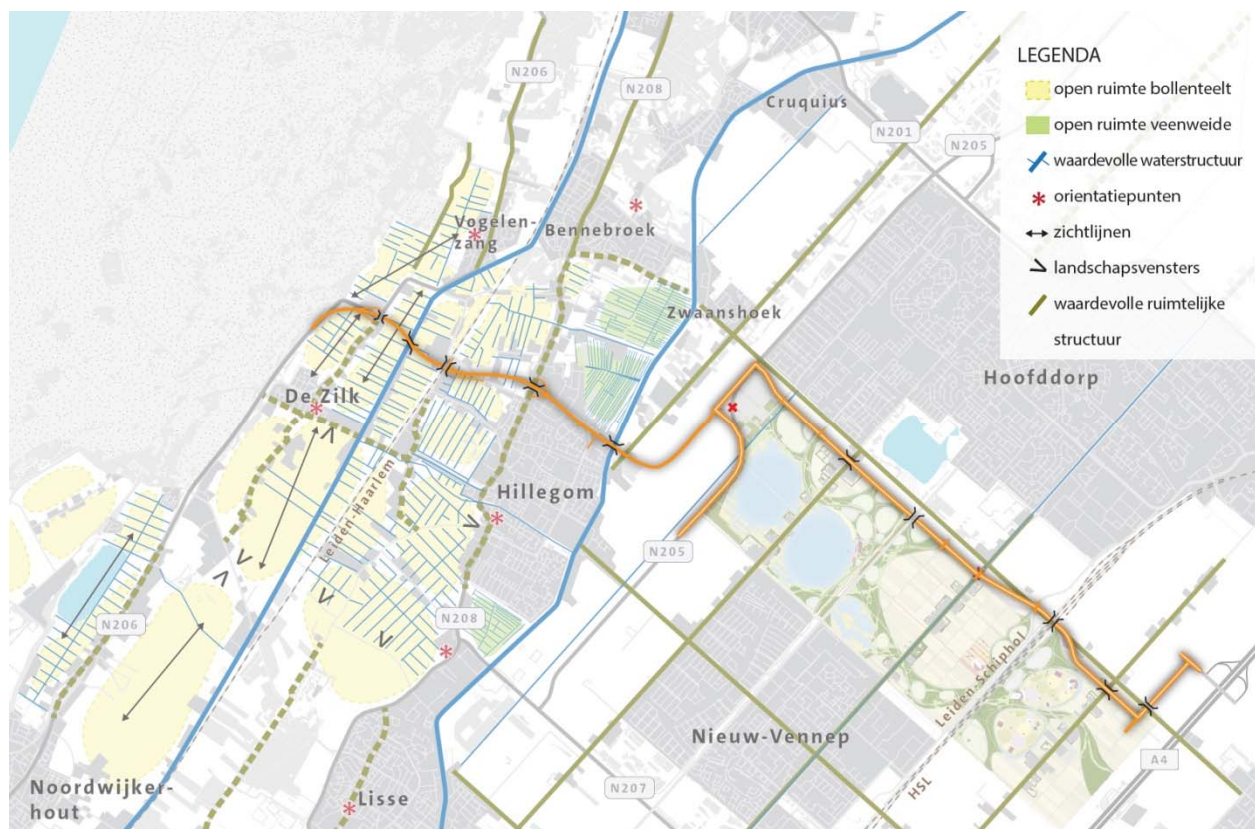
Figuur 3-15 Landschappelijke beleving Alternatief “Parel 2.0”

Het alternatief “Parel 2.0” loopt vanaf de N206 bij Ruigenhoek in een rechte lijn naar de Leidsevaart. De Zilkerbinnenweg wordt verdiept aangelegd waardoor het karakter van het lint beperkt wordt aangetast. Vervolgens doorsnijdt de weg een waardevol open gebied, waarvan het karakter gedeeltelijk wordt aangetast. Na de tunnel onder de Leidsevaart gaat de weg onder het spoor en 1e Loosterweg door. Daarna doorkruist de weg een klein stuk open Bollengebied. De verdiepte ligging van de Duinpolderweg vermindert de aantasting van de beleving van het landschap. Ondanks de verdiepte ligging zal de weg wel degelijk in het landschap zichtbaar zijn, mede door beveiliging van de open tunnelbak. Het tracé ligt dicht bij de Zwartelaan en de Delfweg waar vanaf de open tunnelbak in de open ruimte toch zichtbaar zal zijn. Na de aansluiting op de bestaande N208 loopt de Duinpolderweg verder op bestaande tracé van de N207 (die wel verdubbeld wordt). Na de kruising met de N205 buigt de Duinpolderweg van het N207 tracé af naar het zuiden toe. Hierbij wordt maar deels de ortogonale structuur van de Haarlemmermeer gevolgt.

Het deel van de weg naar de A4 loopt vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg. Dit deel heeft zeer beperkt effect op de beleving van het landschap.

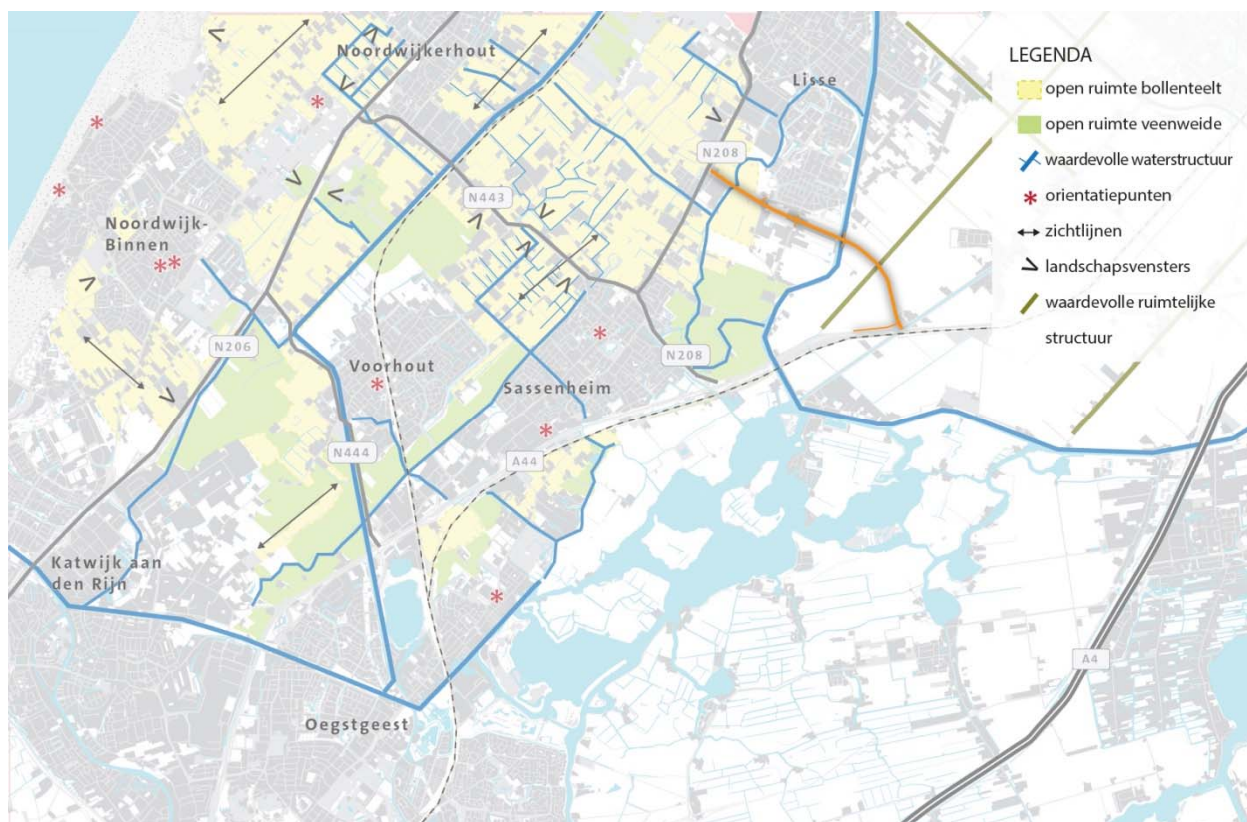
Omdat alternatief “Parel 2.0” een aantal karakteristieke structuren (open ruimtes, zichtlijnen, oriëntatiepunten) in het Bollengebied doorsnijdt en in de Haarlemmermeer een infrastructuur-landschap ontstaat, wordt de beleving van het landschap aangetast. Dit wordt beoordeeld als een negatief effect (-).

Alternatief “Nieuwe N206”



Figuur 3-16 Landschappelijke beleving Alternatief “Nieuwe N206 (Noord)”

Het noordelijk deel van het alternatief “Nieuwe N206” loopt vanaf de Zilk over het N206 tracé naar het noorden langs de binnenduinrand. De weg buigt in een ruimere bocht met de N206 mee naar het oosten en gaat onder de Zilkerduinweg door. De Duinpolderweg takt daarbij wel op de Zilkerduinweg aan, maar door de verdiepte ligging is de ruimtelijke impact op de waardevolle ruimtelijke structuur van het lint beperkt. Hierna doorsnijdt de weg twee waardevolle open gebieden die ter weerszijde van de Leidsevaart gelegen zijn. Doordat de weg met een lage brug over de Leidsevaart heen gaat, wordt de beleving van de langwerpige open ruimte beperkt verstoord. De omleiding dit nodig is om de Noorder Leidsevaart onder de brug door te leiden, betekent wel een verstoring van de beleving van één van de hoofdstructuurdragers van het landschap. De weg gaat onder het spoor en 1^e Loosterweg door en takt vervolgens ongelijkvloers aan op de N208. De Ringvaart van de Haarlemmermeer wordt door middel van een halfhoge brug gekruist. De weg verloopt na een bocht in de karakteristieke noord-zuidrichting in het landschap. De weg takt vervolgens gelijkvloers aan op de N205. Het vervolg van de weg naar de A4 gaat over het bestaande tracé van de N205 en de Nieuwe Bennebroekerweg.

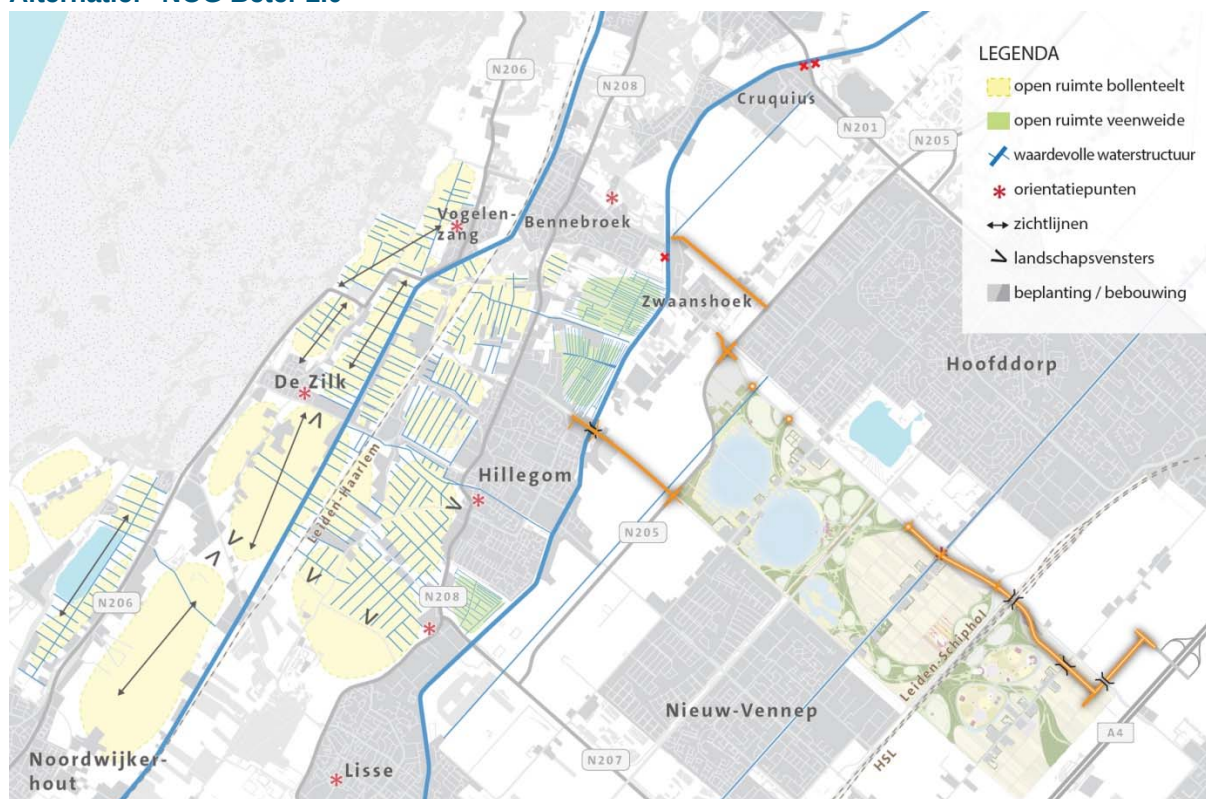


Figuur 3-17 Landschappelijke beleving Alternatief "Nieuwe N206 (Zuid)"

In het zuidelijk deel van Alternatief "Nieuwe N206" wordt vanuit de Haarlemmermeer een verbinding gemaakt over de ringvaart. De waardevolle waterstructuur wordt hierdoor beperkt verstoord. De verbinding vanaf de A44 past maar beperkt in de orthogonale opzet van de Haarlemmermeer en schuin door een karakteristiek open ruimte en orthogonale verkavelingsstructuur van de polder gaat. Onder Lisse doorsnijdt het alternatief een halfopen polder en gaat verder op een bestaande weg (2^e Poellaan).

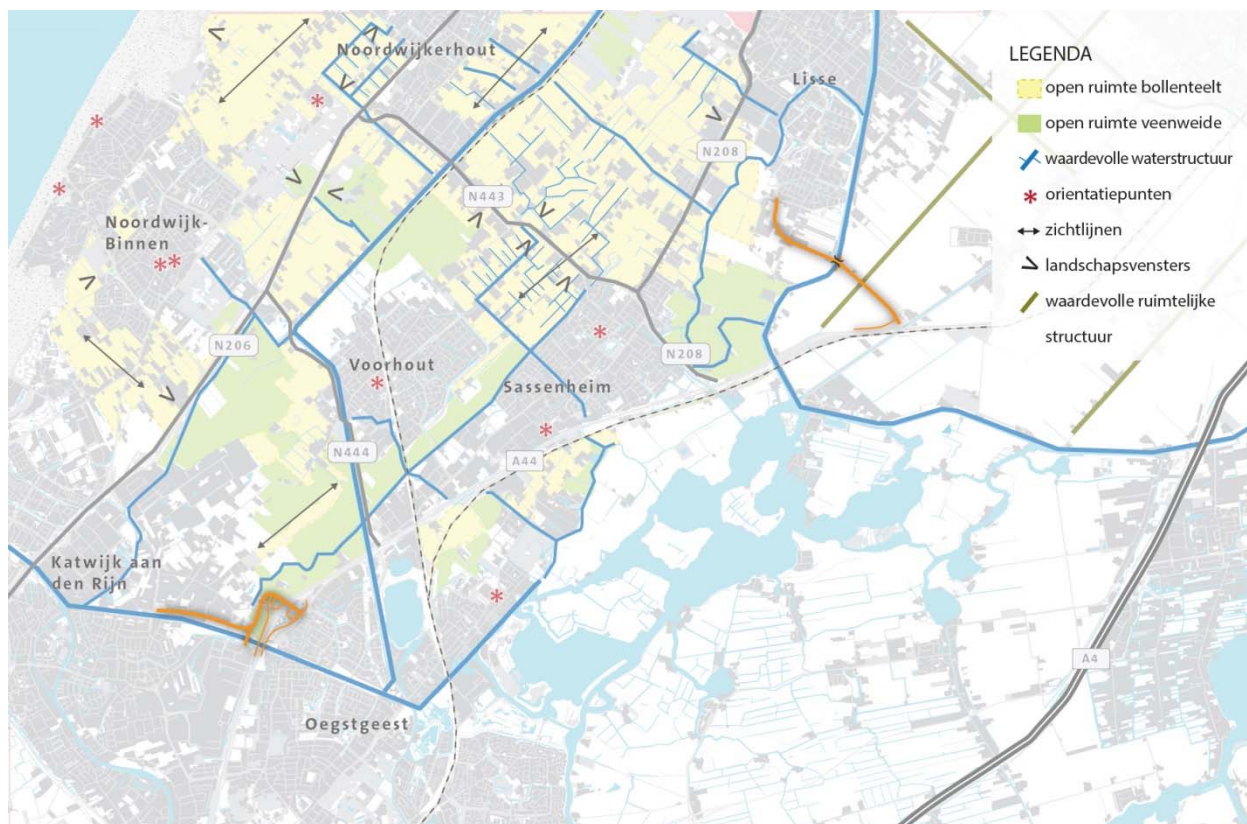
Omdat het alternatief "Nieuw N206" een aantal karakteristieke ruimtes en structuren in het Bollengebied doorsnijdt en een waardevolle open ruimte in de Haarlemmermeer, wordt de beleving van het landschap aangetast. Door de toch relatief gunstige ligging van het tracé in de ruimtes die doorsneden worden, wordt het effect van het alternatief op de beleving van het landschap als beperkt negatief beoordeeld (0 / -).

Alternatief “NOG Beter 2.0”



Figuur 3-18 Landschappelijke beleving Alternatief “NOG Beter 2.0 (Noord)”

Het alternatief “NOG Beter 2.0” start bij de kruising van de Weerlaan en de N208. De Weerlaan wordt parallel aan de Weerlanervaart verlengd en de weg gaat vervolgens met een half hoge brug over de Ringvaart. Van daar wordt een verbinding gelegd met de kruising tussen de N205 met de Noordelijke Randweg van Nieuw Vennep. Deze verbindingsweg past volledig in de orthogonale structuur van de Haarlemmermeer. Dit alternatief heeft nauwelijks effect op de beleving van het landschap.



Figuur 3-19 Landschappelijke beleving Alternatief “NOG Beter 2.0 (Zuid)”

Het zuidelijk deel van het alternatief “NOG Beter 2.0” start bij de Bennebroekerdijk nabij de Meerweg. Deze verbindingsweg past volledig in de orthogonale structuur van de Haarlemmermeer. Dit alternatief heeft nauwelijks effect op de beleving van het landschap.

Omdat de beleving van het landschap nauwelijks wordt aangetast, wordt het effect van het alternatief “NOG Beter 2.0” beoordeeld als neutraal (0).

3.5.1.2 Mitigerende maatregelen

De alternatieven zijn vrij gedetailleerd uitgewerkt. In een volgende planfase kan gekeken worden of er door een optimalisatie van het tracé of de uitwerking van de knooppunten de beleving van het landschap verbeterd kan worden. In de verdere uitwerking van het ontwerp van de weg moet in de profilering en materialisering van het wegprofiel de landschappelijke kwaliteiten van de verschillende deelgebieden als uitgangspunt worden opgenomen. Het gebiedsprofiel Duin- en Bollenstreek en de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 geven hiervoor richting.

3.5.1.3 Samenvattende tabel

Tabel 3-2 Effectbeoordeling beleving van het landschap

Alternatief	Beoordeling	Omschrijving	Mitigatie
Alternatief “Midden”	-	Het alternatief “Midden” doorsnijdt veel open ruimtes en zichtlijnen in het Bollengebied en de polders. Dit tast de beleving van het landschap aan.	Gelijkvloerse aansluitingen N205. Verdiepte ligging Oosteinderpolder. Vereenvoudiging knooppunt DPW N205.
- Variant stroomweg	—	Het alternatief “Midden variant	Gelijkvloerse aansluitingen

		stroomweg"doorsnijdt veel open ruimtes en zichtlijnen in het Bollengebied en de polders. In combinatie met het grote effect van de ongelijkvloerse aansluitingen tast dit de beleving van het landschap in ernstige mate aan.	N205 en N208. Verdiepte ligging Oosteinderpolder. Vereenvoudiging knooppunt DPW N205.
Alternatief "Zuid"	-	Het alternatief "Zuid" doorsnijdt een aantal karakteristieke structuren in het Bollengebied. Dit tast de beleving van het landschap in ernstige mate aan.	Gelijkvloerse aansluitingen N205 en N208. Vereenvoudiging knooppunt DPW N205.
- Alternatief "Hillegomse zienswijze"	- -	Het alternatief "Hillegomse Zienswijze" doorsnijdt veel open ruimtes en zichtlijnen in het Bollengebied en de polders. Dit tast de beleving van het landschap in ernstige mate aan.	Twee gelijkvloerse aansluitingen N205.
Alternatief "Parel 2.0"	-	Het alternatief "Parel 2.0" doorsnijdt een aantal karakteristieke structuren in het Bollengebied. Dit tast de beleving van het landschap aan.	Geen mitigatie mogelijk.
Alternatief "Nieuwe N206"	0 / -	Het alternatief "Nieuwe N206 – noordelijk deel" doorsnijdt open ruimtes en zichtlijnen in het Bollengebied en de polders. Door de relatief gunstige tracering is het effect beperkt.	Gelijkvloerse aansluitingen N206 en N208. Verdiepte ligging kruising Leidsevaart.
Alternatief "NOG Beter 2.0"	0	Het alternatief "NOG Beter 2.0" tast de beleving van het landschap nauwelijks aan.	Geen mitigatie mogelijk.

3.5.2 Gevolgen voor beleving van en vanaf de weg

3.5.2.1 Alternatieven

Alternatief "Midden"

Het alternatief "Midden" doorsnijdt een aantal open gebieden of gaat langs de rand daarvan. Hierdoor kunnen de afzonderlijke ruimtes en daarmee de landschappelijke structuur vanaf de weg goed ervaren worden. De uitwerking van de brug over de Ringvaart kan een versterkte ervaring opleveren van het hoogteverschil tussen het veenlandschap en de droogmakerij. De beleving van de hiërarchie van de polderstructuur komt nauwelijks terug in de keuze van de hoogteligging van de Duinpolderweg bij de kruising van de tochten en polderlinten. Het heeft landschappelijk de voorkeur om een consequente keuze te maken om alle wegen van gelijke hiërarchie gelijkvloers, onderlangs of bovenlangs te kruisen.

Omdat het alternatief "Midden" een vrijwel logische lijn van het Bollenlandschap naar de Haarlemmermeer creëert, worden de gevolgen voor de beleving van en vanaf de weg beoordeeld als beperkt positief (+ / 0).

Alternatief "Midden - variant stroomweg"

Alternatief "Midden – variant stroomweg" heeft hetzelfde tracé als het alternatief "Midden", maar heeft meer en ook op andere plekken ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Door deze ligging 'los' van de structuur van het omliggende wegennet is de beleving van de weg minder duidelijk. Omdat het alternatief "Midden, Variant stroomweg" wel een vrijwel logische lijn van het Bollenlandschap naar de Haarlemmermeer creëert, worden de gevolgen voor de beleving van en vanaf de weg beoordeeld als beperkt positief (+ / 0).

Alternatief “Zuid”

Het alternatief “Zuid” doorsnijdt een aantal open gebieden of gaat langs de rand daarvan. Hierdoor kunnen de afzonderlijke ruimtes en daarmee de landschappelijke structuur vanaf de weg goed ervaren worden. Uitzondering is de kruising van de N208. De maat en schaal van het wegprofiel en aansluiting op de N208 is niet passend bij de maat en schaal van het landschap.

De uitwerking van de brug over de Ringvaart kan een versterkte ervaring opleveren van het hoogteverschil tussen het veenlandschap en de droogmakerij. De beleving van de van de polderstructuur in de Haarlemmermeer wordt beperkt door de ingewikkelde aansluiting van de Duinpolderweg op de N205 en de Nieuwe Bennebroekerweg.

Omdat het alternatief “Zuid” een vrijwel logische lijn van het Bollenlandschap naar de Haarlemmermeer creëert, worden de gevolgen voor de beleving van en vanaf de weg beoordeeld als beperkt positief (+ / 0).

Alternatief “Hillegomse Zienswijze”

Het alternatief “Hillegomse Zienswijze” maakt in het zuiden een nieuwe west-oostverbinding in het Bollenlandschap en verbindt deze met het landschap van de Haarlemmermeer. In het westelijk deel dan dit alternatief wordt een karakteristiek noord-zuid georiënteerd open gebied doorsneden en de Leidsevaart en spoorlijn. Door de gedeeltelijk verdiepte ligging is de beleving van de landschapsstructuur vanaf de weg maar beperkt mogelijk. De aansluiting op de N205 is wel logisch.

Het alternatief “Hillegomse Zienswijze” in het noorden doorsnijdt een aantal open gebieden of gaat langs de rand daarvan. Hierdoor kunnen de afzonderlijke ruimtes en daarmee de landschappelijke structuur vanaf de weg goed ervaren worden. In de uitwerking van de brug over de Ringvaart kan een versterkte ervaring opleveren van het hoogteverschil tussen het veenlandschap en de droogmakerij. De beleving van de hiërarchie van de polderstructuur komt nauwelijks terug in de keuze van de hoogteligging van de Duinpolderweg bij de kruising van de tochten en polderlinten. Het heeft landschappelijk de voorkeur om een consequente keuze te maken om alle wegen van gelijke hiërarchie gelijkvloers, onderlangs of bovenlangs te kruisen. In het Hillegomse Zienswijze” wordt een mix gemaakt van de drie mogelijke keuzen. De weg gaat in de rechte lijn door de Haarlemmermeer over en onder kruisende lijnen door en kruis ook wegen gelijkvloers.

Omdat het alternatief “Hillegomse Zienswijze” gedeeltelijk verdiept ligt zijn de gevolgen voor de beleving van en vanaf de weg in totaal beoordeeld als neutraal (0).

Alternatief “Parel 2.0”

Het alternatief “Parel 2.0” maakt in het zuiden een nieuwe west-oostverbinding in het Bollenlandschap en verbindt deze met het landschap van de Haarlemmermeer. In het westelijk deel dan dit alternatief wordt een karakteristiek noord-zuid georiënteerd open gebied doorsneden en de Leidsevaart en spoorlijn. Gezien de verdiepte ligging van dit tracedeel is de beleving van de landschapsstructuur vanaf de weg niet mogelijk.

Omdat het Parel 2.0 Alternatief een logische lijn van het Bollenlandschap naar de Haarlemmermeer creëert maar wel gedeeltelijk verdiept is, worden de gevolgen voor de beleving van en vanaf de weg beoordeeld als beperkt positief (+ / 0).

Alternatief “Nieuwe N206”

Het alternatief “Nieuwe N206 – noordelijk deel” doorsnijdt een aantal open gebieden of gaat langs de rand daarvan. Hierdoor kunnen de afzonderlijke ruimtes en daarmee de landschappelijke structuur vanaf de weg goed ervaren worden. Uitzondering is de kruising van de N208. De maat en schaal van het

wegprofiel en aansluiting op de N208 is niet passend bij de maat en schaal van het landschap. In de uitwerking van de brug over de Ringvaart kan een versterkte ervaring opleveren van het hoogteverschil tussen het veenlandschap en de droogmakerij. De beleving van de van de polderstructuur in de Haarlemmermeer wordt beperkt door de ingewikkelde aansluiting van de Duinpolderweg op de N205 en de Nieuwe Bennebroekerweg.

Omdat het alternatief “Nieuwe N206 – noordelijk deel” een logische lijn van het Bollenlandschap naar de Haarlemmermeer creëert, worden de gevolgen voor de beleving van en vanaf de weg beoordeeld als positief (+).

Alternatief “NOG Beter 2.0”

In het alternatief “NOG Beter 2.0” wordt een erg logische en heldere verbinding gemaakt tussen de Weerlaan en de Noordelijke Randweg van Nieuw Vennep, die qua richting ongeveer in elkaar overlopen. Omdat het alternatief “NOG Beter 2.0” een logische lijn van het Bollenlandschap naar de Haarlemmermeer creëert, worden de gevolgen voor de beleving van en vanaf de weg beoordeeld als positief (+).

3.5.2.2 Mitigerende maatregelen

De alternatieven zijn vrij gedetailleerd uitgewerkt. In een volgende planfase kan gekeken worden of er door een optimalisatie van het tracé of de uitwerking van de knooppunten de gevolgen voor beleving vanaf de weg verbeterd kan worden. In de verdere uitwerking van het ontwerp van de weg moet bij de ligging van de weg de landschappelijke kwaliteiten van de verschillende deelgebieden als uitgangspunt worden opgenomen. Het gebiedsprofiel Duin- en Bollenstreek en de structuurvisie Haarlemmermeer 2030 geven hiervoor richting.

3.5.2.3 Samenvattende tabel

Tabel 3-3 Effectbeoordeling beleving van en vanaf de weg

Alternatief	Beoordeling	Omschrijving	Mitigatie
Alternatief “Midden”	+ / 0	Vrijwel logische lijn van Bollenlandschap naar Haarlemmermeer. Beleving van de hiërarchie van de polderstructuur komt nauwelijks terug in de keuze van de hoogteligging bij de kruising van de tochten en polderlinten. Mix van gelijkvloers, onderlangs of bovenlangs kruisen. Het heeft landschappelijk de voorkeur om een consequente keuze te maken om alle wegen van gelijke hiërarchie gelijkvloers, onderlangs of bovenlangs te kruisen.	Spieringweg ongelijkvloers kruisen. Gelijkvloerse aansluitingen N205.
Alternatief “Midden, variant stroomweg”	+ / 0	Vrijwel logische lijn van Bollenlandschap naar Haarlemmermeer. Mix van gelijkvloers, onderlangs of bovenlangs kruisen.	Spieringweg ongelijkvloers kruisen. Gelijkvloerse aansluitingen N205 en N208.
Alternatief “Zuid”	+ / 0	Vrijwel logische lijn van Bollenlandschap naar Haarlemmermeer. De maat en schaal van het wegprofiel en aansluiting op de N208 is niet passend bij de maat en schaal van het landschap.	Spieringweg ongelijkvloers kruisen. Gelijkvloerse aansluitingen N205 en N208.

