

NOG Beter!

*Een BETER alternatief voor de NOG
(Noordelijke Ontsluiting Greenport)*



*Uitgegeven door
Werkgroep NOG Beter*

Opgesteld door drs. E.R. Nieuwenhuis

December 2011

Inhoudsopgave

1. Waarom NOG Beter?
2. Analyse economische oriëntatie Bollenstreek en Westflank Haarlemmermeer
3. Verkeersknelpunten in Bollenstreek en Westflank Haarlemmermeer
4. Is de NOG hiervoor de oplossing?
5. Alternatieven voor de NOG
6. Pakket NOG Beter – autoverkeer
7. Pakket NOG Beter – Openbaar Vervoer
8. Financiën en Vervolgtraject

1. Waaron NOG Beter?

De provincies Zuid- en Noord-Holland en de regiogemeenten in de Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer willen de NOG (Noordelijke Ontsluiting Greenport) aanleggen tussen het huidige eindpunt van de N206 en de N205 bij Zwaanshoek. De NOG is – volgens de verschillende door hen geproduceerde documenten – bedoeld als oplossing voor:

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

De geplande NOG loopt van De Zilk, achter Vogelenzang langs, richting de Haarlemmermeer en doorsnijdt diverse waardevolle natuurgebieden en open cultuurlandschappen, waaronder:

- De binnenduinrand achter De Zilk en Vogelenzang
- Een van de meest open en waardevolle kwalitatief hoogwaardige hyacintengronden tussen de Leidsevaart en de binnenduinrand
- Het bos bij De Geestgronden
- De open Oosteindepolders tussen Hillegom en Bennebroek

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

In 2003-2004 is, in het kader van de MER voor de Nota Ruimte, de N205-N206 verbinding reeds op effecten onderzocht. De conclusie luidde toen dat aanleg van deze weg niet zinvol was, omdat aanleg van deze weg tot meer nieuwe verkeersproblemen zou leiden, dan dat deze zou oplossen. Op grond van deze MER hebben de beide provincies in 2004 besloten, de planvorming voor de NOG stop te zetten. Om voor ons onverklaarbare redenen blijken zij de in 2004 beargumenteerd afgewezen planvorming in 2011 alsnog weer te hebben opgepakt.

De enige belangrijke verandering die sinds 2004 daadwerkelijk is opgetreden, is de opening van de N205 tussen Nieuw Vennep en de A9 bij Rottepolderplein. Door de opening van de N205 is het noord-zuidverkeer door vooral Vogelenzang (N206) en in mindere mate door Hillegom en Bennebroek (N208) afgenomen. Onder andere bollenvrachtverkeer tussen Noord-Holland en de handelscentra in de Bollenstreek (deze bevinden zich vooral in Hillegom, Lisse en Voorhout) blijkt voortaan via de N205 te rijden. Nadeel van de N205 is wel, dat deze slechts op één punt bereikbaar is vanuit de Bollenstreek, nl. bij de Steenfabriek (tussen Lisse en Hillegom).

Om de Leidsevaart, de spoorlijn, de N208 en de Ringvaart te kruisen, zijn dure ongelijkvloerse kunstwerken voorzien. Hierdoor zou de geplande NOG, ondanks de beperkte lengte, maar liefst ruim € 200 mln belastinggeld kosten.

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

Vandaar het voorstel: **NOG Beter:**

- Een betere oplossing voor de verkeersknelpunten
- Een oplossing die geen nieuwe knelpunten veroorzaakt
 - Veel minder aantasting van natuur en landschap
 - Minder dure kunstwerken

2. Analyse economische oriëntatie Bollenstreek en Westflank Haarlemmermeer

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

Het wegennet in de Bollenstreek en de Haarlemmermeer is vanouds in de noord-zuid richting ingericht, bijv. de A4-A44, de N208 en de N206.

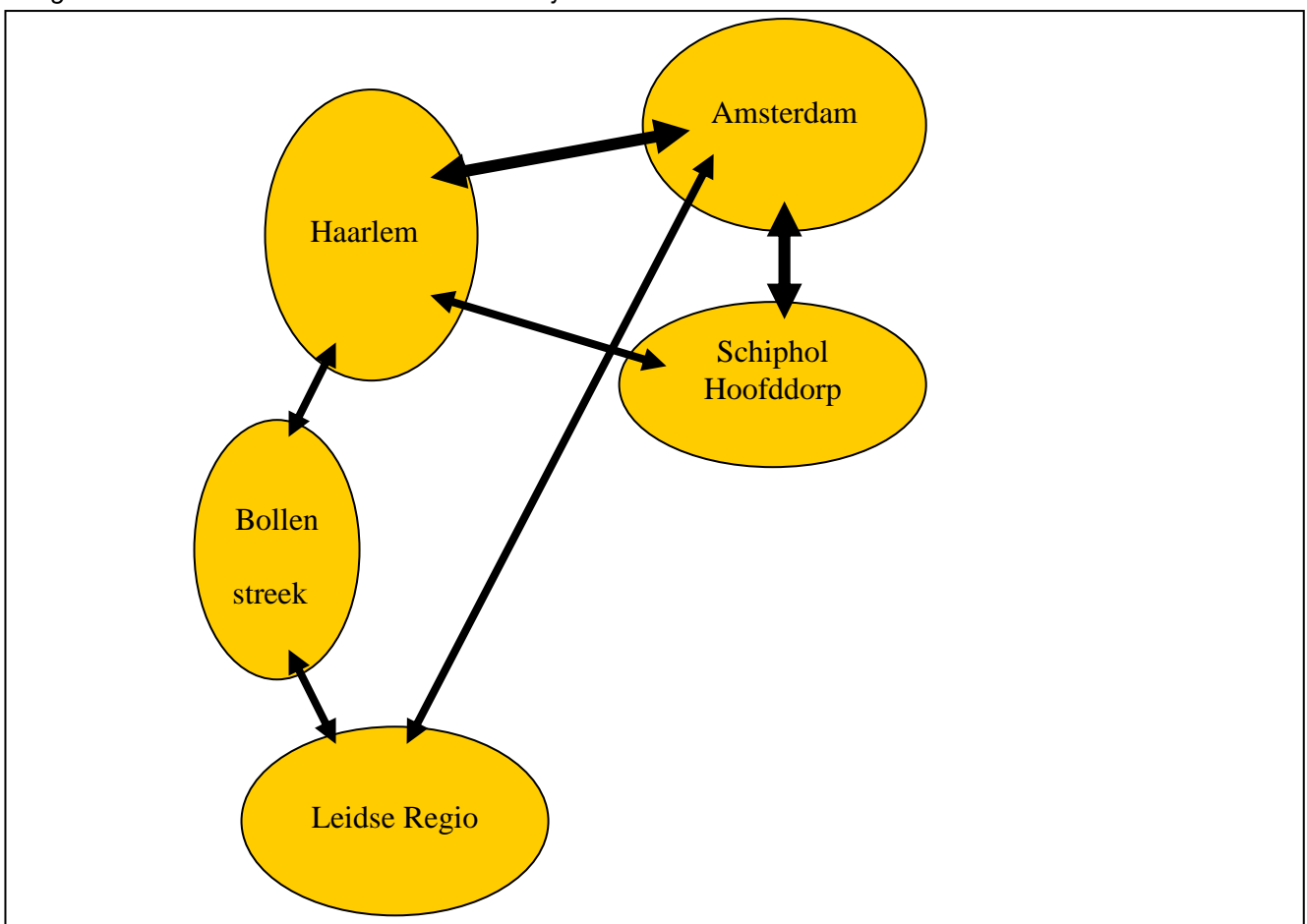
Doorgaande oost-west verbindingen waren er alleen maar tussen Heemstede – Aalsmeer (N201) en pas sinds de jaren '90 tussen Hillegom en Alphen (de N207).

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

De Westflank van de Haarlemmermeer was agrarisch van aard en Nieuw Vennep en Hoofddorp waren relatief kleine kernen.

Zie hiervoor de onderstaande kaart:

