

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Projectgroep Duinpolderweg
Van: Alex van Gent en Willem Homan
Datum: 11 juli 2016
Kopie:
Ons kenmerk: INFRABC5809N001D03
Classificatie: Vertrouwelijk

Onderwerp: Reactie op advies van Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer / DPW

Inleiding

In deze memo geven wij een eerste reactie op de voorstellen van de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer / DPW.

Hoofdvraag aan de Adviesgroep: Welke alternatieven dienen te worden meegenomen in de m.e.r.-studie en welke niet?

Uitgangspunten Adviesgroep:

- De te onderzoeken alternatieven moeten een bijdrage leveren aan de doelstellingen zoals die zijn beschreven in het bestuurlijk kader dat door de provincies Noord- en Zuid-Holland is vastgesteld (verbeterde bereikbaarheid van de Grensstreek en tegelijk verbetering van de leefbaarheid op een aantal - expliciet aangegeven - plaatsen).
- De Adviesgroep heeft haar naam gewijzigd in Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer / Duinpolderweg, om aan te geven dat er breder wordt gekeken dan alleen een stroomweg en dat het gebied wordt opgerekt buiten het oorspronkelijke plangebied van de in 2013 vastgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

Voorstel Adviesgroep:

De Adviesgroep stelt voor om in ieder geval de volgende nieuwe alternatieven mee te nemen in de m.e.r.:

- Parel Alternatief 2.0
- Nieuwe N206
- NOG Beter 2.0

De Adviesgroep stelt voor om bepaalde alternatieven uit de lijst van de projectgroep niet te onderzoeken:

- Noordelijk Alternatief
- Zuidelijk Alternatief
- Spoorvariant

De Adviesgroep adviseert in meerderheid om de volgende alternatieven wel te onderzoeken in de m.e.r.:

- Alternatief Zienswijze Hillegom
- Nulalternatief (als oplossingsrichting)

Hierna onze reactie op de afzonderlijke voorstellen.

Nieuwe alternatieven

Parel Alternatief

Dit alternatief bevat een samenstel van kleinschalige maatregelen voor de korte termijn ("flankerend beleid") en aanleg van nieuwe infrastructuur in het noordelijke, midden- en zuidelijke deel van de regio Bollenstreek / Haarlemmermeer.

De kleinschalige, lokale maatregelen hebben het karakter van een nulplusalternatief. Deze maatregelen kunnen lokaal de problematiek verlichten, maar leiden in onze ogen niet tot een structurele vermindering van het verkeer door de kernen (leefbaarheidsdoelstelling). Het is zeker nuttig om te verkennen welke van deze maatregelen snel kunnen worden uitgevoerd (“alle beetjes helpen”), maar voor de planstudie/m.e.r. gericht op de toekomst lijken deze maatregelen niet voldoende probleemoplossend. In de planstudie/m.e.r. kan het pakket aan inframatregelen als alternatief worden meegenomen. Voor het effect van het flankerend beleid zou een schatting op basis van expert judgement kunnen worden gemaakt.

Het meenemen van dit alternatief vereist een aanpassing van de scope van de planstudie/m.e.r., gezien het plangebied van de voorgestelde maatregelen.

Nieuwe N206

In het noordelijke deel van de regio Bollenstreek / Haarlemmermeer vertoont dit alternatief grote overeenkomsten met het Combinatiealternatief uit de NRD. Indien alternatief Nieuwe N206 wordt meegenomen in de m.e.r., dan kan het Combinatiealternatief uit de NRD daardoor vervallen¹.

Hierbij geldt de kanttekening dat het alternatief ‘Nieuwe N206’ ook maatregelen bevat buiten de scope van de NRD. Zoals is aangetoond bij de studie Actualisatie Bereikbaarheid Grensstreek, is er weinig synergie tussen de maatregelen in het noordelijke deel van het studiegebied en in het midden- en zuidelijk deel van het studiegebied. De maatregelen bij Lisse kunnen uiteraard nuttig zijn voor de problemen die daar spelen, maar dragen naar verwachting beperkt bij aan de doelstellingen voor het noordelijke deel van de regio Bollenstreek / Haarlemmermeer (zoals geformuleerd in de NRD en geactualiseerd in de Probleemanalyse bereikbaarheid Grensstreek).

Het meenemen van dit alternatief vereist een aanpassing van de scope van de planstudie/m.e.r., gezien het plangebied van de voorgestelde maatregelen.

NOG Beter 2.0

Het alternatief NOG Beter 2.0 bevat een combinatie van maatregelen in het noordelijke, midden- en zuidelijke deel van de regio Bollenstreek / Haarlemmermeer. Indien dit alternatief wordt meegenomen kan alternatief ‘NOG Beter fase 1’ uit de NRD vervallen. Hierbij geldt de kanttekening dat alternatief ‘NOG Beter 2.0’ ook maatregelen bevat buiten de scope van de NRD.