			Vereenvoudiging knooppunt DPW N205.
Alternatief "Hillegomse Zienswijze"	0	Logische lijnen vanuit de Haarlemmermeer naar de N208. Daarna maakt de verdiepte ligging de beleving van het Bollenlandschap maar beperkt mogelijk. Beleving van de hiërarchie van de polderstructuur komt nauwelijks terug in de keuze van de hoogteligging bij de kruising van de tochten en polderlinten. Mix van gelijkvloers, onderlangs of bovenlangs kruisen. Het heeft landschappelijk de voorkeur om een consequente keuze te maken om alle wegen van gelijke hiërarchie gelijkvloers, onderlangs of bovenlangs te kruisen.	Geen mitigatie mogelijk
Alternatief "Hillegomse Zienswijze, variant zuidelijke ligging"	0	Logische lijnen vanuit de Haarlemmermeer naar de N208. Daarna maakt de verdiepte ligging de beleving van het Bollenlandschap maar beperkt mogelijk. De beleving van de hiërarchie van de polderstructuur komt nauwelijks terug in de keuze van de hoogteligging van de Duinpolderweg bij de kruising van de tochten en polderlinten.	Geen mitigatie mogelijk
Alternatief "Parel 2.0"	+ / 0	Logische lijn, vanwege gebruik bestaande wegen, vanuit de Haarlemmermeer naar de N208. Daarna maakt de verdiepte ligging de beleving van het Bollenlandschap maar beperkt mogelijk.	Geen mitigatie mogelijk
Alternatief "Nieuwe N206"	+	Logische lijn van Bollenlandschap naar Haarlemmermeer	Geen mitigatie mogelijk
Alternatief "NOG Beter 2.0"	+	Logische lijn van Bollenlandschap naar Haarlemmermeer. De maat en schaal van het wegprofiel en aansluiting op de N208 is passend bij de maat en schaal van het landschap	Geen mitigatie mogelijk

3.6 Effectbeoordeling

Het alternatief "Hillegomse Zienswijze" en alternatief "Midden, variant stroomweg" tasten vooral de beleving van het Bollenlandschap in ernstige mate aan en scoren sterk negatief. Alternatief "Hillegomse Zienswijze" doorsnijdt de noord-zuid gerichte ruimtes op ongunstige wijze en maakt de beleving vanaf de weg daarbij maar beperkt mogelijk door de gedeeltelijk verdiepte ligging. Alternatief "Hillegomse Zienswijze, variant zuidelijke ligging" scoort iets beter doordat deze variant de Oosteinderpolder op een gunstigere wijze doorsnijdt. "Alternatief "Midden, variant stroomweg" heeft een iets gunstigere ligging in het landschap dan alternatief "Hillegomse Zienswijze", maar scoort slecht door de ongelijkvloerse kruisingen. Hierdoor ontstaat een extra groot infrastructuurlandschap dat maar beperkt past bij de maat en de schaal van de omgeving.

Het alternatief "NOG Beter 2.0" doorsnijdt de landschappelijke structuren beperkt tot niet en tast de beleving niet aan en scoort voor het aspect landschap en beleving daardoor het beste.

Alternatief "Nieuwe N206" heeft door het tracé een beperkt negatief effect op de beleving van het landschap, maar maakt het wel mogelijk om de logische lijn van de Haarlemmermeer naar het Bollenlandschap te kunnen beleving. Hierdoor scoort dit alternatief beperkt negatief.

Alternatief “Midden”, “Zuid” en “Parel 2.0” scoren negatief. Alternatief “Midden” en “Zuid” tasten de beleving van het Bollenlandschap op verschillende plaatsen aan. Bij alternatief “Parel 2.0” is de aantasting beperkter door de verdiepte ligging, maar zijn de bestaande open ruimtes in het bollengebied nog gaver. De beleving van en vanaf de weg is voor de drie alternatieven niet onderscheidend.

3.7 Leemten in kennis

Voor het aspect landschap en beleving zijn geen leemten in kennis in beeld.

4 Cultuurhistorie

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten van de verschillende tracéalternatieven op cultuurhistorie. De effectbeoordeling betreft:

- gevolgen voor cultuurhistorisch waardevolle patronen
- gevolgen voor cultuurhistorisch waardevolle elementen

Advies Reikwijdte en Detailniveau en advies van de Commissie m.e.r.:

“Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische waarden (historische geografie en historische (steden)bouwkunde) in het zoekgebied en de effecten van de alternatieven daarop.”

4.2 Beleidskader

Nationaal beleid

Structuurvisie infrastructuur en ruimte en visie erfgoed en ruimte (2012)

Het Rijk is verantwoordelijk voor het cultureel UNESCO-werelderfgoed (inclusief de voorlopige lijst). Daarnaast zijn er ruim vierhonderd stads- en dorpsgezichten uit de periode tot 1940 en vijftigduizend rijksmonumenten aangewezen en beschermd door de Monumentenwet vanwege de nationale cultuurhistorische betekenis. Voor de periode 1940-1965 zijn 30 ‘wederopbouwgebieden’ geselecteerd die gezamenlijk de maatschappelijke dynamiek van de Wederopbouw van ons land na de Tweede Wereldoorlog verbeelden. Voor het plangebied van de Duinpolderweg zijn alleen de rijksmonumenten relevant. In het plangebied van de Duinpolderweg zijn geen stads- en dorpsgezichten gelegen.

Provincie Zuid-Holland

Structuurvisie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte 2014 (PZH)

Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland hebben op 14 december 2016 de actualisering 2016 van de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) vastgesteld. Op 12 januari 2017 is deze in werking getreden.

In Het cultureel erfgoed van Zuid-Holland is een belangrijke drager van ruimtelijke kwaliteit. Zeker in combinatie met groen en water verhoogt het erfgoed de variëteit en daarmee de aantrekkelijkheid van stad en landschap. Deze toegevoegde waarde van erfgoed bevordert de provincie op diverse manieren:

- behoud en versterking van cultuurhistorisch waardevolle structuren en ensembles die van bijzonder provinciaal belang zijn, via bescherming én passende ruimtelijke ontwikkeling;
- cultureel erfgoed vormt een integraal onderdeel van het provinciaal ruimtelijk kwaliteitsbeleid via de kwaliteitskaart en de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit.

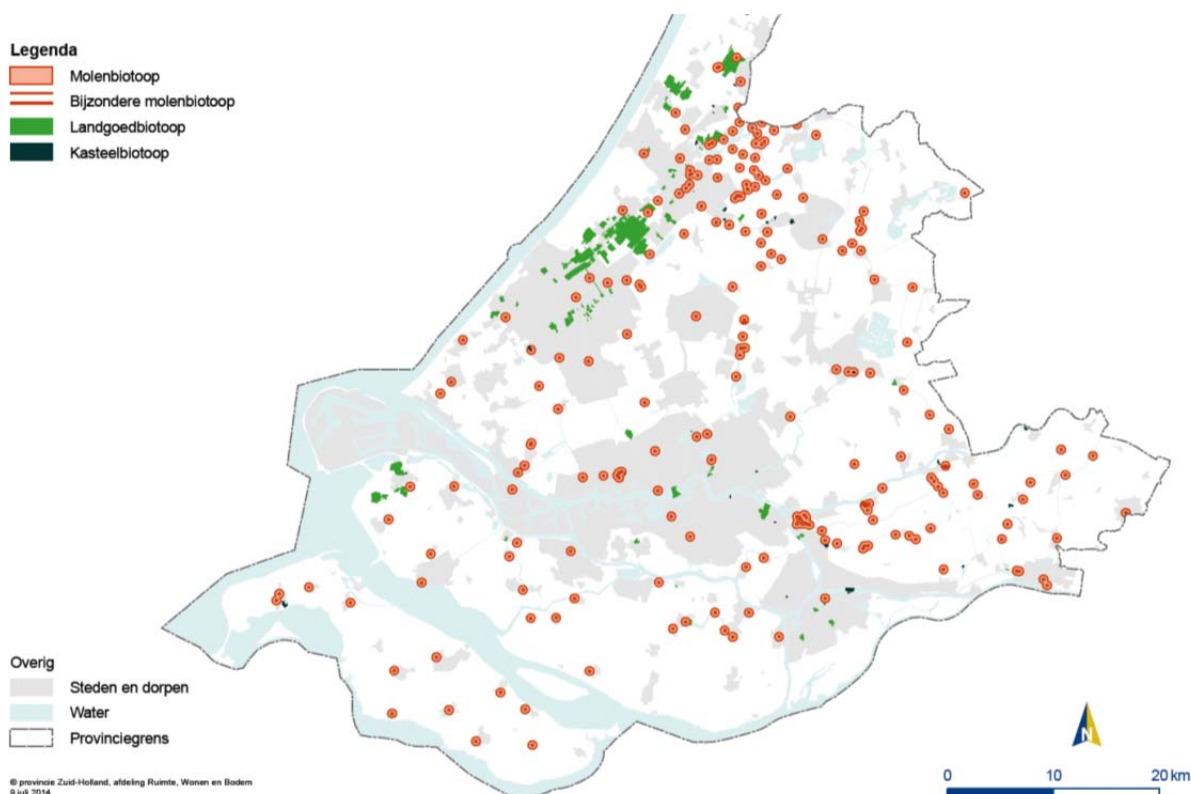
De cultuurhistorische en archeologische waarden zijn gebundeld in de cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS), die de basis vormt voor het provinciaal erfgoedbeleid. Het beschermende ruimtelijk beleid richt zich voornamelijk op een selectie van de CHS: *cultuurhistorische kroonjuwelen, molen- en landgoedbiotopen, werelderfgoed* (bestaand en potentieel).

Kroonjuwelen

Cultuurhistorische kroonjuwelen zijn unieke, zeer karakteristieke en gave erfgoedensembles in Zuid-Holland. Hiertoe behoort de Landgoederenzone en de Keukenhof in de Duin- en Bollenstreek

Molen- en landgoedbiotopen

Naast de historische structuren en cultuurlandschappen richt de provincie zich in haar beleid ook op twee bijzondere typen monumenten: molens en landgoederen. Molens en landgoederen vormen een kenmerkende combinatie van cultuurhistorie, natuur en landschap. Daarbij gaat het niet alleen om het monument op zich, maar ook om zijn omgeving en ensemblewaarde. Hiervoor worden in de Verordening ruimte planologische beschermingszones (zogenoemde biotopen) opgenomen. In Figuur 4-1 zijn de Molen- en landgoedbiotopen in de gehele provincie weergegeven. In de Figuur 4-9 tot Figuur 4-19 is het beleid ook weergegeven waarbij wordt ingezoomd op het plangebied van de Duinpolderweg.

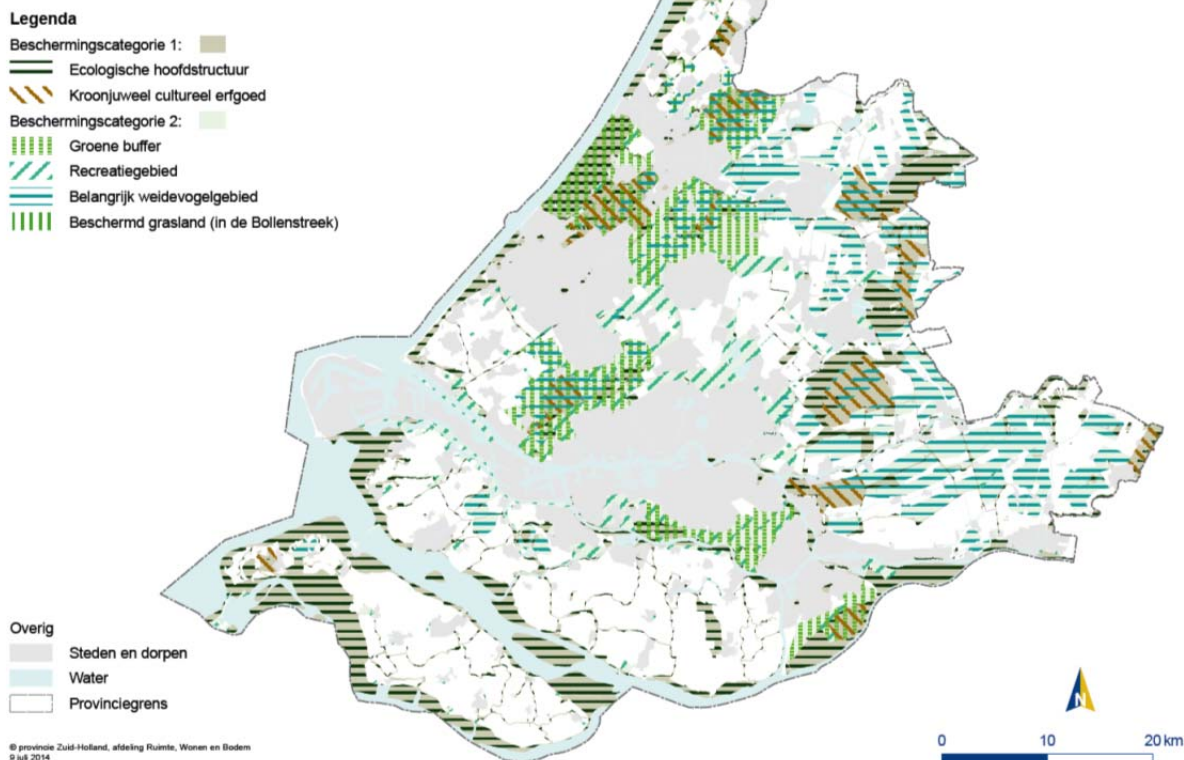


Figuur 4-1 Kaart cultureel erfgoed uit de Verordening Ruimte

Erfgoedlijnen

Naast bescherming en versterking van erfgoed stimuleert de provincie ook de beleving en benutting ervan. Dit is gericht op zeven erfgoedlijnen, een beleids categorie gericht op beleving en benutting, waar geen afzonderlijk beschermingsregime aan is verbonden. Erfgoedlijnen zijn kenmerkende ensembles van erfgoed, landschap en water die beschikken over een groot recreatief-toeristisch potentieel (in het plangebied van de Duinpolderweg: Landgoederenzone en Trekvaarten). Het ruimtelijk beleid voor de erfgoedlijnen richt zich op de continuïteit van hun karakter, door behoud en versterking van de structuur, gecombineerd met het stimuleren van eigentijdse bestemmingen van dit erfgoed. In Figuur 4-2 zijn de beschermingscategorïen weergegeven. In Figuur 4-1 zijn de Molen- en landgoedbiotopen in de gehele provincie weergegeven. In de Figuur 4-9 tot Figuur 4-19 is het beleid ook weergegeven waarbij wordt ingezoomd op het plangebied van de Duinpolderweg.

Kaart 7 Beschermingscategorieën ruimtelijke kwaliteit



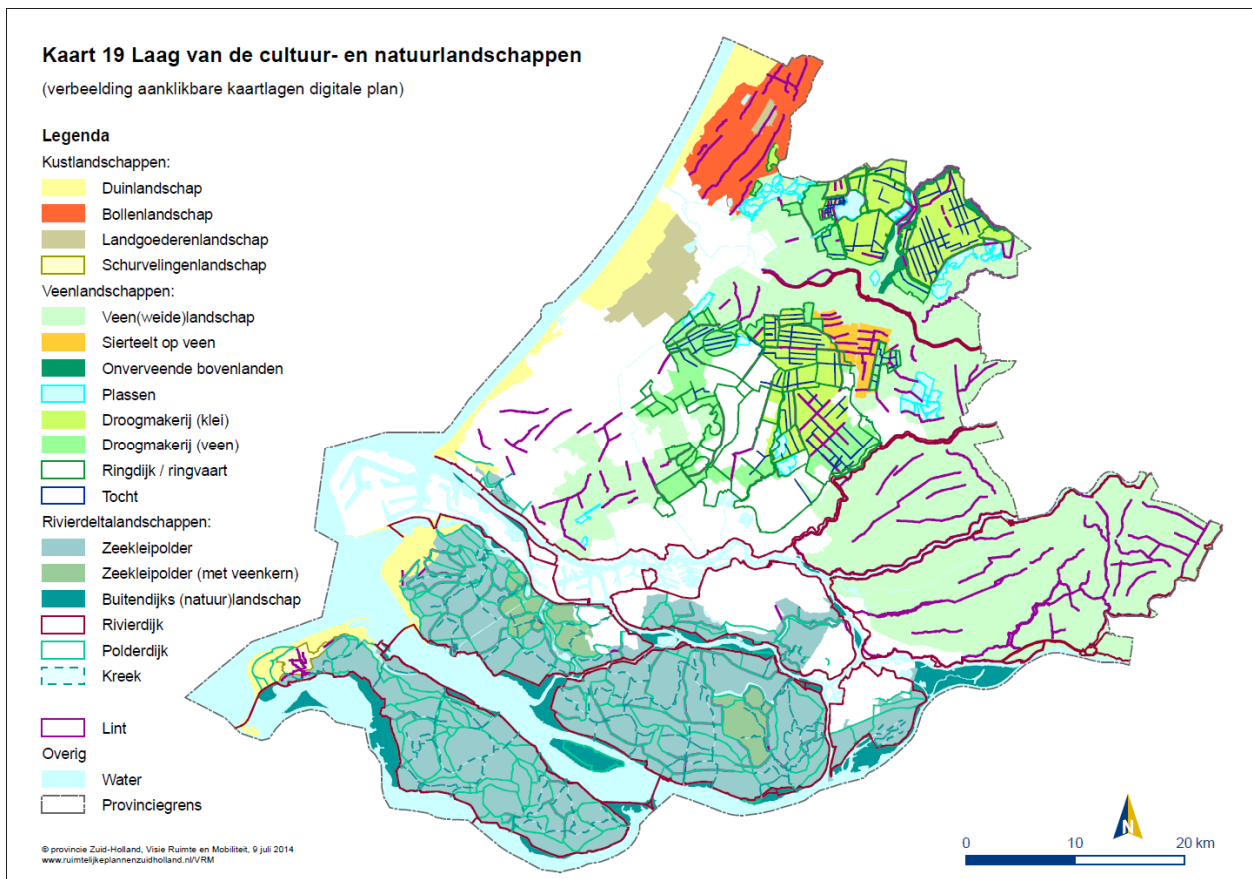
Figuur 4-2 Kaart Beschermingscategorieën ruimtelijke kwaliteit uit de Verordening Ruimte

Regioprofiel Cultuurhistorie Bollenstreek

De Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte vormen het algemeen ruimtelijk kader voor het provinciaal beleid voor cultuurhistorie en ruimtelijke ordening. Hierin is het 'provinciaal belang cultuurhistorie' opgenomen - via de selectie van cultuurhistorisch waardevolle gebieden en thema's - alsook een sturingsstrategie. De Nota Regioprofielen Cultuurhistorie bevat een uitgebreide beschrijving van de geselecteerde gebieden/thema's, met daarnaast een uitwerking van de sturingsstrategie via richtlijnen per gebied/thema. De Nota Regioprofielen Cultuurhistorie kent twee verschillende kaartsoorten: één voor gebieden (hoofdstuk 2) en één voor thema's (hoofdstuk 3). Deze zijn beide gebaseerd op de provinciale kaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur. De kaarten van de Regioprofielen Cultuurhistorie zijn vervolgens weer verwerkt in de beleidskaarten van de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte.

Zestien 'Topgebieden Cultureel Erfgoed Zuid- Holland' zijn aangewezen. Het zijn gebieden waar cultuurhistorische waarden in bijzondere mate én in onderlinge samenhang voorkomen. Het cultureel erfgoed is hier nog in grote mate bepalend voor het karakter en de ruimtelijke kwaliteit. De Duin- en Bollenstreek is zo'n topgebied. In tegenstelling tot andere topgebieden die duidelijk in te delen zijn in meerdere gebiedseenheden (heldere ruimtelijke eenheden zoals een droogmakerij) is het topgebied Bollenstreek opgevat als één gebied.

De algemene richtlijn voor dit topgebied is continuïteit van karakter. Het Landgoed Keukenhof is aangemerkt als 'kroonjuweel' en heeft als richtlijn: behoud van uitzonderlijke kwaliteit.



Figuur 4-3 Kaart Laag van de cultuur- en natuurlandschappen

De richtlijn *continuïteit van karakter* betekent voor dit gebied het:

- behouden en versterken van de samenhang tussen alle onderdelen binnen deze ruimtelijke eenheid: brede waterlopen, rechthoekige kavels, hoge wegen, hakhout en weilanden op de strandvlakten, nederzettingspatroon op de strandwallen;
- herkenbaar houden van het rechthoekige verkavelingspatroon van het zanderijenlandschap;
- bij nieuwe ontwikkelingen de bestaande ruimtelijke eenheden die samenhangen met de poldergrenzen (bijvoorbeeld Lageveense- en Hogeveense Polder, Zilkerpolder, Zanderijpolder) als leidraad nemen.

De richtlijn *continuïteit van karakter* betekent voor de nederzettingen in het gebied:

- vasthouden aan de ijle tot verspreide bebouwingsstructuur van de linten;
- in stand houden van de relatie met het landschap door het koesteren van de onbebouwde kavels tussen de bebouwing;
- bij nieuwe ontwikkelingen de bestaande kavelopbouw als uitgangspunt nemen: bebouwing voor op de kavel, evenwijdig aan de kavelgrenzen;
- doorzetten van de oorspronkelijke maat en schaal van de bebouwing;
- continueren van het overwegend agrarische karakter van de bebouwing;
- koesteren van bebouwing die het gebied haar identiteit verleent zoals bollenschuren en arbeiderswoningen;
- zichtbaar houden van de hoogteverschillen tussen de 'hoge wegen' (zoals de Veenenburgerlaan) en het zanderijenlandschap.

De richtlijn *continuïteit van karakter* betekent voor de landschappelijk waardevolle elementen trekvaart Leiden-Haarlem en de Ringvaart Haarlemmermeer:

- herkenbaar houden van de vaart als lange structurerende lijn in het landschap;
- herkenbaar houden van het profiel van de vaart.



Zuid-Holland regioprofielen: waarden cultuurhistorie



Figuur 4-4 Cultuurhistorische waardenkaart uit regioprofiel Duin- en Bollenstreek

Provincie Noord-Holland*Structuurvisie Noord-Holland 2040*

De structuurvisie is 21 juni 2010 vastgesteld en de meest recente actualisatie heeft op 28 september 2015 plaatsgevonden. De provincie werkt nu aan de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050. De Provincie Noord-Holland geeft in de structuurvisie aan dat behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de (ruimtelijke) kwaliteit en diversiteit een provinciale verantwoordelijkheid is. De Provincie Noord-Holland omschrijft ruimtelijke kwaliteit aan de hand van kernkwaliteiten van het landschap. Natuurlijke omstandigheden en vooral ook menselijk handelen, hebben in ieder landschap hun eigen sporen nagelaten. Nieuwe ontwikkelingen moeten zich tot deze karakteristieken verhouden. Elk landschapstype heeft zijn eigen specifieke kernkwaliteiten die gebieden een eigen karakter en identiteit geven. De voornaamste kernkwaliteiten zijn: archeologie en tijdsdiepte (tezamen 'ondergrond'), aardkundige waarden, historische structuurlijnen, cultuurhistorische objecten en openheid, duisternis en stilte (tezamen landschaps-DNA) en dorps-DNA. De Leidraad Landschap & Cultuurhistorie vormt hier een verdere uitwerking van. Bij het ontwikkelen van een project met provinciaal belang wordt in het kader van de bestemmingsplanprocedure de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling door gedeputeerde staten om advies gevraagd. Deze adviescommissie toetst of er in de plannen voldoende rekening is gehouden met de specifieke kernkwaliteiten van het gebied.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

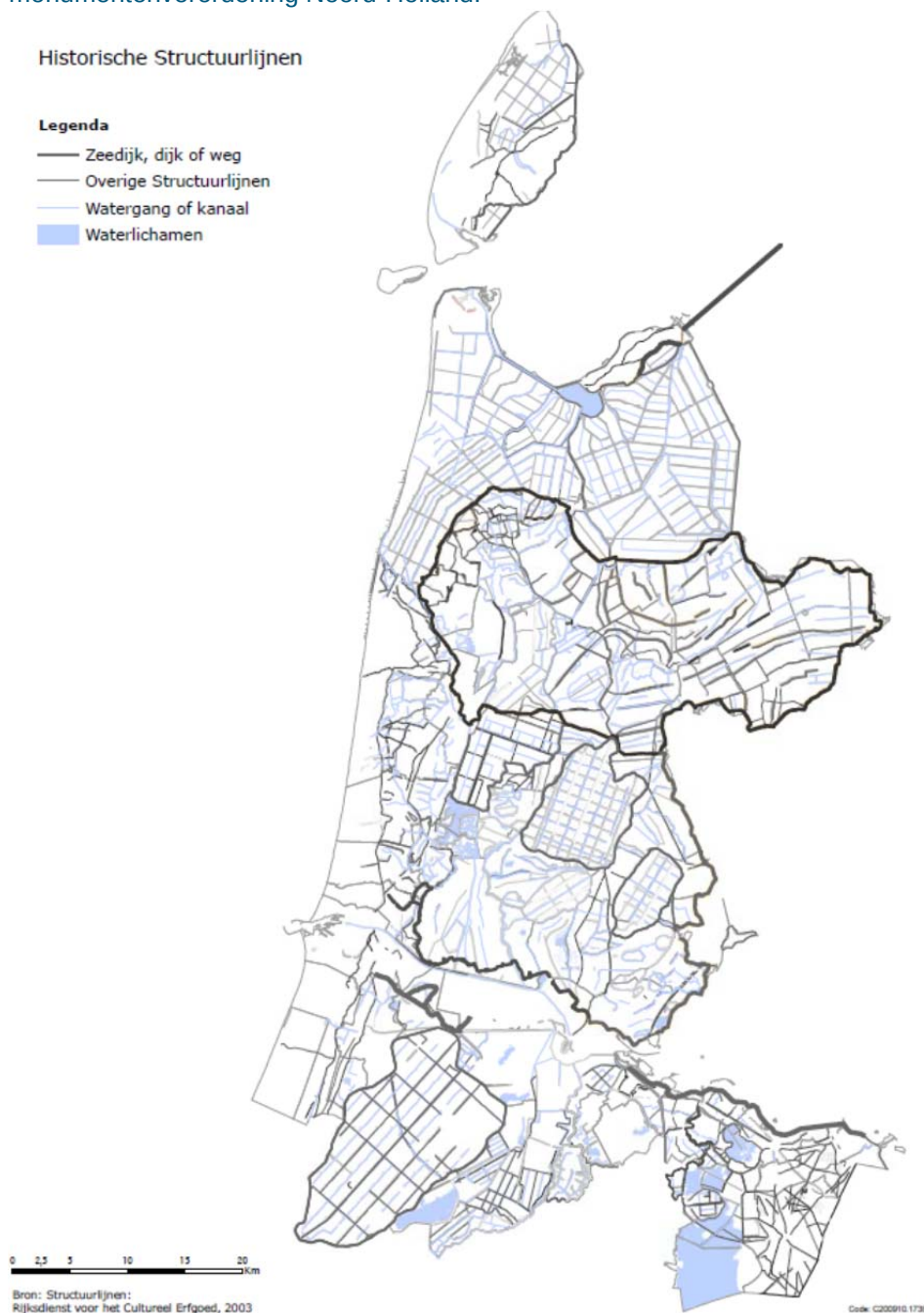
De in de structuurvisie benoemde kernkwaliteiten van het landschap zijn in de leidraad landschap en cultuurhistorie verder zijn uitgewerkt. De voornaamste kernkwaliteiten die voor het plangebied van de Duinpolderweg relevant zijn, zijn de ondergrond, historische structuurlijnen en cultuurhistorische objecten zoals de Trekvaart Haarlem - Leiden (zie Figuur 4-5). Deze trekvaart is zowel in de provincie Noord-Holland als de provincie Zuid-Holland van provinciaal belang. Bij structuurdragers van provinciaal belang denkt de provincie onder meer aan grote militaire structuren, historische dijken en waterwegen, molens en provinciaal beschermde objecten en structuren. De provincie wil dat deze aspecten worden meegenomen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor het plangebied van de Duinpolderweg zijn de Ringdijk met Ringvaart, de orthogonale structuur van de Haarlemmermeer, de Trekvaart Haarlem - Leiden en de linten van in het bollengebied van belang. Daarnaast zijn de landschap karakteristieke kavelstructuren van belang. Die worden bepaald door talrijke lijnvormige elementen, zoals sloten, vaarten, dijken, wegen en beplantingslijnen. Deze vormen met elkaar de ruggengraat van het landschap. Dit geeft kansen voor Duinpolderweg.

In het plangebied komen twee landschapstypen voor: het zanderijlandschap en het droogmakerijlandschap. Het zanderijlandschap is opgebouwd uit strandwallen en strandvlakten, die zich van elkaar onderscheiden door verschil in agrarisch gebruik, wegenpatroon, bebouwingspatroon, waterlopenpatroon en beplantingspatroon. Het verschil in landschapskenmerken tussen strandwal en strandvlakte (hoogteverschillen, beplantingen) is in belangrijke mate genivelleerd door zandwinning en bollenteelt. Een van de herinneringen aan de Gouden Eeuw bewaart Noord-Holland in de grote inpolderingen van de binnenmeren. Droogmakerijen worden gevormd door een drooggelegd binnenwater/meer, omsloten door een ringvaart en een ringdijk. Deze gebieden zijn als één geheel drooggemaakt en ingericht, vaak grootschalig, geometrisch en open. Ze worden gekenmerkt door hun diepe ligging ten opzichte van het aanliggend veenpolderlandschap/bovenland. Enig reliëf wordt soms gevormd door de mee-ingepolderde stukken veenland.