Figuur 2.1 Economische structuur in de jaren '70



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

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

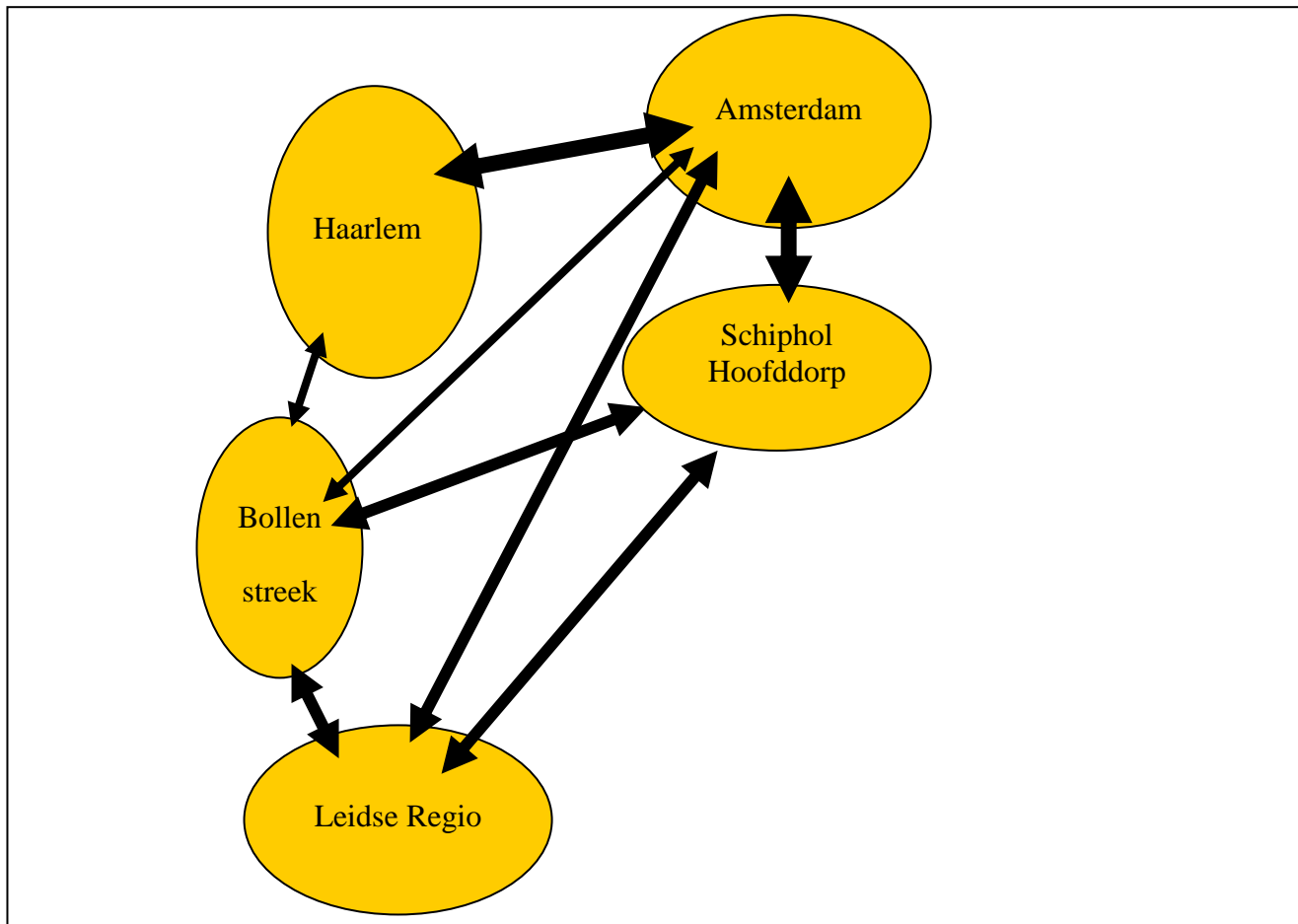
Bijkomend knelpunt van de bestaande verbindingen (incl. de N201 bij Cruquius) is de combinatie van een lage Ringvaartbrug (die voor bijna iedere boot open moet) met een kruispunt met stoplichten op de smalle Ringvaartdijk. Deze combinatie zorgt voor veel dagelijkse opstoppingen en vertragingen, zowel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

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

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

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

Figuur 2.2 Economische structuur in 2011



De infrastructuur in de Bollenstreek en de Haarlemmermeer is – op de in de jaren '90 geopende N207 na – echter nog in sterke mate noord-zuid gerelateerd.

Behalve de N207 en de N205 is het wegennet in de Bollenstreek sinds de 'jaren 70 nagenoeg ongewijzigd gebleven, hoewel de woonbebouwing en de bedrijvigheid in zowel de Bollenstreek als de omliggende regio's sterk zijn toegenomen.

Doordat oost-west verkeer noodgedwongen (wegens ontbreken van adequate oost-west verbindingen) gebruik moet maken van de noord-zuid structuur om in de Haarlemmermeer te komen, hetgeen verstoppingen en leefbaarheidsproblemen veroorzaakt op de N208 (Steenfabriek, Sassenheim Pallandtlaan) en in Heemstede (binnendoorroutes naar de N201).

Ook het OV in de streek is noord-zuid georiënteerd. De spoorlijnen bedienen de assen Leiden – Haarlem – Amsterdam CS en Leiden – Schiphol – Amsterdam Zuid, maar niet de as Bollenstreek – Hoofddorp / Schiphol e.v.. De enige hoogwaardige oost-west verbinding is de reeds lang bestaande bus 140 (Haarlem – Heemstede – Hoofddorp – Uithoorn) en de sinds 2008 (!) bestaande bus 61 Lisse – N207 – A4 – Schiphol. Een busverbinding via station Nieuw Venne is voor Bollenstreekers nooit aantrekkelijk geweest vanwege de lage frequentie en de vertragingen (brug open = trein gemist = half uur wachten).

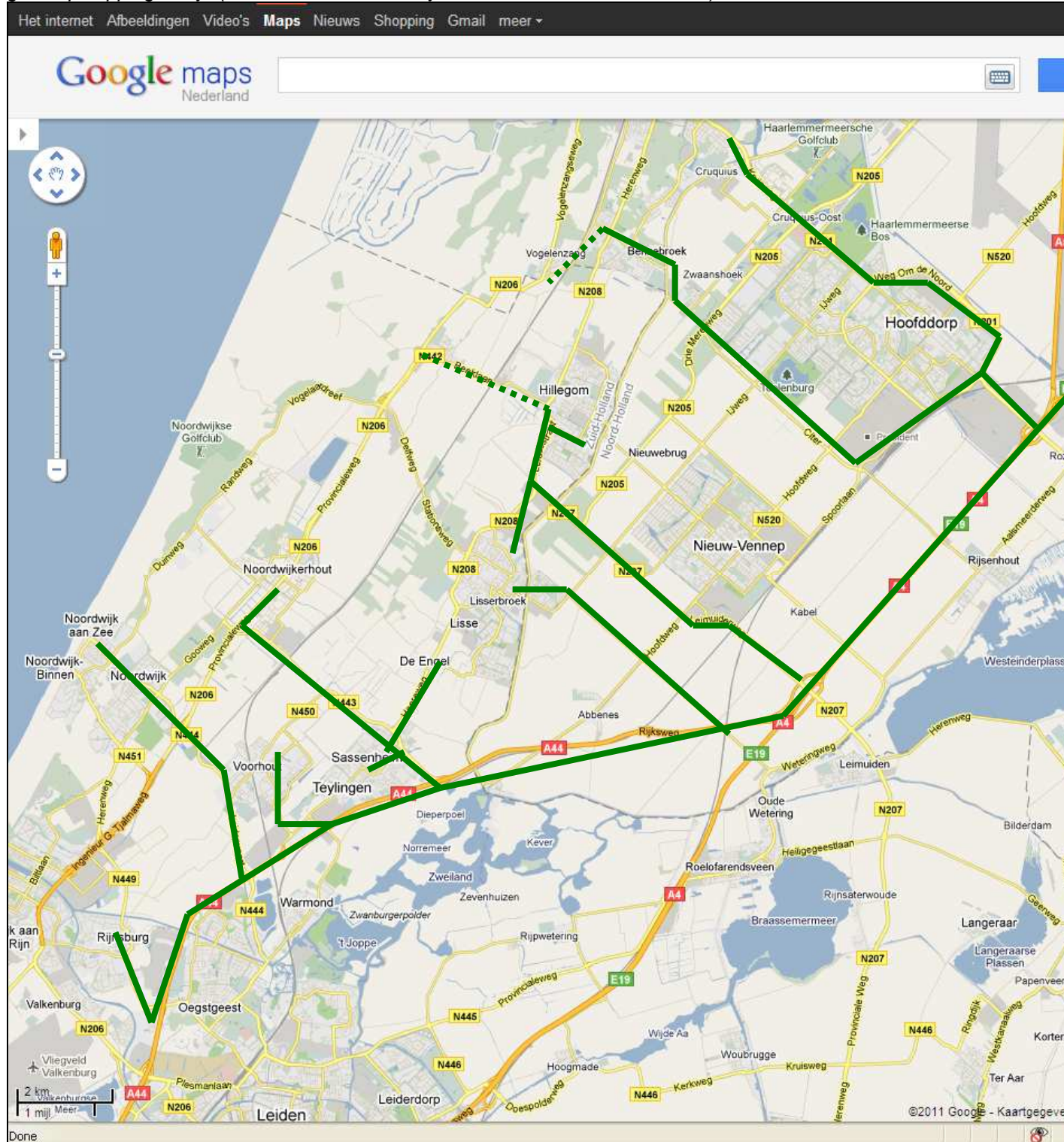
3. Verkeersknelpunten in Bollenstreek en Westflank Haarlemmermeer

In de vorige paragraaf is aangegeven dat:

