

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Samenwerkende Natuur- en Milieuorganisaties



Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon



BEL/IOT

Telefoonnummer



1 | 2

Verzenddatum

13 DEC. 2018

Kenmerk

1077322/1159144

Uw kenmerk

**Betreft: Verzoek openbaarmaking van de notitie Status
Verbinding A8-A9 en Bereikbaarheid Haarlemmermeer-
Bollenstreek/Duinpolderweg.**

Geachte



Op 13 november jl. heeft u, in het kader van de *Wet openbaarheid van bestuur* (hierna: Wob), mondeling verzocht om openbaarmaking van het document "notitie Status verbinding A8-A9 en Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg". In deze brief leest u ons besluit.

Besluit

We hebben besloten het betreffende document openbaar te maken. Dit document zal binnen enkele dagen worden gepubliceerd op onze website www.noord-holland.nl/wob.

Ingediend bezwaar

Met uw brief van 13 september 2018 heeft u bezwaar gemaakt tegen ons besluit van 29 augustus 2018, met kenmerk 1077322/1096964. Met het onderhavige besluit komen wij gedeeltelijk tegemoet aan uw bezwaren. Wij verzoeken u daarom om binnen twee weken na verzending van deze brief aan de secretaris in uw bezwaarzaak,  te laten weten of u de door u aanhangig gemaakte bezwaarprocedure wilt voortzetten, dan wel uw bezwaarschrift wilt intrekken.

Meer informatie?

We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u echter nog vragen hebben, dan kunt contact opnemen met de behandeld ambtenaar, die staat genoemd in het briefhoofd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

directeur Beleid



Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Als u belanghebbende bent kunt u binnen zes weken na de verzending, uitreiking of publicatie van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen. Het bezwaarschrift kunt u sturen aan gedeputeerde staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem. Wij verzoeken u om in uw bezwaarschrift het telefoonnummer te vermelden waarop u overdag bereikbaar bent.

Ook kunt u voor meer informatie de provinciale website bezoeken: www.noord-holland.nl.

Indien u bezwaar heeft ingediend is het mogelijk gebruik te maken van een minder formele procedure: een gesprek tussen u en medewerkers die namens het college van gedeputeerde staten deelnemen. Indien uw bezwaar zich hiervoor leent, wordt contact met u opgenomen, maar u kunt hier ook zelf om verzoeken. Een gesprek tast uw rechten als bezwaarmaker niet aan.

Bovenstaand besluit treedt in werking, ook al wordt een bezwaarschrift ingediend. Gelijktijdig met het indienen van een bezwaarschrift kunt u – bij een spoedeisend belang – een voorlopige voorziening vragen bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland.

Als u belanghebbende bent kunt u binnen zes weken na de verzending, uitreiking of publicatie van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen. Het bezwaarschrift kunt u sturen aan gedeputeerde staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem. Wij verzoeken u om in uw bezwaarschrift het telefoonnummer te vermelden waarop u overdag bereikbaar bent.

Ook kunt u voor meer informatie de provinciale website bezoeken: www.noord-holland.nl.

Indien u bezwaar heeft ingediend is het mogelijk gebruik te maken van een minder formele procedure: een gesprek tussen u en medewerkers die namens het college van gedeputeerde staten deelnemen. Indien uw bezwaar zich hiervoor leent, wordt contact met u opgenomen, maar u kunt hier ook zelf om verzoeken. Een gesprek tast uw rechten als bezwaarmaker niet aan.

Bovenstaand besluit treedt in werking, ook al wordt een bezwaarschrift ingediend. Gelijktijdig met het indienen van een bezwaarschrift kunt u – bij een spoedeisend belang – een voorlopige voorziening vragen bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland.

**Status van de Verbinding A8-A9 en
Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek / Duinpolderweg
in het programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA**

Conceptversie, 5 juli 2018

Inhoud

Inhoud	2
1. Inleiding.....	3
2. Hoofdlijn Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA	4
2.1 Doel.....	4
2.2 Hoofdpogaven	4
2.3 Toetsing beide projecten	4
3. Verbinding A8-A9.....	6
3.1 Introductie	6
3.2 Concurrentiekracht van MRA	7
3.3 Bereikbaarheid economische toplocaties	8
3.4 Accommoderen urgente woningbouwopgave	9
3.5 Daily Urban System	11
3.6 Innovatie, leefbaarheid en duurzaamheid	13
3.7 Samenwerking en financiering	14
4. Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek / Duinpolderweg	15
4.1 Introductie	15
4.2 Concurrentiekracht van MRA	16
4.3 Bereikbaarheid economische toplocaties	17
4.4 Accommoderen urgente woningbouwopgave	19
4.5 Daily Urban System	20
3.6 Innovatie, leefbaarheid en duurzaamheid	25
4.7 Samenwerking en financiering	27

1. Inleiding

In het vervolg BO MIRT Noordwest Nederland van 15 maart 2018 hebben Rijk en regio het programmaplan van het Gebiedsgerichte Programma *'Bereikbaarheid van, naar en in de Metropoolregio Amsterdam'* vastgesteld. Daarmee is het programma formeel gestart. Het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest Nederland stelt op hoofdlijnen kaders voor het programma. Het bepalen van de strategische opgaven, gebiedsgerichte afwegingen en bestuurlijke sturing op het programma gebeurt in de programmaraad. De programmaraad bestaat uit Rijk en vertegenwoordigers van de MRA-partijen. De leden van de programmaraad vertegenwoordigen niet alleen de eigen organisatie, maar zijn samen verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het programma en de samenwerking.

Van twee infrastructuurprojecten staat nog niet vast of deze onderdeel gaan uitmaken van het programma. Dit betreft de regionale wegenprojecten 'Verbinding A8-A9' en 'Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek / Duinpolderweg'. Rijk en regio hebben in het BO MIRT van 15 maart afgesproken voor de zomer gezamenlijk te besluiten over het al dan niet opnemen van de projecten in het programma en onder welke voorwaarden. Besluitvorming vindt naar verwachting plaats in september 2018.

Deze notitie beschrijft de beide projecten en gaat in op de bijdrage die de projecten leveren aan het doel en de opgaven van het Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA. Daarvoor worden eerst kort de hoofdlijnen van het Programma Bereikbaarheid beschreven en worden de belangrijkste criteria om te komen tot een besluit over opname van de projecten Verbinding A8-A9 en Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek / Duinpolderweg in het programma benoemd.

2. Hoofdpijn Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA

Nederland en de MRA willen hun goede economische concurrentiepositie ten opzichte van andere Europese regio's behouden. De urgentie samen aan de slag te gaan is groot. Er wordt in de stedelijke regio's en met name in Amsterdam een hoge economische groei voorspeld. In de MRA wordt op dit moment al 25% van het BBP verdiend (met motoren als Schiphol, Zuidas, Amsterdam centrum en de Haven). Ook ligt er de grootste woningbouwopgave (250.000 nieuwe woningen tot 2040) van het land en de meest omvangrijke lange termijn bereikbaarheidsopgaven (NMCA) van Nederland. Het openbaar vervoer en de wegen zijn op verschillende locaties in de MRA nu al overvol en dreigen vast te lopen.

Tegelijkertijd staat de effectiviteit van nieuwe individuele maatregelen en investeringen onder druk. De knelpunten manifesteren zich bij alle modaliteiten, waardoor er weinig ruimte is voor herverdeling. Het verkeer en vervoersysteem raakt aan zijn grenzen. Daarbij is er in de MRA een stapeling met andere opgaven (wonen, werken, leefbaarheid, etc.). Dit alles kan ervoor zorgen dat, zonder samenhangende rijk/regio-aanpak, het oplossen van een knelpunt op de ene locatie leidt tot een nieuw probleem op een andere plek. Het gezamenlijk aanpakken van (en investeren in) de bereikbaarheidsopgaven in samenhang met economische en verstedelijkingsopgaven levert optimaal rendement op voor de MRA en Nederland als geheel. Het gebiedsgerichte Programma 'Bereikbaarheid van, naar en in de Metropoolregio Amsterdam' werkt de gezamenlijke aanpak daartoe uit en bereidt (investeringen)beslissingen voor.

2.1 Doel

Het hoofddoel van het programma is: het versterken van de economie in deze belangrijke regio door focus op deur-tot-deur bereikbaarheid van personen en goederen met prioriteit voor de economische toplocaties en in samenhang met de verstedelijkingsopgave.

2.2 Hoofdoggaven

De opgaven in de MRA zijn urgent, complex en ze overstijgen, net als de oplossingen, beleidsterreinen en verantwoordelijkheden van de verschillende overheidslagen. Voor dit programma vormen de volgende vijf integrale opgaven de initiële focus:

- Hoe zorgen we ervoor dat investeringen in de bereikbaarheid (voor zowel de korte als lange termijn) de concurrentiekracht van de MRA maximaal versterken? En hoe beperken we de economische verlieskosten als gevolg van hinder en vertraging?
- Hoe houden we de (huidige en toekomstige) economische toplocaties (Schiphol-Zuidas, Zaan IJ-oever, Duurzame Westas (incl. Haven van Amsterdam) en Amsterdam Science Park) van de MRA, bereikbaar op een manier die past bij de huidige en toekomstige functies en gebruikers van deze locaties?
- Hoe accommoderen we de urgente woningbouwopgave (o.a. voor de grote verdichtingslocaties) in de MRA zodanig dat een aantrekkelijk (vraaggericht) woningaanbod wordt gerealiseerd op bereikbare en leefbare locaties?
- Hoe zorgen we voor een goed functionerend vraaggericht daily urban system van de MRA (met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving)?
- Hoe benutten en versterken we de ambities van Rijk, MRA, bedrijven en maatschappelijke organisaties met betrekking tot innovatie, smart mobility, (verkeers-)veiligheid, klimaat, gezondheid, energie en duurzaamheid bij het aanpakken van de bereikbaarheidsopgaven?

2.3 Toetsing beide projecten

De programmaraad kan besluiten projecten op te nemen in het programma. In het programmaplan staat beschreven welke criteria bij een dergelijk besluit, en dus ook voor de projecten Verbinding A8-A9 en Bereikbaarheid Haarlemmermeer / Bollenstreek, aan de orde zijn:

- Draagt het project of de activiteit bij aan het hoofddoel van het programma?
- Draagt het project of de activiteit bij aan de opgaven (zie vorige paragraaf) van het programma?

- Betreft het een vraagstuk waar landelijke, regionale en lokale belangen samenkomen? En vereist dit samenwerking tussen partijen op programmaniveau?
- Leveren regio en Rijk beiden (op programmaniveau) een evenwichtige financiële en/of beleidsmatige bijdrage?

- Bij een stremming van de A9 is geen goed alternatief voorhanden, aangezien het bestaande onderliggend wegennet zwaar belast is en het netwerk geen restcapaciteit heeft om gestremd verkeer op te vangen.