Beleidslijn

Gemeenten dienen deze historische structuurlijnen bij planontwikkeling op lokale schaal in beeld te brengen en als vertrekpunt te nemen voor de inpassing daarvan. Kavelscheidingen en historische structuurlijnen worden waar mogelijk in het plangebied opgenomen; groenblauwe raamwerken van nieuwe ontwikkelingen dienen zoveel mogelijk rekening te houden met de verkavelingsstructuren van het

oorspronkelijke landschap. De historische structuurlijnen zijn op hun beurt weer de dragers van de cultuurhistorische objecten. Cultuurhistorische objecten zijn medebepalend voor de identiteit en beleving van het Noord-Hollandse landschap. Provinciale monumenten zijn beschermd op basis van de provinciale monumentenverordening Noord-Holland.



Figuur 4-5 Kaart van de historische structuurlijnen uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Provinciale Verordening

De Provinciale Verordening is samen met de Structuurvisie 2040 door de Gedeputeerde Staten vastgesteld en vervolgens op 21 juli 2010 door de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland unaniem aangenomen. De verordening stelt regels en voorwaarden waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen.

Artikel 15 Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van verstedelijking in het landelijk gebied

Artikel 15 van de Provinciale Verordening betreft de ruimtelijke kwaliteitseisen van de provincie, de samenhangende aspecten van landschap, cultuurhistorie, stedenbouw en architectuur.

Een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking als bedoeld in artikel 13 in het landelijk gebied, voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (PS d.d. 21 juni 2010) ten aanzien van (*artikel 5 lid 1*):

- a. de kernkwaliteit van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden als bedoeld in artikel 8;
- b. de kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd;
- c. de openheid van het landschap daarbij inbegrepen stilte en duisternis;
- d. de historische structuurlijnen;
- e. de cultuurhistorische objecten.

De toelichting van een bestemmingsplan geeft aan in welke mate ten aanzien van de hierboven bedoelde functies rekening is gehouden met (*artikel 5 lid 2*):

- a. de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap;
- b. de ordeningsprincipes van het landschap;
- c. de bebouwingskarakteristieken (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte) ter plaatse;
- d. de inpassing van de nieuwe functies in de bredere omgeving (grotere landschapseenheid)
- e. de bestaande kwaliteiten van het gebied (inclusief ondergrond) als hiervoor bedoeld en de maatregelen die nodig zijn om de negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen in relatie tot de nieuwe functies.

Stelling van Amsterdam

De Stelling van Amsterdam is een monumentale verdedigingsring van 42 forten, 4 batterijen en een aantal dijken en sluisen. De provincie Noord-Holland is als UNESCO 'site holder' verantwoordelijk voor het behoud van dit werelderfgoed. Alle relevante objecten van de Stelling van Amsterdam hebben een monumentenstatus. Sommige zijn een rijksmonument, andere hebben een provinciale monumentenstatus. Het plangebied van de duinpolderweg doorkruist de Stelling van Amsterdam niet en heeft derhalve geen effect op de monumenten. Het plangebied van de duinpolderweg is deels wel gelegen in een inundatievlak (onderwaterzettingsgebied). Dit gebied heeft geen monumentenstatus.

Greenport Duin- en bollenstreek

Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport 2016

De raden van de zes greenportgemeenten hebben op 7 juli 2016 (Hillegom), op 30 juni 2016 (Katwijk), op 23 juni 2016 (Lisse), op 16 juni 2016 (Noordwijk), op 30 juni 2016 (Noordwijkerhout) en op 30 juni 2016 (Teylingen) de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport (ISG) 2016 gewijzigd vastgesteld. Deze ISG 2016 is een actualisatie van de ISG 2009, met behoud van de hoofdlijnen van beleid. De zes gemeenten zetten zich gezamenlijk in voor de herstructurering en revitalisering van de Greenport Duin- en Bollenstreek waarbij ruimte wordt geboden voor het herstel van cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

In de visie is aangegeven dat een vitaal en duurzaam landschap de prioriteit heeft in de ontwikkeling van het bollencluster. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is het centrale beleidsuitgangspunt van de ISG. Bij de bijeenkomst over strategische samenwerking in de Duin- en Bollenstreek op 14 februari 2013 is nogmaals onderstreept dat de gezamenlijke opgave blijft "om het buitengebied aan een hoge landschappelijke kwaliteit te helpen, met ruimte voor de beeldbepalende veelzijdige tuinbouw" (afspraken 27 uit het zogenaamde "Valentijnsakkoord"). Een vitaal landschap en een vitale Greenport zijn in de Duin- en Bollenstreek onlosmakelijk verbonden.

In cultuurhistorisch opzicht is de Duin- en Bollenstreek, zowel nationaal als internationaal, uniek vanwege de afwisseling van verschillende bijzondere landschappen op een betrekkelijk kleine oppervlakte. Zo zijn er oude en jonge duinen (strandwallen), strandvlakten, zanderijen, oeverwallen langs de Oude Rijn, veenweidegebieden, plassen en droogmakerijen. De cultuurhistorische waarde van de Duin- en Bollenstreek wordt extra versterkt doordat nog een aantal andere opvallende elementen in het landschap aanwezig zijn. Enkele voorbeelden hiervan zijn het scherpe contrast tussen duinen en zanderijen, bloembollenvelden, lange zichtlijnen, een patroon van hooggelegen wegen en zandsloten, weteringen, de trekvaart tussen Leiden en Haarlem, lintbebouwing, buitenplaatsen, een ridderhofstad, watertorens, bollenschuren met een bijzondere architectuur, duinrellen, oude beken en beukenhagen. Samen vormen deze structuren en elementen een karakteristiek landschap dat op zeer veel plaatsen nog gaaf aanwezig is. Vandaar dat de Duin- en Bollenstreek met recht een cultuurhistorische schatkamer kan worden genoemd.

De cultuurhistorische waarden en kwaliteiten van de Duin- en Bollenstreek, zoals geformuleerd in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, staan nog steeds zwaar onder druk als gevolg van de diverse ruimteclaims en verrommeling van het gebied. Om deze verrommeling een halt toe te roepen, zijn in de ISG duidelijke ruimtelijke keuzes gemaakt. Hierbij is gezocht naar een optimale balans tussen de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten enerzijds en de ruimteclaims voor een vitale regio anderzijds. Het is daarbij van groot belang het bestaande cultuurhistorische erfgoed te verbinden met de planologische keuzes, zodanig dat de waardevolle cultuurhistorische kenmerken duidelijk herkenbaar, zichtbaar en aantrekkelijk blijven voor de huidige en toekomstige bewoners, gebruikers en bezoekers (toeristen).

Het is van belang om bij ruimtelijke planvorming, herstructurering en schaalvergroting het aspect cultuurhistorie vroegtijdig te betrekken en het behoud van karakteristieke structuren en elementen na te streven. Belangrijke cultuurhistorische uitgangspunten en inspiratiebronnen kunnen gevonden worden in de digitale "Cultuurhistorische Atlas Duin- en Bollenstreek", die in 2015 als basis voor de cultuurhistorische analyse in het proces van de ruimtelijke ordening beschikbaar is gekomen, en daartoe nog verder zal worden aangevuld en uitgewerkt. Daarnaast is de "Regionale Collectie Bollenschuren" die in samenspraak met de werkgroep Bollenerfgoed van het Cultuurhistorisch Genootschap Duin-en Bollenstreek (CHG) tot stand gekomen is, en is vastgesteld in het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland (update 2010) van belang voor de juiste waardering en het behoud van het bollenerfgoed.

Door de zes Greenportgemeenten is een gezamenlijk archeologiebeleid opgesteld, waarbij behoud van de archeologische waarden voorop staat. De gemeenten in de Duin- en Bollenstreek kennen voor een groot deel een gemeenschappelijke landschappelijke ontwikkeling en bewoningsgeschiedenis en het archeologische erfgoed van deze gemeenten vertoont daardoor in grote lijnen dezelfde kenmerken. De afgelopen jaren is tijdens de adviespraktijk binnen de archeologische samenwerking met de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Noordwijkerhout en Lisse gebleken dat er desondanks verschillen in beleidsregels en vrijstellingsgrenzen bestaan. Uniformering van deze regels op basis van eenduidige argumentatie is wenselijk om tot efficiëntere advisering en samenwerking te komen. Dit kan ook grote voordelen opleveren ten aanzien van de advisering binnen grote regionale projecten, bijvoorbeeld Greenport Duin- en Bollenstreek.

Gemeente Bloemendaal

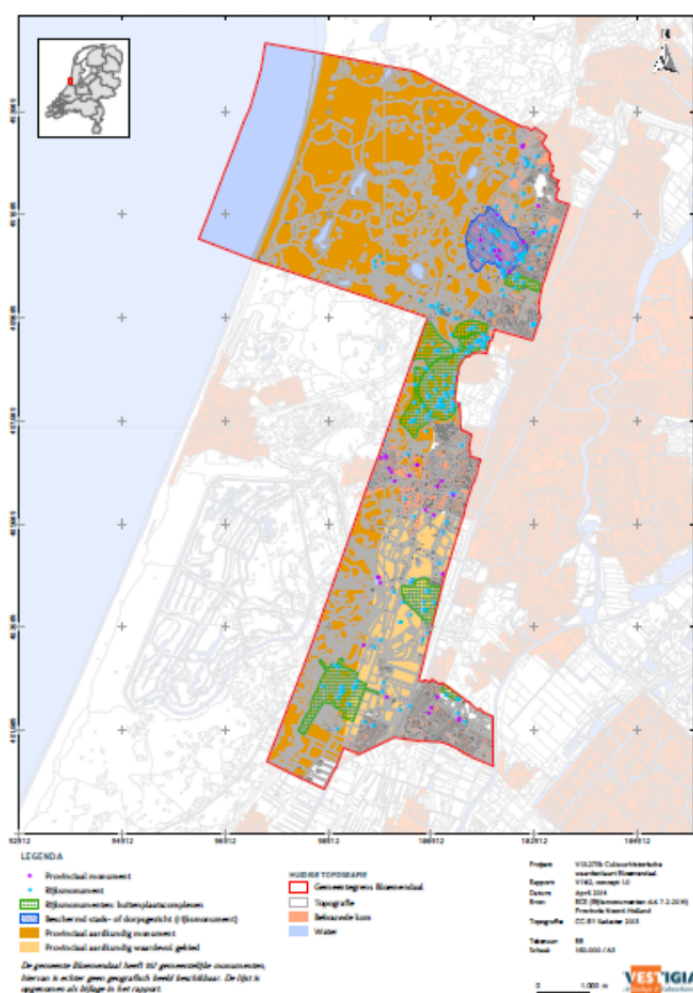
Structuurvisie Bloemendaal (2010)

De landgoederenzone bevindt zich tussen de kuststrookzone en de dorpenzone. Het vormt een aaneengesloten hoogwaardig en uniek reliëfrijk landschap met bossen, landgoederen, en open landschap. Binnen de zone vallen landgoederen, villawijken, bosparken, strandvlakten en zanderijen. De contrasten zijn essentieel voor de kwaliteit van de zone. Cultuurhistorische kernkwaliteiten:

- De zanderijvaarten in oost-westrichting zijn markante aandenkens aan de vroegere economische functie als afvoerkanalen van zand voor stadsuitbreidingen.
- Elk landgoed en buiten kent haar eigen geschiedenis van ontstaan. Hierdoor heeft elk landgoed en buitenplaats een eigen karakter.
- De buitens hebben vaak een bijzondere (landschap)architectuur (tuin, park, bos en bebouwing).
- Oude laanbomen maken een belangrijk deel uit van de groenstructuur van deze zone in Bloemendaal.

Cultuurhistorische Waardenkaart (2015)

In november 2015 heeft de gemeente Bloemendaal de Cultuurhistorische Waardenkaart vastgesteld (zie Figuur 4-6). De cultuurhistorische waardenkaart laat de nog aanwezige of herkenbare bekende bovengrondse cultuurhistorische objecten en structuren zien. De rapportage dient als toetsingskader vanuit de Nota Ruimtelijke Beoordeling.



Figuur 4-6 Cultuurhistorische Waardenkaart 2015

Erfgoedverordening Bloemendaal 2010

De gemeente Bloemendaal heeft gemeentelijke monumenten aangewezen die middels de erfgoedverordening beschermd zijn. Binnen de gemeente Bloemendaal bevinden zich 475 beschermde monumenten: 273 rijksmonumenten (excl. de 100 losse objecten op landgoederen), 27 provinciale monumenten en 175 gemeentelijke monumenten.

Gemeente Haarlemmermeer

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012)

In de structuurvisie wordt cultuurhistorie als kernpunt benoemd; het vormt de drager van de Haarlemmermeer. Het bij de ruimtelijke ontwikkeling tot 2030 in stand houden en verbeteren van de verbondenheid in Haarlemmermeer, zowel fysiek als in de beleving van de inwoners, vraagt de uitvoering van de volgende opdrachten:

- Versterk de beleving van de cultuurhistorische karakteristieken van het landschap en breng de bijbehorende parels verder tot ontwikkeling.
- Maak cultuurhistorische linten en de Ringvaartdijk verkeersluw en maak deze wegen geschikt voor langzaam verkeer door het lokale autoverkeer deels te verplaatsen naar nieuwe ontsluitingsroutes.
- Versterk de Ringvaart als verbindend element en identiteitsdrager.

Nota 'Erfgoed op de kaart'

De nota 'erfgoed op de kaart' is op 17 februari 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Speerpunten van de nota zijn archeologie, het cultureel erfgoed beter benutten bij ruimtelijke ontwikkelingen en herbestemming van monumenten. In deze nota zijn de gemeentelijke monumenten vastgelegd en alle overige cultuurhistorische elementen beschreven en gewaardeerd. Hieronder vallen het wegen- en afwateringspatroon, de verspreide bebouwing langs polderwegen en de Ringvaart en -dijk. De gemeente Haarlemmermeer heeft eveneens een erfgoedverordening. In gemeente Haarlemmermeer adviseert de erfgoedcommissie over alles wat direct of indirect met het erfgoedzorg en erfgoedbeleid te maken heeft.

Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 (2013)

In de deelstructuurvisie wordt benutten van cultuur-historische elementen, plekken en lijnen als ambitie genoemd. De waardering voor het cultuurhistorisch erfgoed is belangrijker geworden. Daar wil de gemeente op inspelen door cultuurhistorische elementen beter te gaan gebruiken. Niet alleen gebouwen maar ook de directe omgeving hoort erbij, zoals de erven van boerderijen. Ook de waardering van de Geniedijk als onderdeel van de Stelling van Amsterdam is groter geworden. En in Hoofddorp is de waardering voor het oorspronkelijke centrum toegenomen, gezien de vastlegging van het Beschermd Dorpsgezicht Hoofdvaart-westzijde-Kruisweg. Bij het ontwikkelen van Hoofddorp als stad, hoort ook het ontwikkelen en benutten van Hoofddorp als oorspronkelijk dorp. De oude boerderijen, kerken en gebouwen kunnen voor heel andere doeleinden gebruikt worden dan de huidige. Dat past goed in de duurzame ontwikkeling van Hoofddorp. Verouderde gebouwen hoeven niet meer gesloopt te worden en nieuwe functies krijgen meteen een karakteristieke uitstraling. De Geniedijk en het tracé van de oude spoorlijn gebruiken we daarnaast als herkenbare routes binnen Hoofddorp. De Hoofdvaart betrekken we bij het centrum. We benutten en herstellen deze belangrijke doorgaande lijn vanuit het dorp naar de polder.

Cultuurnota (2012)

De Cultuurnota bestaat uit twee samenhangende delen: een cultuurvisie met een perspectief tot 2030 en een uitvoeringsprogramma voor de periode 2013 - 2016. De visie heeft als uitgangspunt dat een goed en kwalitatief cultureel aanbod een essentiële pijler is voor het maatschappelijke belevingsniveau van Haarlemmermeer. De versterking van het culturele klimaat en het culturele netwerk zal plaatsvinden binnen een breed draagvlak met culturele instellingen, het onderwijs en ondernemers. Dit draagt bij aan de stimulering van het cultureel initiatief en het innovatief en creatief vermogen van mensen. De culturele en economische aantrekkingskracht van de gemeente wordt hiermee vergroot. Er zijn vijf speerpunten van beleid:

1. Cultureel ondernemerschap.
2. Cultuurgebouw als spil in een netwerk van culturele kernen.
3. Cultuureducatie en jongerencultuur.

4. Landschap en geschiedenis als inspiratiebron.
5. Specialiseren en samenwerken in de regio.

Visie Ringdijk en Ringvaart (2017)

Op 18 mei 2017 heeft de gemeenteraad de Visie Ringdijk en Ringvaart vastgesteld. In deze visie is de ambitie vertaald in vier uitgangspunten, te weten:

1. het versterken van de identiteit, historie en herkenbaarheid van de ringdijk en ringvaart;
2. het bieden van ruimte voor recreatie en toerisme;
3. het vergroten van de veiligheid en leefbaarheid op de dijk en
4. het verbeteren van de samenwerking tussen de overheden die over de dijk en vaart gaan.

Voor de uitvoering worden deze uitgangspunten vertaald in maatregelen. Voor identiteit en herkenbaarheid zijn de belangrijkste maatregelen het bekend maken van het verhaal van de Ringvaart door publiciteit en citymarketing, bijzondere plekken per dorp te gaan maken, de 'duurzame ring' te introduceren en erfgoed langs de ringdijk meer aandacht te geven. Voor leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn de belangrijkste maatregelen het 'knippen' van de dijk op een aantal plekken met als doel het doorgaande (vracht) verkeer van de dijk te weren. Daarnaast het aanpassen van de wegcategory. De chicanes dragen niet bij aan de verkeersveiligheid. Deze gaan we verwijderen, zo spoedig mogelijk langs de hele dijk. De 30km/uur-gebieden langs de dijk worden korter, uitsluitend in de kern van de dorpen, en ingericht als fietsstraat. Voor recreatie en toerisme willen we het wandelen langs de vaart over een jaagpad mogelijk gaan maken, en vrijkomende loswallen in recht van opstal verwerven om meer ruimte te maken voor recreatie. Op enkele plekken liggen er grote kansen om de prachtige ligging aan de vaart en open water te benutten, met name bij Buitenkaag, Rijsenhout en het fort bij Aalsmeer.

Gemeente Hillegom

Structuurvisie Hillegom (2008)

In de structuurvisie is een passage opgenomen waarin aandacht gevraagd wordt voor de kenmerkende bollenschuren: *"Bijzondere aandacht wordt gegeven aan het behoud van die bollenschuren die cultuurhistorisch waardevol zijn. Duurzaam behoud is moeilijk, maar het meest waarschijnlijk als een schuur een (nieuwe) functie krijgt."*

Gemeente Noordwijkerhout

Structuurvisie Noordwijkerhout (2010)

Op 25 februari 2010 heeft de gemeenteraad van Noordwijkerhout de Structuurvisie vastgesteld. Met deze structuurvisie wordt een visie gegeven op de toekomstige inrichting van de bebouwde kom van de gemeente.

Erfgoedverordening Noordwijkerhout (2010) en Monumentenverordening (2008)

De gemeente Noordwijkerhout heeft gemeentelijke monumenten aangewezen die middels de erfgoedverordening beschermd zijn. Noordwijkerhout heeft momenteel 37 gemeentelijke en 12 rijksmonumenten. Een door de raad aangestelde commissie voor gemeentelijke monumenten adviseert het gemeentebestuur over diverse zaken die betrekking hebben op de gemeentelijke monumenten.

Landschapsvisie Hogeveensepolder

Het plangebied van de Duinpolderweg ligt in de Hogeveensepolder waarvoor een landschapsvisie is opgesteld. Deze Landschapsvisie voor de Hogeveensepolder is een middel om het doel voor de structuurverbetering te bereiken. De visie is bedoeld voor de ambtenaar of specialist, om als toetsingskader te gebruiken voor nieuwe plannen en/of initiatieven in dit deelgebied van de Hogeveensepolder. De leidraad wordt gevormd tot een verbetering van de economie en de kwaliteit van het landschap.

De visie is geschreven vanuit de veranderingen van de laatste decennia om een breed perspectief te krijgen. Daarnaast wordt vooruit gekeken met de voorstellen voor de ruimtelijke kwaliteit over 20 jaar. De visie is een bijlage van het Bestemmingsplan Buitengebied 2015 en de Welstandsnota van de Gemeente Noordwijkerhout.

De Hogeveensepolder heeft een cultuurhistorische waarde als bedrijvenlandschap. De structuur van de polder is altijd mee ontwikkeld met de bedrijven. De polder heeft op dit moment een karakteristieke kavelstructuur, deze zal echter opnieuw gaan veranderen omdat deze niet rendabel is voor de zittende agrariërs. De Hogeveensepolder zal daarmee opnieuw een andere uitstraling krijgen als bedrijvenlandschap en zo met de bedrijven mee transformeren. Het veranderende bedrijvenlandschap is de kenmerkend voor het landschap en de dynamiek van het gebied.

Gemeente Oegstgeest

Structuurvisie Oegstgeest (2005 – 2020)

De structuurvisie Oegstgeest 2005-2020 vormt tot 2020 de integrale leidraad voor de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen binnen Oegstgeest en geeft richting aan nieuwe bestemmingsplannen. De structuurvisie is op 30 juni 2005 vastgesteld door de gemeenteraad. De structuurvisie biedt een kader voor de toekomstige ontwikkelingen van Oegstgeest. De visie is geen volledig uitgewerkt plan, het vormt een sturingskader op hoofdlijnen. De visie heeft o.a. de uitgangspunten het behoud en waar mogelijk versterking van het leefklimaat, de cultuurhistorisch gegroeide karakteristieke structuur en de bereikbaarheid van (groen)voorzieningen.

Erfgoedverordening Oegstgeest (2010)

De gemeente Oegstgeest heeft gemeentelijke monumenten aangewezen die middels de Erfgoedverordening beschermd zijn. Naast deze bouwkundige bescherming van objecten wordt in de Erfgoedverordening Oegstgeest 2010 ook de bescherming (voor zover mogelijk) van de historisch gegroeide structuur van een stad- of dorpsgebied geregeld: het gemeentelijk stads- en dorpsgezicht.

Gemeente Katwijk

Brede structuurvisie Verdiept Katwijk (2010)

Het samenvoegen van de gemeenten Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg heeft geresulteerd in een structuurvisie, de Brede Structuurvisie Katwijk 2007-2020. Het vormt een nieuw regiedocument, wat de gemeente in staat stelt de aanwezige kansen en kwaliteiten te vertalen in concrete acties. In de Brede Structuurvisie wordt ten aanzien van een aantal aspecten de visie uiteengezet. Middels een zogenaamd mozaïek van ruimtelijke segmenten wordt invulling gegeven aan mogelijkheden voor de aanwezige kansen en kwaliteiten. Er is onder meer aandacht voor wonen, werken en voorzieningen. Ten aanzien van cultuurhistorie wordt het aanbrengen van meer samenhang in cultuurhistorische elementen en aspecten van de oorspronkelijke kernen alsmede het meer zichtbaar en toegankelijk maken ervan als ambitie benoemd.

Beleidsnota Monumentenzorg (2006)

De gemeente Katwijk stelt in de Beleidsnota Monumentenzorg uit 2006 dat een beleid moet worden opgesteld dat voorwaarden schept om de gemeentelijke cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend te laten zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Monumentenverordening gemeente Katwijk

De Katwijkse rijksmonumenten zijn beschermd via de voormalige Monumentenwet 1988. Daarnaast is er ook nog een gemeentelijke monumentenlijst. Deze monumenten worden aangewezen en beschermd via de Monumentenverordening gemeente Katwijk. De Erfgoedcommissie heeft tot taak het college op

verzoek of uit eigen initiatief van voorlichting en advies te dienen ter zake van de toepassing van de Wabo, de “Monumentenverordening Gemeente Katwijk”, de cultuurhistorische waarden in het bestemmingsplan en verder over zaken, die van belang zijn voor de behartiging van de monumentenzorg en cultuurhistorische waarden.

Gemeente Lisse

Structuurvisie Lisse (2011)

Op 15 september 2011 heeft de gemeenteraad van Lisse de structuurvisie ‘Vertalen, verbinden en versterken’ vastgesteld. In de visie positioneert Lisse zich niet alleen als gemeente in de regio Holland Rijnland, maar ook als zelfbewuste zelfstandige gemeente. In de structuurvisie zijn de opgaven voor de toekomst opgenomen en vertaald in een ruimtelijk kader waarbij de volgende ruimtelijke principes gelden:

- contrasten behouden en versterken;
- verbindingen leggen;
- herstructurering stedelijk gebied;
- herstructurering en bevorderen medegebruik landelijk gebied;
- versterken imago Lisse: centrum van de Bollenstreek.

Het landschap rond Lisse bepaalt in grote mate de identiteit van het gebied. De gemeente zet de gemeente zich sterk in om het kwaliteitsniveau van dit zo afwisselende landschap met bollenteelt, bossen, landgoederen en graslanden te behouden en versterken. De agrarische belangen staan daarbij voorop, maar met respect voor de cultuurhistorische waarden van het landschap. Het tegengaan van verrommeling is daarbij het belangrijkste aandachtspunt: bebouwing en bouwwerken dienen zoveel mogelijk beperkt te worden.

Het beleid met betrekking tot de cultuurhistorisch waardevolle bebouwing en/of ensembles van Lisse is gericht op behoud van het bestaande cultuurhistorische en/of architectonische beeld inclusief behoud van de bestaande maatvoering van het pand of, indien er geen afbreuk van de bestaande cultuurhistorische waarde plaatsvindt, versterking en/of herstel van het oorspronkelijke straat- en gevelbeeld en de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur.

4.3 Beoordelingskader

Methodiek

Uitgangspunt voor het in beeld brengen van de cultuurhistorisch waardevolle elementen en patronen is de historie van het landschap als geheel. Het landschap en haar historie zijn sterk samenhangende elementen die dan ook in samenhang beschreven zullen worden.

In het MER (fase 1) worden de belangrijkste waarden in beeld gebracht. Hierbij worden cultuurhistorische en landschappelijke waarden in samenhang bekeken en gewaardeerd.

Bij een beschrijving van de waardevolle elementen in de milieueffectrapportage zullen de criteria uit de “Handreiking cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA” gehanteerd worden.

Afbakening studiegebied

Het studiegebied voor het onderwerp cultuurhistorie is gelijk aan het studiegebied voor het onderwerp landschap en beleving. De omvang van het studiegebied wordt dan ook in de eerste plaats bepaald door de reikwijdte van het effect en het zicht op de toekomstige Duinpolderweg.

Effectclassificatie

Voor de effectbepaling wordt aangesloten bij de voor dit MER geldende 7-punts schaal van ‘- -’ tot ‘+ +’. In Tabel 4-1 wordt de specifieke invulling van deze schaal voor het milieuaspect geluid nader toegelicht.