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

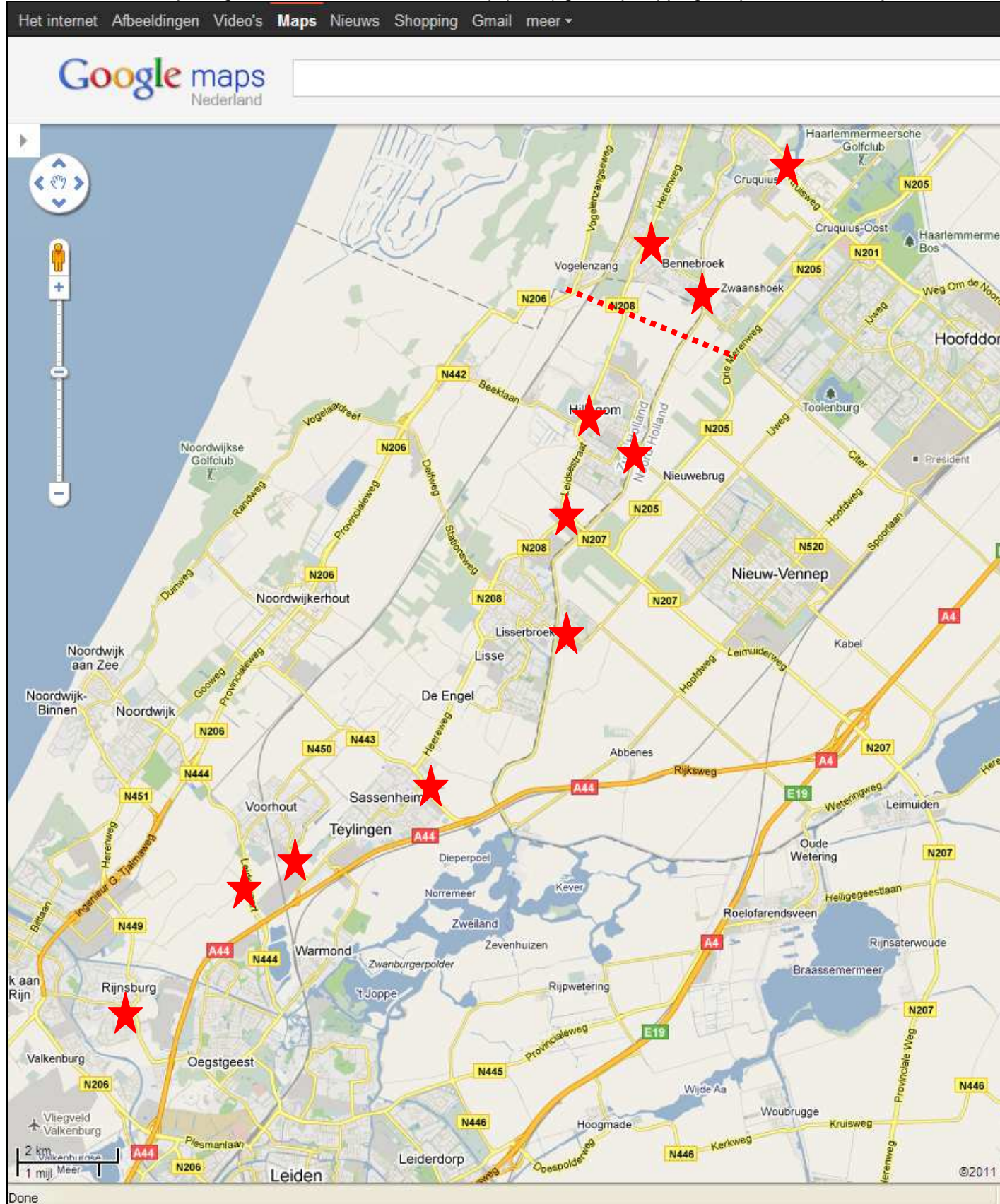
In deze paragraaf wordt aangegeven, welke route het oost-west verkeer zou nemen, als er geen knelpunten zouden zijn, en wat de belangrijkste verkeersknelpunten in de Bollenstreek en de Westflank zijn.

Figuur 3.1: De snelste route naar Schiphol / Amsterdam vanuit de verschillende kernen en wijken, indien er geen opstoppingen zijn (ofwel: welke route zou je 's avonds om 11 uur nemen?)



Doordat veel verkeer van de bovenstaande verbindingen gebruik wil maken, maar de capaciteit op sommige plekken onvoldoende is, blijken er de volgende knelpunten in de regio te bestaan:

Figuur 3.2: De belangrijkste verkeersknelpunten in de Bollenstreek en de Westflank (veronderstelling voor deze kaart is dat twee knelpunten binnenkort worden opgelost door uitvoering van de voorgenomen verbreding N207 (Nieuw Vennep – A4) en de voorgenomen verbreding N206 (Katwijk – A44). Ook wordt verwacht dat er na opening van de verbrede A4 Leiderdorp (2014) geen opstoppingen op de A44 meer zijn.



De elf geïdentificeerde verkeersknelpunten, die in bovenstaande kaart als rode sterren zijn aangegeven, zijn van noord naar zuid:

- N201 Ringvaartbrug Cruquius → de combinatie van een lage, vaak opengaande brug met een kruispunt met stoplichten zorgt voor verkeersopstoppingen na brugopening.
- Kruispunt N208 Bennebroek → het smalle kruispunt zorgt voor problemen qua doorstroming, leefbaarheid en veiligheid.
- Ringvaartkruising (lage brug met stoplichten) Bennebroek-Zwaanshoek, Hillegom-Beinsdorp en Lisse-Lisserbroek → de combinaties van smalle straten, lage vaak opengaande Ringvaartbruggen en krappe kruispunten met stoplichten zorgen voor problemen qua doorstroming, veiligheid en leefbaarheid in alle zes de genoemde kernen.
- N208 door Hillegom → De drukke N208 binnen de Hillegomse woonbebouwing (Endelaan, Leidsestraat, Weeresteinstraat) zorgt voor leefbaarheidsproblemen (in mindere mate speelt dit ook in het verlengde van de N208 binnen de kernen Bennebroek en Heemstede).
- Kruispunt Steenfabriek N207-N208: doorstroomproblemen in de spits, bij brugopeningen en door Keukenhofverkeer door de combinatie van noord-zuidverkeer op de N208 en verkeer Lisse / Hillegom – A4 dat (via de N208) bij de Steenfabriek de N207 van/naar de Haarlemmermeer neemt.
- Sassenheim Van Pallandtlaan (verbinding N208-A44 en N443-A4) → verkeer vanuit Lisse, Sassenheim, Noordwijk en Noordwijkerhout richting de A44 (zowel richting Leiden als Amsterdam) komt samen in de smalle Pallandtlaan in Sassenheim en veroorzaakt daar doorstroom- en leefbaarheidsproblemen.
- Aansluiting Voorhout Oosthoutlaan op de A44 → door de sterke groei van Voorhout is de capaciteit tussen de Oosthoutlaan en de Warmonderdam (afslag motel Sassenheim) in de spits onvoldoende.
- N444 Noordwijk – Voorhout – A44: ernstige capaciteitsproblemen, zowel bij het kruispunt Voorhout Nagelbrug als bij de aansluiting op de A44 (in de volksmond “De Sikkens” genoemd).
- De N449 in Rijnsburg → deze is overbelast qua capaciteit en leefbaarheid, en kan niet het verkeer uit Noordwijk en uit de Greenport Rijnsburg aan.

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

De Greenport kent twee handelscentra die veel vrachtverkeer aantrekken:

- Het Bollenhandelsgebied Hillegom – Lisse – Voorhout, dat in de praktijk vooral rond de N208 en de N443 is geconcentreerd
- Het kassengebied en de veiling Flora in Rijnsburg (Flora ligt aan de A44 maar heeft geen eigen afslag)

Opvallend is dat alle knelpunten zich op de noordzuidlijn A44 / N208 / Ringvaart bevinden, en niet ten westen van de N208. Voor Noordwijk en Noordwijkerhout is de oost-west verbinding (“hoe kom ik op de A4 / A44”) veel belangrijker dan de noord-zuid verbinding. Sinds de opening van de N205 blijken er ook op het smalste stuk van de N206 (door Vogelenzang) nagenoeg geen verkeersproblemen meer te zijn. Op de N208 doen de problemen zich vooral voor, daar waar de N208 een aansluiting kent op de Haarlemmermeer: de Steenfabriek en Sassenheim Pallandtlaan.

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

De N205 heeft wel voldoende capaciteit, maar heeft één nadeel: je kunt er vanuit de Bollenstreek alleen komen via de Steenfabriek, en dus via de overbelaste N208 bij de Steenfabriek.

In de N206-zone (Katwijk – De Zilk) bevinden zich geen significante verkeersknelpunten, de inwoners en bedrijven in dit gebied hebben vooral last wanneer zij oostwaarts rijden om de A4 / A44 op te komen.

De verkeersproblemen (capaciteit, doorstroming, leefbaarheid en veiligheid) in de Bollenstreek kunnen dus als volgt worden samengevat:

- ***De capaciteit van de verbindingen van Noordwijk, Voorhout en Noordwijkerhout richting de A44 (de N443 en de N444) schiet fors tekort en veroorzaakt capaciteitsknelpunten bij de Sikkens en in Sassenheim noord (Pallandtlaan);***
- ***Doordat verkeer uit Lisse en Hillegom niet rechtstreeks de N205 op kan, moet het gebruikmaken van ofwel de N208, ofwel de smalle Ringvaartbruggen in Beinsdorp en Lisserbroek, en veroorzaakt daar doorstroom- en leefbaarheidsknelpunten;***
- ***De lage, vaak opengaande Ringvaartbruggen bij Lisserbroek, Beinsdorp, Zwaanshoek en Cruquius zorgen voor forse doorstroom- en leefbaarheidsknelpunten.***

4. Is de NOG hiervoor de oplossing?

De NOG is gepland tussen de N206 bij De Zilk en de N205 ter hoogte van Hoofddorp (kruispunt Nieuwe Bennebroekerweg (NBW)).

De NBW is een ontsluitingsweg voor de nieuwbouwwijken in Hoofddorp zuid met diverse gelijkvloerse aansluitingen (rotonde en/of stoplichten) bij Floriande, de Hoofdvaart en de Spoorlaan. Een lokale ontsluitingsweg dus, die niet ontworpen is voor doorgaand verkeer. Slechts tegen hoge kosten (ongelijkvloers maken van de huidige kruispunten) kan de NBW geschikt gemaakt worden voor intensief gebruik door doorgaand verkeer.

Het is de bedoeling dat de NBW binnen enkele jaren een aansluiting krijgt op de A4 ter hoogte van Rijsenhout.

In figuur 4.1 (op de volgende pagina) is aangegeven, in hoeverre de NOG de bestaande verkeersknelpunten zal ontlasten. De blauwe lijn is de NOG. De rode lijnen zijn wegen die door de komst van de NOG drukker zullen worden. De groene lijnen zijn wegen die door de NOG worden ontlast.

