

# Duinpolderweg en Duinpoldertangent

## Nieuwe verbindingen tussen Duin- en Bollenstreek en Noord-Holland

De verbindingen tussen enerzijds Duin- en Bollenstreek en anderzijds Haarlem en Hoofddorp zijn slecht. Behoorlijke alternatieve routes ontbreken. Het verkeer gaat door woonkernen, stagneert en belast de omgeving. De oorzaak ligt in twee barrières: de Leidsevaart en de Ringvaart. Rond Hillegom telt de Ringvaart drie bruggen: een als onderdeel van de N207 (grens Hillegom/Lisse), een in het centrum gebied van Hillegom (bij de Meerlaan) en een te Bennebroek. De Leidsevaart en de spoorlijn Leiden, Voorhout, Hillegom, Haarlem telt bij Hillegom twee doorgangen: een in het centrumgebied (bij de Beeklaan) en een in noordelijk Hillegom. Een behoorlijke wegverbinding tussen Noordwijk/Noordwijkerhout en Haarlem ontbreekt. Het huidige openbaar vervoer per bus is traag en daardoor ongeschikt voor forensen.

Het vervoer tussen Duin- en Bollenstreek over en weer met haar stedelijke omgeving zal echter fors toenemen. Alleen prikkeldraad kan dit verhinderen. Oorzaak is de verstedelijking rond Haarlem en Hoofddorp die nieuwe bedrijvigheid met zich brengt, meer persoonlijke contacten, meer gedifferentieerd onderwijs en dergelijke. Nieuwe verbindingen zijn nodig om die nieuwe mobiliteit te faciliteren en vooral om de synergie tussen de woongebieden onderling te bevorderen. Een nieuw aan te leggen *Duinpolderweg* moet daarin voorzien. Diverse varianten voor het tracé en de inrichting zijn ontwikkeld. Het openbaar vervoer blijkt hierin niet mee te doen.

In de publieke discussie springen er nu twee varianten uit: de zogenoemde *Middenvariant* en een uitgebreide versie van de variant *NOG Beter 2.0*. Daarnaast is ook het negatief ontvangen provinciale *voorlopige Voorkeur Alternatief (vVKA)* actueel. In de studies van deze varianten is nauwelijks aandacht besteed aan een mogelijke rol van het openbaar vervoer. De variant *NOG Beter 2.0* ziet nadrukkelijk af van een verbinding tussen de N206 (de duinweg door Noordwijk en Noordwijkerhout) en de N208 (de oude weg tussen Haarlem en Leiden via Hillegom). Inmiddels wordt het belang van openbaar vervoer en de verbinding tussen de N206 en de N208 wel degelijk erkent en wordt aangedrongen op verdere uitwerking. De variant *NOG Beter* met een dergelijke uitbreiding wordt verder benoemd als de variant *NOG Beterplus*.

Deze studie is een actualisatie van de notitie “Duinpolder mobiliteit” (Evers, april 2018). Het belicht opnieuw de mogelijkheden van een snelle busverbinding over de Duinpolderweg naar voorbeeld van de *Haarlemse Zuidtangent*. In dit geval zou het gaan om de *Duinpoldertangent*. Wanneer bovendien de spoorstations te Sassenheim, Voorhout en Hillegom snel bereikbaar zijn en metro-achting gaan functioneren, dan zal dit OV een aanzienlijk deel van de reisvraag kunnen bedienen. Vooral tijdens de ochtend- en avondspits zal dit het geval zijn. De capaciteit van tweebaanswegen zullen dan voldoende zijn om de automobilititeit te kunnen bedienen.