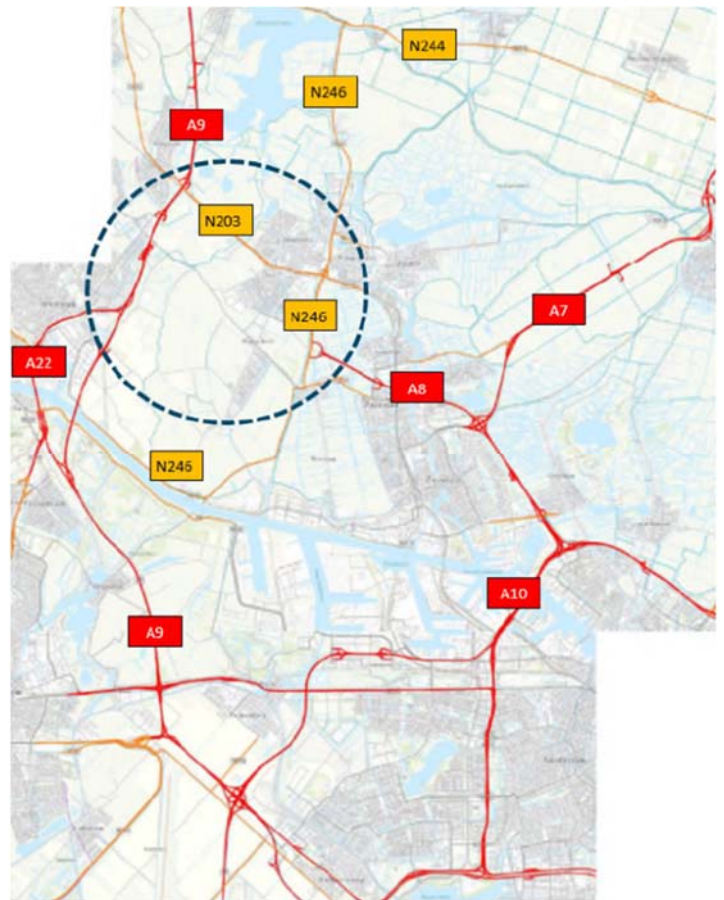
Tevens is geconstateerd dat de N203 en de N246, die direct langs en door de woongebieden van Krommenie, Assendelft en Wormerveer lopen, vanwege de grote verkeersdrukke voor ernstige leefbaarheidsproblemen zorgen. Het gaat hier om geluidshinder, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid en barrièrewerking.

Doelstelling project

Op basis van de uitkomsten van de verkenning is voor het project Verbinding A8-A9 bij het onderzoeken van oplossingen de volgende dubbele doelstelling geformuleerd:

- Het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid, met als neven doelstelling het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied.
- Het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246.

Deze dubbele doelstelling is lijn met het hoofddoel van het Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA.



3.2 Concurrentiekracht van MRA

Opgave Programma bereikbaarheid

Hoe zorgen we ervoor dat investeringen in de bereikbaarheid (voor zowel de korte als lange termijn) de concurrentiekracht van de MRA maximaal versterken? En hoe beperken we de economische verlieskosten als gevolg van hinder en vertraging?

De concurrentiekracht van de MRA ten opzichte van andere grootstedelijk regio's wordt in belangrijke mate bepaald door bereikbaarheid, voldoende aanbod van verschillende woonmilieus, de kwaliteit van leef- en woonomgeving en de nabijheid van vestigingslocaties. Om bedrijvigheid aan te trekken is het zoveel mogelijk beperken van economische verlieskosten als gevolg van hinder en vertraging belangrijk. Deze paragraaf geeft inzicht in de bijdrage van de Verbinding A8-A9 aan het beperken van deze economische verlieskosten.

Andere onderwerpen die de concurrentiekracht mede bepalen komen voor een belangrijk deel aan de orde in de paragrafen 3.3 (economische toplocaties), 3.4 (accommoderen urgente woningbouwopgave), 3.5 (Daily Urban System) en 3.6 (Innovatie, leefbaarheid en duurzaamheid).

Wanneer gekeken wordt naar het beperken van de economische verlieskosten als gevolg van beperking van hinder en vertraging, draagt de verbinding tussen de A8 en A9 positief bij: zo'n €500 miljoen baten waarvan €334 miljoen in reistijdwinst zit. De Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA) is een belangrijke graadmeter om te bepalen of de aanleg van een weg maatschappelijk verantwoord is. De kosten van het Golfbaanalternatief worden (stand mei 2018)

geraamd op € 288 miljoen, de baten op € 500 miljoen. Onderstaande tabel laat de verdeling van de (maatschappelijke) baten zien van de vernieuwde verbinding.

Effecten	Baten in mln.
Directe effecten	
Reistijdbaten	€ 334
Betrouwbaarheid	€ 1
Verkeersveiligheid	€ 104
Externe effecten	
Geluid (lokaal effect)	€ 1
Uitstoot (lokaal effect)	€ 22
Grondwaarde	PM 0
Ruimtelijke kwaliteit	€ 0
Landschapswaarde	PM -
Indirecte effecten	
Accijnzen	€ 16
Werkgelegenheid, agglomeratie-effecten, enz.	€ 23
Totale baten	€ 500

Tabel 3.1: Raming van de baten in miljoenen euro's voor periode 2021-2120 WLO-scenario hoog

3.3 Bereikbaarheid economische toplocaties

Opgave Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA

Hoe houden we de (huidige en toekomstige) economische toplocaties (Schiphol-Zuidas, Zaan IJ-oever, Duurzame Westas (incl. Haven van Amsterdam) en Amsterdam Science Park) van de MRA, bereikbaar op een manier die past bij de huidige en toekomstige functies en gebruikers van deze locaties?

De Verbinding A8-A9 zorgt voor een betere bereikbaarheid van de werklocaties ten zuiden van het Noordzeekanaalgebied en voor de woonlocaties ten noorden van het Noordzeekanaal. Vooral de REOS-locaties Duurzame Westas (waaronder de haven van Amsterdam) en de Zaan-IJ-oever profiteren van deze verbinding. Daarnaast verbetert de bereikbaarheid van de IJmond met Tata Steel als grote werklocatie, door een directe verbinding te maken met de A7-corridor. Tevens biedt de Verbinding A8-A9 de mogelijkheden om het Noordzeekanaalgebied verder te ontwikkelen en de economische structuur van de regio's IJmond en Zaanstad beter met elkaar te verbinden. Daarbij dient wel de kanttekening te worden gemaakt, dat die specifieke baten met €23 miljoen van de Verbinding A8-A9 relatief beperkt zijn.

Faciliteren pendelstromen

De gemeenten aan de noordelijke kant van het Noordzeekanaal kennen een grote economische diversiteit. Het economisch verkeer is vooral noord-zuid gerelateerd. De oost-westrelaties ten noorden van het Noordzeekanaal, waar de A8-A9 verbinding vooral in voorziet, zijn onderontwikkeld. Hetzelfde geldt voor het vracht- en zakelijke verkeer. De pendelstromen zijn bijna allemaal noord-zuid georiënteerd. Vooral Amsterdam trekt grote pendelstromen aan. De A8-A9 verbinding voorziet in het faciliteren van deze pendelstromen door de verschillende assen beter te verbinden. Het bedrijfsleven geeft aan dat de A8-A9 verbinding in mindere mate een functie zal vervullen in het dagelijkse gebruik, maar vooral van belang is bij calamiteiten in een van de tunnels onder het Noordzeekanaal.

Clustervorming

Een deel van de beperkte oost-west stromen komt ook voort uit de slechte verbinding tussen de regio's IJmond en Zaanstad. Gezien de vergelijkbare economische structuur (zorg en industrie) kan de weg wel bijdragen aan een versteviging van de regionaal economische structuur via

clustervorming en een meer geïntegreerde arbeidsmarkt. Ook een betere samenwerking tussen de bedrijven in deze regio's wordt door de verbinding mogelijk gemaakt.

Sectoren

Uitgesplitst naar sectoren blijkt dat vooral de financiële en zakelijke dienstverlening profiteert van de weg, gevolgd door de industriële sector die sterk vertegenwoordigd is in de regio, waaronder Tata Steel. Vrachtverkeer en daarmee de logistieke sector, heeft op reguliere dagen baat van de verbinding. In geval van calamiteiten heeft de A8-A9 verbinding als alternatieve route een zeer belangrijke functie en garandeert deze route een betrouwbaar logistiek netwerk voor de grote handel- en industriesector in de IJmond en Zaanstreek. Dit verstevigt ook het vestigingsklimaat voor deze bedrijven in de regio.

3.4 Accommoderen urgente woningbouwopgave

Opgave Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA

Hoe accommoderen we de urgente woningbouwopgave (o.a. voor de grote verdichtingslocaties) in de MRA zodanig dat een aantrekkelijk (vraaggericht) woningaanbod wordt gerealiseerd op bereikbare en leefbare locaties?

Het gebied ten noorden van Amsterdam voorziet, vooral onder invloed van het gevoerde beleid van gebundelde deconcentratie, in belangrijke mate in de woningvraag van de MRA. Door de jaren heen is Zaanstad gegroeid van circa 94.000 inwoners in 1960 naar circa 150.000 inwoners in 2017. Met name aan de westkant van de gemeente is gebouwd in een uitleglocatie: Saendelft met in totaal 4.750 woningen. De ontsluiting van Saendelft loopt deels via de A8 (via de Noorderveenweg) en deels op de bestaande N203 door Krommenie. Daarbij wordt ook het spoor gekruist waar in de toekomst het Programma Hoogfrequent Spoor) wordt uitgerold. De uitbreiding van de woningbouw heeft gezorgd voor een toename van het verkeer op deze wegen, waardoor de N203 de verkeersdruk nauwelijks aan kan.

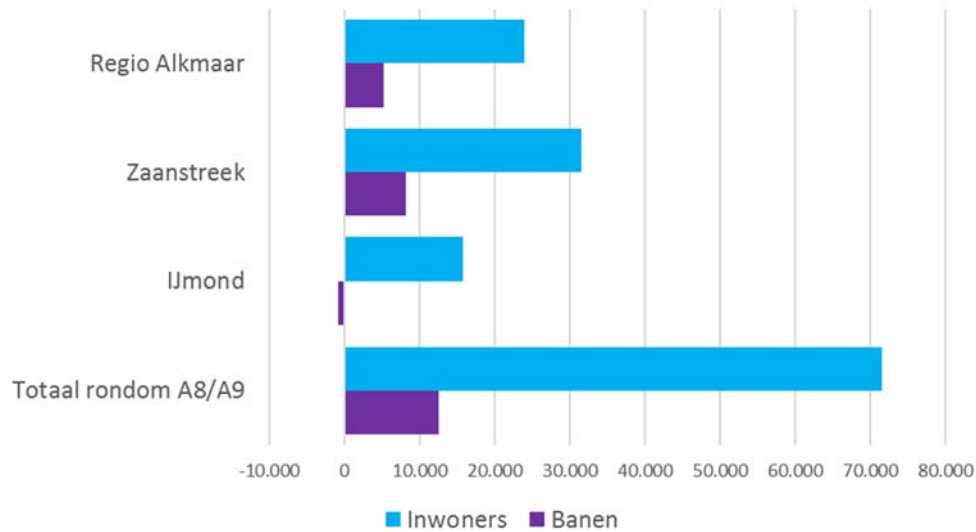
In het gebied waar de A8/A9 gepland is¹ neemt in het hoge WLO-scenario de bevolking tot 2040 toe met ongeveer 70.000 inwoners. Het aantal banen stijgt met ongeveer 13.000. Dit betekent dat het aantal mensen dat woont en niet werkt in het gebied toeneemt. Dit leidt tot aanvullende mobiliteit richting Amsterdam. In het gebied liggen veel relatief kleinschalige woningbouwplannen. De grootste plannen liggen tussen Heiloo en Castricum en in Zaanstad (in totaal 24.000 woningen). Daarnaast verkent Alkmaar momenteel aanvullende mogelijkheden voor woningbouw in de Kanaalzone. Deze extra woningen drukken op de reeds volle N203 en zullen tot doorstromingsproblemen leiden. Dit beperkt de aantrekkelijkheid om in dit gebied het geplande aantal woningen te bouwen.