De NOG ontlast de volgende wegen:

- N201 Cruquius en Zwaanshoek (Bennebroekers nemen voortaan de NOG en rijden niet meer door De Glip of door Zwaanshoek naar de N201)
- De wegen De Zilk – Hillegom / Lisse – Steenfabriek – N207 (doordat verkeer van/naar De Zilk en Delfweg voortaan de NOG nemen)
- Beinsdorp (doordat Hillegommers de NOG nemen)

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

Door de NOG wordt het echter drukker op de N206 (Noordwijkerhout – Vogelenzang; dit is geen probleem, want hier is voldoende capaciteit), maar ook op de N208 tussen Hillegom en Heemstede. Dit komt doordat:

- Hillegommers via de N208 naar de NOG rijden;
- Verkeer uit Bennebroek en Heemstede via de N208 naar de NOG rijdt;
- Verkeer uit Zandvoort / Aerdenhout de verkeersdrukke op de N201 (Zandvoortselaan) in Heemstede gaat ontwijken door via Vogelenzang en Bennebroek naar de NOG te rijden;
- Tijdens zomerdagen Hoofddorpers de NOG zullen nemen naar Zandvoort.

De NOG zal dus leiden tot een forse verkeerstoename op de N208 in Hillegom noord, in Bennebroek en in Heemstede, alsmede op de binnendoorroute in Bennebroek.

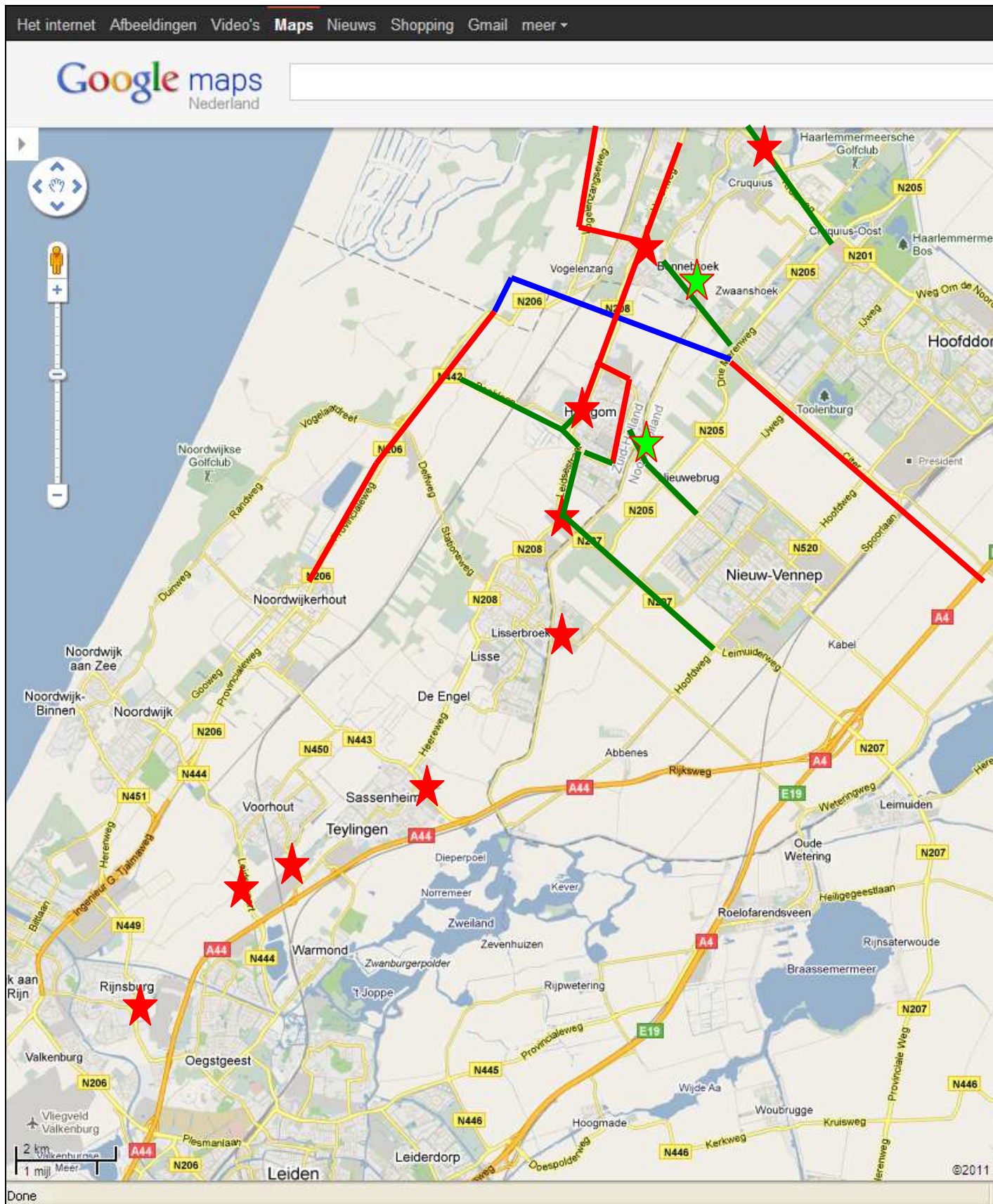
De in 2004 gemaakte conclusie, dat de NOG méér knelpunten veroorzaakt dan oplost, is dus nog steeds van toepassing.

De NOG zal dus vooral gebruikt worden tussen de N208 en de N2025. Ten westen van de N208 zal de NOG relatief weinig gebruikt worden omdat:

- Er in het achterland van de NOG (Vogelenzang, De Zilk) relatief weinig inwoners en bedrijven zijn
- De NOG voor verkeer uit de N206-zone (Noordwijk en Noordwijkerhout) een te grote omweg zal betekenen om aantrekkelijk te zijn.

Kortom, de NOG is zeker geen ideale oplossing voor de verkeersproblemen in de regio. Alle redenen dus om te kijken of er betere alternatieven zijn!

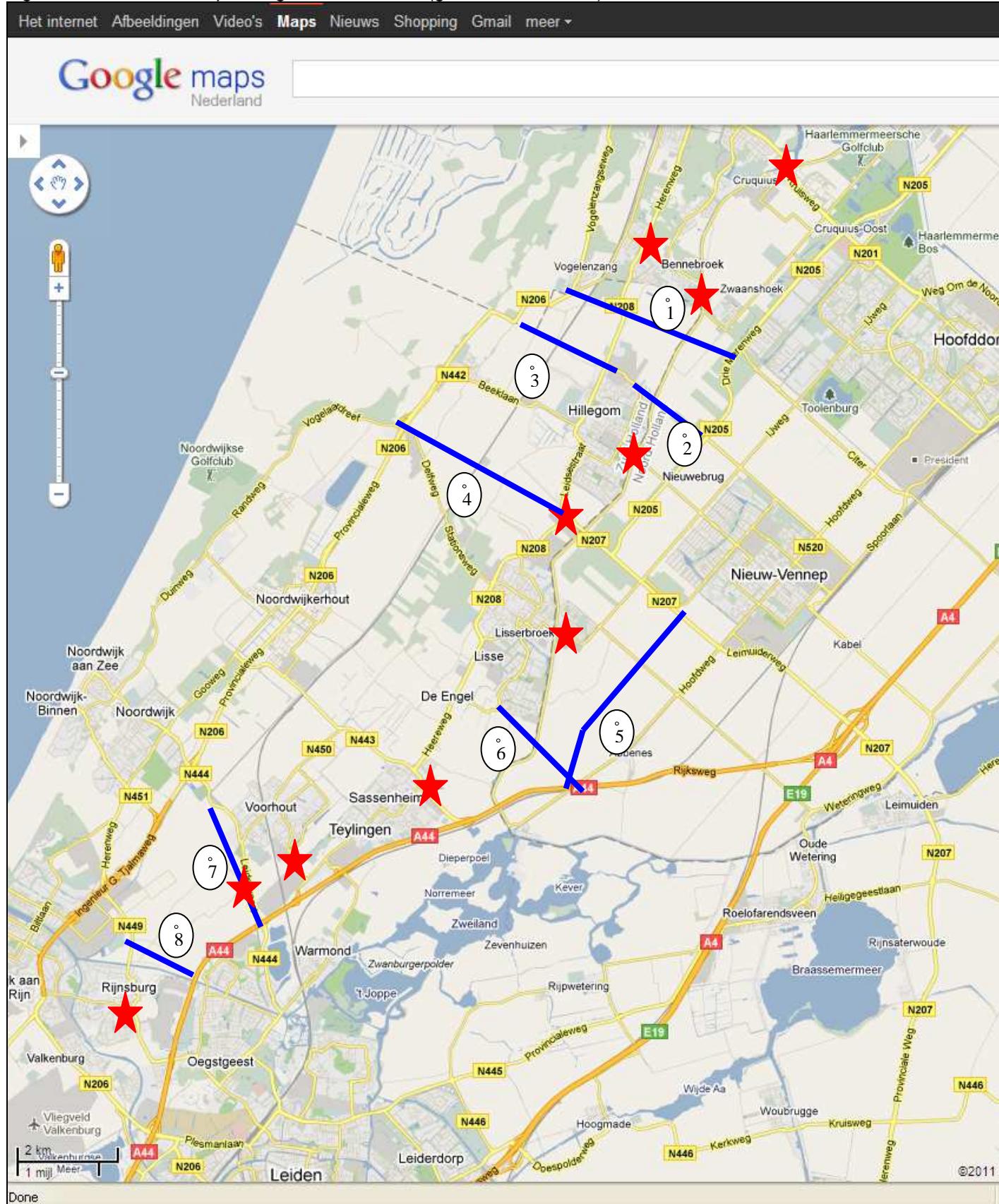
Figuur 4.1: De NOG (blauw) ontlast (groen) de volgende wegen, maar zorgen voor meer verkeer op de volgende wegen (rood). De rode sterren zijn knelpunten die door de NOG niet, of niet goed genoeg, opgelost worden, de groene worden door de NOG wel aanzienlijk ontlast.