## De twee te vergelijken inrichtingsvarianten

In feite is de benaming *Duinpolderweg* misleidend. Immers het gaat om drie nieuwe verbindingen in plaats van één. Deze zijn bedoeld om lokale verkeersproblemen op te lossen en te voorzien in nieuwe verbindingen tussen enerzijds Duin- en Bollenstreek en anderzijds Schiphol, Hoofddorp en Haarlem. In feite gaat het om een onderlinge toegankelijkheid. Maar dat betreft niet alleen automobilititeit. Anders dan tien jaar geleden wordt nu algemeen erkend dat de automobilititeit een grens heeft bereikt en dat snel openbaar vervoer als alternatief noodzakelijk is. De

infrastructuren hiervoor zijn het meest efficiënt in samenhang te ontwikkelen. Rond Hillegom zijn nu twee varianten aan de orde. De *Middenvariant* die ter hoogte van de Oosteinderlaan de Ringvaart kruist, aansluit op de N208 en (te zijner tijd) doorloopt naar de N206 en variant *NOG Beterplus*. Karakteristiek voor de laatste zijn de volgende drie elementen:

- De weg door noordelijk Hillegom gaat over de Oude Weerlaan en komt uit op een nieuw aan te leggen brug over, of aquaduct onder de Ringvaart. Als maximum snelheid zou daar 50 km/uur kunnen gelden. Hillegoms oostelijk gelegen randweg sluit hierop aan.

- Met een nieuwe brug over de Leidsevaart is deze weg is via de Pastoorslaan te verbinden met de huidige N206 en te voorzien van een aansluiting op Station Hillegom.

- Over deze weg is een snelle, gerichte busdienst tussen Estec, Noordwijk en Station Hoofddorp te onderhouden met haltes in of bij Space Expo, Noordwijk, Noordwijkerhout, De Zilk, Hillegom, Hoofddorp (2x) en Schiphol. De nodige infrastructuur is direct aan te leggen.



De kaart toont de Weerlaan en de Pastoorslaan gelegen in noordelijk Hillegom waarover de variant *NOG Beter 2.0* zou komen te lopen als tweebaansweg. De variant *NOG Beterplus* is hierop een aanvulling door de verbinding over de Pastoorslaan met de N206 als tweebaansweg toe te voegen, maar wel in combinatie met aanvullende infrastructuur voor een snelle buslijn.

De *Middenvariant* ligt noordelijker. Deze wordt ter hoogte van de Oosteinderlaan aangelegd als 2x2-baansweg. Te zijner tijd zal het tracé doorgetrokken om Tiltenberg heen en daar aansluiten op de N206. Bij de aanleg worden diverse duinpercelen en bollengronden opgeofferd. Deze variant is ook op te zetten als tweebaansweg voor het autoverkeer met twee vrije busbanen met bijbehorende infrastructuur voor enkele haltes met bijbehorende voorzieningen. Deze inrichting is te typeren als de *Middenplus Variant*. Er komt op die manier meer ruimte voor de *Duinpoldertangent* dan in de variant *NOG Beterplus*. Overigens, een latere verbreding van de N206 met een

vrije busbaan is mogelijk. Ieder die over de N206 rijdt en daar op let zal zien dat het tracé is daarvoor al is aangelegd; ook door Noordwijkerhout. Voor het autoverkeer kan deze verdubbeling achterwege blijven: een tweebaansweg is voldoende.

Het tracé van de *voorlopige Voorkeurs Alternatief (vVKA)* ligt tussen die van de *Middenvariant* en de variant *NOG Beterplus* in ter hoogte van de Voltstraat en doorsnijdt daarmee het industriegebied Horst ten Daal. Enkele industriële vestigingen en andere bebouwingen dienen dan te worden gesloopt. Hillegom is hier mordicus op tegen. Overigens, ook deze bedenkelijke variant is op te zetten in combinatie met de infrastructuur voor een *Duinpoldertangent*.

Wat worden de reistijden met het openbaar vervoer via deze *Duinpoldertangent* in vergelijking met die van het huidige OV? Uiteraard is deze *Duinpoldertangent* ingericht als een snelle buslijn die het tracé volgt zonder het te verlaten en die maximaal tien haltes aandoet. De tabel geeft een overzicht waarbij de getallen zijn afgeleid algemeen beschikbare informatie. Beide inrichtingsvarianten geven hetzelfde beeld te zien. De reistijden via deze hypothetische *Duinpolder Tangent* zullen aanzienlijk korter zijn dan het huidige OV en overeenkomen met die van een onbelemmerd, snel te parkeren auto.