¹ Regio Alkmaar (Alkmaar, Bergen, Heiloo, Castricum, Uitgeest), IJmond (Beverwijk, Heemskerk, Velsen) en Zaanstreek (Zaanstad, Oostzaan, Wormerland).

WLO Hoog: Ontwikkeling aantal inwoners en banen

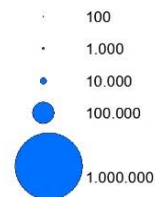
2040 t.o.v. 2014

(Totaal bij WLO Laag = 500 en -26.300)

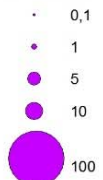


Plannen voor woon- en werklocaties

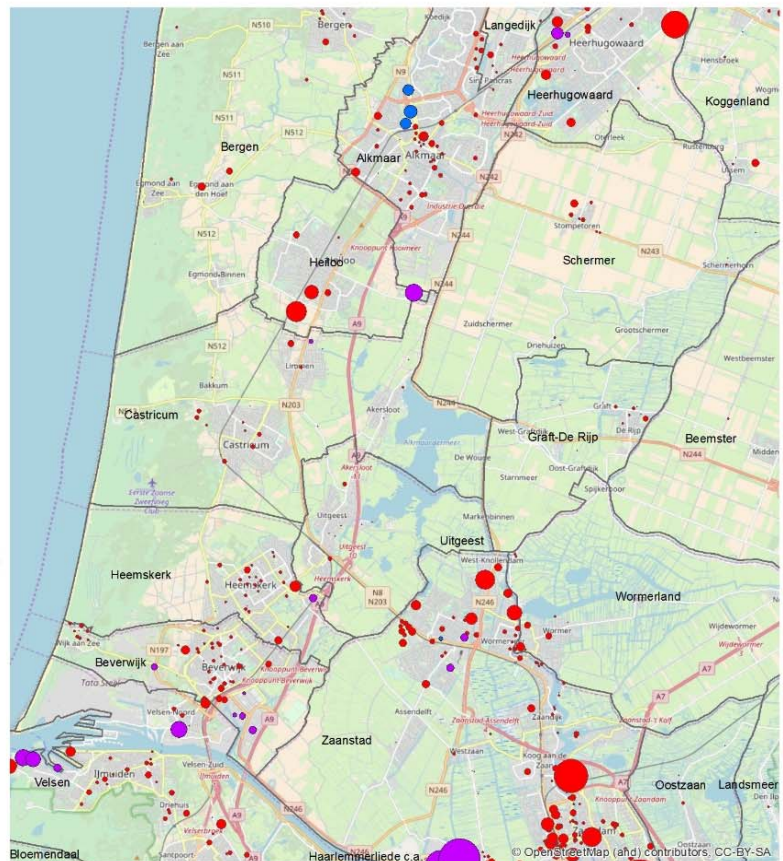
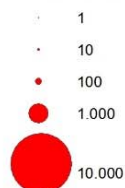
Plannen kantoren tot 2040 (m2)



Plannen bedrijventerreinen tot 2040 (ha)



Plannen woningen tot 2050 (aantal woningen)



De verdichtingslocaties in Zaanstad profiteren van een verbinding A8-A9. Er ontstaat potentie om het gebied rond de huidige N203 verder te verdichten wanneer het, overlast gevende, doorgaande verkeer wordt omgeleid. In combinatie met het aanpakken van de bestaande aansluitingen op de A8, levert de verbinding ook een bijdrage aan het bereikbaar maken van de omgeving Guisweg in Zaanstad, waar een woningbouwopgave ligt (ongeveer 5000 woningen).

3.5 Daily Urban System

Opgave Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA

Hoe zorgen we voor een goed functionerend vraaggericht daily urban system van de MRA (met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving)?

In het kader van de provinciale Omgevingsvisie is gekeken naar de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De Verbinding A8-A9 faciliteert in de opgave om het daily urban system van de MRA draaiende te houden. De problematiek qua bereikbaarheid en leefbaarheid kan niet opgelost worden zonder te investeren in de weginfrastructuur. Daarbij is gekeken of verbeteringen op het spoor via het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en de aanleg van fietsverbindingen voldoende oplossend vermogen bieden voor deze problematiek. Ondanks elke tien minuten een trein en investeringen in fietsinfrastructuur blijft verbeteren van de weginfrastructuur nodig om de bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied te verbeteren. Door de toename van de pendel tussen de groeiende woongebieden en groeiende werkgebieden is het inzetten op alle modaliteiten nodig om het daily urban system op gang te houden.

Intensiteiten

Om te bekijken wat de effecten zijn op het aansluitende wegennet rond de Verbinding A8-A9 is aan de hand van verkeersmodellen (waaronder VENOM) een berekening gemaakt van de intensiteiten. In onderstaande tabel zijn de intensiteiten per etmaal op de verbindingen tussen de A8 en A9 weergegeven.

	Nieuwe verbinding	N203 (oost van A9)	Kanaalweg (N246)	A8 (oost van N246)
Autonoom	-	39.900	14.100	55.800
Met A8-A9	80.900	10.200 (-74%)	4.700 (-67%)	84.800 (+52%)

Tabel 3.2: Verkeersintensiteiten in gebied A8-A9 (jaar 2030, WLO-scenario hoog)

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de Verbinding A8-A9 in het hoge scenario 80.900 m.v.t./etmaal verwerkt. Op de bestaande A8 neemt de etmaalintensiteit toe naar 84.800 m.v.t./etmaal. Opvallend is dat in de spits de intensiteiten nauwelijks toenemen op de bestaande A8. De piekintensiteit neemt dus nauwelijks toe. Dit komt door het ontbreken van restcapaciteit. De toename van het verkeer zit hem met name buiten de spitsen – wanneer er meer ruimte op de A8 is. Op de N203 en de N246 neemt het verkeer met 67 tot 74% af naar 10.200 m.v.t./etmaal op de N203 tussen Krommenie en de A9.

Op de omliggende wegenstructuur neemt op een aantal wegen het verkeer toe en op een aantal wegen af. Onderstaande tabel illustreert dat.

	Autonoom	Met A8-A9
A8 (west van knp Zaandam)	77.000	+36%
A8 (zuid van knp Zaandam)	154.000	+9%
A7 (noord van knp Zaandam)	102.000	+4%
A9 (noord van aansl Castricum)	106.000	+7%
A9 (noord van A22)	104.000	+20%
A5 (west van A10)	61.000	-10%
A10 (tussen A5 en A8)	166.000	-2%
A10 (oost van A8)	133.000	+5%

Tabel 3.3: Verschil etmaalintensiteiten autosnelwegen in 2030 (WLO-scenario hoog)

De grootste toename van het verkeer zit, naast de A8, op de A9 tussen de A22 en de nieuwe aansluiting van de verbindingsweg (+20%) en op de A8 ten zuiden van knooppunt Zaandam (+9%). Daar staat tegenover dat het verkeer op de A5 tussen de A9 en de Coentunnel met 10% afneemt. Ook in de Coentunnel zelf neemt het verkeer af met 2%.

Om te voorkomen dat de toename op, met name de A9, tot extra filevorming leidt, is in het schetsontwerp van de verbinding A8-A9 rekening gehouden met aanpassingen aan de A9 (verbreding). Hierdoor blijft de doorstroming op de A9 gelijk aan de situatie zonder aansluiting van de Verbinding A8-A9.

Reistijd

Om te bepalen wat de effecten zijn op de deur-tot-deur bereikbaarheid is gekeken naar reistijden op diverse trajecten. Daarbij is gekeken naar trajecten op lokaal, regionaal en bovenregionaal niveau. Met name op regionaal niveau is sprake van reistijdwinst. Tussen Beverwijk en Zaandam en Beverwijk en Purmerend is sprake van reistijdwinst waardoor de streefwaarden gehaald worden, terwijl dat in de autonome situatie niet het geval is. Daarnaast is sprake van reistijdwinst op een aantal bovenregionale trajecten met name naar gebieden ten zuiden van het Noordzeekanaal.

Gevoeligheidsanalyse knooppunt Zaandam

Het aanleggen van een Verbinding A8-A9, zonder aanpassingen te doen aan het knooppunt Zaandam, zorgt voor een toename van de verkeersdruk op het knooppunt. In het kader van de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn worden aanpassingen aan het knooppunt Zaandam voorzien. In het kader van de verbinding is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om te kijken wat er gebeurt als het knooppunt wordt aangepakt en de verbinding wordt aangelegd.

De reistijden op de deur-tot-deur relaties nemen verder af. Uit de gevoeligheidsanalyse worden dan ook de volgende conclusies getrokken:

“Met de opwaardering van het knooppunt Zaandam verbetert de verkeersafwikkeling, nemen de snelheden op de A8 toe en vermindert de congestie daar fors. Het netwerk wordt veel robuuster, door de Verbinding A8-A9, in het geval van een stremming in de Wijkertunnel.”

Betrouwbaarheid/robuustheid

In de Nationale Markt- en Capaciteit Analyse (NMCA) is een analyse gedaan op de robuustheid van het netwerk.

De robuustheidsindicator is een nieuwe indicator en geeft een beoordeling van de robuustheid van schakels op het hoofdwegennet voor incidenten. Robuustheid is de mate waarin een wegsysteem zijn functie kan behouden bij lokale incidenten. In een niet-robuust netwerk leiden incidenten al gauw tot netwerkcontrictingen en extreem onverwacht reistijdverlies. (bron: NMCA)

In de NMCA is een analyse gemaakt van de robuustheid van de huidige infrastructuur. Nieuwe verbindingen zitten daar niet bij. Voor het netwerk rond Amsterdam concludeert de NMCA het volgende:

“Door de lage robuustheid van het wegennetwerk rond Amsterdam ondervindt het wegverkeer ook buiten de spits veel congestie door incidenten.”

Met name buiten de spits kan de nieuwe verbinding een belangrijke rol vervullen als één van de tunnels onder het Noordzeekanaal gestremd is. Gebruikers van de Wijkertunnel kunnen gemakkelijker uitwijken naar de Coentunnel, naast de Velsertunnel. Gebruikers van de Coentunnel kunnen bij een stremming gemakkelijker switchen naar de Wijkertunnel.

3.6 Innovatie, leefbaarheid en duurzaamheid

Opgave Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA

Hoe benutten en versterken we de ambities van Rijk, MRA, bedrijven en maatschappelijke organisaties met betrekking tot innovatie, smart mobility, (verkeers-)veiligheid, klimaat, gezondheid, energie en duurzaamheid bij het aanpakken van de bereikbaarheidsopgaven?

Innovatie en Smart Mobility

Wanneer de provincie Noord-Holland wegen aanlegt of reconstrueert, wordt altijd rekening gehouden met de nieuwste innovaties op dat moment. Denk bijvoorbeeld aan Superasfalt (asfalt met een lange levensduur) en systemen om relevante data te verzamelen, waaronder slimme verkeerslichten (talking traffic). Daarbij is de Koers Smart Mobility relevant. In deze koers worden ambities uitgesproken om met Smart Mobility innovaties verdere stappen te maken. Daarnaast wordt bij de inpassing van wegen rekening gehouden met de natuur, waaronder het stimuleren van de biodiversiteit in bermen (natuurinclusief bouwen).