5 Alternatieven voor de NOG

In de vorige paragraaf is bevestigd dat de NOG, evenals in 2004, nog steeds meer problemen veroorzaakt dan dat deze oplost. Daarom zijn, in het kader van NOG Beter, een aantal andere oplossingen onderzocht.

Figuur 5.1: Alternatieve oplossingen voor de NOG (genummerd 1 t/m 8)



In figuur 5.1 zijn de volgende mogelijke wegen aangegeven:

1. De NOG cf. de wens van het Breed Bestuurlijk Overleg
2. De Weerlaan-noord tussen Hillegom-noord en de N205 → hiermee krijgt Hillegom een extra aansluiting op de N205 en worden de knelpunten Beinsdorp en Steenfabriek ontlast
3. Het Pastoorslaantracé: verlenging van de Weerlaan naar het huidige eindpunt van de N206 → dit is een verlenging van de Weerlaan-ontsluiting, als alternatieve N205-N206 verbinding voor de NOG
4. Doortrekken van de N207 (Steenfabriek) naar de N206 ter hoogte van de Delfweg → een zuidelijker alternatief voor de NOG
5. Verlenging van de N205 van Nieuw Venne naar de A44 bij Abbenes → in combinatie met de extra aansluitingen van Hillegom-noord en Lisse-zuid biedt deze weg een reistijdverkortening en een alternatief voor delen van de N207 en de N208
6. Een aansluiting van Lisse-zuid op de A44 bij Abbenes → hiermee krijgt Lisse-zuid een extra aansluiting op de A44 en worden de knelpunten Lisserbroek, Pallandlaan en Steenfabriek ontlast
7. Omlegging van de N444 bij Voorhout en een nieuwe, ruime aansluiting op de A44 bij de Sikkens
8. Aanleg randweg Rijnsburg Noord in combinatie met een nieuwe afslag van de A44 bij veiling Flora

De bovengenoemde oplossingsrichtingen zijn tot stand gekomen door te zoeken naar zo kort (en dus zo goedkoop) mogelijke alternatieven voor de elf eerder genoemde knelpunten.

In onderstaande tabel worden deze acht varianten afgewogen op de volgende criteria:

- Oplossen van de elf knelpunten qua capaciteit en leefbaarheid
- Bieden van reistijdverkortening
- Zo min mogelijk aantasten van waardevol landschap (natuur, open landschap, bollengebied)
- De Greenport beter bereikbaar maken
- Geen nieuwe knelpunten veroorzaken
- Alternatief bieden voor opstoppingen (bijv. Keukenhofdrukte of stremming A4)
- Een aantrekkelijke OV-verbinding mogelijk maken (zie ook par. 7)
- Zo min mogelijk extra km's asfalt (zowel vanwege landschap als vanwege kosten)
- Zo min mogelijk dure kunstwerken nodig

	Oplossen knelpunt	kortere rijtijd	landschap behouden	Greenport bereikbaar	Geen knelpunten	alternatief bieden	OV kans	weinig asfalt	Geen duur kunstwerk	Totaal score
NOG	0	0	--	0	--	0	-	-	-	---
Weerlaan	+	+	+	0	+	+	+	+	0	++
Pastoorslaan	-	-	-	0	0	0	-	-	-	---
N207 – N206	-	0	-	0	-	+	-	-	-	--
N205 – A44	+	+	+	0	+	++	-	-	0	++
Lisse – Abbenes	+	+	+	-	+	+	0	0	0	++
N444 Voorhout	++	+	-	-	+	+	0	-	0	+
Rijnsburg Noord	0	0	+	+	0	+	0	+	0	++

Toelichting op de criteria:

- Oplossen knelpunten: de omgelegde N444 lost het grootste knelpunt op (en voorkomt daarmee ook omrijden door Rijnsburg of Sassenheim), de Pastoorslaan en de N207-west tussen De Zilk en Hillegom / Lisse lossen daarentegen geen enkel knelpunt op
- Kortere rijtijd: de doorgetrokken N205 en de aansluitingen van Hillegom noord en Lisse zuid erop zorgen voor kortere rijtijden
- Landschap behoud: de NOG doorsnijdt veel waardevolle landschappen, de N205 Nieuw Venne – Abbenes veel minder; ook zijn de polders bij Hillegom Weerlaan en Lisse Poelpolder verrommeld (manege, volkstuin, enz.), maar op het NOG-tracé is het echt open gebied
- Greenport bereikbaar: de betere ontsluiting van de veiling in Rijnsburg is goed voor de Greenport
- Geen knelpunten: de NOG veroorzaakt veel extra knelpunten, de N207-west belast de Steenfabriek extra, de N449 Rijnsburg Noord veroorzaakt mogelijk capaciteitstekort tussen Noordwijk en Rijnsburg
- Alternatief bieden: de N205-noord biedt voor veel verkeer een alternatief, zeker i.c.m. aansluiting op Lisse-zuid en Hillegom-noord biedt deze ook een alternatief tegen Keukenhofdrukte
- OV-potentie: slechts enkele verbindingen bieden echte OV-potentie om kansrijke nieuwe verbindingen tussen de Bollenstreek en Hoofddorp/Schiphol te realiseren, met name de Weerlaan biedt de kans voor een snelle OV-verbinding Hillegom – Hoofddorp e.v.
- Weinig asfalt: de kortere tracés zijn goedkoper dan de lange
- Geen kunstwerken: de oplossingen ten westen van de N208 zijn relatief duur door het kruisen van de spoorlijn en de Leidsevaart

6 Pakket NOG Beter voor autoverkeer

In de vorige paragraaf is aangegeven, hoe de acht varianten scoren op de genoemde negen criteria. Uit deze afweging blijkt dat:

- vier varianten goed scoren: de doorgetrokken N205, de Weerlaan, de Lisse-Abbenes en de noordwijkse randweg Rijsburg
 - deze scoren goed op de bereikbaarheidscriteria
 - deze scoren relatief goed op landschappelijke schade
- één variant matig scoort: de omgelegde N444 bij Voorhout:
 - op de bereikbaarheidseffecten scoort deze goed
 - op landschap en greenport slecht
- drie varianten negatief scoren: de NOG, de Pastoorslaan en de doorgetrokken N207:
 - deze scoren slecht qua oplossend vermogen voor de knelpunten en landschapsschade

Daarom wordt in het **Pakket NOG Beter** het volgende integrale bereikbaarheidspakket ontwikkeld:

- aanleg van de N205 tussen Nieuw Vennep en de A44 bij Abbenes
- aanleg van de Verlengde Weerlaan tussen Hillegom-noord en de N205
- aanleg van de Poelweg tussen Lisse-zuid en de A44 bij Abbenes
- aanleg van de Randweg Rijsburg met een nieuwe A44-afslag bij de veiling

Zie het onderstaande kaartje (volgende bladzijde) met de integrale oplossing **Pakket NOG Beter**.

Met het **Pakket NOG Beter** worden de volgende verbindingen significant sneller en beter:

- Hillegom – Haarlem / Hoofddorp via de N205 (dit ontlast Beinsdorp, maar vooral de N208 tussen Hillegom en Heemstede)
- Nieuw Vennep – Leiden
- Lisse-zuid – A44 (dit ontlast Lisserbroek, maar vooral de Pallandtlaan in Sassenheim)
- Noordwijk – A44 (dit ontlast de N444 bij Voorhout)
- Veiling Flora – A44 (dit ontlast de kern van Rijsburg en de huidige A44-afslag Rijsburg)

Met het **Pakket NOG Beter** worden de volgende knelpunten opgelost:

- Bennebroek N208: minder verkeer Hillegom – Haarlem op de N208; Vogelenzang – Haarlemmermeer voortaan via Pastoorslaan i.p.v. door Bennebroek
- Zwaanshoek, Beinsdorp en Lisserbroek (Ringvaartbrug): een deel van het verkeer neemt voortaan de nieuwe Weerlaan en de Poelweg
- Steenfabriek: minder drukte doordat verkeer uit Lisse en Hillegom alternatieven krijgt om op de N205 en de A44 te komen. De soms genoemde verbreding van de N207 tussen de N205 en de Steenfabriek is dus niet meer nodig
- Sassenheim Noord: het meeste verkeer uit Lisse-zuid rijdt voortaan via de Poelweg naar de A44
- Kern Rijsburg: doorgaand verkeer en Veilingverkeer neemt voortaan de Randweg

Het **Pakket NOG Beter** leidt echter op andere wegen tot meer verkeersdrukke (dit betreft vooral toeleidende wegen tot de vier nieuwe trajecten):