*Huidige reistijden OV in minuten en rijafstanden over “Duinpoldertangent” in km.*

	N'wijk Zee	N'hout	De Zilk	H'g. Weerl'	H'dorp ZW	H'dorp St'	Schiphol
Noordwijk Zee	---	afst-dp: 5	afst-dp: 11	afst-dp: 15	afst-dp: 23	afst-dp: 25	afst-dp: 32
N'hout	ov-nu: 19	---	afst-dp: 6	afst-dp: 10	afst-dp: 18	afst-dp: 20	afst-dp: 27
De Zilk	ov-nu: 41	ov-nu: 24	---	afst-dp: 4	afst-dp: 12	afst-dp: 14	afst-dp: 21
H'gom Weerl'	ov-nu: 49	ov-nu: 28	ov-nu: 23	---	afst-dp: 8	afst-dp: 10	afst-dp: 17
H'dorp ZW	ov-nu: ?	ov-nu: ?	ov-nu: ?	ov-nu: ?	---	afst-dp: 4	afst-dp: 7
H'dorp Stat'	ov-nu: 41	ov-nu: 55	ov-nu: 49	ov-nu: 35	ov-nu: ?	---	afst-dp: 10
Schiphol	ov-nu: 53	ov-nu: 58	ov-nu: 51	ov-nu: 43	ov-nu: 9	ov-nu: 4	--
ov-nu betreft de snelste verbindingen uit de 9292 app, inclusief eventuele tijd om te lopen en over te stappen afst-dpl staat voor "afstand over het tracé van de "Duinpolder tangent" Met 1 minuut per tussenstop, zullen de reistijden per "Duinpoldertangent" ± overeenkomen met afstanden in km							

De haltes van een dergelijke *Duinpoldertangent* functioneren als lokale stations met voldoende stallingsruimte voor fietsen en voldoende parkeerplaatsen. Door de keuze van de tracés zal de halte van aan de variant *Middenplus* veel verder ten opzichte van Hillegoms centrum komen te liggen dan bij de variant *NOG Beterplus* en zal daar dus beter functioneren. Ten opzichte van Hillegoms treinstation geldt hetzelfde: de weg volgens *NOG Beterplus* loopt noordelijk vlak langs dit station dat daardoor beter bereikbaar wordt.

**Vervoersvraag, met en zonder *Duinpoldertangent***

In hoever kan de voorgestelde *Duinpoldertangent* inderdaad concurreren met de eigen auto? De reisbehoeften zijn slecht af te leiden uit de gerealiseerde reisvolumes. Immers die zijn sterk afhankelijk van de aangeboden diensten. Zijn die slecht, dan zal ook de vraag laag zijn of zelfs geheel ontbreken. Vervoerskundigen gebruiken daarom het *discrete choice logit model* om zicht krijgen op de mate waarin reizigers kiezen voor de auto of voor openbaar vervoer. Op die manier is de volgende tabel afgeleid.

*Indicatie voor de keuze voor auto óf OV: linksonder zonder Duinpoldertangent; rechtsboven mét*

	Estec	N'wijk Zee	N'hout	De Zilk	Hillegom	H'dorp St'	Schiphol
Estec	--	59 / 41%	59 / 41%	59 / 41%	59 / 41%	59 / 41%	59 / 41%
Noordwijk Zee	64 / 36%	---	59 / 41%	59 / 41%	59 / 41%	59 / 41%	59 / 41%
Noordwijkerhout	79 / 21%	73 / 27%	---	59 / 41%	59 / 41%	59 / 41%	59 / 41%
De Zilk	99 / 1%	89 / 11%	78 / 22%	---	59 / 41%	59 / 41%	59 / 41%
Hillegom	96 / 4%	92 / 8%	78 / 22%	79 / 21%	---	59 / 41%	59 / 41%
Hoofddorp Station	60 / 40%	75 / 25%	92 / 8%	92 / 8%	87 / 13%	---	59 / 41%
Schiphol	59 / 41%	81 / 19%	90 / 10%	89 / 11%	86 / 14%	40 / 60%	---