Verkeersveiligheid

De Verbinding A8-A9 heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Dit komt doordat verkeer van bestaande minder veilige wegtypen (gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen) wordt verplaatst naar wegen van de veiligste categorieën (autosnelweg en autoweg).

In onderstaande tabel is weergegeven op welk type wegen meer of minder voertuigkilometers gemaakt gaan worden.

Wegtype	Verskil
Autosnelweg	+1,0%
Autoweg	+10,9%
Gebiedsontsluitingsweg (gesloten)	-19,4%
Gebiedsontsluitingsweg (gemengd)	-0,4%
Erftoegangsweg bubeko	-2,2%
Stadsontsluiting	-1,6%
Wijkontsluiting	-0,6%

Tabel 3.4: Verschil van voertuigkilometers per wegtype t.o.v. autonoom (2030)

Vertaald naar kosten en baten bedragen de maatschappelijke baten €104 miljoen.

Gezondheid

Bij de effecten op de gezondheid is gekeken naar de veranderingen in de geluidsbelasting en in de luchtkwaliteit. Met betrekking tot de geluidsbelasting is in de planstudie van het project het volgende geconstateerd ten opzichte van de autonome situatie in 2030:

- ter plaatse van Krommenie neemt de geluidsbelasting met maximaal 13 dB af;
- ter plaatse van Assendelft neemt de geluidsbelasting met maximaal 7 dB af;
- ter plaatse van Assum neemt de geluidsbelasting met maximaal 1 dB toe en maximaal 2 dB af;
- ter plaatse van Heemskerk neemt de geluidsbelasting met maximaal 3 dB toe.

De Verbinding A8-A9 heeft op het noordelijk deel (Krommenie en Assendelft noord) in het onderzoeksgebied een gunstig effect door de afname van verkeer. In het zuiden neemt de geluidbelasting toe, omdat hier de aanleg plaatsvindt. Ter plaatse van de aansluiting met de A9 neemt de geluidbelasting toe vanwege de toename in verkeer. De totale toename van de geluidsbelasting is kleiner dan de totale afname van de geluidsbelasting rond de huidige N203 in Krommenie/Assendelft. De toename blijft binnen de wet- en regelgeving.

Waar het gaat om de luchtkwaliteit heeft het verkeer een beperkte bijdrage aan de luchtvervuiling ten opzichte van de achtergrondconcentratie, veroorzaakt door industrie en luchtvaart. Logischerwijs is een toename te zien van de concentratie van stikstof en fijnstof langs het tracé van de weg, en een afname van de concentratie van deze stoffen langs het huidige tracé. De berekende waarden blijven binnen de geldende wet- en regelgeving.

Effecten op cultureel erfgoed

Het aanleggen van de verbinding A8-A9 heeft invloed op de Outstanding Universal Value (OUV; uitzonderlijke universele waarden) van de Stelling van Amsterdam. De Stelling is sinds 1996 UNESCO Werelderfgoed. Het aanpassen van (delen) van de Stelling wordt gevolgd door ICOMOS, het adviesorgaan van UNESCO. ICOMOS adviseert UNESCO over de ontwikkelingen die de werelderfgoederen raken, waaronder de verbinding A8-A9.

Om inzichtelijk te maken hoe de OUV van de Stelling van Amsterdam het beste hersteld en waar mogelijk versterkt kan worden, wordt een Landschapsplan opgesteld. Daarbij wordt vanuit het landschap gekeken hoe de verbinding het beste ingepast kan worden. Uiteindelijk resulteert dit in een integraal ontwerp waarna Rijk en Regio bekijken of dit voldoende is.

De casus van de verbinding A8-A9 vs. Werelderfgoed Stelling van Amsterdam is een voorbeeld voor andere situaties die zich kunnen voordoen. De mobiliteit groeit en andere projecten kunnen eveneens een relatie hebben met een van de werelderfgoederen. Het is daarom belangrijk om te kijken hoe deze kwestie goed behandeld kan worden om daardoor leereffecten voor andere projecten voor te ontwikkelen.

3.7 Samenwerking en financiering

Samenwerking

Uit het voorgaande blijkt dat de Verbinding A8-A9 het hoofddoel van het Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA raakt en bijdraagt aan de ruimtelijk-economische opgaven in de MRA. Daarbij is gebleken dat de weg niet alleen lokale betekenis en uitstraling heeft, maar tevens voor de MRA als geheel. Op dit moment werkt de provincie Noord-Holland, samen met de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest, aan de oplossing voor het vraagstuk rond de verbinding A8-A9. Gezien de potentiële bijdrage van de weg aan de samenhangende opgaven in de MRA ligt samenwerking op programmaniveau voor de hand. Belangrijke aangrijppunten daarbij zijn:

- Verbeteren van de bereikbaarheid, mede in relatie tot het aansluitende hoofdwegennet.
- De woningbouwopgave in Zaanstad en de regio rond Alkmaar.
- De relatie tot de Stelling van Amsterdam en de inpassing.

Financiering

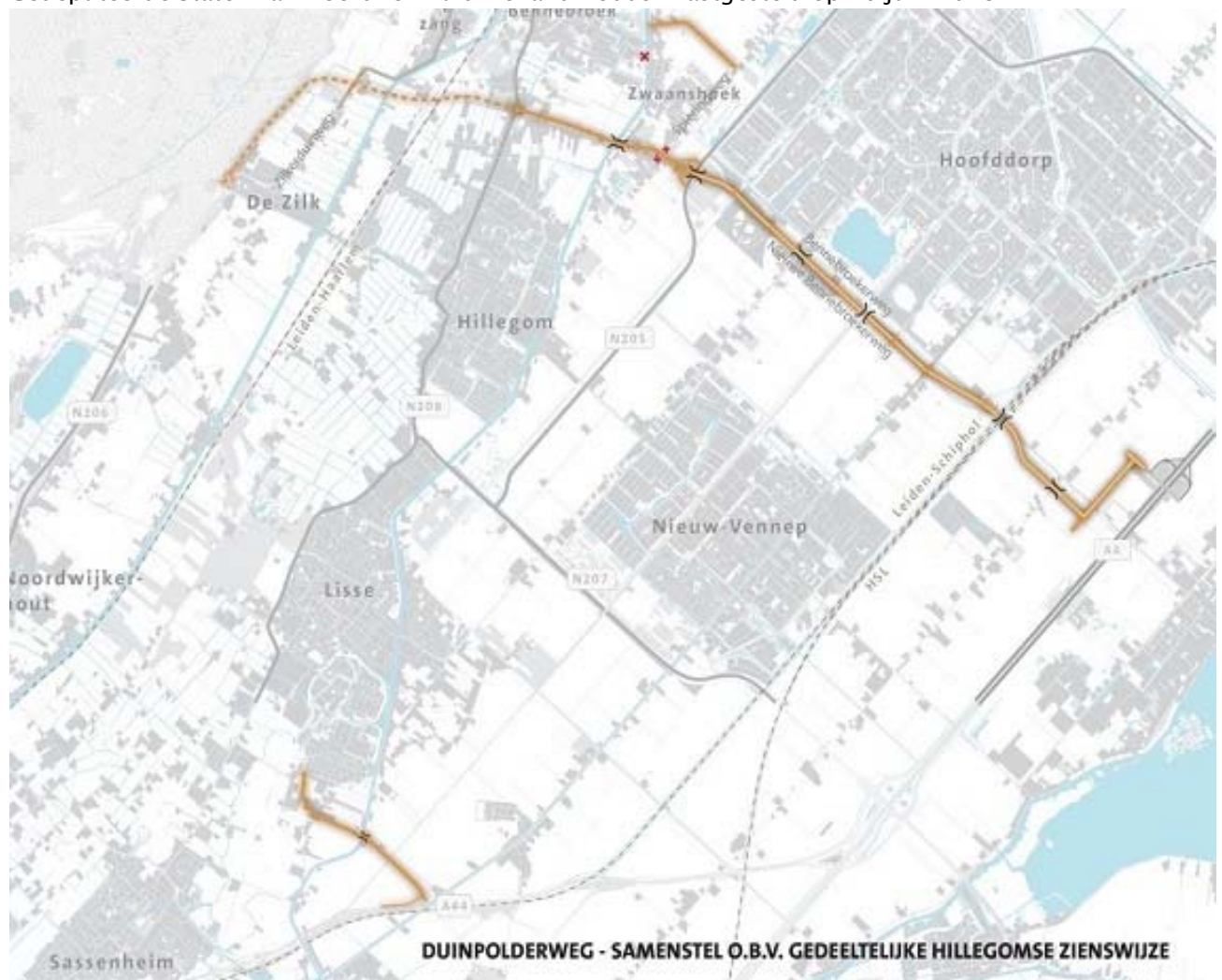
Binnen het Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA is door het Rijk financiële middelen gereserveerd van € 200 miljoen t.b.v. het wegennet. De regio heeft € 160 miljoen gereserveerd gekoppeld aan de stedelijke bereikbaarheid. Daarmee bedraagt het totale budget op dit moment €360 miljoen.

De kosten voor de Verbinding A8-A9 wordt geraamd op circa € 280 miljoen. Op dit moment is door de samenwerkende regionale partijen een budget gereserveerd van € 111 miljoen.

4.1 Introductie

De bereikbaarheid tussen Noord-Holland en Zuid-Holland en dan met name in de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer is niet optimaal. Er 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 zijn ingericht voor grote verkeersstromen. Met het oog op diverse ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de woningbouwopgave in de regio wordt een verdere verslechtering van de bereikbaarheid verwacht. Dit terwijl het voor aantrekkelijkheid van de woongebieden van belang is dat deze goed bereikbaar zijn en goede verbindingen hebben met de belangrijkste werkgebieden in de regio. Daarom willen de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de regio Holland Rijnland de verbinding verbeteren tussen de N206 en de A4.

In 2007 werd via de Grensstreekstudie gestart met het verkennen van de problematiek. Inmiddels ligt er na een aantal verkenningen en een planstudie een voorkeursalternatief Duinpolderweg, dat Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben vastgesteld op 26 juni 2018.



Doelstelling project

In de Grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland en Westflank van de Haarlemmermeer liggen veel ruimtelijke opgaven die ook gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid

en de leefbaarheid in het gebied. Het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer / Bollenstreek heeft in dit verband twee hoofddoelstellingen:

- Het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen door het verbeteren van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer.
- Verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving/verbeteren leefbaarheid en veiligheid.

4.2 Concurrentiekracht van MRA

Opgave Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA:

Hoe zorgen we ervoor dat investeringen in de bereikbaarheid (voor zowel de korte als lange termijn) de concurrentiekracht van de MRA maximaal versterken? En hoe beperken we de economische verlieskosten als gevolg van hinder en vertraging?

De concurrentiekracht van de MRA ten opzichte van andere grootstedelijke regio's wordt in belangrijke mate bepaald door bereikbaarheid, voldoende aanbod van verschillende woonmilieus, de kwaliteit van leef- en woonomgeving en de nabijheid van vestigingslocaties. Om bedrijvigheid aan te trekken is het zoveel mogelijk beperken van economische verlieskosten als gevolg van hinder en vertraging belangrijk. Deze paragraaf geeft inzicht in de bijdrage van de Duinpolderweg aan het beperken van deze economische verlieskosten.