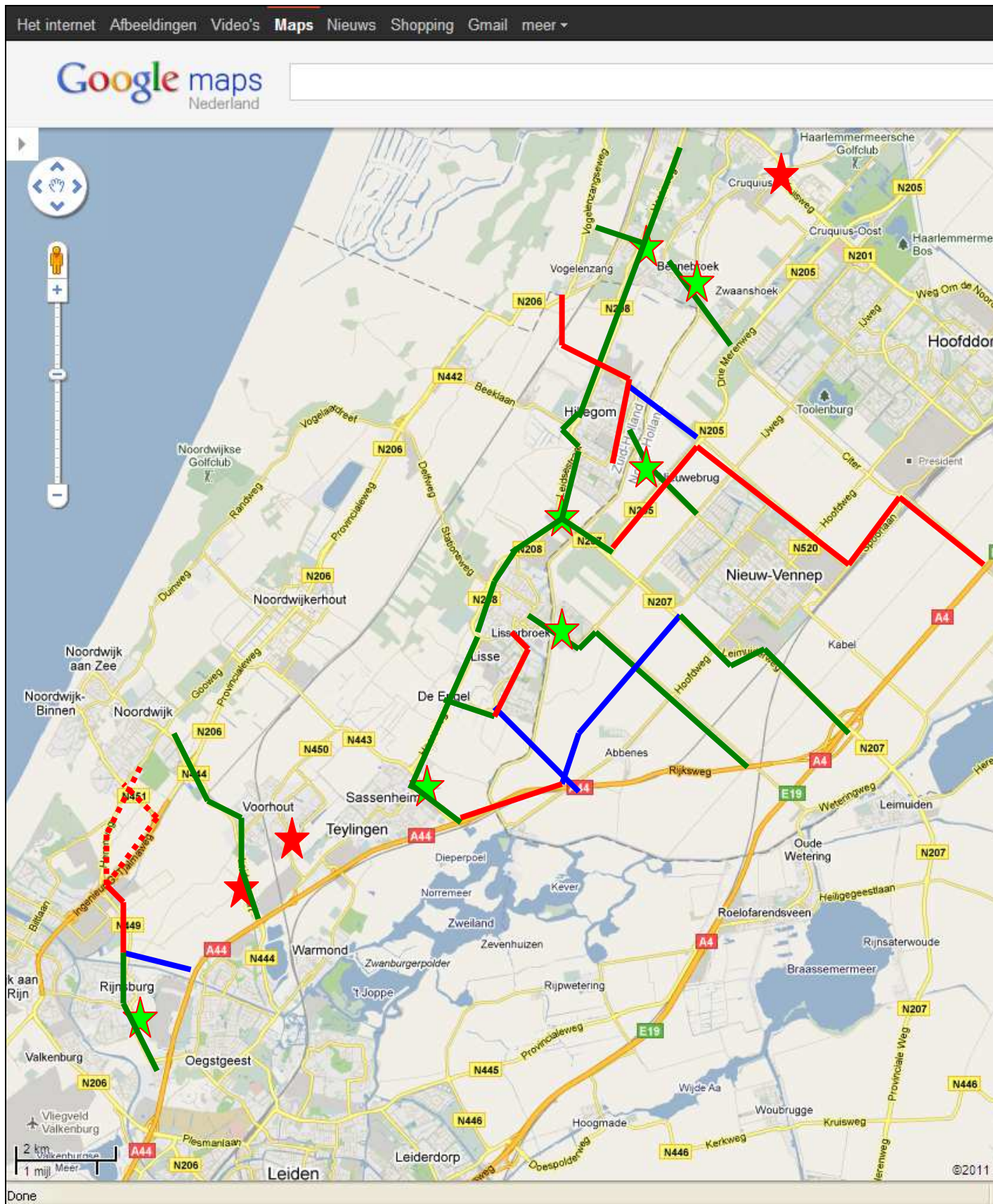
- De N449 (dan wel de N206) tussen Rijsburg en Noordwijk → wat de doorgaande route wordt, hangt af van de doorstroming op de Herenweg en van de inrichting van de afslag N206-Rijsburg
- De Ruishoornlaan in Lisse, doordat meer verkeer deze weg kiest, waar dat nu nog door de Kanaalstraat of de Heereweg rijdt
- De Weerlaan in Hillegom: verkeer dat nu nog via de Meerlaan of de Steenfabriek rijdt, gaat voortaan via de Weerlaan naar de nieuwe Ringvaartbrug
- De Pastoorslaan en de Bartenbrug: verkeer vanuit Vogelenzang zal voortaan via deze route naar de Haarlemmermeer rijden (dit betreft relatief weinig verkeer, omdat Vogelenzang weinig verkeer genereert, en deze ontsluiting niet aantrekkelijk genoeg is voor doorgaand verkeer vanuit Zandvoort)
- De Noordelijke Randweg Nieuw Vennep, de Spoorlaan en de nieuwe afslag A4 Hoofddorp Zuid

De N206, de Ruishoornlaan, de Weerlaan, de Randweg Nieuw Vennep en de Spoorlaan hebben hiervoor genoeg capaciteit (op de Herenweg in Noordwijk is de capaciteit beperkt, maar hiervoor is de route via N206 en Beeklaan een prima alternatief).

De Pastoorslaan en de Bartenbrug zijn te smal om het Vogelenzangse verkeer om Bennebroek heen te leiden, dus hiervoor is een beperkte capaciteitsvergroting nodig (van B-weg naar een 60km-doorstroomweg). Deze beperkte verbreding kan ook de P&R functie van station Hillegom faciliteren.

Het **Pakket NOG Beter** biedt de Bollenstreek een goed alternatief voor Keukenhofdrukke: inwoners kunnen de Steenfabriek vermijden door via de nieuwe ontsluitingswegen in Hillegom en Lisse te komen.

Figuur 6.1: **Pakket NOG Beter**: Vier stukjes weg (blauw) ontlasten (groen) de volgende wegen/knelpunten, maar zorgen voor meer verkeer op de volgende wegen (rood), maar zorgen voor enkele knelpunten niet voor een afdoende oplossing (de rode sterren):



7 Pakket NOG Beter voor OV

In deze notitie is reeds aangegeven dat zowel het autoverkeer als het OV in de regio noord-zuid zijn georiënteerd, terwijl de woon-werk focus steeds meer oost-west gerelateerd is geworden, met een focus op het gebied Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid. Omdat station Schiphol het centrale knooppunt in deze zone is, komt de OV-bereikbaarheid van dit economische groeigebied in de praktijk neer op een optimale bereikbaarheid van station Schiphol.

Het hoogwaardige OV – voorzover aanwezig in de regio – is vrij beperkt en komt (uitgaande van de dienstregeling 2012) neer op:

- Station Leiden CS → ligt centraal in de Leidse regio en biedt uitstekende en snelle treinverbindingen met Den Haag, Rotterdam, Schiphol, Haarlem en Amsterdam
 - Reizen via Leiden CS is aantrekkelijk voor kernen die een goede (snel, frequent, betrouwbaar) OV-verbinding met Leiden CS hebben: Katwijk, Oegstgeest, Rijnsburg, Voorhout)
- Station Voorhout → dit goed gebruikte station ligt centraal in Voorhout en biedt een goede verbinding met Leiden en Den Haag (voor Amsterdam CS: in Haarlem overstappen; voor Schiphol: in Leiden overstappen)
 - Doordat station Voorhout vanuit de regio niet goed bereikbaar is, heeft het slechts een lokale functie
- Station Hillegom → ligt excentrisch, wordt matig gebruikt, biedt verbinding met Haarlem en Leiden / Den Haag (Amsterdam CS met overstap in Haarlem), maar niet met de belangrijke bestemmingen Hoofddorp/Schiphol en Haarlem centrum (daarvoor is de bus sneller dan de trein)
 - Station Hillegom wordt ook vanuit De Zilk en Vogelenzang gebruikt, maar biedt voor Lisse en/of Noordwijkerhout geen meerwaarde (slecht bereikbaar, lage frequentie, niet rechtstreeks naar Schiphol/Amsterdam)
- Station Heemstede → ligt excentrisch, maar biedt uitstekende verbindingen met Amsterdam en met Leiden / Den Haag
 - Wordt veel gebruikt vanuit Heemstede, Hillegom, de Bloemendaalse kernen en Zandvoort
 - Reizigers richting Schiphol/Hoofddorp zijn sneller met de bus (140, 175, 300)
- Station Sassenheim → ligt excentrisch, biedt goede verbinding met Leiden, Schiphol en Amsterdam
 - Richting Leiden is de rechtstreekse bus sneller dan de overstap bus-trein
 - Vanuit Noordwijk en Voorhout is station Sassenheim niet goed te bereiken
- Station Nieuw Vennep → ligt excentrisch, biedt goede verbinding met Leiden en Schiphol/Amsterdam
 - Alleen lokale functie voor Nieuw Vennep
 - Vanuit Bollenstreek tot nu toe geen alternatief want “brug open = trein gemist”
- Station Hoofddorp → veel gebruikt station met goede verbindingen met Leiden, Schiphol en Amsterdam, is ook belangrijk OV-knooppunt voor o.a. de Zuidtangent
- Zuidtangent 310 (Nieuw Vennep – Schiphol) → deze in 2005 geopende drukke buslijn verbindt Nieuw Vennep Getsewoud met Schiphol in ong. 25 minuten met ong. 10 tussenhaltes
 - Wordt enigszins gebruikt door overstappende Hillegomse reizigers
- Buslijn 140 (Haarlem – Hoofddorp) → deze hoogfrequente buslijn wordt al jarenlang goed gebruikt door inwoners van Haarlem, Heemstede en Hoofddorp
- Buslijn 61 (Lisse – Schiphol) → deze (pas in 2008 geopende!) non-stop snelbuslijn verbindt Lisse in 25 minuten met Schiphol en trekt sindsdien veel reizigers
 - Lijn 61 bedient een groep reizigers die vóór 2008 geen fatsoenlijk OV-aanbod had, en toont aan dat er in de Bollenstreek nog veel gemiste OV-kansen liggen

De grotere “stationloze” kernen zijn:

- Katwijk, Rijnsburg, Oegstgeest → deze hebben een snelle (< 15 min.), adequate verbinding met Leiden CS
- Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout → deze hebben geen snelle verbinding met Leiden CS → alleen Lisse heeft een goede verbinding met Schiphol (lijn 61)

Verder beschikken de volgende kernen wel over een station, maar dat ligt excentrisch:

- Sassenheim → goede verbinding met belangrijkste bestemmingen (Leiden, Schiphol)
- Hillegom → goede verbinding voor deel bestemmingen, maar niet voor Hoofddorp/Schiphol

De kleinere kernen Vogelenzang en De Zilk liggen relatief dicht bij de stations Hillegom en Vogelenzang, Warmond ligt dicht bij station Sassenheim, maar de Haarlemmermeerse kernen Lisserbroek, Abbenes en Buitenkaag liggen ver verwijderd van stations.