Tabel 4-1 Effectclassificatie cultuurhistorie

Score	Cultuurhistorie
++	Zeer grote bijdrage aan versterking van cultuurhistorische waarden
+	Cultuurhistorische waarden worden hersteld of beter zichtbaar
+ / 0	Beperkte versterking van cultuurhistorische waarden
0	Geen effect
0 / -	Beperkte aantasting van cultuurhistorische waarden
-	Wezenlijke aantasting van cultuurhistorische waarden
--	Grote aantasting van cultuurhistorische waarden

4.4 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Huidige situatie

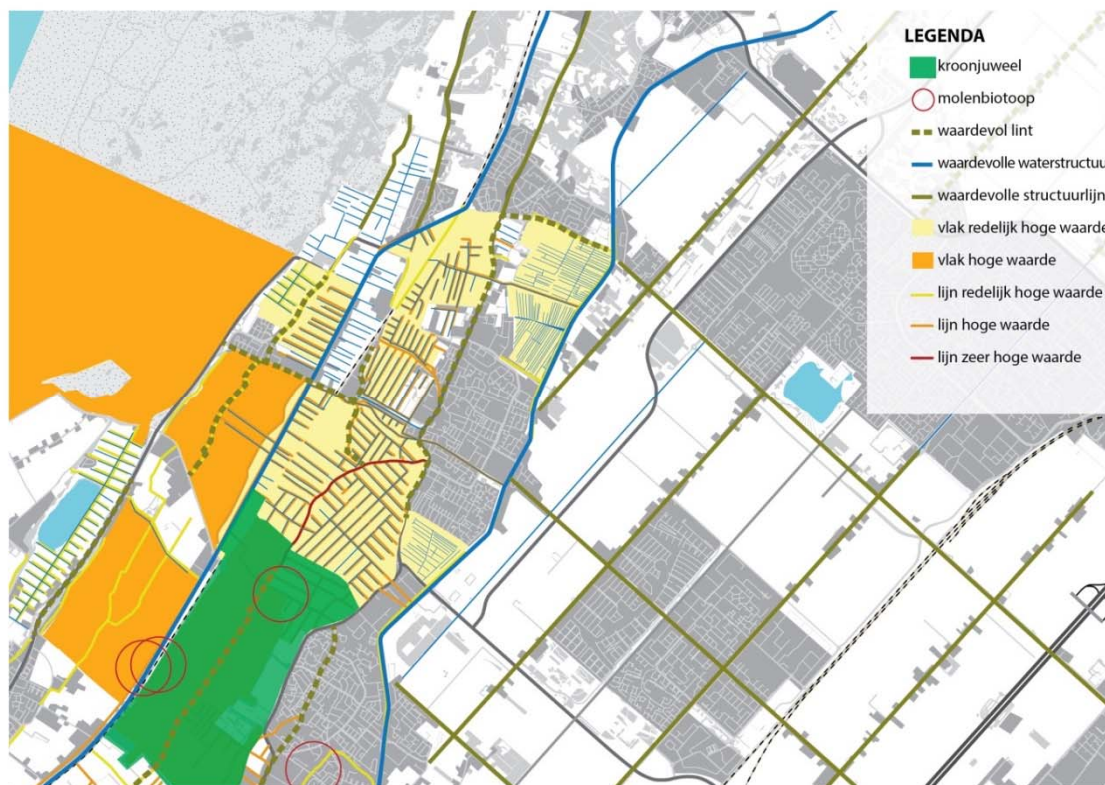
Cultuurhistorisch waardevolle patronen Bollenstreek

De Bollenstreek is een zanderij-vaartenlandschap; open en vlak met voornamelijk lage begroeiing. Het gebied is uniek voor Nederland. De bollenteelt is een belangrijke identiteitsdrager. De teelt is voor een deel specifiek gebonden aan de zanderijgronden en geeft de Bollenstreek kenmerkende landschappelijke kwaliteiten. De oude strandwallen zijn grotendeels afgegraven, maar bepalen nog steeds de huidige richting van belangrijke landschappelijke structuren: de bewoningslijnen, de trekvaart tussen Leiden en Haarlem, de spoorlijn en de rechte wegen hebben overeenkomstig de natuurlijke onderlegger een noord-zuid oriëntatie. De oorspronkelijke hoogteverschillen tussen strandwallen en strandvlakten zijn afgevlakt door afgraving van de strandwallen en wegeaanleg. Zo ontstond vanaf de achttiende eeuw een zanderijenlandschap, gekenmerkt door hoge gelegen wegen, bollenvelden en een rechthoekig patroon van brede watergangen. De afgraving van het landschap betekende daling van het maaiveldniveau. De nederzettingen (op hoge strandwallen, Lisse en Hillegom) en infrastructuur (de spoorlijn, wegen) liggen daarom hoger dan het omringende, afgegraven land en zijn het geheugen van het oude strandwallenlandschap. Karakteristiek zijn de rechte wegen met haagbeplanting die een stuk boven het maaiveld liggen, op het oorspronkelijke duinniveau. De strandvlakte tussen Lisse en de Haarlemmertrekvaart (Lageveense Polder), waar een laag veen op het zand was ontstaan, is nooit geheel afgegraven en kenmerkt zich door afwisselend kavels met loofbos en weilanden. Op de hoge, en daarom droge, oostelijke gronden waren veel buitenplaatsen te vinden, waarvan de Keukenhof met omringend bosgebied nog resteert. De kwaliteit en herkenbaarheid van het landschap komt steeds verder onder druk door toenemende bedrijfsbebouwing, die de openheid en historische gegroeide opbouw van het landschap aantast.

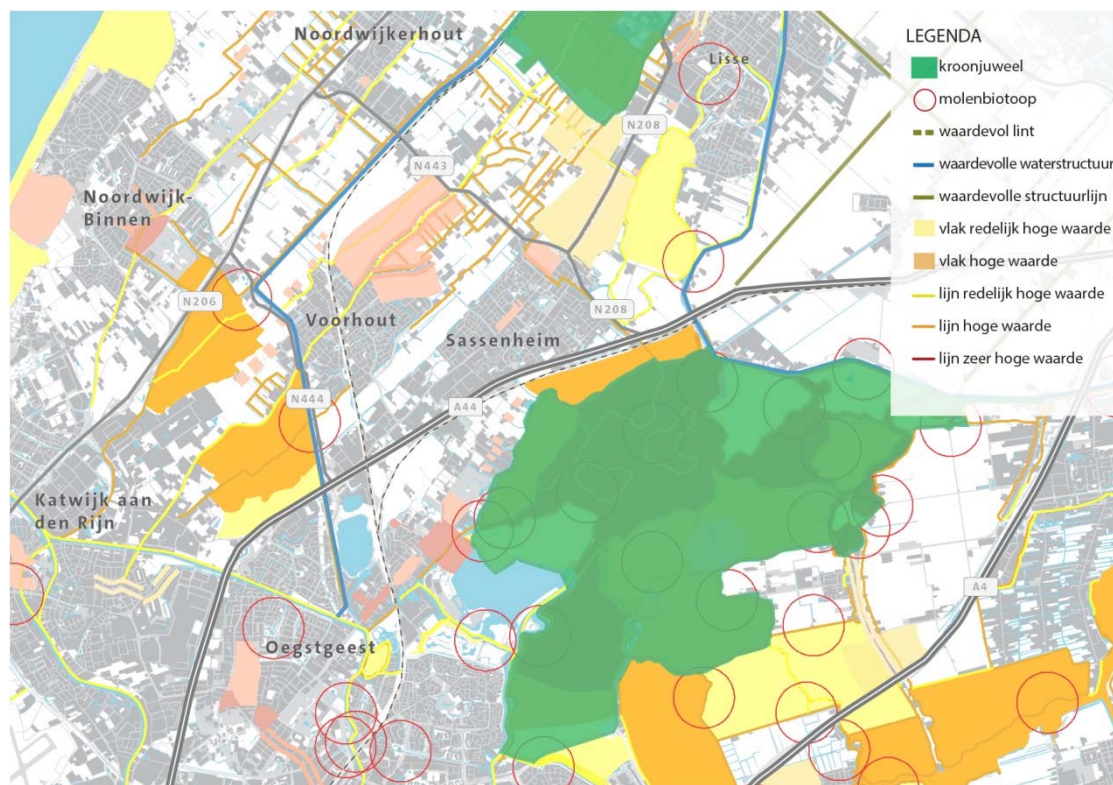
Cultuurhistorisch waardevolle patronen Haarlemmermeer

Al in de 17^e eeuw had Jan Adriaenszoon Leeghwater plannen gemaakt voor het droogmalen van de Haarlemmermeer. Pas in 1836 besloot Koning Willem I in 1837 dat het meer moest worden droog gemalen. Het werk begon met de aanleg van de Ringvaart rondom het meer tussen 1840 en 1848. Vervolgens werd de Haarlemmermeer drooggemalen met drie stoomgemalen: Gemaal De Leeghwater (bij Kaag), Gemaal De Cruquius (bij Heemstede) en Gemaal De Lynden (bij Osdorp). In 1852 viel de Haarlemmermeer droog. In de jaren daarna werd het land ontgonnen. Basis voor de ontginning vormde de 20 km lange Hoofdvaart centraal in de polder. In de polder werden twee dorpen gesticht: Kruisdorp (het huidige Hoofddorp) en Venneperdorp (het huidige Nieuw-Vennep). Evenals de Hoofdvaart en de Ringvaart zijn ook de tochten, boerenlinten en polderdwarswegen onderdeel van de structuurlijnen van de droogmakerij. Deze worden in het provinciale en gemeentelijk beleid ook als zodanig gewaardeerd. Aan de Ringvaart ontstonden ook diverse dorpen in de Haarlemmermeer, vaak tegenover een dorp buiten de polder.

In de Haarlemmermeer is de Stelling van Amsterdam gebouwd, dat de status heeft van Unesco Werelderfgoed. Restanten van het veenweide landschap van voor het ontstaan van de Haarlemmermeer zijn aan de westzijde nog beperkt aanwezig, namelijk alleen in het studiegebied tussen Hillegom en Bennebroek, tegen de Ringvaart van de Haarlemmermeer aan. In de Haarlemmermeer ligt tegenover dit veen ook een veenrestant in de droogmakerij.



Figuur 4-7 Samenvattende kaart van cultuurhistorische waardevolle patronen – deelgebied noord



Figuur 4-8 Samenvattende kaart van cultuurhistorische waardevolle patronen – deelgebied zuid

Cultuurhistorische waardevolle elementen

Onder cultuurhistorische waardevolle elementen vallen rijksmonumenten, provinciale monumenten en gemeentelijke monumenten. Binnen de gemeente Bloemendaal bevinden zich 167 gemeentelijke monumenten. Ook in de gemeente Haarlemmermeer heeft onderzoek geleid tot het aanwijzen van gemeentelijke monumenten. De bruggen van Calatrava over de hoofdvaart zijn opgenomen in de lijst van Moderne monumenten van de gemeente Haarlemmermeer. Hetzelfde geldt voor het gemaal tussen Afslag A4 NAAR Hoofddorp en de afslag 5 aan de A5. Binnen de gemeente Hillegom bevinden zich 23 gemeentelijke monumenten en binnen de gemeente Noordwijkerhout 45 monumenten.

Het Monumenten Inventarisatie Programma (MIP) is een landelijk Nederlands project dat tussen 1986 en 1995 werd uitgevoerd. Hierbij zijn de historische gebouwen/complexen die gebouwd zijn tussen 1850 en 1940 geïnterpreteerd. De MIP-inventarisatie is enkele jaren geleden afgerond. De uitkomst is dat er 165.000 objecten zijn beschreven. Een pand dat op de MIP-lijst staat kan aan deze vermelding geen juridische status en geen bescherming ontleen. Een 'MIP-pand' is dus geen beschermd monument. Wel wordt de MIP-lijst gebruikt - en daar was het ook voor bedoeld - om hieruit te putten voor rijks-, provinciale en gemeentelijke monumenten. In bestemmingsplannen kunnen de MIP-objecten opgenomen worden als beeldbepalende panden. Deze panden ontleen hun status niet aan de MIP-vermelding, maar aan het vervolg wat aan de MIP-lijst kan worden gegeven.

Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkelingen die relevant zijn voor het aspect cultuurhistorie worden bij het hoofdstuk landschap en beleving beschreven.

4.5 Effectbeschrijving

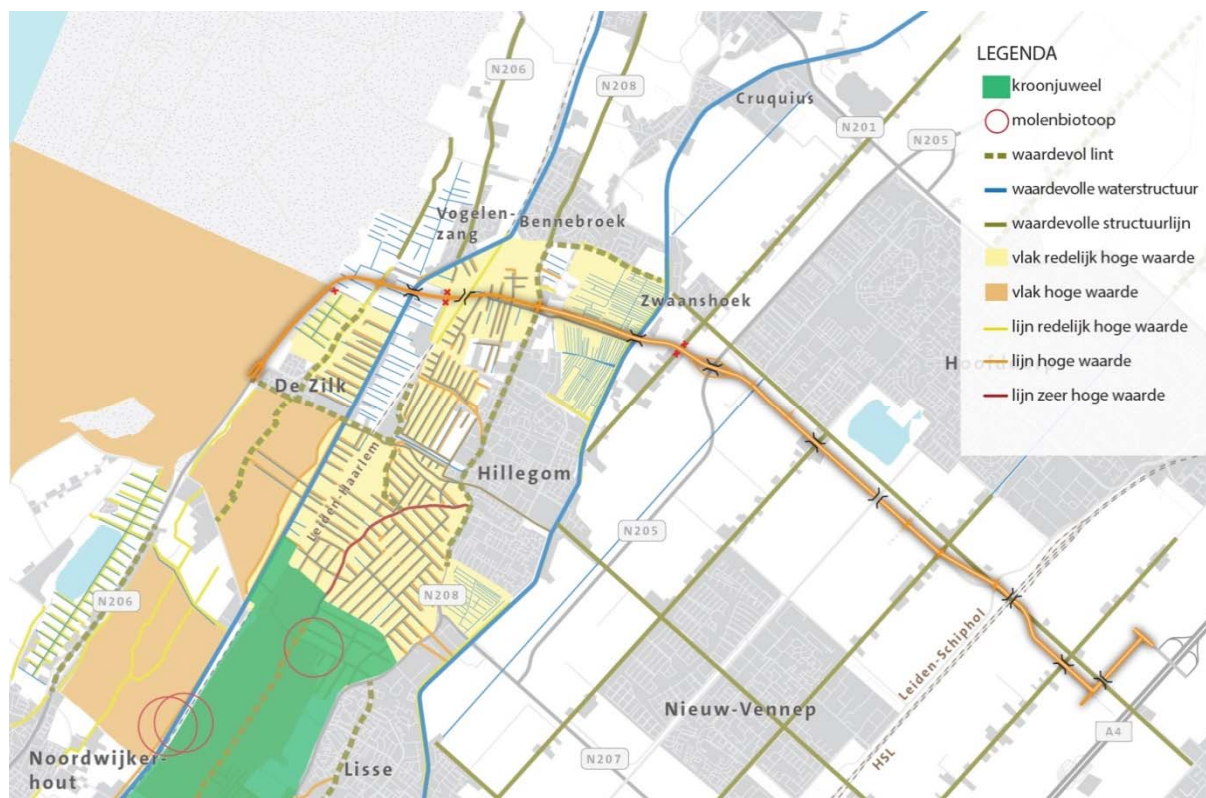
In deze paragraaf worden achtereenvolgens de effecten op cultuurhistorisch waardevolle patronen en cultuurhistorisch waardevolle elementen per alternatief toegelicht. Ieder alternatief wordt verduidelijkt met een figuur. De effecten en mogelijk mitigerende maatregelen worden samengevat in een tabel.

4.5.1 Cultuurhistorisch waardevolle patronen

In deze paragraaf wordt er per alternatief het effect op cultuurhistorische waardevolle patronen toegelicht. Dit wordt gedaan aan de hand van een kaartje waarop het tracé en de cultuurhistorische waardevolle patronen zijn weergegeven.

4.5.1.1 Alternatieven

Alternatief “Midden”



Figuur 4-9 Cultuurhistorisch waardevolle patronen Alternatief “Midden”

Het alternatief “Midden” loopt vanaf De Zilk over het N206 tracé naar het noorden langs de binnenduinrand. Waar de N206 in de huidige situatie afbuigt naar het oosten gaat het alternatief “Midden” nog een klein stuk verder parallel aan het duin en buigt ter hoogte van de noordelijke grens van het Bosje van de Tillenberg naar het oosten. Hierbij doorsnijdt de weg in beperkte mate een waardevolle waterstructuur.

De 1^e Loosterweg is een redelijk waardevolle cultuurhistorische lijn die door de weg geknipt wordt. Ook de Leidse vaart wordt geknipt. Ter weerszijde van de N208 wordt een redelijk waardevol landschappelijke vlak doorsneden. De verstoring op de vlakken is beperkt doordat de doorsnijding in de richting van het cultuurhistorisch patroon plaatsvindt en aan de oostzijde langs de rand van het vlak loopt. De impact op het cultuurhistorisch waardevolle lint van de N208 is door de gelijkvloerse aansluiting beperkt.

Het alternatief “Midden” doorsnijdt daarna een tweede redelijk waardevol landschappelijk vlak. Op de grens van dit vlak gaat de weg met een hoge brug over de Ringvaart. In Haarlemmermeer wordt de waardevolle lintstructuur van de Spieringweg geknipt.

Er wordt een ongelijkvloerse aansluiting met de N205 gerealiseerd. Ter plaatse zijn echter geen cultuurhistorisch waardevolle patronen aanwezig. Vervolgens loopt de weg richting de A4 door Haarlemmermeer waar een drietal waardevolle structuurlijnen worden doorkruist.

Gezien de redelijk grote lengte van doorsnijding van twee waardevolle vlakken en de kruising met waardevol bebouwingslint, leidt het alternatief “Midden” tot een wezenlijke aantasting van cultuurhistorisch waardevolle patronen. Dit wordt beoordeeld als een negatief effect (-).

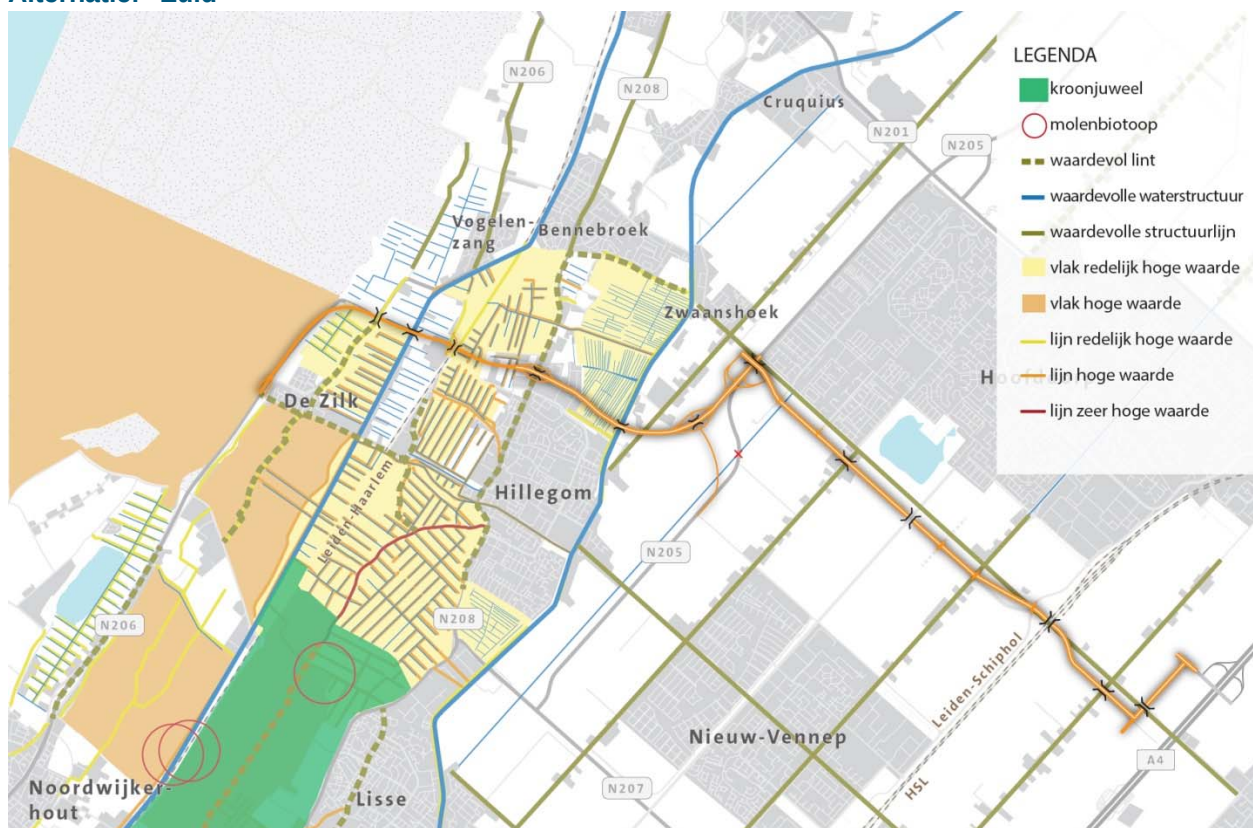
Alternatief Midden - variant stroomweg

Alternatief “Midden, variant stroomweg” heeft hetzelfde tracé als het alternatief “Midden”, maar heeft meer en ook op andere plekken ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Voor het effect op cultuurhistorisch waardevolle patronen is het grotere ruimtebeslag van de variant van belang. Door de ongelijkvloerse aansluiting van het tracé op de N208 is de impact op het cultuurhistorisch waardevolle lint veel groter. Ook in de Haarlemmermeer is het grondgebruik aanzienlijk groter.

De variant kruist de Ringvaart van de Haarlemmermeer met een aquaduct. Hierdoor is de impact op de waardevolle waterstructuur van de Ringvaart iets kleiner.

Gezien de redelijk grote lengte van doorsnijding van twee waardevolle vlakken en de kruising met waardevol bebouwingslint met grote impact, leidt het variant stroomweg tot een grotere aantasting van cultuurhistorisch waardevolle patronen ten opzichte van alternatief “Midden”. Dit wordt beoordeeld als een zeer negatief effect (- -).

Alternatief "Zuid"



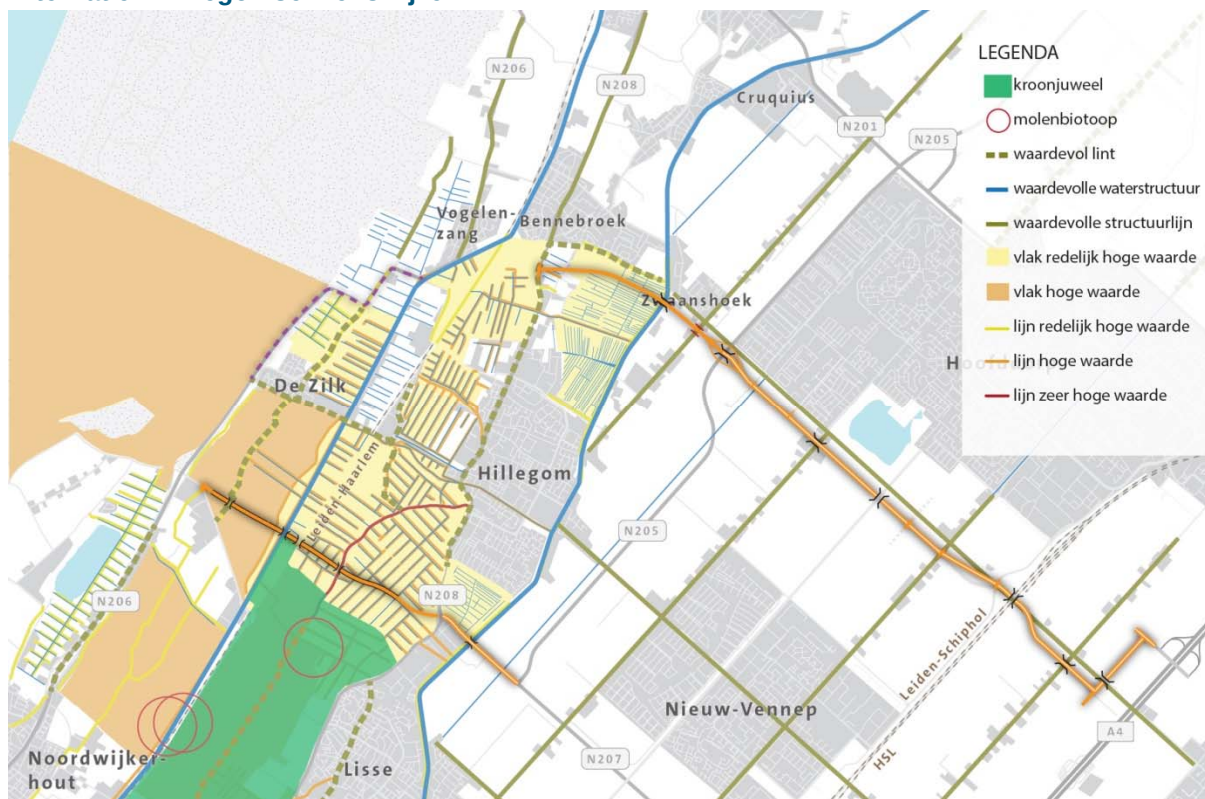
Figuur 4-10 Cultuurhistorisch waardevolle patronen Alternatief "Zuid"

Het alternatief "Zuid" loopt vanaf De Zilk over het N206 tracé naar het noorden langs de binnenduinrand. De weg buigt in een ruimere bocht met de N206 mee naar het oosten en gaat in een tunnel onder de Zilkerduinweg door. Het redelijk waardevolle vlak wordt hierdoor beperkt verstoord. Vervolgens gaat de weg met een brug over de waardevolle Leidse Vaart. De waardevolle waterstructuur wordt hierdoor beperkt verstoord.

Ten oosten van de 1^e Loosterweg gaat de weg een kort stuk door een redelijk waardevol landschappelijk vlak. De impact op het cultuurhistorisch waardevolle lint van de N208 is groot door de ongelijkvloerse aansluiting. Het lint wordt op een grote afstand onderbroken door de op- en afritten en het viaduct. Ten oosten daarvan gaat de weg door het redelijk waardevolle vlak van de Vosse- en Weerlanerpolder.

Gezien de redelijk grote lengte van doorsnijding van drie waardevolle vlakken en de kruising met waardevol bebouwingslint met grote impact, leidt het Zuidelijke alternatief tot een wezenlijke aantasting van cultuurhistorisch waardevolle patronen. Dit wordt beoordeeld als een negatief effect (-).

Alternatief “Hillegomse Zienswijze”



Figuur 4-11 Cultuurhistorisch waardevolle patronen Alternatief “Hillegomse Zienswijze”

Het alternatief “Hillegomse Zienswijze” loopt vanaf de N206 bij Ruigenhoek in een rechte lijn naar de Leidsevaart. Het cultuurhistorisch waardevolle lint van de Zilkerbinnenweg wordt met een verdiepte aanleg gekruist waardoor het lint beperkt wordt aangetast. Daarbij doorsnijdt de weg een vlak met een hoge cultuurhistorische waarde. Na de onderlangse kruising met de Leidsevaart en het spoor loopt de weg door een vlak van redelijk hoge waarde en kruist de Veenenburgerlaan (lijn met zeer hoge waarde). Het waardevolle patroon van de zanderijwatergangen wordt wel doorsneden.

Het noordelijk deel start vanaf de N208 (gelijkvloerse aansluiting), waarbij een nieuwe verbinding gerealiseerd wordt door redelijk waardevol landschappelijke vlak. De doorsnijding vindt in de richting van het cultuurhistorisch patroon plaats wat de verstoring beperkt. Van het redelijk waardevolle vlak wordt wel een deel afgesneden.

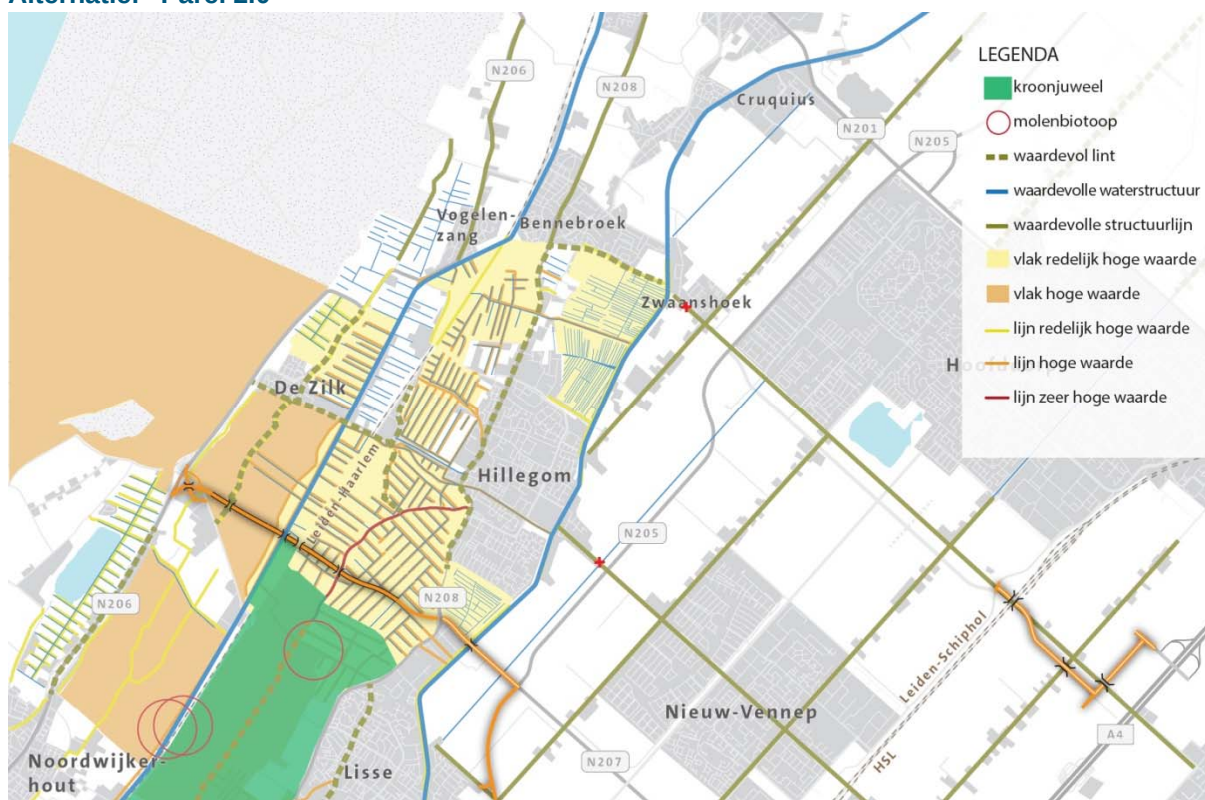
In Haarlemmermeer wordt de waardevolle lintstructuur van de Spieringweg geknipt. Het alternatief krijgt een ongelijkvloerse aansluiting op de N205 en een gelijkvloerse aansluiting op de Tudorpark, en Spoorlaan. Vervolgens loopt de weg richting de A4 door Haarlemmermeer waar een drietal waardevolle structuurlijnen worden doorkruist.

Gezien de redelijk grote lengte van doorsnijding van drie waardevolle vlakken en de kruising met twee waardevolle bebouwingslinten met grote impact, leidt het alternatief “Hillegomse Zienswijze” tot een grote aantasting van cultuurhistorisch waardevolle patronen. Dit wordt beoordeeld als zeer negatief effect (- -).

Alternatief “Hillegomse zienswijze, variant zuidelijke ligging”

Ten opzichte van het alternatief “Hillegomse Zienswijze” is de aantakking van de variant zuidelijke ligging vanaf de kruising met de N205 naar de N208 anders. Deze volgt het gelijke tracé op dit stuk als het alternatief “Midden”. Aan de oostzijde van de N208 wordt een redelijk waardevol landschappelijke vlak doorsneden. De verstoring op het vlak is beperkter ten opzichte van het alternatief, doordat de doorsnijding langs de rand van het vlak loopt. De impact op het cultuurhistorisch waardevolle lint van de N208 is vergelijkbaar met het alternatief. In totaal wordt ook het alternatief “Hillegomse Zienswijze, variant zuidelijke ligging” beoordeeld als zeer negatief (- -).