De onderwerpen die de concurrentiekracht bepalen komen voor een belangrijk deel ook aan de orde in de paragrafen 3.3 (economische toplocaties), 3.4 (accommoderen urgente woningbouwopgave), 3.5 (Daily Urban System) en 3.6 (Innovatie, leefbaarheid en duurzaamheid).

De beperking van de economische verlieskosten als gevolg van beperking van hinder en vertraging door de Duinpolderweg is € 251 miljoen waarvan € 164 miljoen in reistijdwinst zit. De Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA) is een belangrijke graadmeter om te bepalen of de aanleg van een weg maatschappelijk verantwoord is. De kosten van het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze (stand november 2017) zijn geraamd op € 159 miljoen. Onderstaande tabel laat de verdeling van de (maatschappelijke) baten zien van de vernieuwde verbinding.

NCW prijspeil 2017 (in miljoenen)	samenstel op basis van Hillegomse Zienswijze, scenario HOOG
Directe effecten	
<i>Directe kosten</i>	
Investeringskosten	€ -139
Levensduurkosten	€ -20
<i>Directe baten</i>	
Reistijdwinst	€ 164
Betrouwbaarheid	€ 58
Variabele ritkosten en accijnzen	€ -4
Indirecte effecten	
Indirecte effecten (effecten op werkgelegenheid, productie etc.)	€ 33
Externe effecten	
Broeikasgasemissies	€ -1
Luchtkwaliteit	€ 0
Geluid	€ 1
Verkeersveiligheid	€ 1 - 2
Baten-kostenverhouding	1.6
Totale kosten	€ -159
Totale baten	€ 251
NCW	€ 92

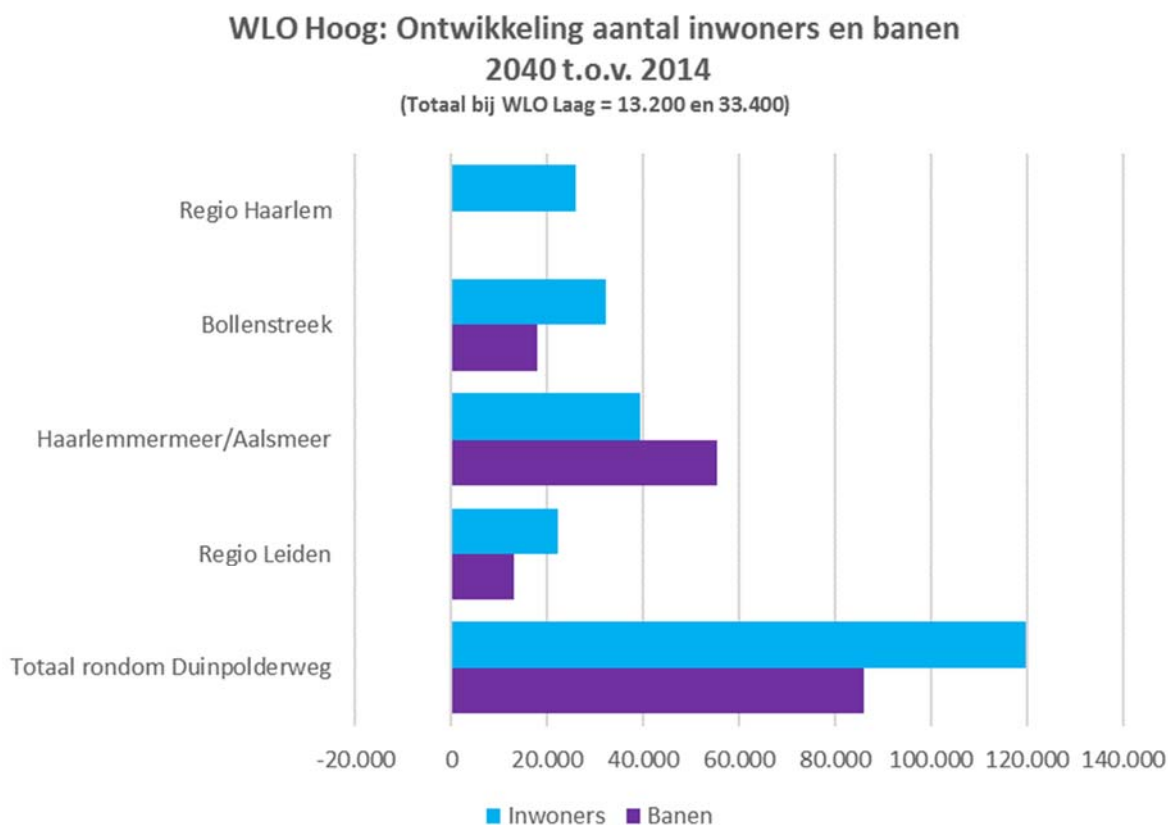
4.3 Bereikbaarheid economische toplocaties

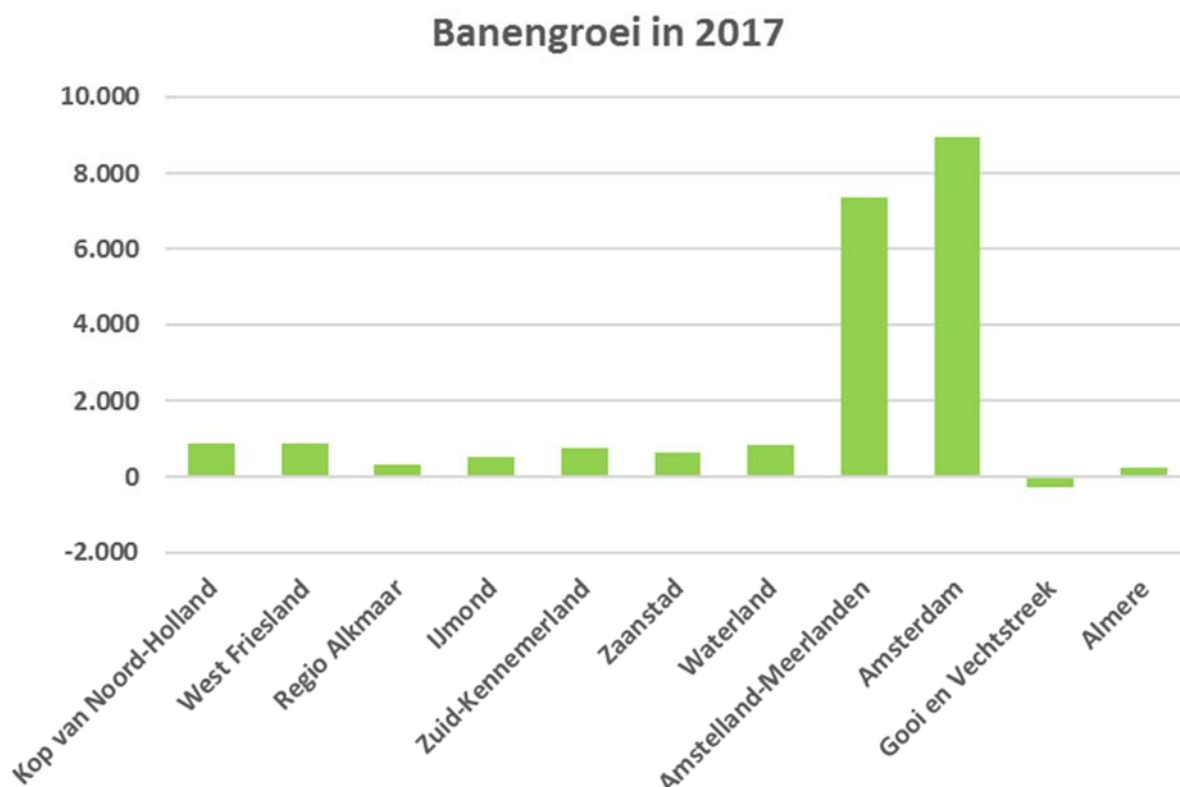
Opgave Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA

Hoe houden we de (huidige en toekomstige) economische toplocaties (Schiphol-Zuidas, Zaan IJ-oever, Duurzame Westas (incl. Haven van Amsterdam) en Amsterdam Science Park) van de MRA, bereikbaar op een manier die past bij de huidige en toekomstige functies en gebruikers van deze locaties?

De Duinpolderweg draagt bij aan een betere bereikbaarheid van de belangrijke economische (top) locaties Schiphol, Zuidas, greenport Bollenstreek en de Circulaire Westas. Deze worden beter bereikbaar vanuit delen van de Haarlemmermeer, de Duin en Bollenstreek en delen van Zuid-Kennemerland. Tussen de toplocaties en deze gebieden zijn nu al relevante pendelstromen en door de groei in economie en aantallen inwoners groeit deze samenhang steeds verder.

Mede door de aanwezigheid van deze economisch (top) locaties groeide het aantal banen in de Haarlemmermeer afgelopen jaar met iets meer dan 7.000 (een belangrijke indicator voor de fase van bloei waarin deze regio verkeert). Daarmee creëert dit gebied meer werkgelegenheid dan er toe te voegen is aan woninghoeveelheden. De netto toestroom van mensen buiten de regio naar de Haarlemmermeer groeit daardoor. Dit legt een verhoogde druk op de bereikbaarheid van het gebied.



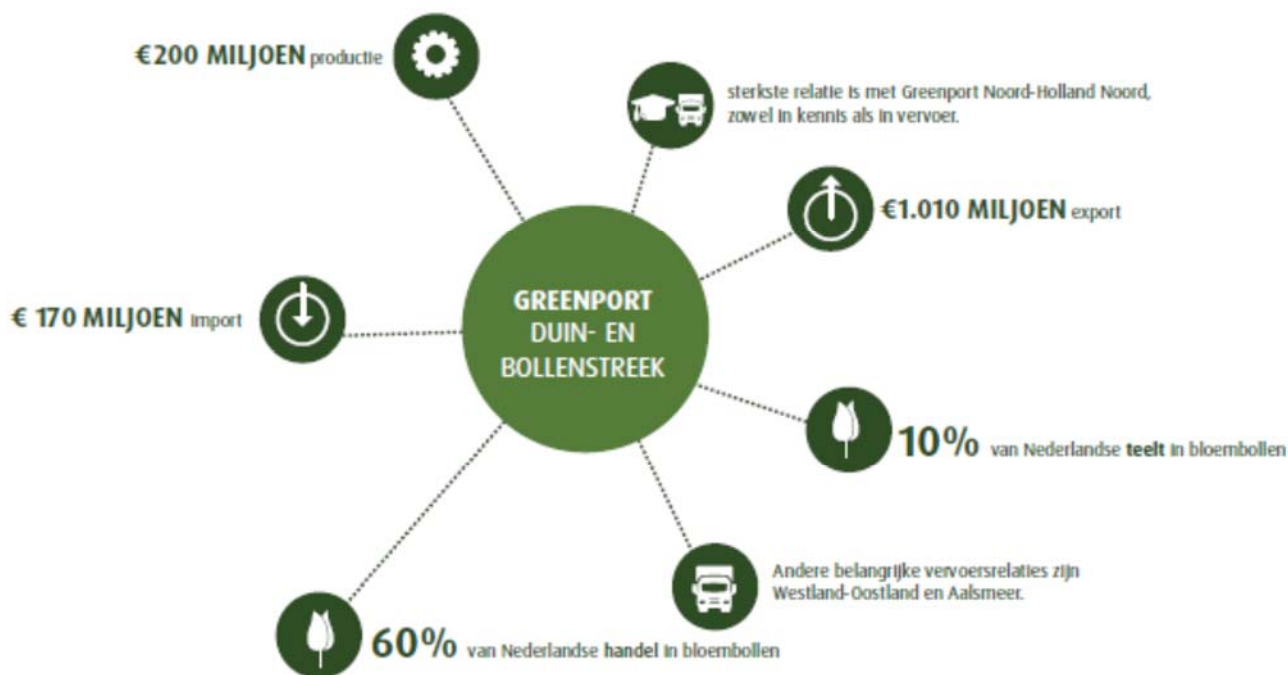


Schiphol

Schiphol is met het uitgebreide bestemmingennetwerk in combinatie met de nabijheid van Amsterdam en de Zuidas van cruciaal belang voor de vestiging van voor internationaal georiënteerde bedrijven in de MRA. De luchthaven Schiphol is zowel over de weg als over het spoor ontsloten in alle richtingen. De aan de luchthaven gerelateerde werkgelegenheid, op de luchthaven maar ook daaromheen, genereert, samen met de grote hoeveelheid luchtreizigers, omvangrijke vervoersstromen. De infrastructuur direct rond de luchthaven wordt zwaar belast door de grote hoeveelheid doorgaand verkeer. Dit maakt Schiphol, hoewel ontsloten door de belangrijkste vervoersassen van de Metropoolregio Amsterdam (de A4, A9 en de Schiphol spoorlijn) kwetsbaar vanuit het oogpunt van bereikbaarheid. Ook de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet en de bezettingsgraad van het openbaar vervoer zorgen voor een grote belasting van de landzijdige bereikbaarheid.