Voor reizen met huidig OV is steeds de kortste tijd uit app "9292" ingevoerd plus . Soms is dit via Station Leiden Centraal Reistijd huidig is inclusief "lopen" plus 5 minuten extra. Reistijd DP\_tangent plus 15 minuten. Reistijd auto plus 10 min. In het model worden reistijden i.v.m. dagelijks retour verdubbeld.  
Opmerking: in het model duurt reizen inclusief tijd opslag per DP\_tangent steeds 5 minuten langer dan per auto, hetgeen in de opzet van het gebruikelijke model leidt tot de verhouding 59 / 41%; 10 minuten langer leidt tot een verhouding: 67 / 33%

Cruciaal is de gevoeligheid die reizigers vertonen ten aanzien van de reistijd: langere reistijd met het OV ten opzichte van de auto leidt al snel tot een sterke voorkeur voor de auto. Dit is de kritieke factor. Uit observaties blijkt dat mannen een uur retour om naar hun werk te gaan nog wel acceptabel te vinden. Langere reistijden worden steeds minder geaccepteerd: anderhalf uur is wel de grens. Vrouwen zijn kritischer: een half uur blijkt acceptabel, maar langer dan een uur ligt uit de gratie. De berekeningen die leiden tot de volgende tabel zijn op die gevoeligheid afgestemd. De reistijden zijn afgeleid uit de vorige tabel. De halte "Estec" (of "Space Expo") met bijbehorende data is toegevoegd.

De getallen komen voort uit een quick scan waarop diverse verfijningen zijn aan te brengen. Ze zijn bedoeld hulpmiddel om zicht te krijgen op de verschuiving van het gebruik van de auto versus die van het openbaar vervoer. De conclusie is wel dat een snelle *Duinpoldertangent* zal leiden tot een drastische toename van reizen per OV met een dienovereenkomstige vermindering van het gebruik van de auto. Dit is ook gunstig voor de exploitatie van een dergelijk OV.

## De plussen en minnen

In principe kunnen automobilititeit en openbaar vervoer complemetair functioneren. De *Duinpoldertangent* zorgt voor snelle vervoerscapaciteit in de band langs Estec, Noordwijk, Noordwijkerhout, De Zilk, Station Hillegom, Hillegom, Hoofddorp, Station Hoofddorp en Schiphol. Wanneer in aansluiting daarop de spoorstations te Sassenheim, Voorhout en Hillegom snel bereikbaar zijn en metro-achting functioneren, zal dit OV een aanzienlijk deel van de reisevraag kunnen bedienen. Dit OV zal vooral tijdens de ochtend- en avondspits gaan functioneren als noodzakelijk alternatief voor het vastlopende autoverkeer. Is de te verwachte mobiliteit hiermee ook voldoende te bedienen? Uit diverse studies die in opdracht van de provincies zijn uitgevoerd, is inderdaad af te leiden dat tweebaanswegen in het Zuid-Hollandse deel op die manier volstaan. Uiteraard is dit met de bekende vervoersmodellen nog na te rekenen.

Wordt de bewoonde omgeving zwaarder belast? Vooral voor Hillegom weegt dit zwaar. De toenemende verstedelijking is niet te stoppen en het autoverkeer zal toenemen. Nu moet Hillegom het doen met een enkele brug over de Ringvaart die via de Meerlaan uitkomt op een dicht bebouwde omgeving. Zowel in de bekende varianten als in de hier voorgestelde opzet wordt het verkeer verspreid over nieuw aan bruggen bij noordelijk Hillegom en Lisse-zuid; dus minder

verkeer via Hillegoms centrum. Een belangrijke functie van de *Duinpolderweg* is de ontsluiting van zuidelijk Hoofddorp op de A4 en de N205. De varianten *NOG Beterplus* en *Middenplus* doen daar geen concessies aan. In tegendeel: de *Duinpoldertangent* voegt capaciteit toe.