Alternatief “Parel 2.0”

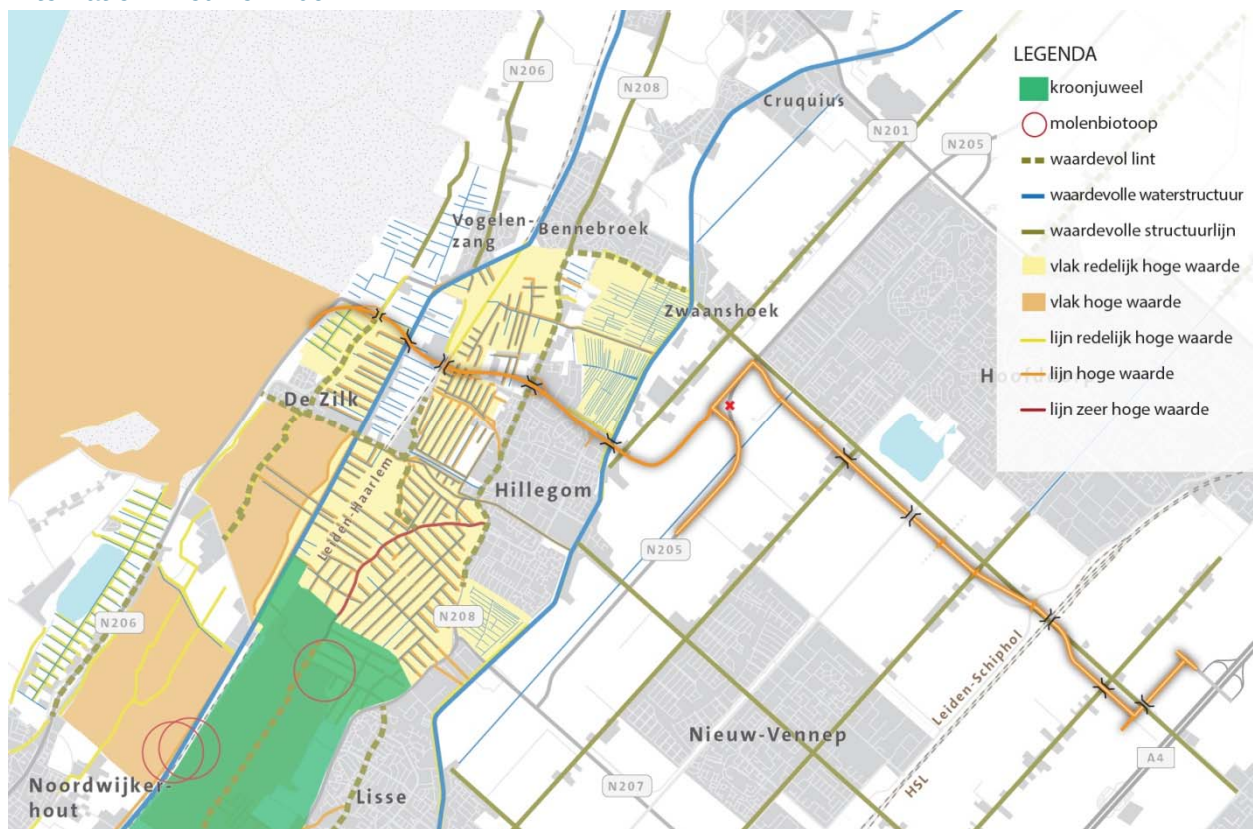


Figuur 4-12 Cultuurhistorisch waardevolle patronen Alternatief “Parel 2.0”

Alternatief “Parel 2.0” loopt vanaf de N206 bij Ruigenhoek in een rechte lijn naar de Leidsevaart. Het cultuurhistorisch waardevolle lint van de Zilkerbinnenweg wordt met een verdiepte ligging gekruist waardoor het lint beperkt wordt aangetast. Daarbij doorsnijdt de weg een vlak met een hoge cultuurhistorische waarde. Na de kruising met de Leidsevaart en het spoor loopt de weg (verdiept) door een vlak van redelijk hoge waarde en kruist de Veenenburgerlaan (lijn met zeer hoge waarde). Door de verdiepte ligging van de weg, wordt het negatieve effect van de doorsnijding beperkt. Het waardevolle patroon van de zanderijwatergangen wordt wel doorsneden.

Gezien de redelijk grote lengte van doorsnijding van twee waardevolle vlakken en de kruising lijn van zeer hoge waarde, leidt het alternatief “Parel 2.0” tot een wezenlijke aantasting van cultuurhistorisch waardevolle patronen. Dit wordt beoordeeld als een negatief effect (-).

Alternatief “Nieuwe N206”

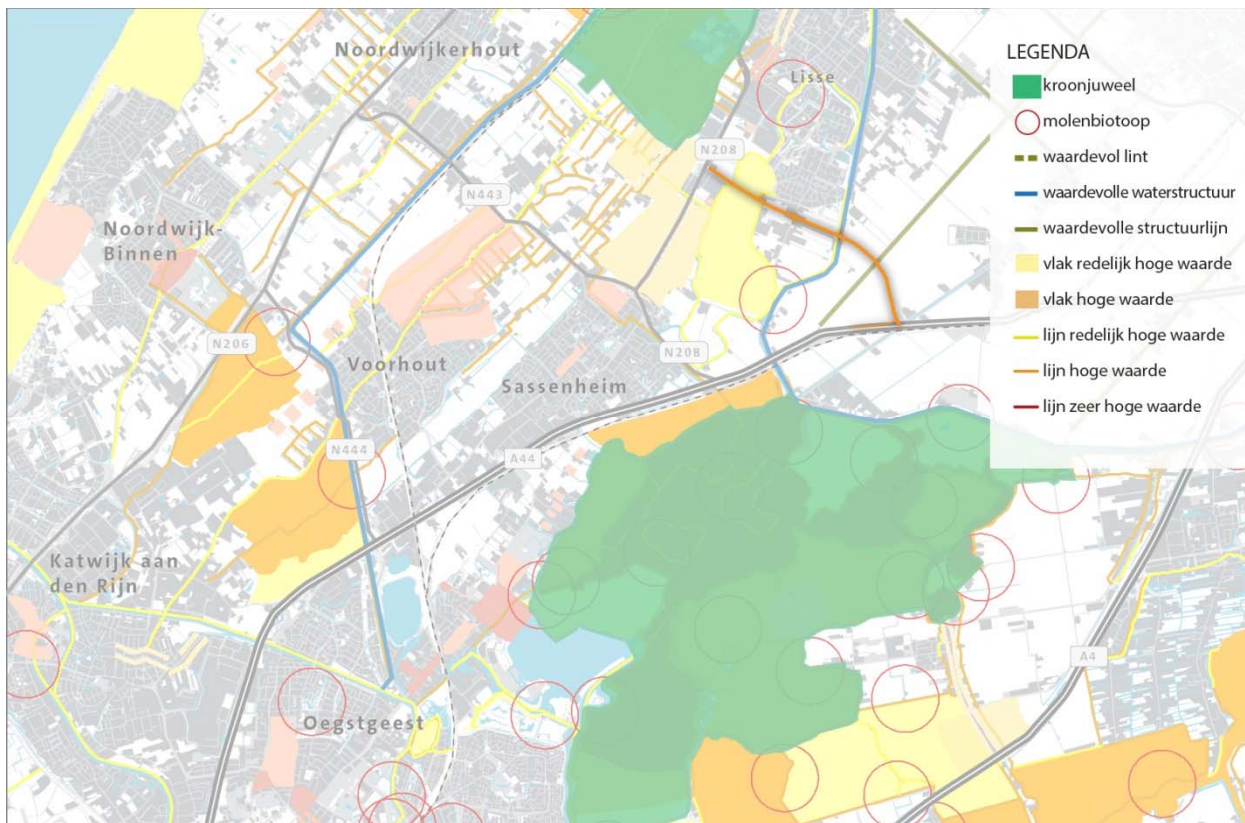


Figuur 4-13 Cultuurhistorisch waardevolle patronen Alternatief “Nieuwe N206 (Noord)”

Het noordelijk deel van alternatief “Nieuwe N206” loopt vanaf De Zilk over het N206 tracé naar het noorden langs de binnenduinrand. De weg buigt in een ruimere bocht met de N206 mee naar het oosten en gaat in een tunnel onder de Zilkerduinweg door. Het redelijk waardevolle vlak wordt hierdoor beperkt verstoord. Hierna gaat het trace verder met een brug over de Leidse Vaart en met een tunnel onder het spoor en 1e Loosterweg door. Het alternatief doorkruist twee waardevolle structuurlijnen en een waterstructuur. Eveneens wordt een gelijkvloerse aansluiting met het lint Noorder Leidsevaart beoogd.

Ter weerszijde van de N208 wordt een redelijk waardevol landschappelijke vlak doorsneden. De verstoring van de vlakken is beperkt doordat de doorsnijding in de richting van het cultuurhistorisch patroon plaatsvindt. De impact op het cultuurhistorisch waardevolle lint van de N208 is groot door de ongelijkvloerse aansluiting. Het lint wordt op een grote afstand onderbroken door de op- en afritten en het viaduct.

Voor de kruising met de Ringvaart wordt een halfhoge brug of aquaduct aangelegd. Er wordt gelijkvloerse aansluiting met de N205 gerealiseerd. Vervolgens loopt de weg richting de A4 door Haarlemmermeer waar een drietal waardevolle structuurlijnen worden doorkruist.

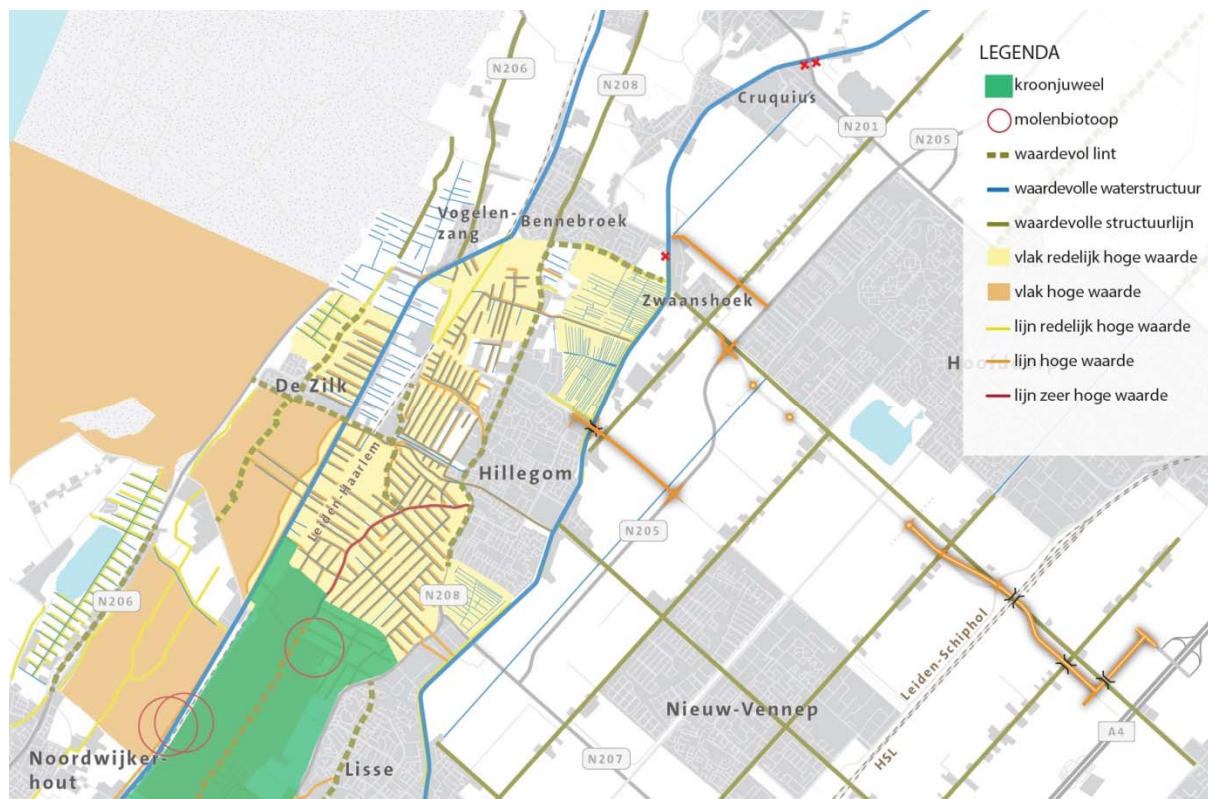


Figuur 4-14 Cultuurhistorisch waardevolle patronen Alternatief "Nieuwe N206 (Zuid)"

Het zuidelijk deel van alternatief "Nieuwe N206" wordt vanuit de Haarlemmermeer een verbinding gemaakt over de Ringvaart. De waardevolle waterstructuur wordt hierdoor beperkt verstoord. De verbinding vanaf de A44 past maar beperkt in de orthogonale opzet van de Haarlemmermeer. Onder Lisse doorsnijdt het alternatief een redelijk waardevol vlak en twee lijnen. Het tracé ter plaatse van de doorsnijding maakt echter gebruik van een bestaande weg (2^e Poellaan).

Gezien de redelijk grote lengte van doorsnijding van twee waardevolle vlakken en de kruising met twee waardevolle bebouwingslinten met redelijk grote impact, leidt het alternatief "Nieuwe N206" tot een aantasting van cultuurhistorisch waardevolle patronen. Omdat de tracering gedeeltelijk over bestaande wegen gaat en het tracé op veel plaatsen het cultuurhistorisch waardevol patroon volgt, wordt het totaal effect beoordeeld als een beperkt negatief (0 / -).

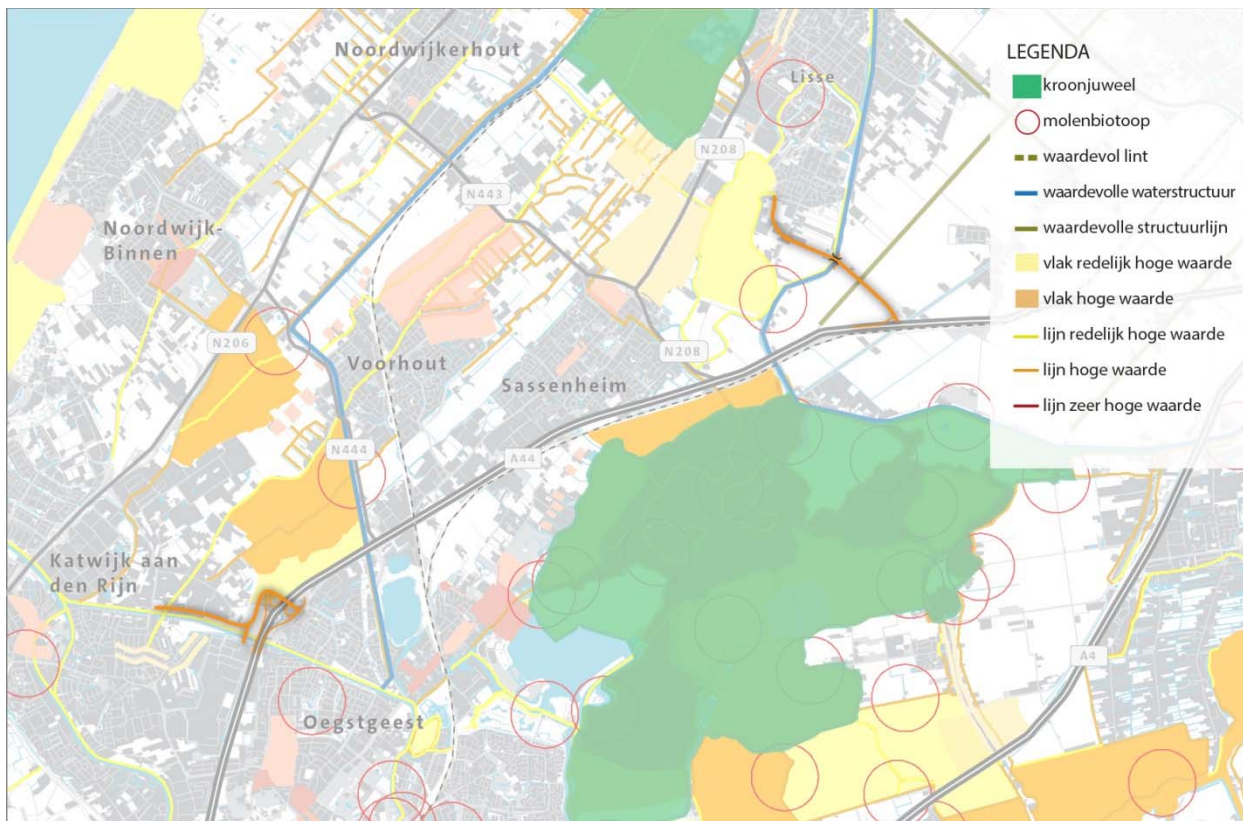
Alternatief “NOG Beter 2.0”



Figuur 4-15 Cultuurhistorisch waardevolle patronen Alternatief “NOG Beter 2.0 (Noord)”

Het noordelijk deel van alternatief “NOG Beter 2.0 – Noordelijk deel” heeft een beperkt impact op cultuurhistorisch waardevolle patronen doordat het tracé door bestaand bebouwd gebied van Hillegom gaat en een heldere aansluiting op de N205 heeft. Deze aansluiting past in de orthogonale opzet van de Haarlemmermeer. Voor de kruising met de Ringvaart wordt een half hoge brug gerealiseerd. De waardevolle waterstructuur wordt hierdoor beperkt verstoord.

De nieuwe verbinding, de randweg Zwaanshoek, doorkruist geen cultuurhistorisch waardevolle patronen. Dit geldt eveneens voor de nieuwe verbinding met Lisse en het tracédeel Spoorlaan – A4.



Figuur 4-16 Cultuurhistorisch waardevolle patronen Alternatief "NOG Beter 2.0 (Zuid)"

In het zuidelijk deel van alternatief "NOG Beter 2.0" wordt vanuit de Haarlemmermeer een verbinding gemaakt over de Ringvaart. De waardevolle waterstructuur wordt hierdoor beperkt verstoord. De nieuwe weg in de Haarlemmermeer past in de orthogonale opzet van de polder. Onder Lisse loopt het tracé over de bestaande Rooversbroekdijk.

Ten noorden van Katwijk en Oegstgeest wordt een aansluiting op de A44 gemaakt, waarbij een redelijk waardevol vlak over een kortstuk doorsneden wordt.

Omdat zeer beperkte aantasting van cultuurhistorisch waardevolle patronen plaatsvindt, wordt het effect van het alternatief "NOG Beter 2.0" beoordeeld als neutraal (0).

4.5.1.2 Mitigerende maatregelen

De alternatieven zijn vrij gedetailleerd uitgewerkt. In een volgende planfase kan gekeken worden of er door een optimalisatie van het tracé of cultuurhistorisch waardevolle patronen gespaard kunnen worden.

4.5.1.3 Samenvattende tabel

Tabel 4-2 Effectbeoordeling cultuurhistorisch waardevolle patronen

Alternatief	Beoordeling	Omschrijving	Mitigatie
Alternatief "Midden"	-	Grote lengte doorsnijding twee waardevolle vlakken en kruising waardevol lint	Spieringweg ongelijkvloers kruisen
Alternatief "Midden, variant stroomweg"	..	Grote lengte doorsnijding twee waardevolle vlakken en kruising met waardevol lint met grote impact	Gelijkvloerse kruising met N208. Spieringweg ongelijkvloers kruisen

Alternatief "Zuid"	-	Redelijk grote lengte doorsnijding twee waardevolle vlakken en kruising met twee waardevolle linten met grote impact	Gelijkvloerse kruising met N208
Alternatief "Hillegomse Zienswijze"	..	Redelijk grote lengte doorsnijding drie waardevolle vlakken en kruisingen met twee waardevolle linten met grote impact	Spieringweg ongelijkvloers kruisen
Alternatief "Hillegomse Zienswijze, variant Zuid"	..	Redelijk grote lengte doorsnijding drie waardevolle vlakken en kruisingen met twee waardevolle linten met grote impact	Spieringweg ongelijkvloers kruisen
Alternatief "Parel 2.0"	-	Redelijk grote lengte doorsnijding twee waardevolle vlakken en kruising lijn van zeer hoge waarde	Geen mitigatie mogelijk
Alternatief "Nieuwe N206"	0 / -	Redelijk grote lengte doorsnijding twee waardevolle vlakken en kruising met waardevolle linten met redelijk grote impact. Tracé wel in de richting van het cultuurhistorisch waardevol patroon	Gelijkvloerse kruising met N208
Alternatief "NOG Beter 2.0"	0	Geen doorsnijding cultuurhistorisch waardevolle patronen	Geen mitigatie mogelijk

4.5.2 Cultuurhistorisch waardevolle elementen

In deze paragraaf wordt er per alternatief het effect op cultuurhistorische waardevolle elementen toegelicht. Waar nodig wordt dit gedaan aan de hand van een kaartje waarop het tracé en de cultuurhistorische waardevolle elementen zijn weergegeven.

4.5.2.1 Alternatieven

Alternatief "Midden"

Het alternatief "Midden" tast geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aan. Dit wordt beoordeeld als neutraal (0).

Alternatief Midden variant Stroomweg

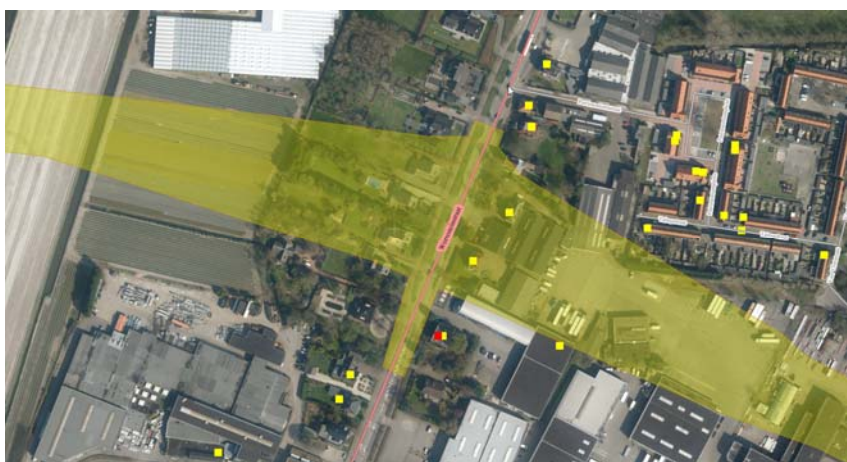
Het alternatief "Midden, variant stroomweg" tast geen rijksmonumenten aan. Wel worden 2 MIP objecten geraakt bij de kruising met de N208 – Figuur 4-17. Dit wordt beoordeeld als negatief (-).



Figuur 4-17 Cultuurhistorisch waardevolle elementen Alternatief "Midden - variant stroomweg"

Alternatief Zuid

Het alternatief "Zuid" tast geen rijksmonumenten aan. Wel worden 2 MIP objecten geraakt bij de kruising met de N208 – zie Figuur 4-18. Dit wordt beoordeeld als negatief (-).



Figuur 4-18 Cultuurhistorisch waardevolle elementen Alternatief "Zuid"

Alternatief "Hillegomse Zienswijze"

Het alternatief "Hillegomse Zienswijze" tast geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aan. Dit wordt beoordeeld als neutraal (0).

Alternatief "Parel 2.0"

Het alternatief "Parel 2.0" tast geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aan. Dit wordt beoordeeld als neutraal (0).

Alternatief "Nieuwe N206"

Het alternatief "Nieuwe N206" tast geen rijksmonumenten aan. Wel wordt 1 MIP object geraakt bij de kruising met de N208 – zie Figuur 4-19. Dit wordt beoordeeld als negatief (-).



Figuur 4-19 Cultuurhistorisch waardevolle elementen Alternatief “Nieuwe N206”

Alternatief “NOG Beter 2.0”

Het alternatief “NOG Beter 2.0” tast geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aan. Dit wordt beoordeeld als neutraal (0).

4.5.2.2 Mitigerende maatregelen

De alternatieven zijn vrij gedetailleerd uitgewerkt. In een volgende planfase kan gekeken worden op er door een optimalisatie van het tracé of het ruimtebeslag MIP objecten gespaard kunnen worden.

4.5.2.3 Samenvattende tabel

Tabel 4-3 Effectbeoordeling cultuurhistorisch waardevolle elementen

Alternatief	Beoordeling	Omschrijving	Mitigatie
Alternatief “Midden”	0		
Alternatief “Midden, variant stroomweg”	-	Raakt 2 MIP objecten	De aansluiting op de N208 gelijkvloers
Alternatief “Zuid”	-	Raakt 2 MIP objecten	De aansluiting op de N208 gelijkvloers en tracé aanpassing
Alternatief “Hillegomse Zienswijze”	0		
Alternatief “Hillegomse Zienswijze – variant zuidelijke ligging”	0		
Alternatief “Parel 2.0”	0		
Alternatief “Nieuwe N206”	-	Raakt 1 MIP object	Tracé aanpassing
Alternatief “NOG Beter 2.0”	0		

4.6 Effectbeoordeling

Door de veel kortere lengte van het alternatief “NOG Beter 2.0” en de locatie daarvan in het bestaand bebouwd gebied scoort deze variant het beste, gevolgd door het alternatief “Nieuwe N206”. Het alternatief “Midden, variant stroomweg” en het alternatief “Hillegomse Zienswijze” scoren het slechts vanwege de doorsnijdingen van de cultuurhistorische patronen over grote lengte en/of met grote impact. Het effect op

cultuurhistorisch waardevolle elementen in de vorm van MIP objecten, leidt niet tot een wijziging van de totaalbeoordeling voor het aspect cultuurhistorie.

4.7 Leemten in kennis

Voor het aspect cultuurhistorie zijn geen leemten in kennis in beeld.

5 Archeologie

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de gevolgen voor de archeologische waarden in het plangebied. Eerst wordt een overzicht gegeven van het beleid van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland en de gemeenten ten aanzien van archeologie. Vervolgens wordt het beoordelingskader uiteengezet en volgt de effectbeschrijving.

Advies Reikwijdte en Detailniveau en advies van de Commissie m.e.r.:

“Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische waarden (archeologie, historische geografie en historische (steden)bouwkunde) in het zoekgebied en de effecten van de alternatieven daarop. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden dan dient in fase 2 van de m.e.r. door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn. (Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen ‘bureauonderzoek’, ‘inventariserend veldonderzoek karterende fase’ en ‘inventariserend veldonderzoek waarderende fase’ te worden doorlopen, voor zover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.)”

5.2 Beleidskader

Rijksbeleid

Verdrag van Malta (1992)

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- archeologische waarden moeten zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard blijven. Alleen wanneer dit niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot;
- onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden dient in een zo vroeg mogelijk stadium plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden;
- de verstoorder betaalt: alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen te worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen;
- ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Erfgoedwet (2016)

De implementatie van het Verdrag van Malta is gekomen met het in werking treden van de nieuwe Wet op de archeologische Monumentenzorg op 1 september 2007. Het belangrijkste uitgangspunt om rekening met te houden is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in de grond te behouden zodat deze beter geconserveerd worden. De herziening van de Monumentenwet 1998 bepaalt dat gemeenten een eigen archeologiebeleid op moeten stellen. Vanaf 1 juli 2016 is de Monumentenwet 1998 samen met vijf andere wetten en regelingen opgenomen in de Erfgoedwet totdat de Omgevingswet in werking treedt. Onderdelen van de Monumentenwet 1998 die de fysieke leefomgeving betreffen, gaan naar de Omgevingswet die naar verwachting in 2019 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019. Het betreft de onderdelen:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten;
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van
- archeologie;

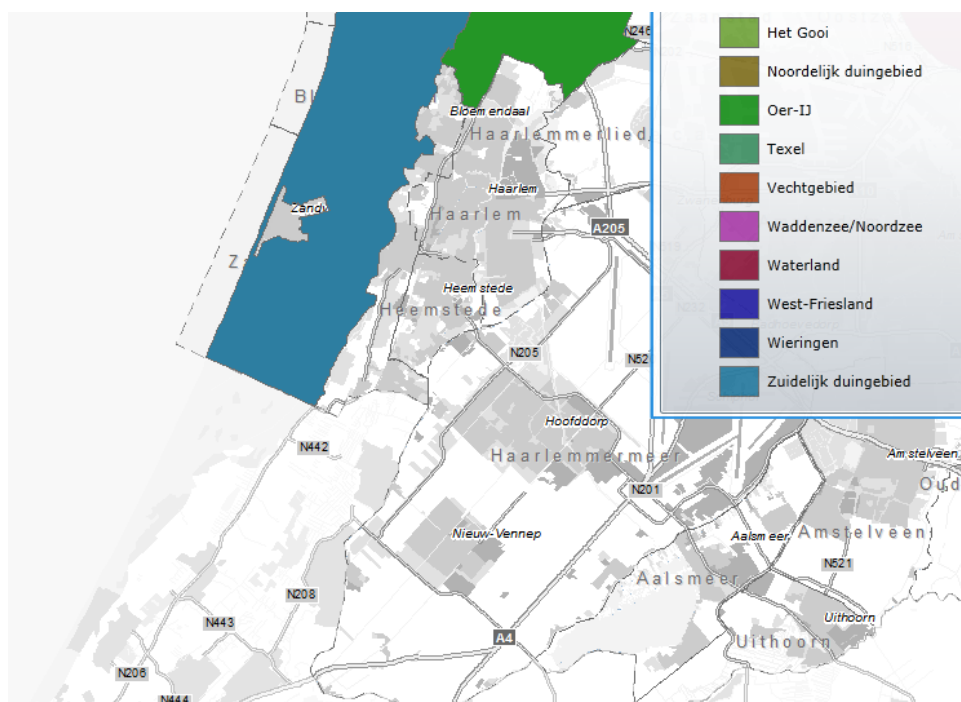
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Provinciaal beleid

Provincie Noord-Holland

In de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (Provincie Noord-Holland, 2010) geeft de provincie aan dat de provincie gekenmerkt wordt door een rijk bodemarchief. De bewaarcondities hiervan zijn gunstig. Daarom wordt het hele grondgebied van de provincie aangemerkt als potentiële archeologische verwachting. Een aantal gebieden is van speciaal provinciaal belang door de kenmerkende bewoningsgeschiedenis van het gebied, waaronder het Zuidelijk duingebied (zie Figuur 5-1).