Greenport Bollenstreek

De Greenport Bollenstreek is een belangrijke motor voor de Nederlandse economie en benoemd tot nationale kernopgave om te blijven ontwikkelen en versterken. Bloembollen worden hier niet veel geteeld maar vooral verpakt en verhandeld. Dat heeft tot gevolgen dat er sprake is van omvangrijke vervoersstromen van en naar de Greenport Bollenstreek.



Behalve dat bloembollen een belangrijk exportproduct zijn, begint de streek ook een steeds groter toeristisch profiel te krijgen. De Keukenhof is internationaal bekend en trekt ieder jaar meer bezoekers (1,5 miljoen) uit steeds meer uithoeken van over de hele wereld.

4.4 Accommoderen urgente woningbouwopgave

Opgave Programma bereikbaarheid

Hoe accommoderen we de urgente woningbouwopgave (o.a. voor de grote verdichtingslocaties) in de MRA zodanig dat een aantrekkelijk (vraaggericht) woningaanbod wordt gerealiseerd op bereikbare en leefbare locaties?

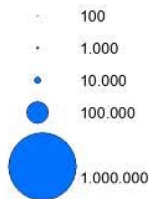
De MRA kent een omvangrijke vraag naar woningen. Tot 2040 moeten er ongeveer 240.000 woningen worden gerealiseerd, waarbij het ook van belang is dat er verschillende woonmilieus worden aangeboden. Eerder is tijdens de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek (waar ook het project Duinpolderweg ontstaan is) al gekeken of de Zuidwesthoek van de MRA een deel van de woningbouwopgave kan accommoderen. Daaruit bleek dat een belangrijk deel van de woningvraag kan worden geaccommodeerd in de Haarlemmermeer/Bollenstreek. De opgave voor het gebied is toen vastgesteld op 24.600 woningen. Echter, door de recentelijke druk op de woningmarkt en de zoektocht naar versnelling van de woningbouw in het kader van actie 1.1 in de MRA om tot snelle ontwikkeling te komen is de plancapaciteit in het gebied flink opgelopen.

In de omgeving van de Duinpolderweg² stijgt het aantal inwoners tot 2040 in WLO-Hoog met bijna 120.000. Het aantal banen neemt toe met 84.000, waarvan het overgrote deel in de Haarlemmermeer. In de Regio Haarlem blijft de ontwikkeling van het aantal banen (-4.000) sterk achter bij de groei van het aantal inwoners (+26.000). Ook in het westen van de Haarlemmermeer liggen een aantal grootschalige woningbouwlocaties (10.000 woningen). Deze locaties bieden een kwaliteit die schaars is in de MRA van groot belang. Het is namelijk een van de weinige plekken in de MRA waar het mogelijk is om grondgebonden woningen te bouwen, waardoor men ook kan beschikken over faciliteiten als terras, tuin en water). Ook de gemeente Haarlem heeft een grote voorraad woningbouwplannen, in totaal 15.000 woningen. De ontwikkeling van nieuwe werklocaties is geconcentreerd rondom Schiphol.

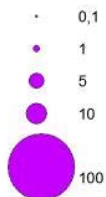
² Regio Haarlem (Haarlem, Heemstede, Bloemendaal, Zandvoort), Regio Leiden (Alkemade, Teylingen, Oegstgeest, Leiden, Leiderdorp), Bollenstreek (Noordwijk, Hillegom, Lisse, Noordwijkerhout, Teylingen), Haarlemmermeer, Aalsmeer.

Plannen voor woon- en werklocaties

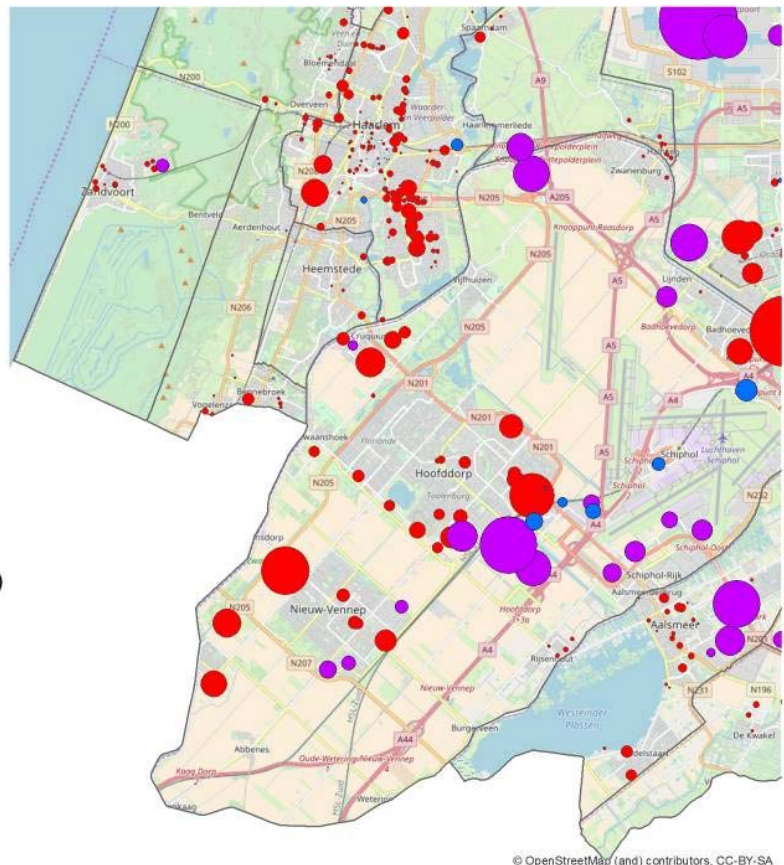
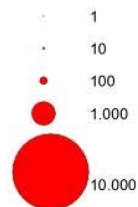
Plannen kantoren tot 2040 (m2)



Plannen bedrijventerreinen tot 2040 (ha)



Plannen woningen tot 2050 (aantal woningen)



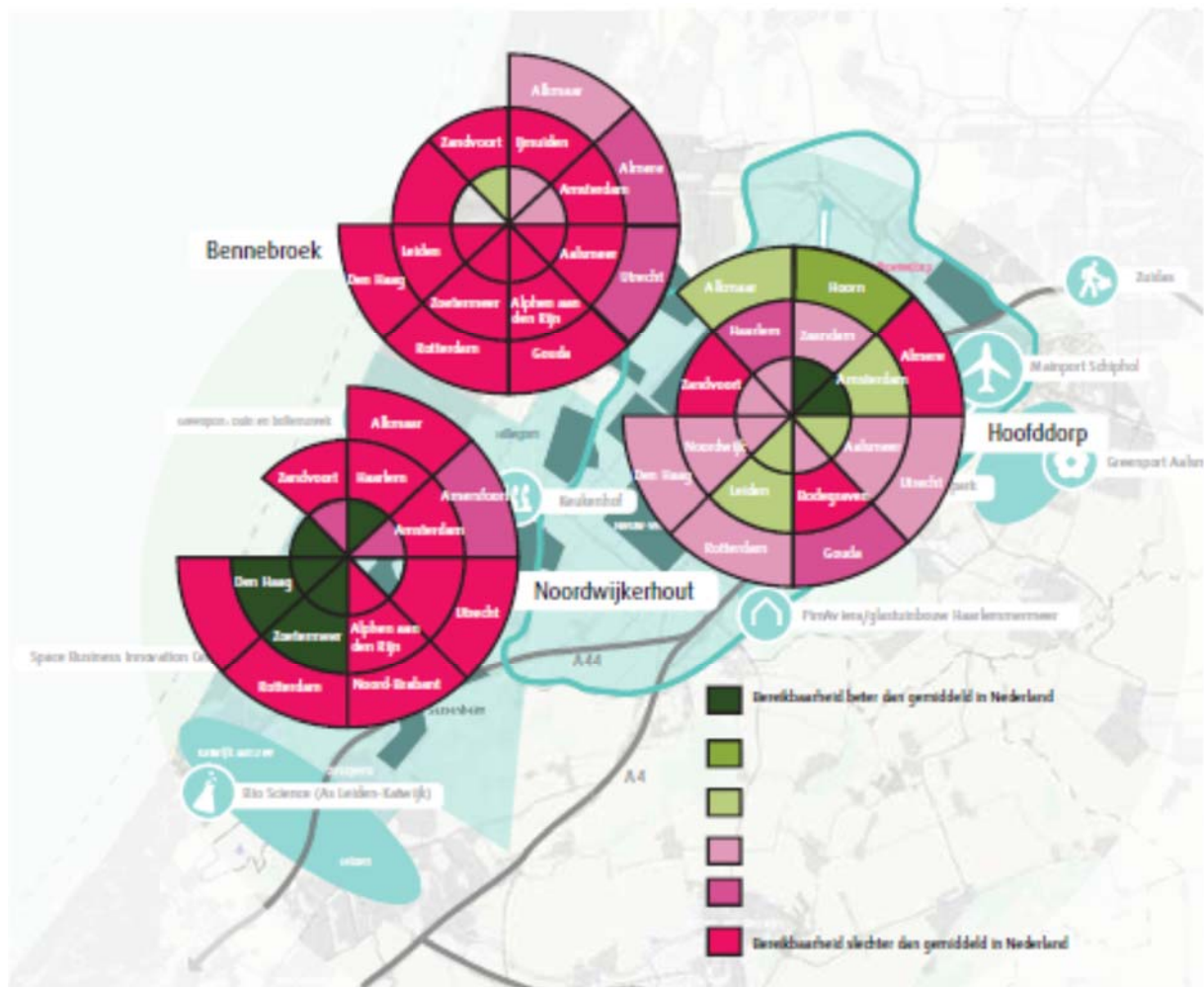
De woningbouwplannen in de directe omgeving van de Duinpolderweg zijn aanzienlijk en de gemeente Haarlemmermeer ziet de Duinpolderweg dan ook als randvoorwaarde in de ontwikkeling van deze gebieden. Verreweg het grootste woningbouwplan in de Haarlemmermeer is “Parels aan de Ringvaart”. Hierin zit zo’n 10.000 woningen aan plannen aan de westkant van de Haarlemmermeer. Daarnaast bouwt de gemeente ook veel langs de Zuidrand van Hoofddorp. Hier staan zo’n 4.000 woningen gepland. Naast de vele kleine projecten in de Bollenstreek (zo’n 8.000 woningen) wordt bij Katwijk nog substantieel ontwikkeld (Valkenburg). Recentelijk heeft ook de gemeente Lisse een nieuwe locatie van 3.000 woningen in studie genomen als extra locatie. Deze locatie ligt vlak naast de nieuwe verbinding ten Zuiden van Lisse, die in de maatregelen van het project Duinpolderweg zit.