Hoe belastend voor de natuurlijke omgeving is de weg tussen de N206, Hillegom en Hoofddorp? Zuid-Hollands Landschap en het Cultuurhistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek zijn uiterst negatief over de *Middenvariant*. *NOG Beterplus* scoort duidelijk beter dan de *Middenvariant* en *Middenplus*. Immers *NOG Beterplus* wordt hoofdzakelijk over bestaande wegen aangelegd als tweebaansweg en legt daarmee weinig beslag op de cultuurgronden. De beboste omgeving van de Tiltenberg bij De Zilk zal volledig intact blijven. Sommige studies noemen de bezwaarlijke uitstoot van NOx. Maar te zijner tijd zullen de meeste auto's elektrisch rijden; dus zonder NOx-uitstoot én stiller.

De publieke discussie over de inrichting duurt inmiddels twaalf jaar. Terecht wil de politiek snel tot een definitief besluit komen. Het onderzoek en ontwerp voor de infrastructuur voor een *Duinpolderweg* hoeft echter niet veel tijd te kosten. Het immers over tracés en functies die al zijn onderzocht. Tijd hoeft dus geen beletsels te zijn om de inrichting van een *Duinpoldertangent* in de besluitvorming mee te nemen.

## Het vervolg

In het kader van de algemene inspraak procedure werd ook dit voorstel bij de provinciale werkgroep "Duinpolderweg" ingediend. Bij elkaar ging het om bijna vier honderd voorstellen. Het antwoord op de voorgestelde "Duinpoldertangent" was afwijzend. Waarom? Ten eerste: er is een HOV-lijn in aanleg tussen Noordwijk en Schiphol, waardoor een "Duinpoldertangent" overbodig zou zijn. Ten tweede: er ligt een wettelijke ban op de aanleg van een weg tussen de N206 en N208 in verband met maximaal toe te laten NOx-uitstoot.

Het eerste bezwaar is onterecht. Die nieuwe HOV-lijn slingert door de gemeente Teylingen er is daar gebonden aan een maximum snelheid van 50 km/uur. Voor Noordwijk en Noordwijkerhout levert dit weinig tijdwinst op; voor Lisse scoort die verbinding naar Schiphol wel. Heeft de werkgroep wel goed naar de feiten gekeken? Het antwoord op de tweede bezwaar vraagt om enige creativiteit; er is weldegelijk een oplossing. Mijn antwoord aan de Provinciale besluitvormers in dit verband gaat als volgt.

*"Uiteraard moet er dan wel een verbinding N206-N208 komen, desnoods alleen als busbaan. Dat kan door de nu onverharde 1-ste Loosterweg langs het spoor als busbaan tussen de Beeklaan en de Pastoorslaan te verharden. De voordelen: station Hillegom wordt goed bereikbaar; geen bussen meer over de smalle Wilhelminastraat en 2-de Loosterweg; het natuurgebied rond de Tiltenberg wordt volledig vermeden; de beoogde elektrische bussen leiden tot drastische vermindering van NOx uitstoot; snelle verbinding Noordwijk, Noordwijkerhout, Hillegom, Schiphol. De Gemeenteraad van Noordwijkerhout heeft een motie met deze strekking aangenomen en de raad van Noordwijk gaat dit ook doen."*

Natuurlijk zijn voor de aanleg van nieuwe verkeerskundige infrastructuren grondige analyses noodzakelijk, maar zeker niet genoeg. De politieke besluitvorming blijkt dikwijls verrassende wendingen te vertonen.