Zoals is aangetoond bij de studie Actualisatie Bereikbaarheid Grensstreek, is er weinig synergie tussen de maatregelen in het noordelijke deel van het studiegebied en in het midden en zuidelijk deel van het studiegebied. De maatregelen bij Lisse en Rijnsburg kunnen uiteraard nuttig zijn voor de problemen die daar spelen, maar dragen naar verwachting beperkt bij aan de doelstellingen voor het noordelijke deel van de regio Bollenstreek / Haarlemmermeer (zoals geformuleerd in de NRD en geactualiseerd in de Probleemanalyse bereikbaarheid Grensstreek).

Het meenemen van dit alternatief vereist een aanpassing van de scope van de planstudie/m.e.r., gezien het plangebied van de voorgestelde maatregelen.

Te schrappen alternatieven

Noordelijke en Zuidelijke alternatief

De Adviesgroep adviseert het Noordelijke en Zuidelijke alternatief niet mee te nemen in de m.e.r. De alternatieven Noord, Midden en Zuid bevatten echter unieke componenten die in andere alternatieven niet aan de orde komen, de zogenaamde ‘Mecanodooselementen’. Deze elementen zijn onder andere:

- Noord:
 - Nieuwe verbinding (Duinpolderweg) als stroomweg

¹ Ook omdat het Combinatiealternatief oorspronkelijk in het NRD is opgenomen als variant op het alternatief NOG Beter fase 1, en daar nu een aangepast voorstel is gekomen (NOG 2.0)

- Ongelijkvloerse aansluitingen (N208, Deltaweg, Tudorpark en Spoorlaan)
- Aquaduct onder Ringvaart
- Nieuwe onderdoorgang HSL
- Midden:
 - Nieuwe verbinding (Duinpolderweg) als gebiedsontsluitingsweg
 - Gelijkvloerse aansluitingen (N206, N208, Deltaweg, Nieuwe Molenaarslaan, Tudorpark, Hoofdweg en Spoorlaan)
 - Aansluiting nieuwe verbinding op de N206 richting Vogelenzang
 - Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg naar 2x2 gebiedsontsluitingsweg
- Zuid:
 - Lage brug over Leidsevaart
 - Creëren doorgaande verbinding van de N205 naar de N206

Het niet onderzoeken van het Noordelijk Alternatief betekent dat belangrijke potentiële componenten van een mogelijk voorkeursalternatief buiten het onderzoek vallen. Van het Noordelijk Alternatief is inmiddels bekend dat de kans op vergunbaarheid vanwege de Natura-2000 wetgeving (stikstof) zeer gering is. Verschillende unieke componenten van dit Noordelijk Alternatief kunnen uiteraard in een variant van het Middenalternatief worden onderzocht. Dat betekent dat een deel van het reeds uitgevoerde ontwerp- en onderzoekwerk opnieuw moet worden uitgevoerd.

Het Zuidelijk Alternatief heeft een andere oriëntatie door de wijze van aansluiting op de N205 en Nieuwe Bennebroekerweg. Dit alternatief is meer noord-zuid georiënteerd dan de alternatieven Noord en Midden. Het laten vervallen van dit alternatief betekent dat deze component niet kan worden onderzocht.

Spoorvariant

De Adviesgroep geeft aan grote moeite te hebben met de Spoorvariant. Deze variant is in beeld gekomen in verband met het mogelijk niet-vergunbaar zijn van de alternatieven uit de NRD. Inmiddels is alternatief Midden opgenomen in de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). De noodzaak van de Spoorvariant is daarmee komen te vervallen. Om een alternatief achter de hand te hebben dat verder weg ligt bij het Natura 2000-gebied, hebben wij in de notitie 'Van probleemanalyse naar te onderzoeken oplossingsrichtingen' geadviseerd om of de Spoorvariant of de Zienswijze Hillegom mee te nemen in de m.e.r., In lijn met het advies van de Adviesgroep zou dit de Zienswijze Hillegom kunnen zijn. Daarmee kan de Spoorvariant vervallen.

Aanvullend te onderzoeken alternatieven

Nulalternatief

Het nulalternatief ("niets doen") krijgt normaliter een plek in de m.e.r. als referentie voor de te onderzoeken alternatieven. Het voorstel van de Adviesgroep is om dit alternatief ook als oplossingsrichting te beschouwen. Op zich is dat geen probleem. De autonome situatie in 2030 kan worden beoordeeld aan de hand van de doelstellingen en criteria die zijn verwoord in de notitie Probleemanalyse bereikbaarheid Grensstreek (februari 2016). Wij constateren hierbij dat het Nulalternatief als oplossingsrichting alleen kansrijk is als het verkeer in omvang zal afnemen. Dat geldt in het bijzonder met betrekking tot de leefbaarheidsdoelstelling (maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal op wegen door kernen). Wij constateren dan de Adviesgroep in haar argumentatie voor dit alternatief alleen naar de bereikbaarheidsdoelstelling verwijst en niet naar de leefbaarheidsdoelstelling.

Zienswijze Hillegom

Zie onze opmerking onder het kopje Spoorvariant.