In het kader van de NOG kan het OV-probleem in de Bollenstreek daarom als volgt worden gedefinieerd: Vanuit Hillegom, Noordwijk en Noordwijkerhout is er geen goede OV-verbinding met Schiphol / Hoofddorp / Amsterdam Zuid

De diverse verantwoordelijke overheden zijn bezig met een drietal OV-verbeteringen in de streek:

- De (meerdere malen uitgestelde) opening station Sassenheim (per december 2011; zie hierboven)
- Aanleg van een HOV-verbinding Noordwijk – Voorhout – station Sassenheim
- Doortrekken lijn 310 naar Lisserbroek, Lisse (via een nieuwe busbrug over de Ringvaart) en Sassenheim, ter vervanging van lijn 61

In het kader van **Pakket NOG Beter** wordt nieuwe infrastructuur ontwikkeld, met nieuwe kansen voor goed OV. De NOG tussen Vogelenzang en Zwaanshoek biedt geen mogelijkheden voor nieuwe, kansrijke OV-lijnen. De nieuwe wegen in **Pakket NOG Beter** bieden deze mogelijkheid echter wel.

In het kader van **Pakket NOG Beter** worden de twee bovengenoemde voorstellen (HOV Noordwijk – Sassenheim en vervangen lijn 61 door lijn 310) afgezet/aangevuld met (nieuwe) mogelijke verbindingen.

- een snelbus Noordwijk – Schiphol via Leeuwenhorst, Sassenheim Pallandtlaan en de A44
 - Noordwijk – Schiphol rechtstreeks in ong. 35 minuten
 - Tevens ontsluiting Congrescentrum Leeuwenhorst en woonwijk Noordwijkerhout-zuid
- handhaven (en evt. versnellen) lijn 61 Lisse – Schiphol
 - evt. versnellen via de nieuwe Poelweg tussen Lisse en de A44
- introductie van een HOV-lijn station Hoofddorp non-stop naar Hillegom (en evt. naar Noordwijkerhout)
 - Hillegom – Hoofddorp in 15 min, Hillegom – Schiphol (met overstap in Hoofddorp) in ong. 25 min, Noordwijkerhout – Hoofddorp in 30 min)
- Zuidtangent 310 wel doortrekken naar nieuwbouw Lisserbroek, maar niet naar Lisse / Sassenheim
 - Reistijd Lisserbroek – Schiphol wordt 30 minuten
 - Reis Lisse – Schiphol met lijn 310 duurt 10 min langer dan met lijn 61, dus vervangen lijn 61 door lijn 310 betekent een *achteruitgang* van de bereikbaarheid en past dus niet in het **Pakket NOG Beter**
 - Vanuit Getsewoud richting Leiden is sneller via station Nieuw Vennep dan via Sassenheim
 - Voor lokale ontsluiting tussen Nieuw Vennep, Lisserbroek en Lisse kan er beter een gewone streekbus (via de Kanaalstraat) komen dan een Zuidtangent via een aparte, dure busbrug
- Ter vergelijk voor Noordwijk – Schiphol:
 - Treintijd Schiphol – Sassenheim is 16 minuten, overstap is gemiddeld 5 minuten, bustijd Sassenheim – Noordwijk (vertraginggevoelig in de spits) is ong. 20 minuten, dus reistijd Noordwijk – Schiphol via Sassenheim is minimaal 40 minuten
 - Reistijd Voorhout – Schiphol via station Sassenheim is minimaal 25 minuten, dus voor veel Voorhouters die naar Schiphol e.v. reizen, is een overstap op Leiden CS (trein-trein) sneller dan een overstap op Sassenheim (bus-trein)
- Voor het reguliere noord-zuid busvervoer in de Bollenstreek (Leiden – Sassenheim – Lisse – Hillegom – Heemstede – Haarlem) leidt **Pakket NOG Beter** niet tot aanpassingen qua route, hoewel een frequentieverhoging op deze corridor wel degelijk zinvol is

Daarom gaat **Pakket NOG Beter** uit van de volgende nieuwe hoogwaardige buslijnen (zie figuur 7.1):

- Handhaven lijn 61 Lisse – Schiphol (deze is 10 minuten sneller dan de voorgenomen Zuidtangent 310 en hiervoor is geen nieuwe infrastructuur nodig)
- Nieuwe lijn Hoofddorp – Hillegom (- Noordwijkerhout), na aanleg van de Weerlaanbrug is hiervoor geen nieuwe infrastructuur nodig
- Nieuwe snelbus Schiphol – Noordwijk via de A44 en Leeuwenhorst
 - Wanneer er op de A44 twee haltes komen ter hoogte van huidige viaducten, kan deze bus ook Buitenkaag en Abbenes van snel OV voorzien
- Doortrekken lijn 310 naar Lisserbroek kan gewoon over het bestaande wegennet

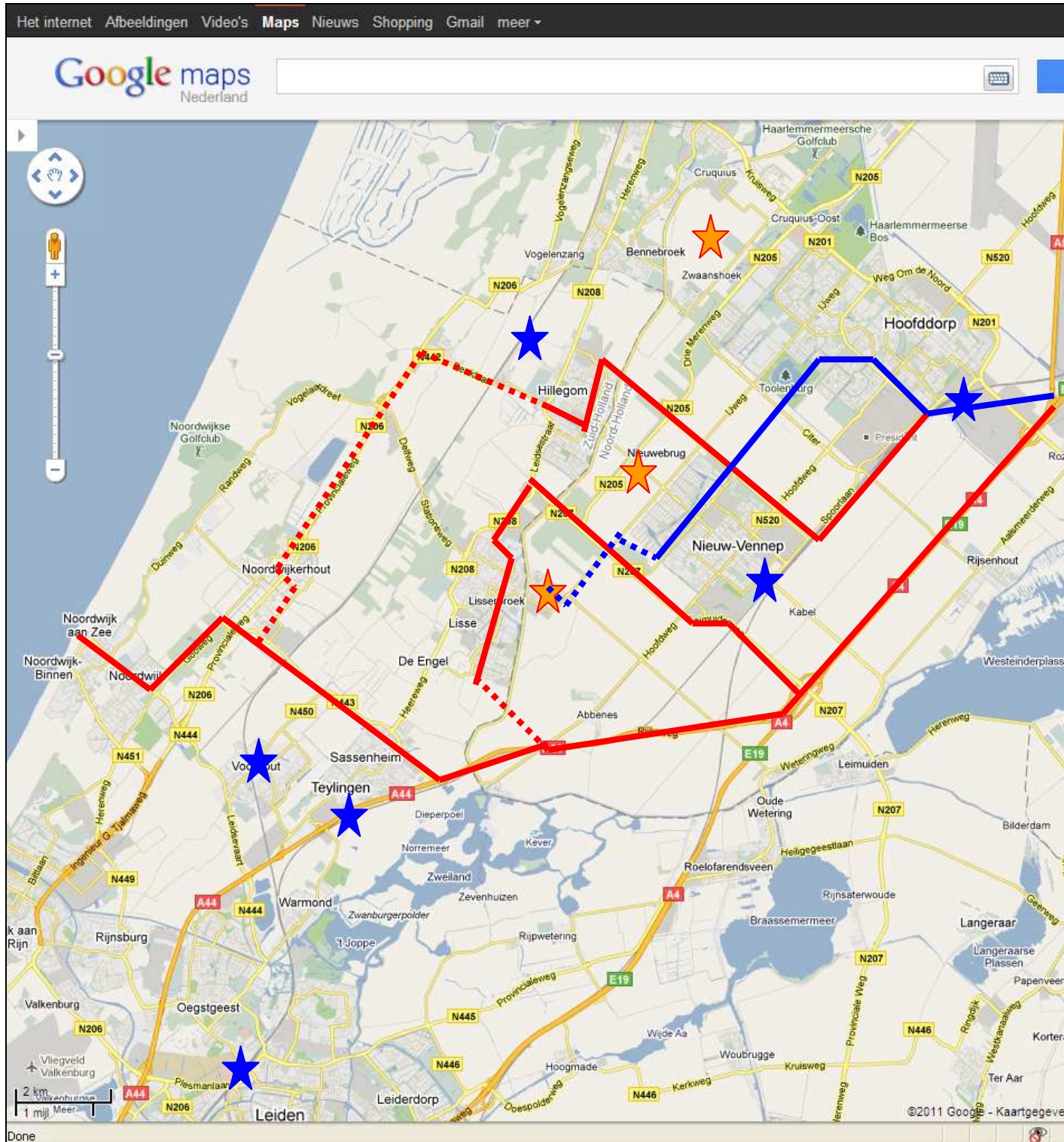
Investeren in aparte businfrastructuur zoals

- **Busbrug Lisse – Lisserbroek voor de Zuidtangent**
- **HOV Noordwijk – Sassenheim**

Is dus niet nodig, omdat de hierbij bedachte verbindingen langzamer (en dus onaantrekkelijker) zijn dan de vier NOG Beter – OV-trajecten.

Figuur 7.1: het wegennet binnen **Pakket NOG Beter** maken HOV Bollenstreek – Haarlemmermeer mogelijk:

- *Blauwe ster = bestaand station,*
- *blauwe lijn = bestaande HOV-lijn 310 (blauw gestippeld: uitbreiding tot Nieuwbouw Lisserbroek)*
- *oranje ster = verdichtingslokatie Westflank,*
- *rode streep = voorgesteld nieuw HOV-tracé:*
 - *nieuwe HOV Hoofddorp NS – Hillegom (rijdt deels door naar De Zilk en Noordwijkerhout)*
 - *bestaande lijn 61, geoptimaliseerd tot ringlijn Schiphol – A44 – Lisse – N207 – Schiphol*
 - *nieuwe snelbus Noordwijk – Schiphol via congrescentrum Leeuwenhorst*



8 Financiën en vervolgtraject

De NOG tussen Vogelenzang en Zwaanshoek was gepland als deels 2-baans, deels 4-baans autoweg, met diverse ongelijkvloerse kruisingen met de Leidsevaart, de spoorlijn, de N208 en de Ringvaart (aquaduct).