Aangezien in het hele grondgebied van de provincie kans is op archeologische vindplaatsen, moet voorafgaand aan een project waarbij de bodem geroerd wordt, een inventarisatie van archeologische waarden plaatsvinden. Wanneer het trace gekozen is zal over de gehele lengte bureau- en aanvullend onderzoek moeten worden uitgevoerd.



Figuur 5-1 Ligging Zuidelijk duingebied (bron: <http://maps.noord-holland.nl/dataportaal/>)

Provincie Zuid-Holland

Het beleid van de Provincie Zuid-Holland richt zich op het behouden van archeologische waarden op de plaats waar de waarden zijn aangetroffen. Op 12 januari 2017 is door Gedeputeerde Staten de geactualiseerde Verordening Ruimte 2014 vastgesteld. In deze verordening regelt de provincie de bescherming van twee typen gebieden die als provinciaal belang zijn aangemerkt: gebieden met hoge en zeer hoge bekende archeologische waarden en de Romeinse limeszone. Voor deze gebieden dienen gemeenten de bescherming conform de richtlijnen van de provincie op te nemen in ruimtelijke plannen. In overige gebieden hebben gemeenten de vrijheid om gemotiveerd (op basis van een gemeentelijke archeologische waardenkaart) af te wijken van de in de Erfgoedwet voorgeschreven vrijstellingsgrenzen. Voor terreinen met provinciaal archeologisch belang geldt bij uitstek het uitgangspunt van behoud in situ. Hier zijn bodemingrepen in het geheel niet toegestaan. In de limeszone gaat de voorkeur uit naar behoud in situ, maar dient het behoud van archeologische resten in ieder geval via onderzoek te worden gewaarborgd.

De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument “Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)”. In de CHS heeft de provincie bestaande en mogelijk te verwachten archeologische waarden in beeld gebracht. In het bijbehorende “Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland” zijn per waarderingscategorie algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd. De waardering zoals vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt van beleid.

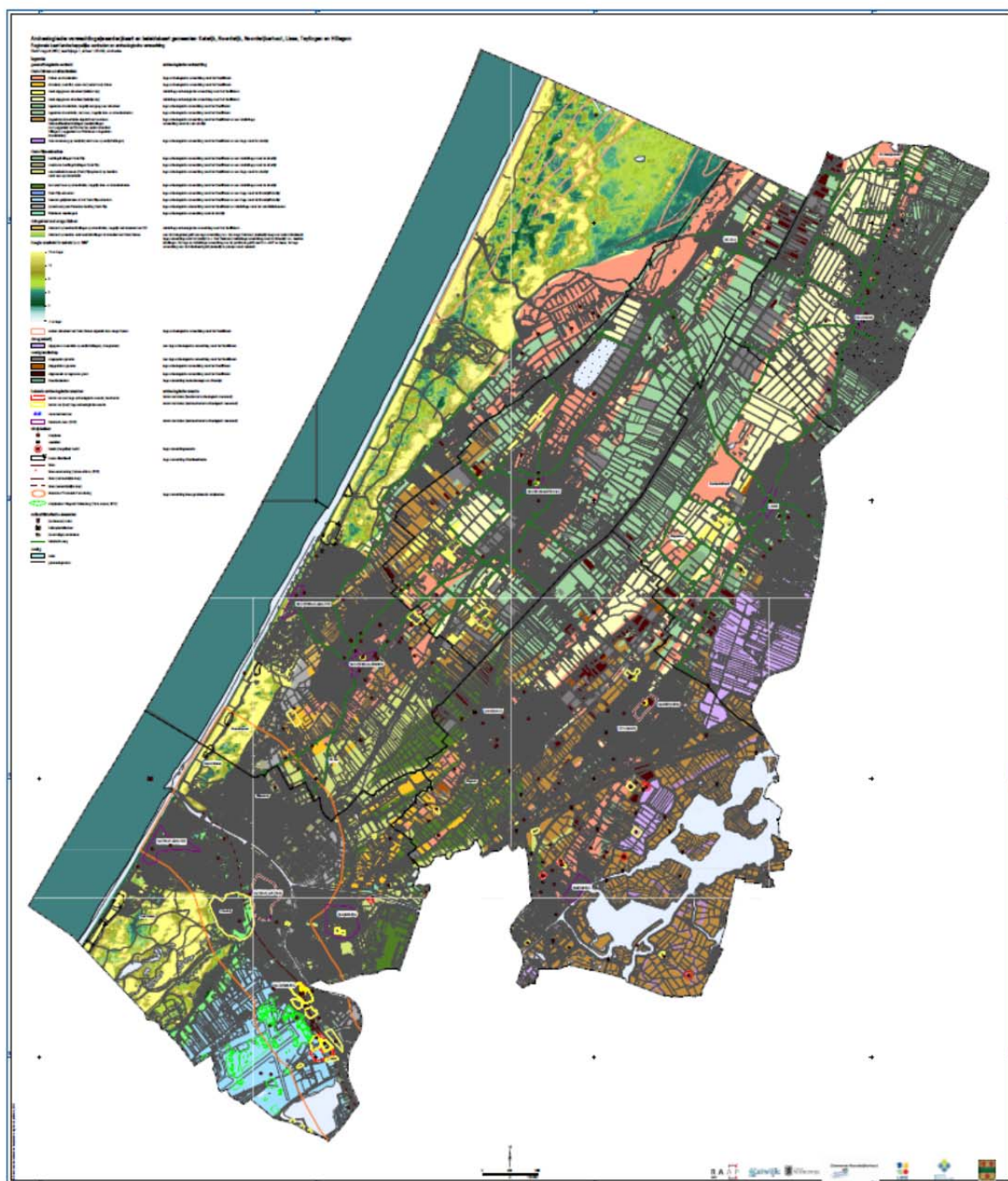
Greenport Duin- en Bollenstreek

Door de zes greenportgemeenten is een gezamenlijk archeologiebeleid opgesteld, waarbij behoud van de archeologische waarden voorop staat. De gemeenten in de Duin- en Bollenstreek kennen voor een groot deel een gemeenschappelijke landschappelijke ontwikkeling en bewoningsgeschiedenis en het archeologische erfgoed van deze gemeenten vertoont daardoor in grote lijnen dezelfde kenmerken.

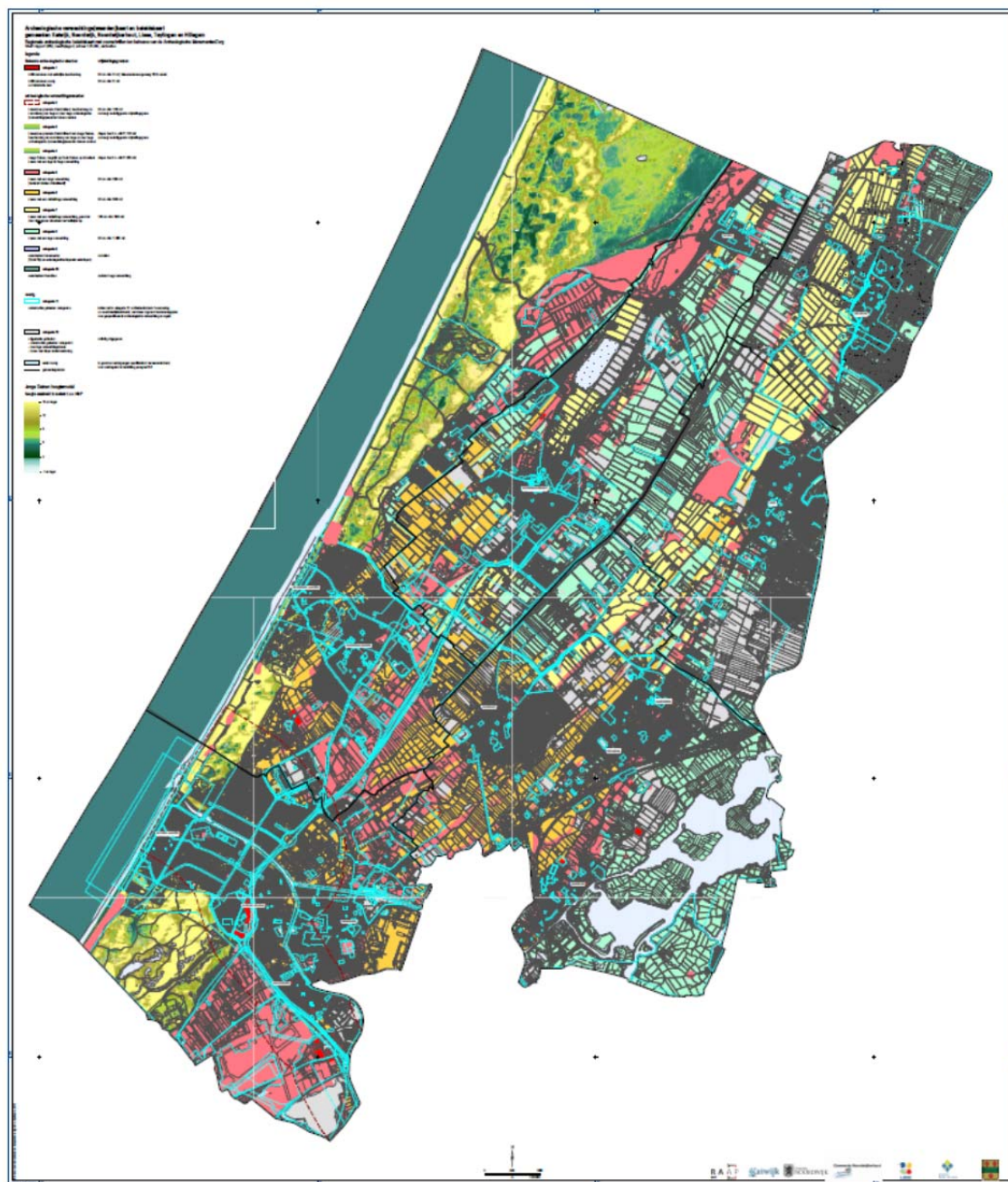
In opdracht van de gemeenten Katwijk, Noordwijk, Noordwijkerhout, Lisse, Teylingen & Hillegom - de Duin- en Bollenstreekgemeenten - heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau eind 2013 en begin 2014 een actualisatie van toen geldende gemeentelijke archeologische verwachtings(waarden)kaarten en beleidskaarten uitgevoerd. Aanleiding voor de actualisatie vormden de ervaringen die in de praktijk zijn opgedaan sinds het opstellen en implementeren van de verschillende archeologische beleidsdocumenten en -instrumenten op gemeentelijk niveau. In de periode 2007 tot 2011 hebben, voortvloeiend uit de herziening van de Monumentenwet in 2007, de Duinen Bollenstreekgemeenten de zorg voor hun archeologisch erfgoed ter hand genomen door eigen archeologische verwachtings(waarden)kaarten en archeologiebeleid te laten opstellen.

In 2015 is het beoogde gezamenlijke archeologiebeleid voor de gemeenten Katwijk, Noordwijk, Noordwijkerhout, Lisse, Teylingen en Hillegom alleen vastgesteld door de gemeente Katwijk. In de andere gemeenten is dit niet of deel gebeurd. In Figuur 5-2 en Figuur 5-3 zijn de archeologische verwachtingskaart en beleidskaart weergegeven. Momenteel wordt er verder gewerkt aan een gezamenlijk archeologiebeleid.

.



Figuur 5-2 Archeologische verwachtings(waarden)kaart Greenport Duin- en Bollenstreek



Figuur 5-3 Archeologische verwachtings(waarden)kaart Greenport Duin- en Bollenstreek

Op de archeologische verwachtings(waarden)kaart (Figuur 5-2 & Figuur 5-3) worden de volgende landschappelijke eenheden onderscheiden:

- Oude Duinen en strandwallen;
- Oude Rijn-estuarium;
- Duingebied met Jonge Duinen;
- Droogmakerij;
- overig landschap.

Op de beleidskaart worden de volgende eenheden/beleidscategorieën onderscheiden:

- Categorie 1: Bodemingrepen op beschermde terreinen dienen vermeden te worden. Indien dit niet mogelijk is dient voorafgaand aan elke ingreep, ongeacht omvang en diepte, een vergunning te worden aangevraagd via de RCE. Doel van het onderzoek is het veiligstellen van archeologische waarden.
- Categorie 1: overige terreinen van Provinciaal Archeologisch Belang en historische kernen; in geval van bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv die de aanwezige archeologische resten kunnen beschadigen, dient, ongeacht de ruimtelijke omvang van de ingreep, archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. Doel van het onderzoek is het verkrijgen van meer informatie over de reeds bekende archeologische waarden, zodat hiermee bij verdereplanvorming rekening gehouden kan worden.
- Categorie 2: Bij bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv en groter dan 100 m² dient voorafgaand aan ruimtelijke planvorming archeologisch onderzoek plaats te vinden.
- Categorie 3: Bij bodemingrepen vanaf 5 m +NAP en dieper en groter dan 100 m² dient voorafgaand aan ruimtelijke planvorming archeologisch onderzoek plaats te vinden.
- Categorie 4: Bij bodemingrepen vanaf 5 m +NAP en dieper en groter dan 250 m² dient voorafgaand aan ruimtelijke planvorming archeologisch onderzoek plaats te vinden.
- Categorie 5: Bij bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv en groter dan 250 m² dient voorafgaand aan ruimtelijke planvorming archeologisch onderzoek plaats te vinden.
- Categorie 6: Bij bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv en groter dan 500 m² dient voorafgaand aan ruimtelijke planvorming archeologisch onderzoek plaats te vinden.
- Categorie 7: Voor de afgegraven strandwal met een kalkrijke top geldt dit bij bodemingrepen dieper dan 100 cm -Mv en groter dan 500 m².
- Categorie 8: lage verwachting: bij bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv en groter dan 1.000 m² dient voorafgaand aan ruimtelijke planvorming archeologisch onderzoek plaats te vinden.
- Categorie 12: Zeer lage verwachting: vrijgeven.
- Categorie 9: binnenwater; conform aangrenzende archeologische verwachting voor land.
- Categorie 10: Noordzee, hoge verwachting; bij ingrepen archeologisch vooronderzoek uitvoeren.
- Categorie 12: Geen verwachting; vrijgeven.
- Categorie 11: maatwerk noodzakelijk; archiefonderzoek/vooroverleg en noodzakelijkheidstoets.
- Raadpleeg vigerend bestemmingsplan voor gespecificeerde verwachting en regels.
- Categorie 12: volledig onderzocht; vrijgeven.

In het plangebied van de Duinpolderweg is sprake van verschillende categorieën en landschappelijke eenheden. Per alternatief wordt aangegeven welke archeologische categorieën en elementen worden doorkruist.

Gemeente Bloemendaal

Beleidsplan Archeologie (2011)

Op 29 september 2011 is het Beleidsplan Archeologie van de gemeente Bloemendaal vastgesteld. Het beleidsplan bestaat uit een archeologische waarden- en verwachtingenkaart, een beleidsadvieskaart en dekkingsmogelijkheden hiervoor. Een groot deel van het grondgebied in Bloemendaal kent een middelhoge tot hoge archeologische verwachting. Dat wil zeggen dat de kans aanwezig is dat bij verstoring van deze gebieden archeologische resten zullen worden aangetroffen.

De voormalige Wet op de archeologische monumentenzorg gaat uit van de noodzaak van archeologisch onderzoek bij ingrepen groter dan 100 m². Gemeenten kunnen echter van die norm afwijken (naar boven en naar beneden) als zij daarvoor een deugdelijke archeologische inhoudelijke motivering aanvoeren. De gemeente heeft, met het opstellen van de archeologische waarden- en verwachtingenkaart, een eigen

planologisch regime gecreëerd. Hiermee kunnen voor de gemeente Bloemendaal eigen passende ondergrenzen worden gemotiveerd.

Voor wat betreft de gebieden met een middelhoge archeologische verwachting geldt een ondergrens van 500 m². Voor de gebieden met een middelhoge tot hoge verwachting kiest Bloemendaal een ondergrens van 250 m². Wat betreft de gebieden met een hoge verwachting kiest de gemeente Bloemendaal tevens voor een ondergrens van 250 m². De reden om voor deze gebieden een lage ondergrens vast te stellen, is gelegen in het feit dat de trefkans voor archeologische sporen in deze gebieden hoger is. De hoge verwachting bevindt zich voornamelijk op de oude duinen en strandwallen, een landschap dat sporen uit de Nieuwe Steentijd herbergt. Voor de weinige gebieden met een lage verwachting kiest Bloemendaal voor een ondergrens van 1000 m² en een dieptegrens van een meter.

Op de onderstaande afbeelding zijn, de door de gemeente gehanteerde, verschillende typen gebieden weergegeven. Hierbij is aangegeven bij welke oppervlakte en diepte van een bodemingreep onderzoek moet worden verricht.

	Waarde - Archeologie 1	3 m ² en dieper dan 30 cm
	Waarde - Archeologie 2	100 m ² en dieper dan 30 cm
	Waarde - Archeologie 3	250 m ² en dieper dan 30 cm
	Waarde - Archeologie 3 extra	250 m ² en dieper dan 5,5+ NAP
	Waarde - Archeologie 4	250 m ² en dieper dan 50 cm
	Waarde - Archeologie 5	500 m ² en dieper dan 50 cm
	Waarde - Archeologie 5 extra	500 m ² en dieper dan 5,5+ NAP
	Waarde - Archeologie 6	1000 m ² en dieper dan 100 cm

Figuur 5-4 Gebiedswaarden

Het plangebied van de Duinpolderweg is gelegen in de gebieden 'Waarde – Archeologie 3', 'Waarde – Archeologie 4', 'Waarde – Archeologie 5' en 'Waarde – Archeologie 6' (Zie Figuur 5-4).

Gemeente Haarlemmermeer

Nota 'Erfgoed op de kaart'

De nota 'erfgoed op de kaart' is op 17 februari 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Speerpunten van de nota zijn archeologie, het cultureel erfgoed beter benutten bij ruimtelijke ontwikkelingen en herbestemming van monumenten. In de Haarlemmermeer zijn op bescheiden schaal archeologische waarden aangetoond. Op een aantal plaatsen is bij nieuwe ontwikkelingen, vooral als deze grootschalig zijn, verkennend archeologisch onderzoek vereist.

Het cultureel erfgoed dient integraal onderdeel uit te maken van het ruimtelijk beleid. De nota 'Erfgoed op de kaart' schetst een groot aantal mogelijkheden om het erfgoedbeleid van Haarlemmermeer te verstevigen en te zorgen voor het borgen van de wettelijk verplichte taken in de uitvoering van het beleid. Deze taken hebben betrekking op de bescherming van het bodemarchief, door archeologische waarden mee te laten wegen in ruimtelijke planprocedures en het ter plaatse bewaren van archeologische waarden.

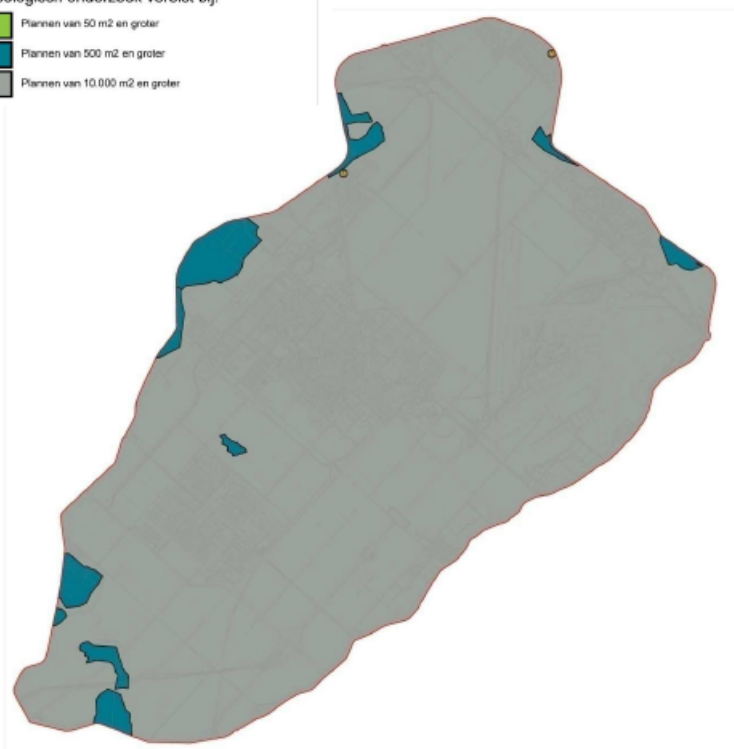
Op de Archeologische Beleidskaart Haarlemmermeer wordt per archeologisch waardevol gebied in de gemeente een regime aangegeven, dat vaststelt bij welke planomvang rekening gehouden moet worden met archeologische waarden en welke eisen daaraan worden gesteld. Voor de archeologisch waardevolle gebieden is in de planregels van bestemmingsplannen opgenomen dat aan reguliere bouw- en aanlegvergunningen archeologische voorschriften kunnen worden verbonden. De toegepaste archeologieregimes van de beleidskaart archeologie zijn:

- 1) Locaties waar op een klein oppervlak belangwekkende archeologische resten verwacht worden;
- 2) Zones waar een middelhoge tot hoge archeologische verwachting bestaat;
- 3) Gebieden met een geringe archeologische verwachting;
- 4) Speciale categorie: provinciaal monument.

Legenda

Archeologisch onderzoek vereist bij:

-  Plannen van 50 m² en groter
-  Plannen van 500 m² en groter
-  Plannen van 10.000 m² en groter



Figuur 5-5 Kaart archeologisch onderzoek vereist

Uit de Figuur 5-5 blijkt dat voor het plangebied archeologisch onderzoek is vereist bij plannen van 10.000m² en groter.

Gemeente Oegstgeest

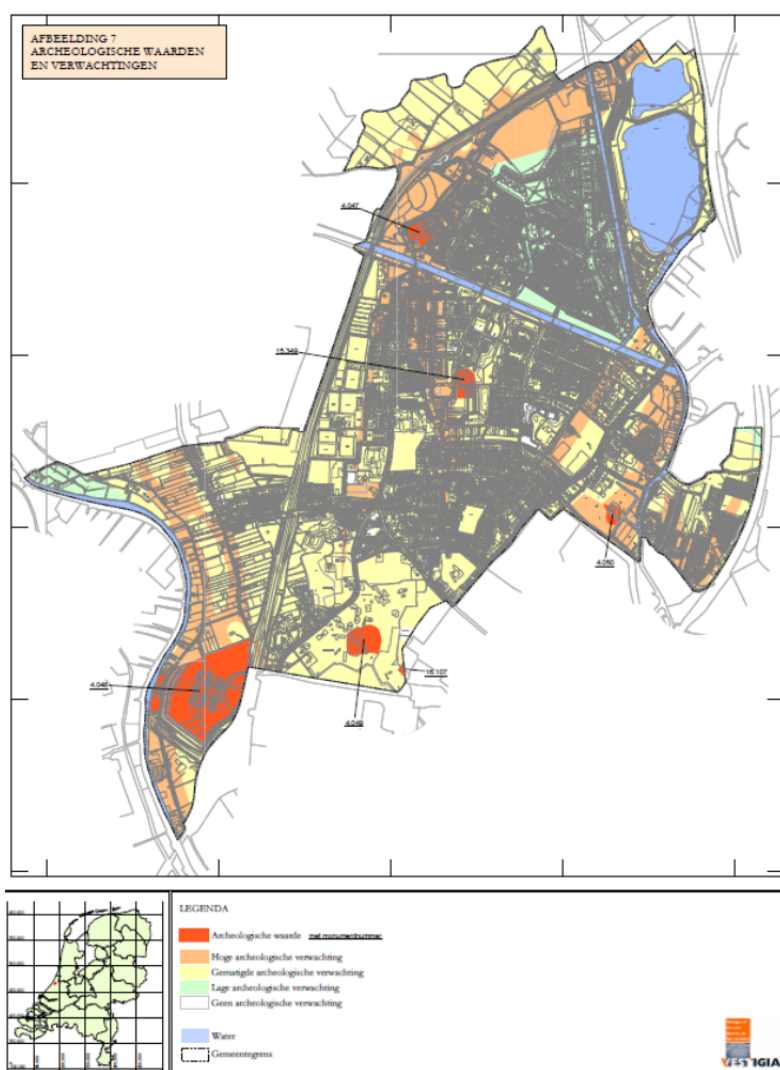
Archeologische waardenkaart Oegstgeest (2008)

De gemeente Oegstgeest heeft een rijk bodemarchief. In de afgelopen decennia is bij tientallen opgravingen vastgesteld dat het onderzoek van de archeologische resten die in de bodem verborgen liggen een van de belangrijkste bronnen van kennis over de bewoningsgeschiedenis vormt. De doelstelling van het gemeentelijk archeologiebeleid is om de archeologische bronnen zo verantwoord mogelijk te beschermen. De erosie van het bodemarchief is ondanks alle inspanningen tot behoud van archeologische resten immers nog steeds erg groot. Dit betekent dat bij bouwwerkzaamheden verstoring van de diepere ondergrond uit archeologisch oogpunt zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Waar dit niet mogelijk is, zal in de gebieden waar waardevolle, informatieve archeologische resten verloren dreigen te gaan, voorafgaand aan de geplande bodemingreep verantwoord onderzoek dienen plaats te vinden.

Oegstgeest heeft drie verschillende 'waarderingsgebieden', waar verschillende regimes gelden naar aanleiding van de archeologische waarde of de archeologische verwachtingswaarde. Voor deze waarderingsgebieden wordt in opzet dezelfde planregel gebruikt, waarin een omgevingsvergunningstelsel is opgenomen. De verschillen tussen de waarderingsgebieden zitten in de oppervlakten en diepte van bodemverstoring vanaf wanneer een vergunning dient te worden aangevraagd. De gemeentelijke waardenkaart onderscheidt de volgende verwachtingszone's met bijbehorende oppervlakte- en dieptecriteria (Zie Tabel 5-1).

Tabel 5-1 Verwachtingszone's met bijbehorende dieptecriteria

Verwachting	Oppervlakte	Diepte
Archeologische waarde	> 25 m ²	50 cm
Hoge verwachtingswaarde	> 100 m ²	50 cm
Gematigde verwachting	> 250 m ²	50 cm
Lage verwachting	Geen voorschriften	Geen voorschriften
Geen verwachting	Geen voorschriften	Geen voorschriften



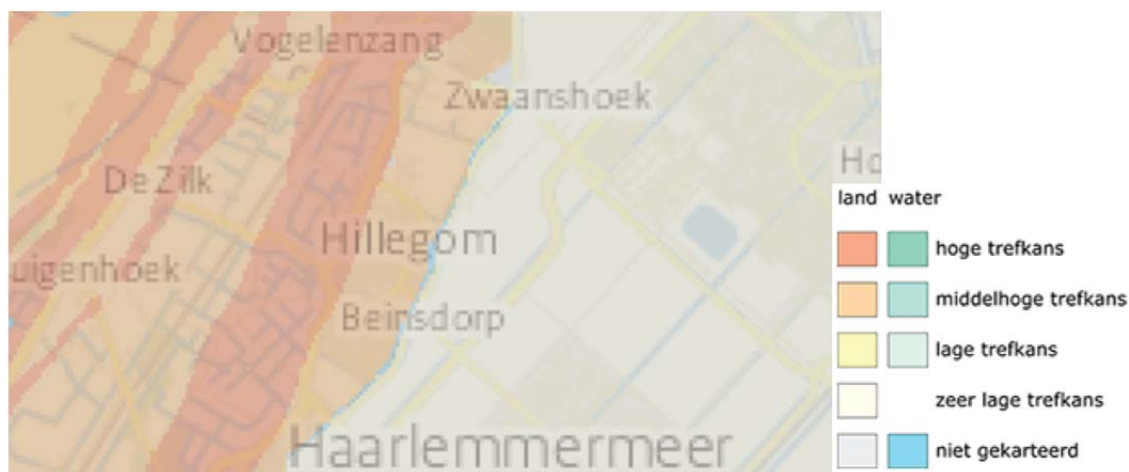
Figuur 5-6 Archeologische waarden en verwachtingen Oegstgeest

Volgens de archeologische waarden- en verwachtingenkaart van de gemeente is in het plangebied van de Duinpolderweg sprake van een hoge en gematigde archeologische verwachting (Zie Figuur 5-6). Er bevinden zich geen archeologische monumenten in het plangebied, wel in de nabijheid. Aan bodemingrepen die groter zijn dan de in de Tabel 5-1 genoemde oppervlaktes en dieper gaan dan 50 cm zullen in ruimtelijke plannen voorwaarden verbonden worden die gericht zijn op het behoud (in of ex situ) van de aanwezige archeologische resten. Voor ontwikkelingen heeft dit tot gevolg dat er eerst archeologisch onderzoek verricht moet worden alvorens te kunnen ontwikkelen.