4.5 Daily Urban System

Opgave Programma bereikbaarheid

Hoe zorgen we voor een goed functionerend vraaggericht daily urban system van de MRA (met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving)?

De veranderende samenhang in de regio is essentieel voor het mobiliteitsbeeld van de MRA. De economie groeit hard, maar zeer plaatselijk. Dit zet druk op het mobiliteitssysteem en zorgt voor een groeiende pendel van woon- en werkgebieden en tussen regio's. Dit effect treedt niet alleen op in de Bollenstreek, maar ook in Zuid-Kennemerland en andere delen van de MRA. Juist vanuit deze gebieden is de Haarlemmermeer relatief slecht bereikbaar, zo bleek uit de bereikbaarheidsindicator. De Duinpolderweg zorgt ervoor dat deze gebieden beter bereikbaar worden ondanks deze groei van het verkeer die hieronder toegelicht wordt.



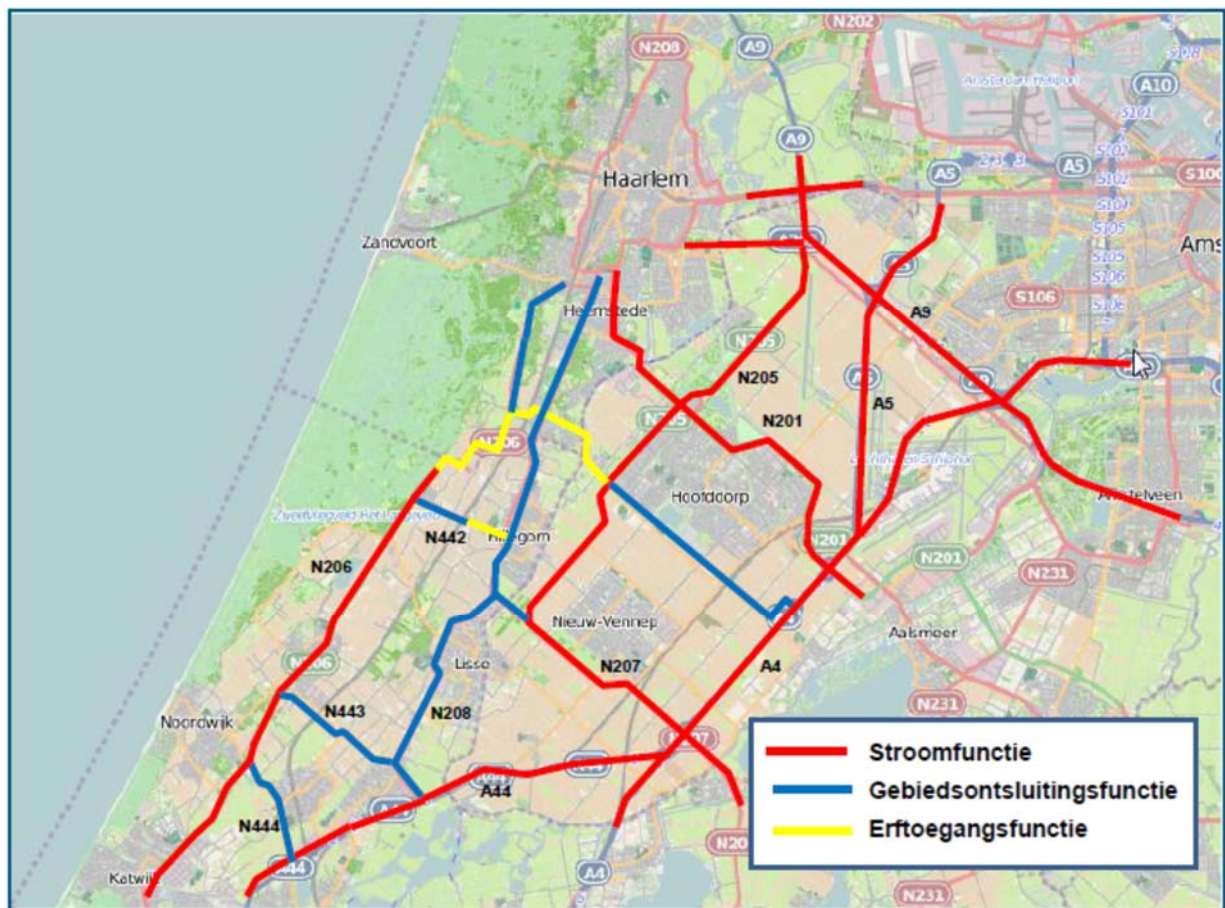
De bereikbaarheid staat de komende jaren alleen maar meer onder druk doordat de druk op het wegennet in dit deel van de MRA steeds verder groeit. In de NMCA (nationale markt en capaciteitsanalyse) is te zien dat de snelwegen rond Amsterdam steeds verder onder druk komen te staan.

Dit beeld komt overeen met de verkeersanalyses voor de Duinpolderweg. De A4 en de A44 kennen in de berekeningen een slechte doorstroming. Ook de actualiteit leert dat deze wegen steeds vaker te maken hebben met vertragingen. De A4 vormt hierbij het grootste probleem. Rondom Leiden zijn dagelijks fikse vertragingen, maar de laatste paar jaar begint de file op de A4 rond Hoofddorp en/of bij knooppunt Burgerveen ook dagelijks te worden met steeds langere vertragingstijden. Het zou daarom goed zijn om na te gaan wat de mogelijkheden zijn om samen op te trekken waar de Duinpolderweg en de MIRT verkenning elkaar raken. De onderstaande kaart geeft een overzicht van de verkeersknelpunten, zoals die naar voren zijn gekomen uit de studies naar de Duinpolderweg.

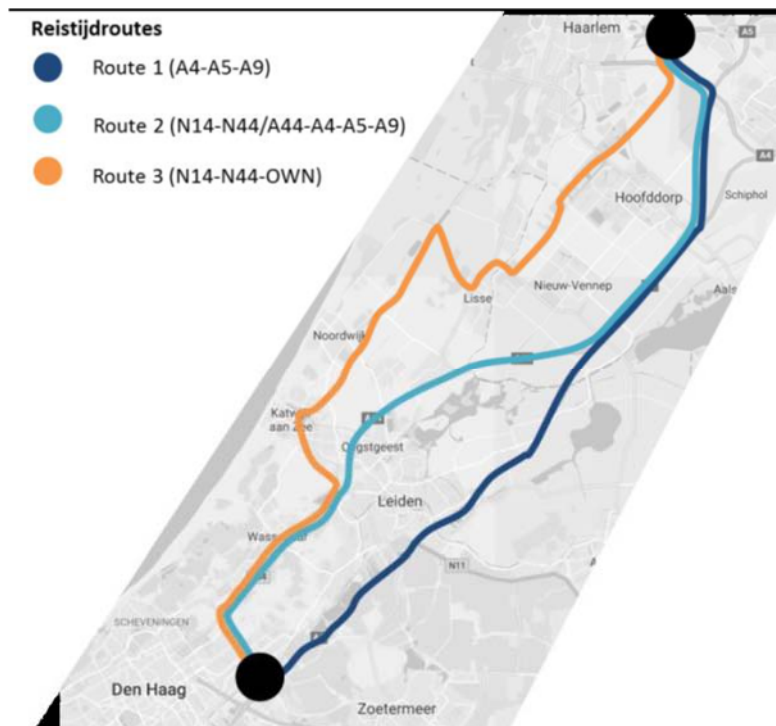


Figuur 5-1: doorstromingskaart autonome situatie 2030, scenario Hoog.

De verkeersanalyse laat zien, dat het netwerk op een aantal plekken in de regio niet robuust is en dat er vaak geen alternatieven zijn. Dit maakt het netwerk in het gebied kwetsbaar. Op een aantal plekken worden regionale verkeersstromen nog afgewikkeld op wegen met een zeer lokaal karakter. Dit leidt tot aantasting van de leefbaarheid.



Een deel van het netwerk zeer afhankelijk van één route. Zo is de A44 voor een groot deel van de Bollenstreek de snelste route richting de Haarlemmermeer/Schiphol/Amsterdam en naar het noorden en oosten. Daarnaast is nagegaan in hoeverre de Duinpolderweg bijdraagt aan de robuustheid van het (boven)regionale netwerk.



Hierin werd gekeken naar reistijden tussen het Rotterpolderplein en Den Haag. Conform verwachting is in een situatie zonder vertragingen de route via de A4 het snelst. Vervolgens is de route via de A44 het snelst. Daarna volgt een route via de N205, een stuk over lokale wegen en vervolgens de N206. Bij een Duinpolderweg met verbinding naar de N206 wordt deze route aanzienlijk sneller.

Gebleken is dat bij een vertraging van 5 min op de A4 het verkeer gebruik gaat maken van de route op de A44 en bij een vertraging van 8min wordt de route via de Duinpolderweg concurrerend. Nu is het niet de intentie van het project om als alternatieve route voor de A4 en A44 te dienen, maar wel als alternatief voor verkeer richting de Duin- en Bollenstreek. De Duinpolderweg is naast de noord-zuid georiënteerde wegen A4 en A44, een oost-west georiënteerde verbinding en draagt