De vier **Pakket NOG Beter** wegverbindingen kunnen (indicatief) als volgt worden aangelegd:

1. De N205 tussen Nieuw Vennep en de A44

Deze is niet gedacht vanaf de huidige aansluiting N205-N207, maar parallel aan de tochtsloot vanaf de huidige aansluiting N207-Getsewoud

- Dit verkort de reistijd Nieuw Vennep – Leiden behoorlijk, en verlengt de reistijd voor doorgaand verkeer nauwelijks
- Dit bespaart behoorlijke aanlegkosten (omdat dit tracé korter is, en minder obstakels heeft)
- Dit past beter in het blokverkavelde Haarlemmermeerse landschap

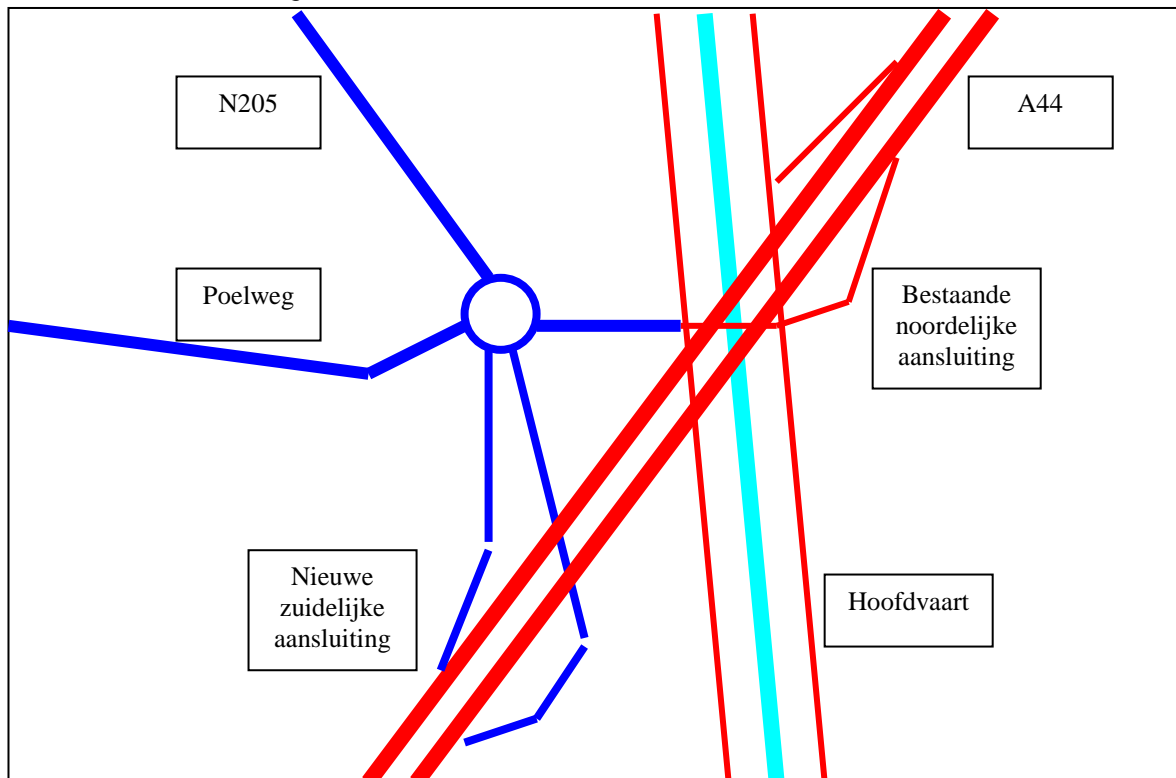
De N205-zuid kan 2-baans worden uitgevoerd, met een gelijkvloerse kruising (VRI) met de Lisserweg en een rotonde bij de aansluiting op de nieuwe Poelweg

De afslag A44 Abbenes wordt als volgt weergegeven:

- De huidige aansluiting op de A44 richting Amsterdam blijft intact (deze biedt voldoende capaciteit voor het huidige verkeer uit Kaag/Abbenes en voor het verkeer uit Lisse)
- De Poelweg sluit aan op de bestaande “lage betonnen brug” over de Hoofdvaart
- De huidige smalle aansluiting op de A44 richting Leiden wordt opgeheven en wordt vervangen door een zuidelijker gelegen ruime aansluiting

Figuur 8.1: aanpassing afslag A44-Abbenes in Pakket NOG Beter:

- Rood is bestaande weg
- Blauw is nieuwe weg



2. De Poelweg tussen Lisse-zuid en de A44

Voor de aansluiting op de A44: zie bovenstaande figuur

Deze 2-baansweg krijgt een middelhoge brug over de ringvaart (vergelijkbaar met de brug bij de Steenfabriek) en sluit in de Poelpolder aan op de Ruishoornlaan.

3. De verlengde Weerlaan tussen Hillegom noord en de N205

Deze 2-baansweg krijgt een middelhoge brug over de ringvaart (vergelijkbaar met de brug bij de Steenfabriek) en sluit in Hillegom via een rotonde aan op de huidige Weerlaan.

De aansluiting op de N205 gebeurt door het huidige kruispunt (VRI) N205 – Randweg Nieuw Vennep uit te breiden met een vierde tak.

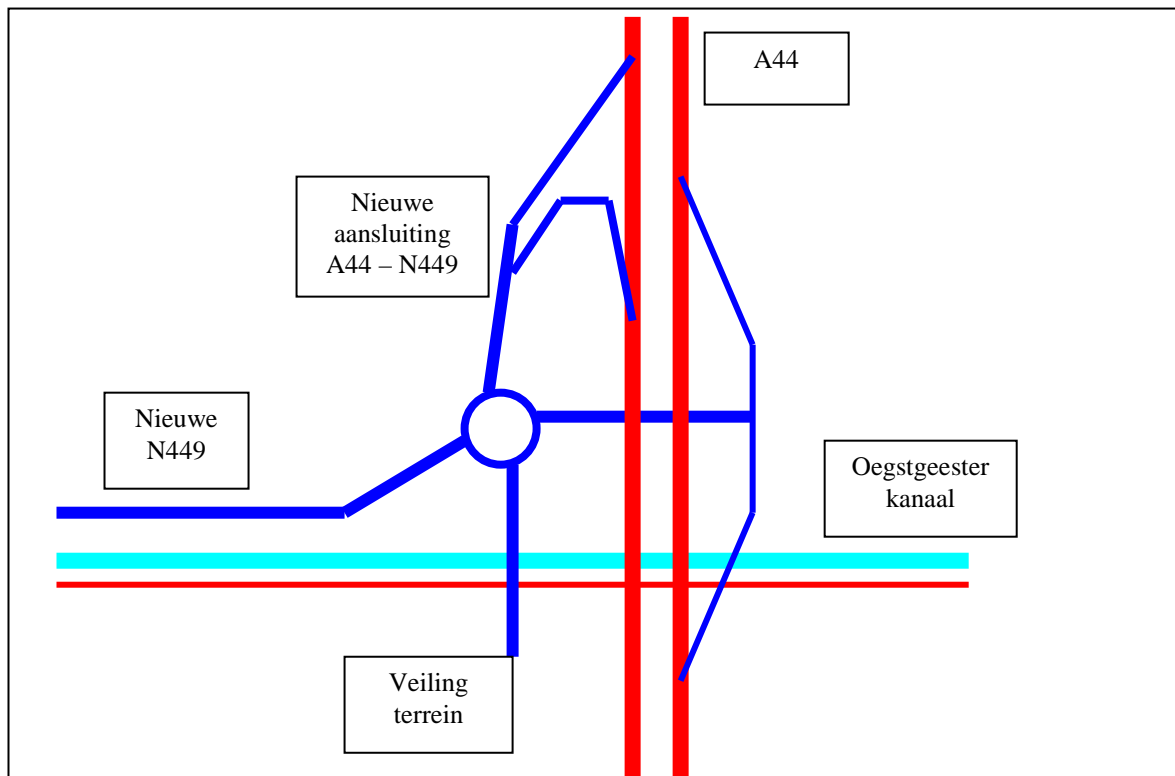
4. De Randweg Rijnsburg

De N449 wordt als doorgaande 2-baansweg omgelegd langs de noordzijde van het Oegstgeester Kanaal. Bij de A44 komt een nieuwe aansluiting op de A44, alsmede een rechtstreekse verbindingsweg met de Veiling.

Zie onderstaand kaartje voor een *mogelijke* vormgeving van deze afslag.

Figuur 8.2: nieuwe afslag A44 – N449 ter hoogte van de veiling bij Rijnsburg

- Rood is bestaande weg
- Blauw is nieuwe weg



Voor het integrale **Pakket NOG Beter** zijn dus de investeringskosten nodig voor de vier bovenstaande noodzakelijke stukjes weg.

Daarentegen kunnen de reeds geraamde kosten voor:

- de overbodige NOG tussen Vogelenzang en Zwaanshoek
- de overbodige busbrug tussen Lisse en Lisserbroek

worden geschrapt.

Aanvullend onderzoek

Aanvullend onderzoek is nodig om:

1. de aanlegkosten van de vier wegen uit het **Pakket NOG Beter** te ramen
2. een MER op te stellen voor het **Pakket NOG Beter** (eventueel kan **Pakket NOG Beter** als alternatieve onderzoeksvariant worden meegenomen in de MER voor de NOG)