5.3 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Het plangebied wordt gekenmerkt door afzettingen van duin- en strandzanden en rivierduinen. Hierdoor kent het gebied verschillende zones met archeologische verwachtingen met afwisselend een hoge en middelhoge trefkans. Dit is weergegeven in Figuur 5-7.

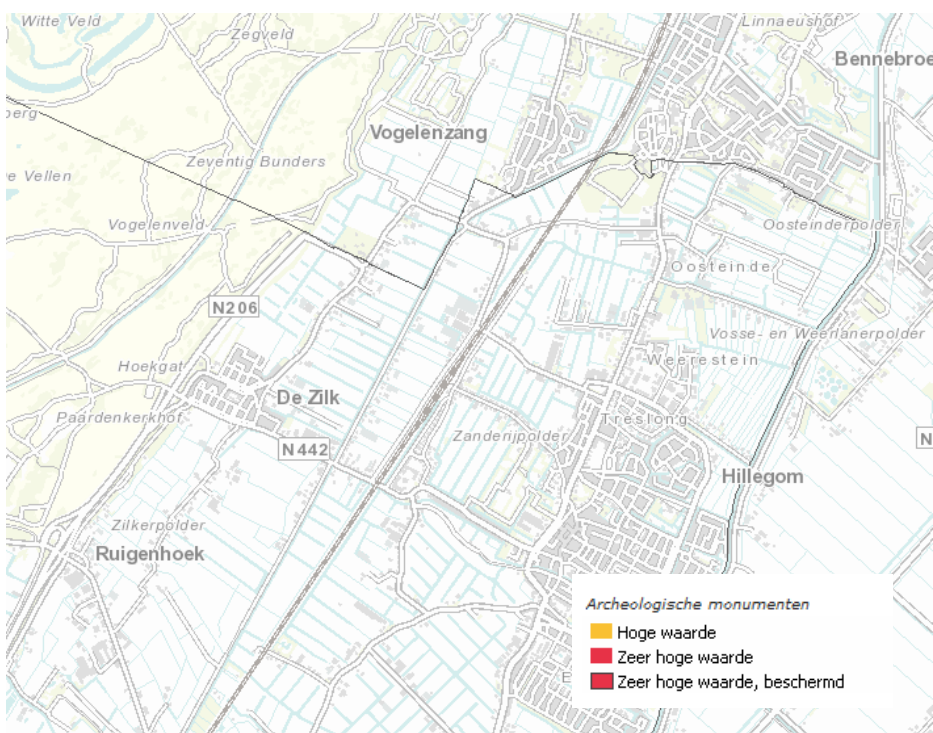
In de provincies Noord- en Zuid-Holland zijn meerdere archeologische monumenten aanwezig. In Figuur 5-8 en Figuur 5-9 is echter te zien dat er in het plangebied van de Duinpolderweg geen archeologische monumenten aanwezig zijn.



Figuur 5-7 Indicatieve waardenkaart (bron: <http://archeologieinnederland.nl/bronnen-en-kaarten/amk-en-ikaw>)



Figuur 5-8 Geen archeologische monumenten deel plangebied in Noord-Holland (bron: <http://maps.noord-holland.nl/ilc/>)



Figuur 5-9 Archeologische monumenten deel plangebied in Zuid-Holland (bron: <http://geo.zuid-holland.nl/geoloket/html/atlas.html?atlas=chs>)

5.4 Beoordelingskader

Methodiek

De alternatieven kunnen invloed hebben op de archeologische waarden in het gebied. In paragraaf 5.5 van dit hoofdstuk wordt een kwalitatieve beoordeling gegeven over de gevolgen voor deze archeologische waarden. In paragraaf 5.3 is aangegeven waar de trefkansen in meer of mindere mate aanwezig zijn. Aan de hand hiervan wordt in de effectbeoordeling beschreven wat de invloed van de verschillende alternatieven kan zijn op deze trefkansen.

Effectclassificatie

Voor de effectbepaling wordt aangesloten bij de voor dit MER geldende 7-puntsschaal van ‘- -’ tot ‘+ +’. In Tabel 5-2 wordt de specifieke invulling van deze schaal voor het aspect archeologie nader toegelicht.

Tabel 5-2 Effectclassificatie Archeologie

Score	Archeologie
++	Nvt
+	Nvt
+ / 0	Nvt
0	Geen effect
0 / -	Lage archeologische verwachtingswaarde, nader onderzoek is niet nodig
-	Kans op archeologische waarden, nader veldonderzoek nodig
--	Alternatief ligt in een gebied met bekende archeologische waarden

5.5 Effectbeschrijving

In deze paragraaf worden achtereenvolgens de effecten op bekende archeologische waarden en archeologische verwachtingswaarden per alternatief toegelicht. De effecten en mogelijk mitigerende maatregelen worden samengevat in een tabel.

5.5.1 Bekende archeologische waarden

5.5.1.1 Alternatieven

Geen van de alternatieven raakt gebieden met een bekende en beschermde archeologische waarde. In de kaartbeelden van paragraaf 5.3 zijn de tracés van de alternatieven te vinden samen met de gebieden met bekende en beschermde archeologische waard.

5.5.2 Archeologische verwachtingswaarden

In paragraaf 5.2 zijn de verschillende beleidscategorieën het gezamenlijke archeologiebeleid voor de gemeenten Katwijk, Noordwijk, Noordwijkerhout, Lisse, Teylingen en Hillegom omschreven. In het plangebied van de Duinpolderweg is sprake van vele verschillende categorieën en landschappelijke eenheden. Elke alternatief doorkruist andere categorieën. Hieronder worden de effecten van de alternatieven op hoofdlijnen beschreven en worden de alternatieven met elkaar vergeleken.

Alternatief “Midden”

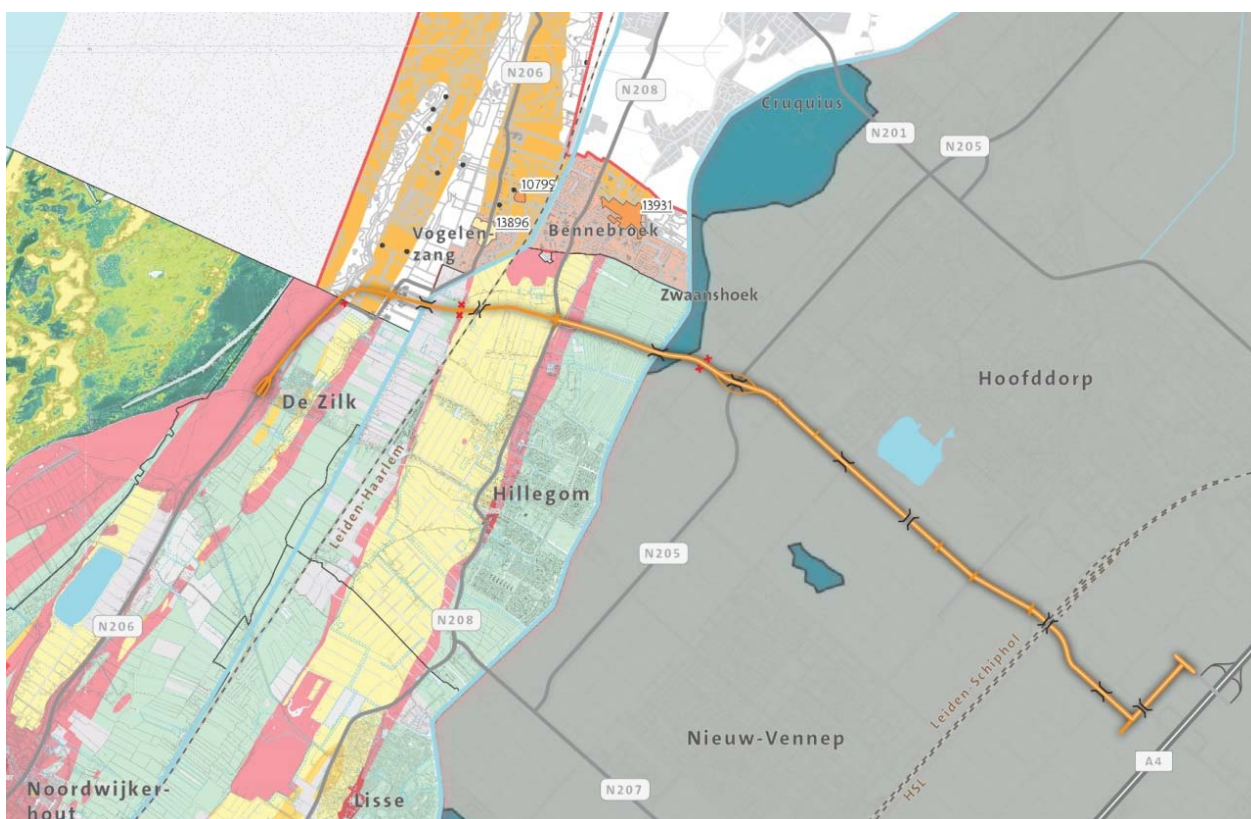
Alternatief “Midden” doorsnijdt in het plangebied de zones met een hoge (Noordwijkerhout en Hillegom) en zones met een lage of middelhoge trefkans (Haarlemmermeer, Hillegom en Bloemendaal). Tevens raakt het alternatief aan het Zuidelijk duingebied in de provincie Noord-Holland. De gevolgen voor

archeologische waarden zullen door middel van een nader veldonderzoek vastgesteld moeten worden. Hiermee scoort het alternatief negatief (-).

Alternatief “Midden, variant stroomweg”

Alternatief “Midden, variant stroomweg” heeft hetzelfde tracé als het alternatief “Midden”. Variant stroomweg doorsnijdt in het plangebied dus dezelfde zones met een hoge (Noordwijkerhout en Hillegom) en zones met een lage of middelhoge trefkans (Haarlemmermeer, Bloemendaal en Hillegom). Hierdoor scoort de variant, net als alternatief “Midden”, negatief (-).

In Figuur 5-10 is het tracé van het alternatief weergegeven op de verschillende gemeentelijke archeologische beleidskaarten. Voor de exacte beschrijving van de kaart en de legenda, wordt verwezen naar de beschrijving van het beleidskader in paragraaf 5.2.

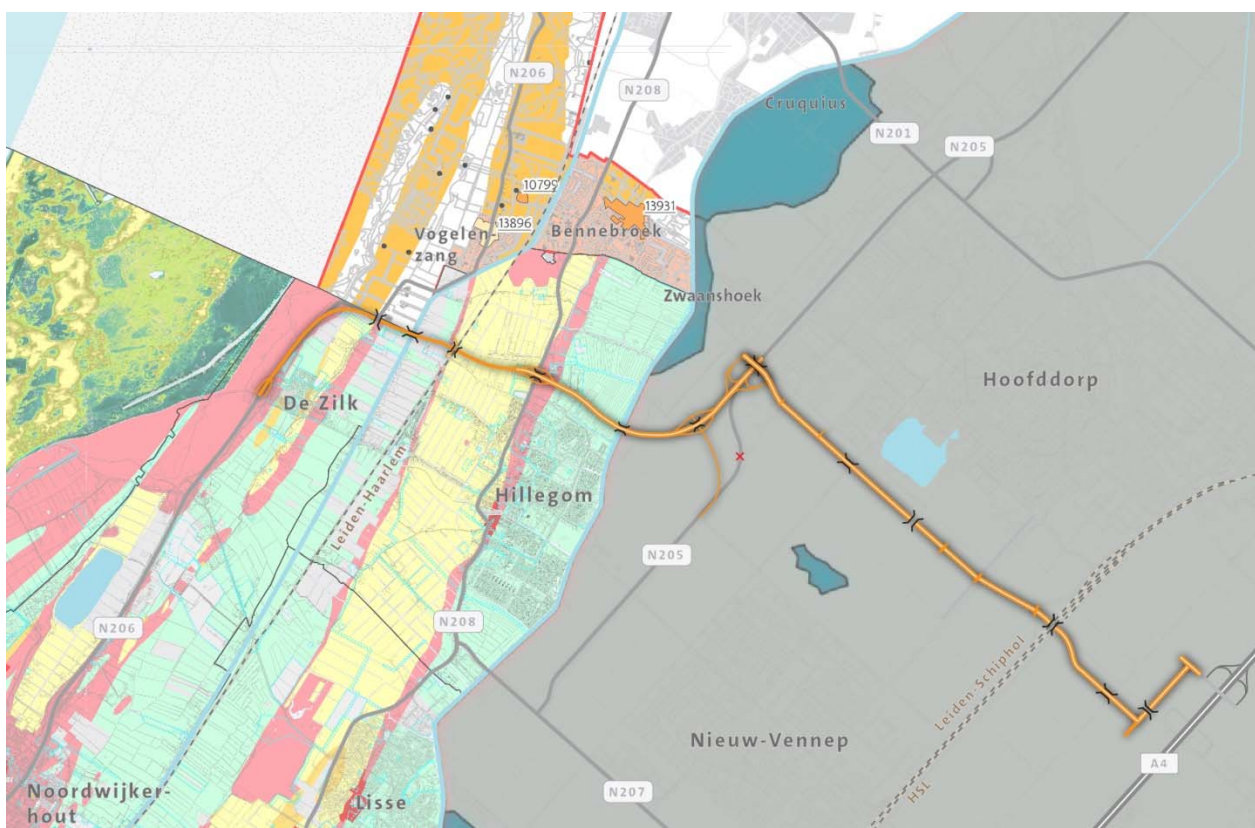


Figuur 5-10 Trace Alternatief “Midden, variant stroomweg”

Alternatief “Zuid”

Alternatief “Zuid” doorsnijdt in het plangebied de zones met een hoge (Noordwijkerhout en Hillegom) en zones met een lage of middelhoge trefkans (Haarlemmermeer en Hillegom). De gevolgen voor archeologische waarden zullen door middel van een nader veldonderzoek vastgesteld moeten worden. Hiermee scoort het alternatief negatief (-).

In Figuur 5-11 is het tracé van het alternatief weergegeven op de verschillende gemeentelijke archeologische beleidskaarten. Voor de exacte beschrijving van de kaart en de legenda, wordt verwezen naar de beschrijving van het beleidskader in paragraaf 5.2.



Figuur 5-11 Trace Alternatief “Zuid”

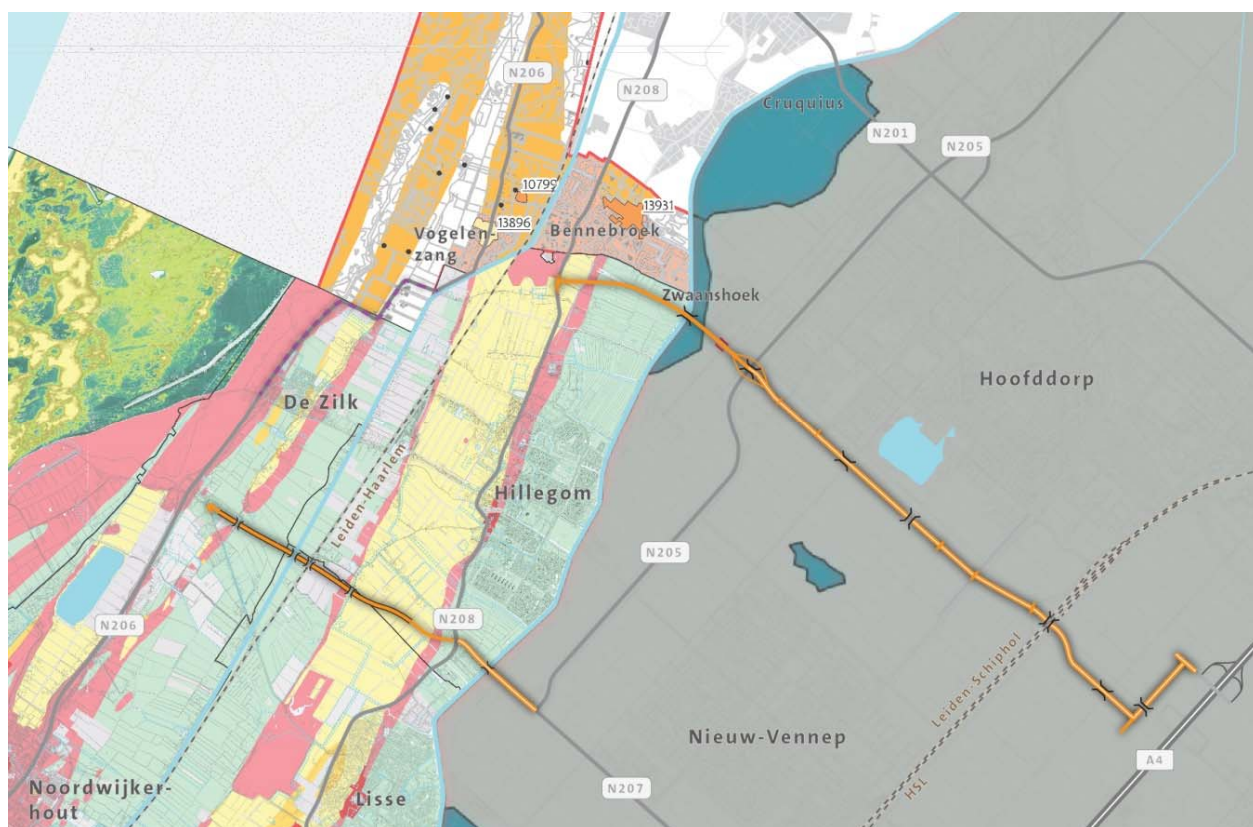
Alternatief “Hillegomse Zienswijze”

Dit alternatief doorsnijdt archeologische beschermingszones van de gemeente Haarlemmermeer waarbij archeologisch onderzoek is vereist bij plannen van 10.000m² en groter. In dit gebied is er sprake van een lage archeologische verwachtingswaarde. Een deel van de randweg Zwaanshoek in de gemeente Haarlemmermeer kent een hogere archeologische verwachtingswaarde. Hier is archeologisch onderzoek vereist bij plannen van 500 m² en groter. Dit alternatief doorsnijdt ook archeologische beschermingszones van de gemeenten Noordwijkerhout en Hillegom. Het gaat om zones met variërende archeologische verwachtingswaarden van hoog naar laag. De gevolgen voor archeologische waarden zullen door middel van een nader veldonderzoek vastgesteld moeten worden. Hiermee scoort het alternatief negatief (-).

Alternatief “Hillegomse Zienswijze, variant zuidelijke ligging”

Ten opzichte van het alternatief “Hillegomse Zienswijze” is de aantakking vanaf de kruising met de N205 naar de N208 anders. Deze volgt het gelijke tracé op dit stuk als het Alternatief Midden. Ook op dit stuk worden gebieden met een hoge tot lage archeologische verwachtingswaarde doorsneden. Hiermee scoort de variant zuidelijke ligging, negatief (-).

In Figuur 5-12 is het tracé van het alternatief weergegeven op de verschillende gemeentelijke archeologische beleidskaarten. Voor de exacte beschrijving van de kaart en de legenda, wordt verwezen naar de beschrijving van het beleidskader in paragraaf 5.2.

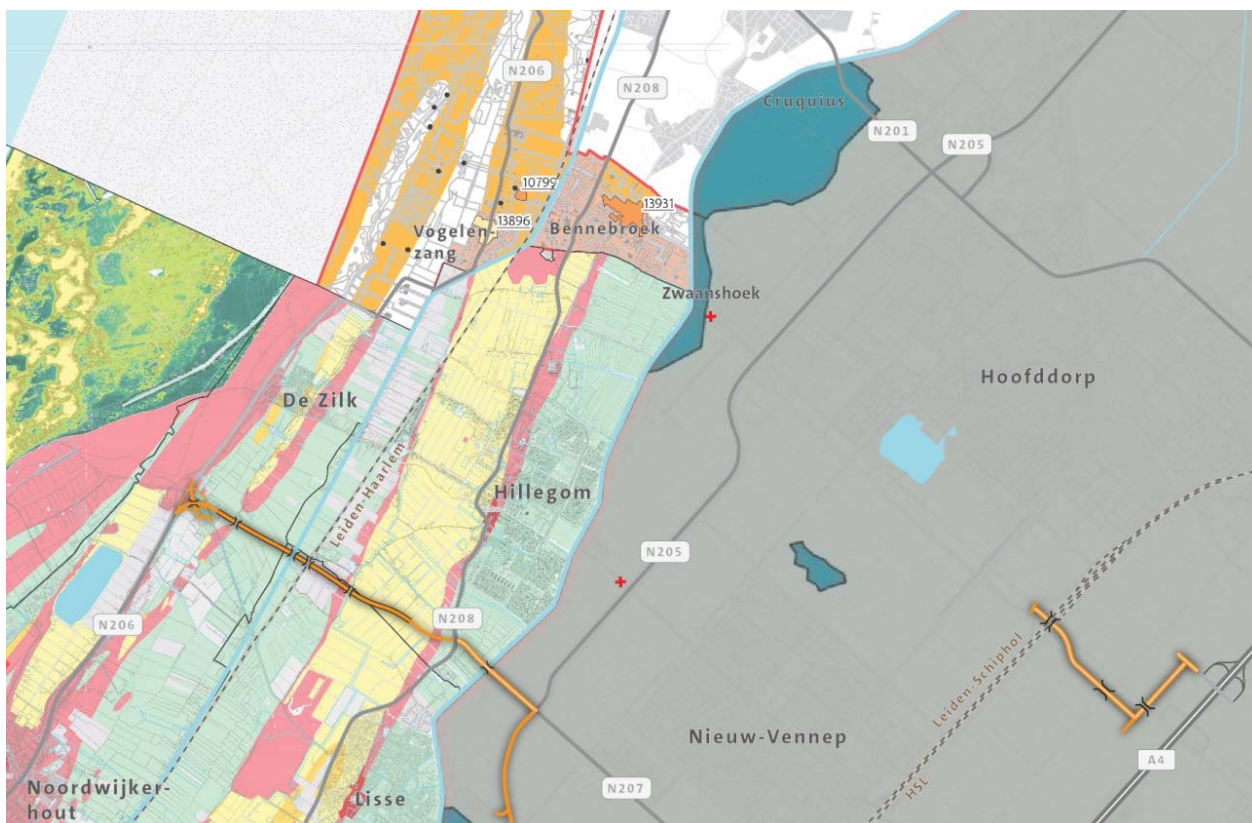


Figuur 5-12 Trace Alternatief “Hillegomse Zienswijze - variant Zuidelijke ligging”

Alternatief “Parel 2.0”

Alternatief “Parel 2.0” doorsnijdt in het plangebied de zones met een hoge (Noordwijkerhout en Hillegom) en zones met een lage of middelhoge trefkans (Haarlemmermeer, Lisse en Hillegom). De gevolgen voor archeologische waarden zullen door middel van een nader veldonderzoek vastgesteld moeten worden. Hiermee scoort het alternatief negatief (-).

In Figuur 5-13 is het tracé van het alternatief weergegeven op de verschillende gemeentelijke archeologische beleidskaarten. Voor de exacte beschrijving van de kaart en de legenda, wordt verwezen naar de beschrijving van het beleidskader in paragraaf 5.2.



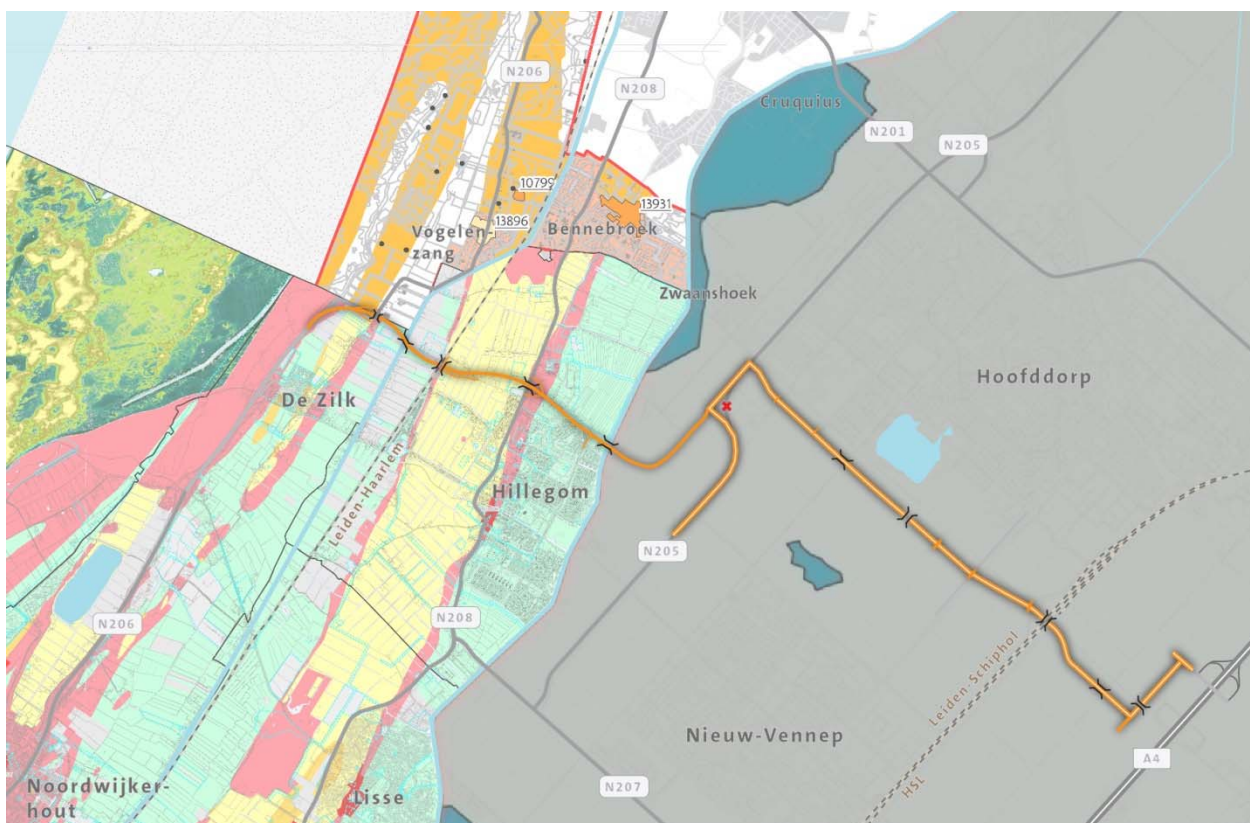
Figuur 5-13 Trace Alternatief “Parel 2.0”

Alternatief “Nieuwe N206”

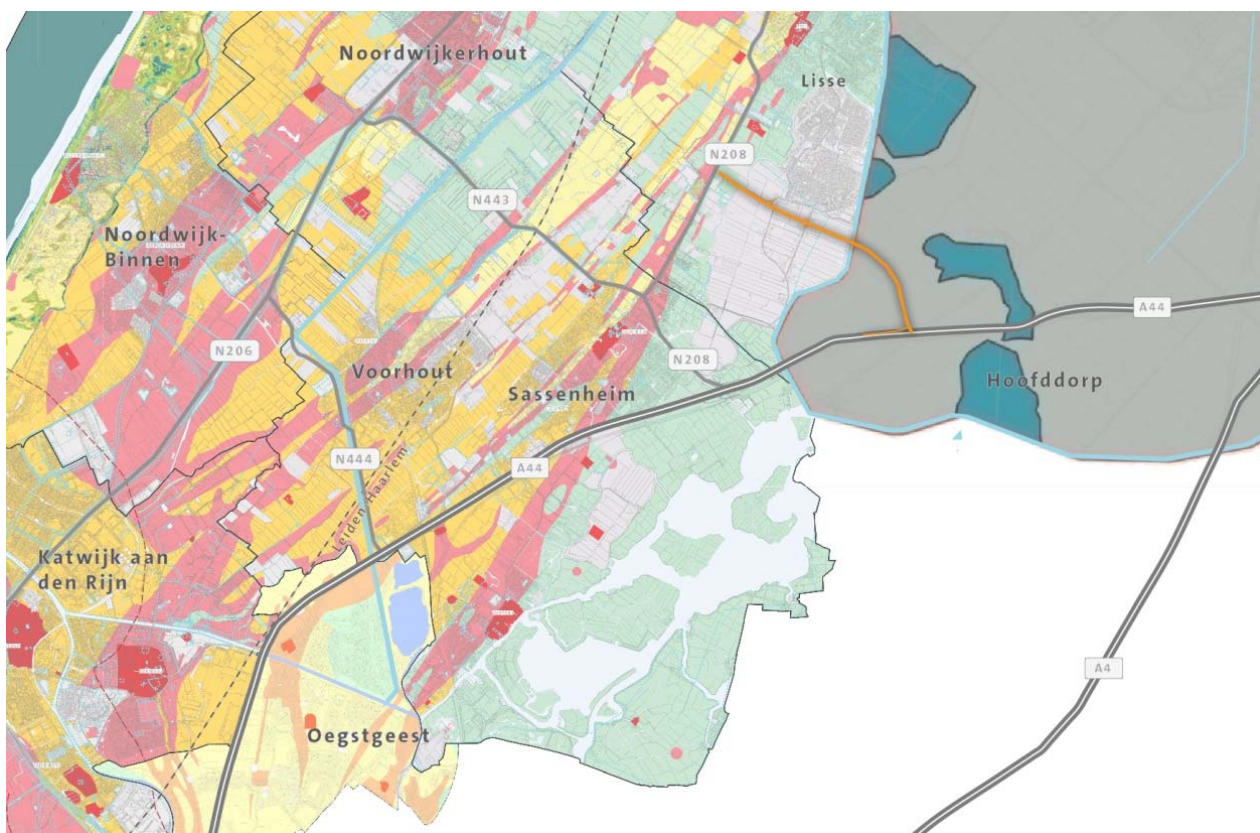
Alternatief “Nieuwe N206 (Noord)” doorsnijdt in het plangebied de zones met een hoge (Noordwijkerhout en Hillegom) en zones met een lage of middelhoge trefkans (Haarlemmermeer, Bloemendaal en Hillegom).