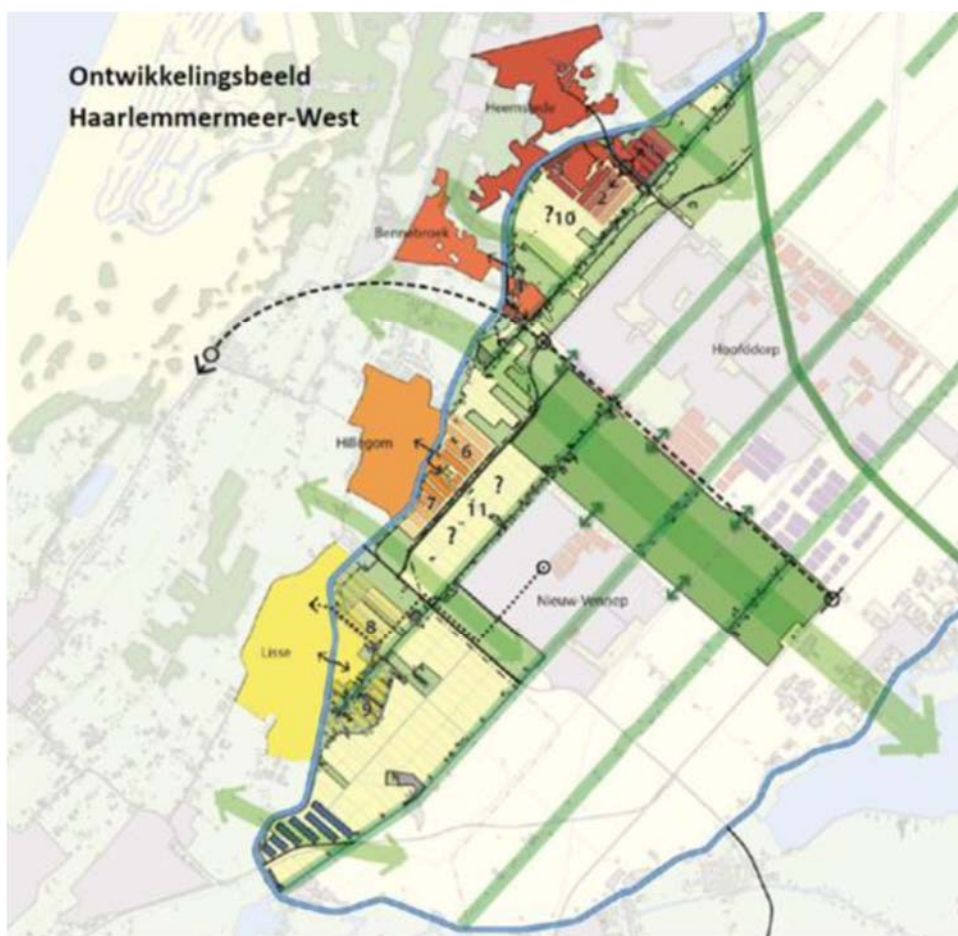
daardoor bij aan de robuustheid van de wegenstructuur. Op het moment dat zich verstoringen voordoen, krijgen inwoners in de Duin- en Bollenstreek een alternatief en zullen ze eerder gebruik maken van een regionale verbinding. Dit kan zorgen voor een verminderde druk op de A4 en A44, met name in momenten van congestie.

3.6 Innovatie, leefbaarheid en duurzaamheid

Opgave Programma bereikbaarheid

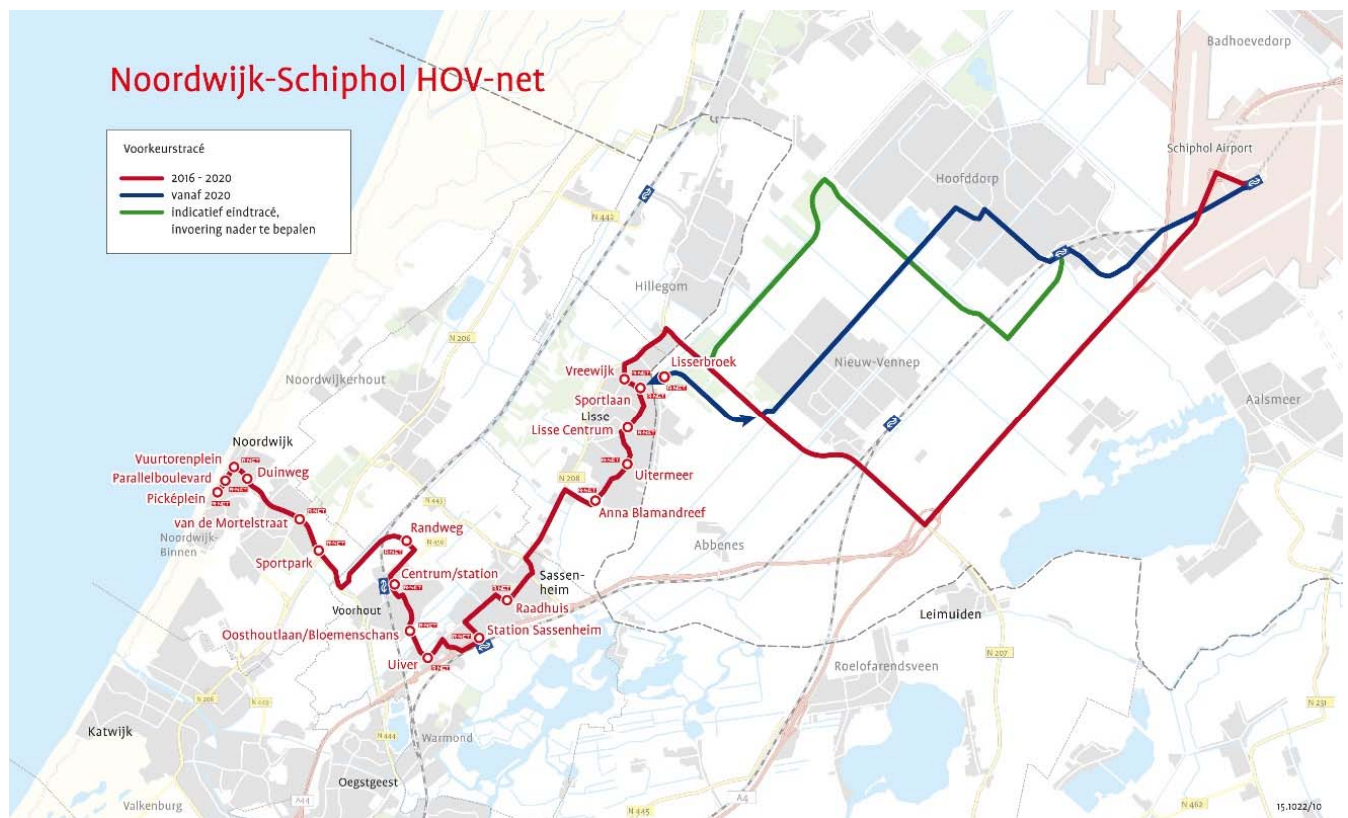
Hoe benutten en versterken we de ambities van Rijk, MRA, bedrijven en maatschappelijke organisaties met betrekking tot innovatie, smart mobility, (verkeers-)veiligheid, klimaat, gezondheid, energie en duurzaamheid bij het aanpakken van de bereikbaarheidsopgaven?

De Duinpolderweg heeft doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze komen het sterkst bijeen in de ontwikkeling van de westelijke Haarlemmermeer. De ontwikkeling van dit gebied voorziet namelijk in het creëren van zogenoemde 'dubbeldorpen'. De woningbouw aan de Haarlemmermeerse kant zal voor een belangrijk deel afhankelijk zijn van de voorzieningen op het 'oude land'. In de probleemanalyse is reeds geconcludeerd dat de bruggen die nu deze dorpen verbinden relatief veel verkeer hebben te verwerken. Bij het verder ontwikkelen van de woningbouw loopt deze druk verder op. Een nieuwe verbinding voorziet juist in een verlichting van de lokale route, die vervolgens beter geschikt wordt voor langzaam en lokaal verkeer. Hiermee is de Duinpolderweg een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de woningbouw in het gebied.



Toen in 2007 met de grensstreekstudie de opgaven benoemd werden, kwam er een aparte opgave voor het OV. Uit de studie kwamen een aantal projecten, waaronder ook een HOV verbinding van

Noordwijk tot Schiphol. Deze verbinding wordt nu steeds verder uitgewerkt zou moeten aansluiten op de HOV baan aan de zuidkant van Nieuw Venneep.



Naast het HOV wordt ook gekeken naar het kunnen combineren van de Duinpolderweg met ontbrekende schakels in het regionale fietsnetwerk. In ieder geval zorgt de Duinpolderweg voor een ontlasting van de lokale bruggen en daarmee ook een aantal belangrijke regionale fietsroutes.

Een mooie en interessante pilot in het gebied, is het ‘talking traffic’ project op de N205 (driemereweg). Dit is één van de beter benutten projecten, waarin wordt gewerkt aan het verder innoveren van ons wegennet. Dit project is recentelijk gelanceerd.

De N205 is volledig uitgerust met slimme verkeerslichten en daarmee de eerste slimme weg in Nederland. Tijdens de live demonstratie was te zien hoe weggebruikers via een app op hun smart phone persoonlijk geïnformeerd worden over hoe lang het nog duurt voordat een verkeerslicht rood of groen wordt. De eerste diensten van Talking Traffic zijn vanaf vandaag beschikbaar.

Vanaf vandaag kunnen weggebruikers persoonlijke waarschuwingen voor naderend filegevaar, stilstaand verkeer en plotseling veranderende lokale weersomstandigheden ontvangen. Later dit jaar is het ook mogelijk om real time informatie te ontvangen over hoe lang het nog duurt voordat een verkeerslicht rood of groen wordt. Vandaag werd dit al gedemonstreerd op de N205 samen met Nissan, Swarco en Siemens.

“Met Talking Traffic kunnen weggebruikers nu verder dan hun voorruit kijken. Hiermee is een belangrijke stap gezet”, zegt gedeputeerde mobiliteit Elisabeth Post van de provincie Noord-Holland. “Onze provinciale wegen worden steeds slimmer, de verkeerslichten op de N205 zijn al klaar voor de real time communicatie met weggebruikers. Ik verwacht dan ook dat weggebruikers hun navigatie meer gaan gebruiken om zo onderweg informatie en advies te ontvangen, ook in de dagelijkse routine van het woon-werkverkeer.” Zie in dit [filmpje](#) hoe de verkeerslichten communiceren met de automobilist

4.7 Samenwerking en financiering

Samenwerking

Uit de voorgaande paragrafen is naar voren gekomen dat het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek / Duinpolderweg bijdraagt aan het hoofddoel en de opgaven van het programma. De bijdrage betreft zowel de ruimtelijk en economische opgaven van de MRA als het functioneren van het Daily Urban System in de zuidwesthoek van de MRA. Op dit moment werken Noord- en Zuid-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, Rijkswaterstaat, de regio Holland Rijnland en zes betrokken gemeenten aan de Duinpolderweg. Gezien de potentiële bijdrage van de weg aan de samenhangende opgaven in de MRA ligt samenwerking op programmaniveau tussen Rijk en regio voor de hand. Belangrijke aangrijppunten daarbij zijn:

- Verbeteren van de bereikbaarheid in de Zuidwestkant van de MRA, mede in relatie tot het aansluitende hoofdwegennet
- De bereikbaarheid van de economische (top)locaties Schiphol, Greenport Bollenstreek en Circulaire Westas
- De bijdrage van de Haarlemmermeer / Bollenstreek aan de woningbouwopgaven van de MRA en de ontsluiting van deze ontwikkellocaties

Financiering

Binnen het Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA is door het Rijk financiële middelen gereserveerd van € 200 miljoen t.b.v. het wegennet. De regio heeft € 160 miljoen gereserveerd gekoppeld aan de stedelijke bereikbaarheid. Daarmee bedraagt het totale budget op dit moment € 360 miljoen.

De kosten voor het (voorlopig) voorkeursalternatief worden geraamd op circa € 190 miljoen. Naar verwachting kan 2/3 van dit bedrag worden gedragen door de regionale partijen.

In dit alternatief is een verbinding van A4 tot de N208 voorzien. Gezien het beschikbare budget bij de regionale partijen in samenhang met het behalen voor een groot deel van de doelstelling is nu gekozen voor dit voorkeursalternatief. Het laatste deel van het traject, van N208 tot N206 is vooralsnog als reservering voorzien. Voor de doelstellingen samenhangend met de bovenregionale functie kan een totale aanleg extra meerwaarde opleveren.