Alternatief “Nieuwe N206 (Zuid)” doorsnijdt voor een klein stuk een archeologische beschermingszone met lage verwachtingswaarde onder Lisse. De gevolgen voor archeologische waarden zullen door middel van een nader veldonderzoek vastgesteld moeten worden. Hiermee scoort het alternatief negatief (-).

In Figuur 5-14 & Figuur 5-15 is het tracé van het alternatief weergegeven op de verschillende gemeentelijke archeologische beleidskaarten. Voor de exacte beschrijving van de kaart en de legenda, wordt verwezen naar de beschrijving van het beleidskader in paragraaf 5.2.



Figuur 5-14 Trace Alternatief “Nieuwe N206 (Noord)”



Figuur 5-15 Trace Alternatief "Nieuwe N206 (Zuid)"

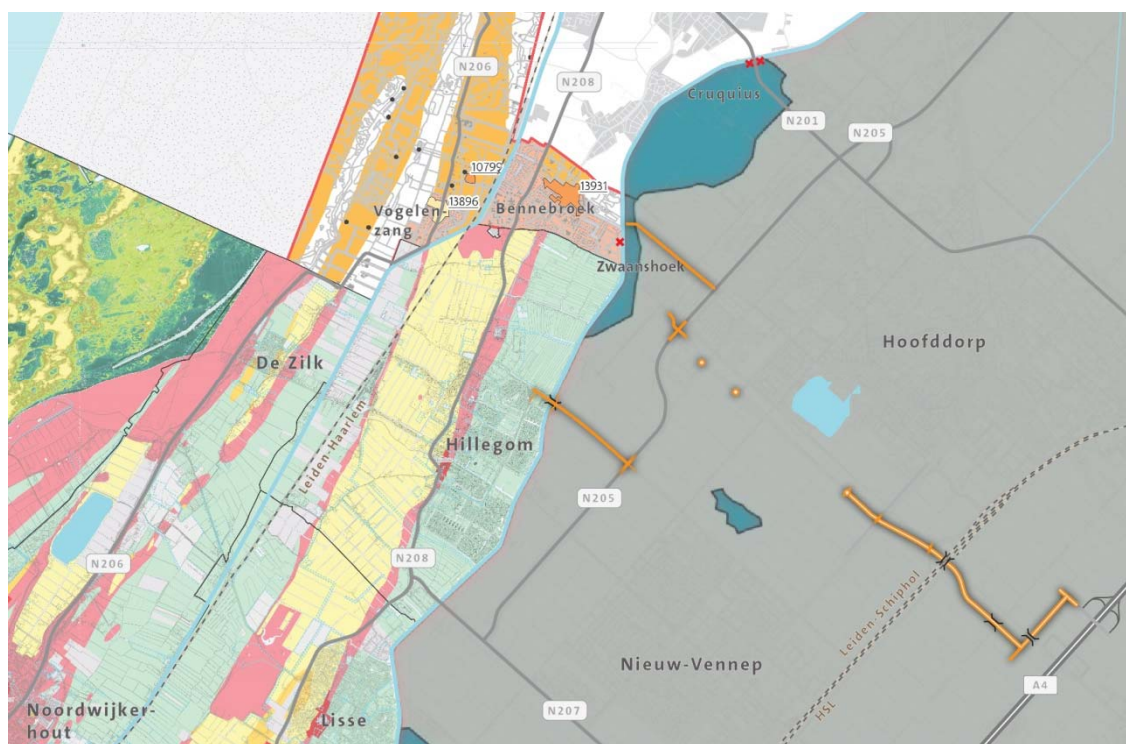
Alternatief “NOG Beter 2.0 (Noord en Zuid)”

Alternatief NOG Beter 2.0 (Noord) doorsnijdt grotendeels archeologische beschermingszones van de gemeente Haarlemmermeer waarbij archeologisch onderzoek is vereist bij plannen van 10.000m² en groter. In dit gebied is er sprake van een lage archeologische verwachtingswaarde. Een deel van de randweg Zwaanshoek in de gemeente Haarlemmermeer kent een hogere archeologische verwachtingswaarde. Het alternatief NOG Beter 2.0 (Noord) doorsnijdt ook voor een klein deel een archeologische beschermingszone van de gemeente Hillegom. Deze zone heeft een lage trefkans op archeologische vondsten.

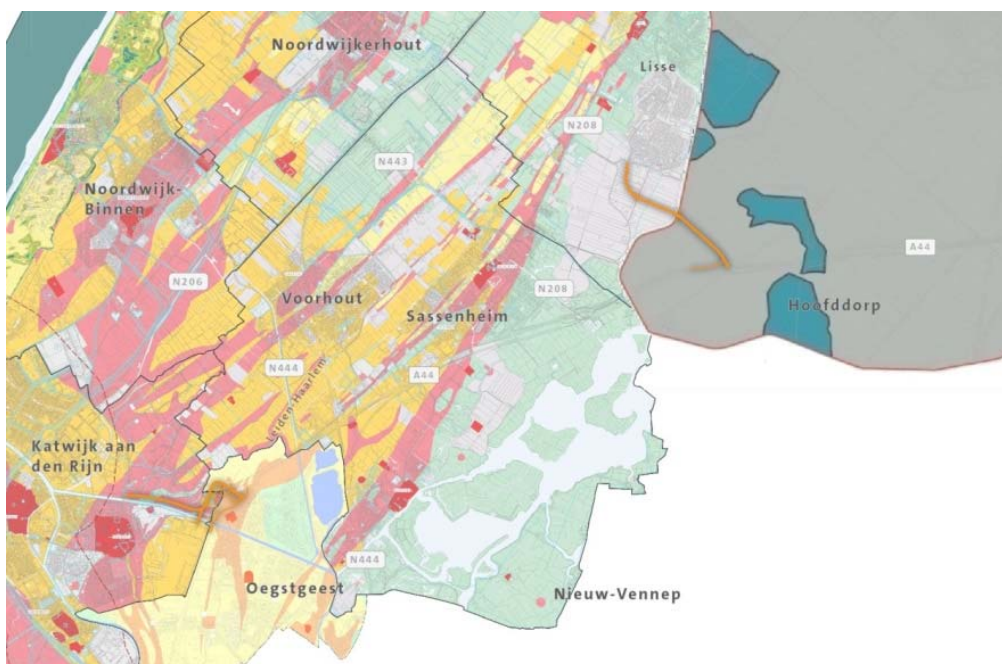
Alternatief NOG Beter 2.0 (Zuid) doorsnijdt ook archeologische beschermingszones van de gemeenten Katwijk en Oegstgeest. Het gaat om zones met variërende archeologische verwachtingswaarden van hoog naar laag.

De gevolgen voor archeologische waarden zullen door middel van een nader onderzoek vastgesteld moeten worden. Hiermee scoort het alternatief negatief (-).

In Figuur 5-16 en Figuur 5-17 is het tracé van het alternatief weergegeven op de verschillende gemeentelijke archeologische beleidskaarten. Voor de exacte beschrijving van de kaart en de legenda, wordt verwezen naar de beschrijving van het beleidskader in paragraaf 5.2.



Figuur 5-16 Trace Alternatief “NOG Beter 2.0 (Noord)”



Figuur 5-17 Trace Alternatief "NOG Beter 2.0 (Zuid)"

5.5.2.1 Mitigerende maatregelen

Uit de effectbeoordeling blijkt dat er in alle alternatieven sprake is van een kans op archeologische waarden in het plangebied. Op basis van het projectbesluit moet in volgende fase een nader onderzoek plaatsvinden. Wanneer blijkt dat het alternatief inderdaad effect heeft op de archeologie, zullen aan de hand van dit onderzoek mitigerende maatregelen worden opgesteld. Voorbeelden van mitigerende maatregelen zijn het verleggen van het tracé, de grondwerkzaamheden uitvoeren onder archeologische begeleiding of eventueel het opgraven en veiligstellen van archeologische waarden.

5.5.2.2 Samenvattende tabel

Tabel 5-3 Effectbeoordeling toetsing Archeologie

Alternatief	Beoordeling	Omschrijving	Mitigatie
Alternatief "Midden"*	-	Doorsnijdt zones met hoge en middelhoge en lage trefkans. Raakt aan het Zuidelijk duingebied.	Vervolgstudie op basis van projectbesluit
Alternatief "Midden, variant stroomweg"*	-	Doorsnijdt zones met hoge en middelhoge en lage trefkans. Raakt aan het Zuidelijk duingebied.	Vervolgstudie op basis van projectbesluit
Alternatief "Zuid"*	-	Doorsnijdt zones met hoge en middelhoge en lage trefkans.	Vervolgstudie op basis van projectbesluit
Alternatief "Hillegomse Zienswijze"*	-	Doorsnijdt zones met hoge en middelhoge en lage trefkans	Vervolgstudie op basis van projectbesluit
Alternatief "Hillegomse Zienswijze, variant Zuidelijke ligging"*	-	Doorsnijdt zones met hoge en middelhoge en lage trefkans	Vervolgstudie op basis van projectbesluit
Alternatief "Parel 2.0"*	-	Doorsnijdt zones met hoge en middelhoge en lage trefkans	Vervolgstudie op basis van projectbesluit
Alternatief "Nieuwe N206"*	-	Doorsnijdt zones met hoge en middelhoge en lage trefkans	Vervolgstudie op basis van projectbesluit
Alternatief "NOG Beter 2.0"*	-	Doorsnijdt zones met hoge en middelhoge en lage trefkans	Vervolgstudie op basis van projectbesluit

*Geen van de varianten doorsnijdt een gebied met een bekende en beschermde archeologische waarde.

5.6 Effectbeoordeling

Geen van de alternatieven raken bekende archeologische waarden. Alle alternatieven die in het gebied liggen van de provincie Zuid-Holland raken gebieden met een hoge tot middelhoge archeologische verwachtingswaarden. Tevens raken de alternatieven "Midden" en "variant stroomweg" in de provincie Noord-Holland een gebied met archeologische verwachtingen. Om negatieve effecten uit te sluiten is voor alle alternatieven nader veldonderzoek nodig.

5.7 Leemten in kennis

In deze fase van de milieueffectrapportage is gekeken naar de trefkans van archeologie in het plangebied, waarbij gebruik is gemaakt van verwachtingskaarten. Het is niet bekend of in het plangebied daadwerkelijk archeologische waarden aanwezig zijn. Dit moet door middel van een nader onderzoek in het vervolgtraject duidelijk worden. Echter, ook daarna is het niet uit te sluiten dat er bij grondwerkzaamheden nog archeologische vondsten worden gedaan.

6 Kansen voor kwaliteitsverbetering

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de kansen voor kwaliteitsverbetering die de verschillende tracéalternatieven bieden. De effectbeoordeling betreft de met het voornemen mee te koppelen maatregelen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Advies Reikwijdte en Detailniveau en advies van de Commissie m.e.r.:

“In het advies over reikwijdte en detailniveau van het MER zijn geen specifieke zaken opgenomen voor kansen voor kwaliteitsverbetering.”

6.2 Beleidskader

Rijks- en provinciaal beleid

Het beleid van de rijksoverheid en de provincies over ruimtelijke kwaliteit zijn in de hoofdstukken “landschap en beleving” en “cultuurhistorie” beschreven. Voor het aspect ‘kansen voor kwaliteitsverbetering’ zijn voornamelijk de beleidsdoelstellingen vanuit de gemeente relevant omdat op dit beleidsniveau de daadwerkelijke meekoppelkansen in de projecten te vinden zijn. De gemeenten moeten dan wel de versterking van de door de provincie omschreven ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt nemen bij de uitwerking en realisatie van de projecten.

Gemeente Bloemendaal

Structuurvisie Bloemendaal

Op 27 januari 2011 heeft de gemeente Bloemendaal haar structuurvisie vastgesteld. Deze structuurvisie geeft op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen weer. De hoofdlijnen worden onder andere verder verwerkt in de bestemmingsplannen.

Het plangebied van de Duinpolderweg valt in de ‘landgoederenzone’ en hiervoor zijn de volgende beleidsdoelstellingen beschreven:

- beleid gericht op extensieve vormen van recreatie en cultuur naar draagkracht van landgoed;
- zoveel mogelijk landgoederen toegankelijk.

Gemeente Haarlemmermeer

Structuurvisie Haarlemmermeer

De structuurvisie definieert een integraal ruimtelijk raamwerk dat bestaat uit de waterstructuur, de infrastructuur en de groenstructuur. Om goed te kunnen inspelen op de maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen wordt dit netwerk de komende jaren op verschillende manieren uitgebreid. Hierbij wordt aangesloten op het oorspronkelijke idioom van de polder, om de identiteit als droogmakerij te versterken. Het ruimtelijk ontwerp van de Duinpolderweg zal hier een bijdrage aan kunnen leveren.

Gemeente Hillegom

Omgevingsvisie Hillegom 2030

De gemeente Hillegom heeft de Omgevingsvisie Hillegom 2030 en een PlanMER in voorbereiding, waarin de koers voor de gehele gemeente en per deelgebied is opgenomen. Voor het buitengebied vormt de ISG2016 de basis voor de koers, waarin de reserverlocaties zijn opgenomen voor woningbouw en een bedrijventerrein aan weerszijden van de Pastoorslaan. In het najaar 2017 gaat het ontwerp Omgevingsvisie ter visie. Daarnaast is een Omgevingsplan Buitengebied in voorbereiding, die aansluit op de Omgevingsvisie 2030. In de Omgevingsvisie is duurzaamheid het leidende principe. Hiervoor wordt de ambitie opgenomen om in 2030 Energieneutraal en in 2050 Klimaatneutraal te zijn. Het verbeteren van de fysieke leefomgeving (*people, planet en profit*) staat in de Omgevingsvisie centraal. Het gaat dan over Energietransitie en Klimaatadaptatie. Nieuwe initiatieven moeten hieraan bijdragen.

Gebiedsvisie Groen Genoegen

Voor het gebied van de Oosteinderpolder en de Vosse- en Weerlanerpolder (De Polders) is de gebiedsvisie 'Groen Genoegen' opgesteld. Op hoofdlijnen is de visie als volgt: Groen Genoegen wordt getypeerd als een open, rustig en groen, lokaal uitloopgebied waar met gerichte gebiedsontwikkeling wordt gestreefd naar een grotere ruimtelijke kwaliteit en een duidelijke identiteit. Vosse- en Weerlanerpolder is inmiddels ingericht en wordt gebruikt als natuur- en recreatiegebied.

Gemeente Noordwijkerhout

De gemeente Noordwijkerhout voorziet geen ontwikkelingen in het buitengebied rond de alternatieven van de Duinpolderweg.

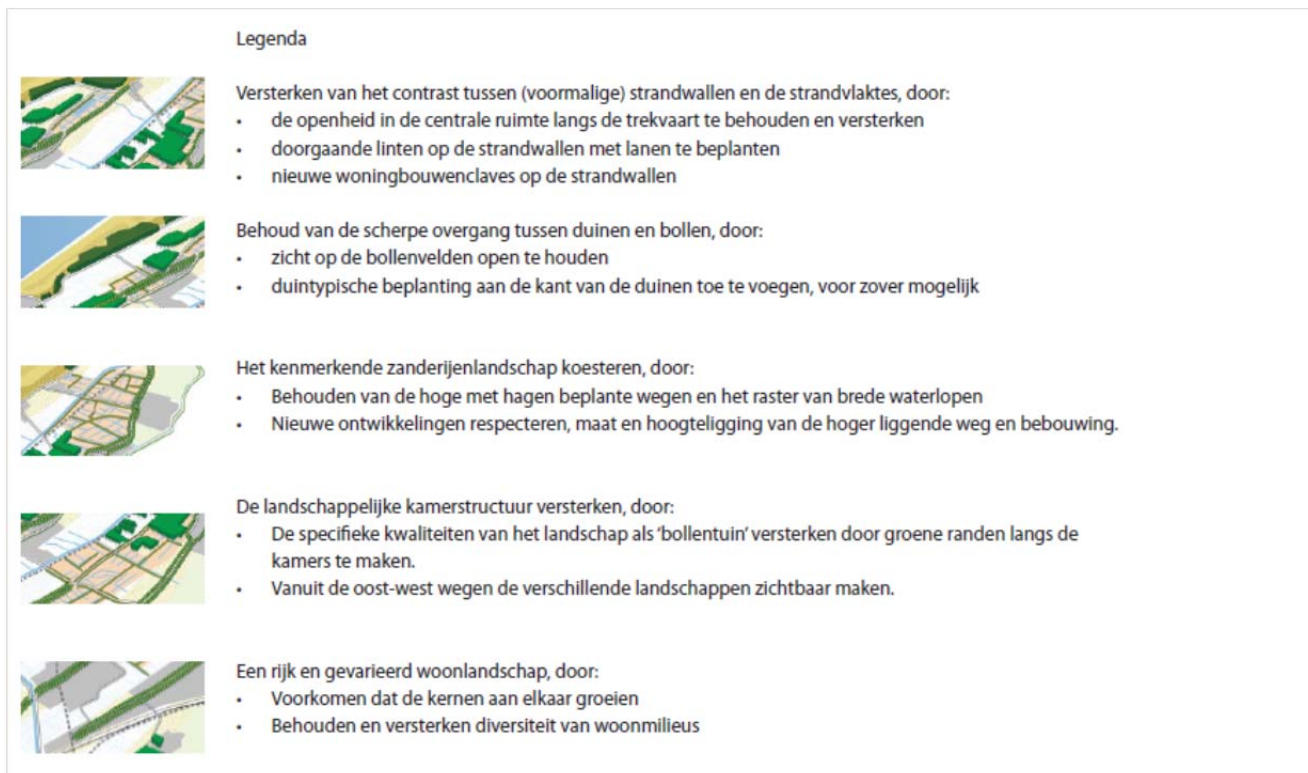
Conclusie

Alles wat de verrommeling kan tegengaan landschappelijke structuren versterkt, open ruimte herstelt en langzaam verkeer routes bevordert de ruimtelijke kwaliteit.

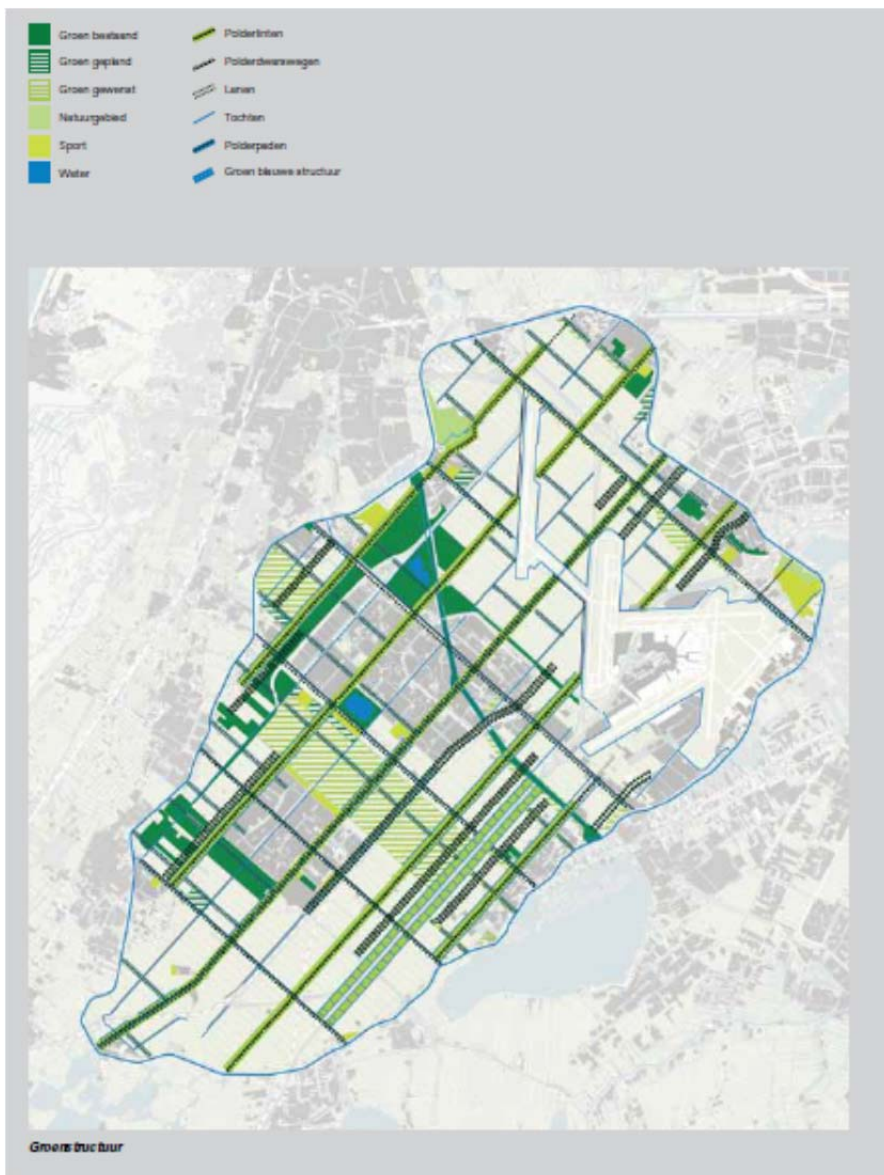
6.3 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

De voor dit aspect relevante huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn in de hoofdstukken "Landschap en beleving" en "Cultuurhistorie" (Hoofdstuk 1 en 4) beschreven. De autonome ontwikkeling is de basis voor de waardering van de kansen voor kwaliteitsverbetering. Hoe meer er gebeurt hoe meer kansen ontstaan om iets aan de sanering van het landschap te doen. Ook de ambities die in het gebiedsprofiel Duin- en Bollenstreek gedefinieerd zijn vormen een belangrijke input voor een mogelijke realisatie van de kansen voor kwaliteitsverbetering van het landschap in het plangebied.





Figuur 6-1 Ambitiebeeld uit Gebiedsprofiel



Figuur 6-2 Groenblauw raamwerk uit Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

6.4 Beoordelingskader

Methodiek

Uitwerken van de kansen voor kwaliteitsverbetering moet gebeuren in samenhang met de landschappelijke inpassing. Belangrijk voor de kwaliteitsverbetering zijn niet alleen de relaties met het (historische) bestaande landschap, maar ook de combinatie met toekomstige ontwikkelingen en wensen in het landschap. Ook de vormgeving van de weg zelf biedt mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering.

Bij de beoordeling van de kansen voor kwaliteitsverbetering worden directe kansen benoemd en gewaardeerd. Indirecte kansen worden niet gewaardeerd, omdat niet duidelijk is of en wanneer indirecte kansen gerealiseerd zouden kunnen worden. Daarbij wordt voorkomen dat een (positieve) waarde wordt toegekend aan indirecte kansen die in de praktijk niet realistisch (blijken te) zijn.

Afbakening studiegebied

Het studiegebied voor het onderwerp kansen voor kwaliteitsverbetering is gelijk aan het studiegebied voor het onderwerp landschap en beleving. De omvang van het studiegebied wordt dan ook in de eerste plaats bepaald door de reikwijdte van het effect en het zicht op de toekomstige Duinpolderweg

Effectclassificatie

Voor de effectbepaling wordt aangesloten bij de voor dit MER geldende 7-punts schaal van '- -' tot '+ +'. In Tabel 6-1 wordt de specifieke invulling van deze schaal voor het milieuaspect geluid nader toegelicht.

Tabel 6-1 Effectclassificatie

Score	Kansen voor kwaliteitsverbetering
++	Concrete directe kansen voor verbetering ruimtelijke kwaliteit, in aansluiting op/versterking van bestaande ambities/plannen
+	Concrete directe kansen voor verbetering ruimtelijke kwaliteit
+ / 0	Beperkte directe kansen voor verbetering ruimtelijke kwaliteit
0	Geen effect
0 / -	Nvt
-	Nvt
--	Nvt

6.5 Effectbeschrijving: Kansen voor kwaliteitsverbetering

6.5.1 Alternatieven

Alternatief “Midden” en “Midden, variant stroomweg”

Het alternatief “Midden” en alternatief “Midden, variant stroomweg” bieden geen directe kansen voor kwaliteitsverbetering doordat de weg voornamelijk door open ruimtes gaat en de bestaande structuur kruist. De Duinpolderweg is wel relevant in de ontwikkelingen van de Oosteinderpolder. De weg is daarbij een in te passen element aan de rand van de polder. Op een veel indirectere manier kan het een aanjager van de ontwikkeling zijn. Omdat het alternatief “Midden” geen directe kansen voor kwaliteitsverbetering biedt, wordt dit aspect als neutraal beoordeeld (0).

Alternatief “Zuid”

Het alternatief “Zuid” doorsnijdt het bedrijventerrein Weerestein. Hierdoor ontstaat een integrale gebiedsopgave waarin het bedrijventerrein beter ingepast kan worden in de omgeving.

De Duinpolderweg geeft kansen voor de door de gemeente Hillegom gewenste ontwikkeling van het gebied tussen de Noorderlaan en Pastoorlaan. De kans op kwaliteitsverbetering is daarbij indirect, door de mogelijkheid van het groeperen van industriële activiteiten uit de Bollenstreek op het nieuwe bedrijventerrein. De kansen voor kwaliteitsverbetering wordt als licht positief beoordeeld (+ / 0).

Alternatief “Hillegomse Zienswijze” en “Hillegomse Zienswijze – variant Zuidelijke ligging”

Bij het alternatief “Hillegomse Zienswijze” en “Hillegomse Zienswijze – variant Zuidelijke ligging” ontstaan de kans voor het afwaarderen of gedeeltelijk verwijderen van de N206. Dit biedt de mogelijkheid om over een grote lengte de gradiënt van de duinen naar het bollenlandschap te herstellen. De kansen voor kwaliteitsverbetering worden als licht positief beoordeeld (+ / 0).

Alternatief “Parel 2.0”

Het Alternatief NOG Beter 2.0 biedt geen directe kansen voor kwaliteitsverbetering doordat de ingreep beperkt is en voornamelijk in de bestaande structuur plaatsvindt. De kansen voor kwaliteitsverbetering worden als neutraal beoordeeld (0).

Alternatief “Nieuwe N206”

Het alternatief “Nieuwe N206” doorsnijdt het bedrijventerrein Weerestein. Hierdoor ontstaat een integrale gebiedsopgave waarin het bedrijventerrein beter ingepast kan worden in de omgeving.

De Duinpolderweg geeft kansen voor de door de gemeente Hillegom gewenste ontwikkeling van het gebied tussen de Noorderlaan en Pastoorlaan. De kans op kwaliteitsverbetering is daarbij indirect, door de mogelijkheid van het groeperen van industriële activiteiten uit de Bollenstreek op het nieuwe bedrijventerrein. De kansen voor kwaliteitsverbetering wordt als licht positief beoordeeld (+ / 0).

Alternatief “NOG Beter 2.0”

Het alternatief “NOG Beter 2.0” biedt geen directe kansen voor kwaliteitsverbetering doordat de ingreep beperkt is en voornamelijk in de bestaande structuur plaatsvindt. De kansen voor kwaliteitsverbetering worden als neutraal beoordeeld (0).

6.5.2 Mitigerende maatregelen

Er zijn geen mitigerende maatregelen voor kansen voor kwaliteitsverbetering.

6.6 Effectbeoordeling

Tabel 6-2 Effectbeoordeling kansen voor kwaliteitsverbetering

Alternatief	Beoordeling	Omschrijving
Alternatief “Midden”	0	Geen directe kansen.
Alternatief “Midden, variant stroomweg”	0	Geen directe kansen.
Alternatief “Zuid”	+ / 0	Herstructurering Weerestein.
Alternatief “Hillegomse Zienswijze”	+ / 0	Herstel duingradient door afwaardering/verwijdering N206.
Alternatief “Hillegomse Zienswijze, variant Zuid”	+ / 0	Herstel duingradient door afwaardering/verwijdering N206.
Alternatief “Parel 2.0”	0	Geen directe kansen.
Alternatief “Nieuwe N206”	+ / 0	Kleine herstructurering Weerestein.
Alternatief “NOG Beter 2.0”	0	Geen directe kansen.

Geen van de alternatieven biedt een directe kans voor kwaliteitsverbetering, door bijvoorbeeld het verminderen van de verrommeling van het gebied. Bij het alternatief “Zuid” ontstaat wel een directe opgave voor de herstructurering van het bedrijventerrein Weerestein. Bij het alternatief “Hillegomse Zienswijze” ontstaat de kans om door het afwaarderen of gedeeltelijk verwijderen van de N206 de gradiënt van de duinen naar het bollenlandschap te herstellen.

Sommige alternatieven bieden wel indirecte kansen doordat een versterkte beleving van de landschappelijke structuur van het gebied de gedeelde waarde daarvan vergroot en een investering in het gebied mogelijk maakt. Deze indirecte kansen zijn sterk afhankelijk van de economische impuls die in de Bollenstreek ontstaat door de toevoeging van de Duinpolderweg. Een gestuurde economische ontwikkeling zorgt er misschien voor dat ruimtelijke ontwikkelingen op een geschikte locatie mogelijk wordt zodat op een ander plek sanering kan plaatsvinden.

Algemene effecten van de aanleg van de Duinpolderweg zijn de mogelijkheden tot afwaardering van bestaande infrastructuur en toevoegen van verblijfskwaliteit, bijvoorbeeld in het lint van de N208. De kansen voor de kwaliteitsverbetering zijn sterk gerelateerd aan de effectiviteit van de Duinpolderweg op de verkeerscirculatie in het totale gebied.

6.7 Leemten in kennis

Voor het aspect kansen voor kwaliteitsverbetering zijn geen leemten in kennis in beeld.