



# Economische Effectenrapportage Duinpolderweg

Eindrapport

Opdrachtgevers: Provincies Noord-Holland en Zuid-Holland

Rotterdam, 27 oktober 2017





# Economische Effectenrapportage Duinpolderweg

Eindrapport

Opdrachtgevers: Provincies Noord-Holland en Zuid-Holland

Koen Vervoort  
Elvira Meurs  
Britt Doornekamp  
Pim de Roos

Rotterdam, 27 oktober 2017



# Inhoudsopgave

Samenvatting en conclusies	7
<b>1 Inleiding</b>	<b>11</b>
1.1 Achtergrond en doel	11
1.2 Methodiek	11
1.3 Leeswijzer	12
<b>2 Economische schets van het gebied</b>	<b>13</b>
2.1 Geografie van het gebied	13
2.2 Demografie, werkgelegenheid en arbeidsmarkt	14
2.3 Belangrijkste economische sectoren	17
2.4 Bereikbaarheid en economische (door)ontwikkeling	20
<b>3 Referentie- en projectalternatieven</b>	<b>23</b>
3.1 Referentiesituatie	23
3.2 Alternatief “Midden”	23
3.3 Alternatief “Midden, variant Stroomweg”	24
3.4 Alternatief “Zuid”	25
3.5 Alternatief “Hillegomse Zienswijze”	26
3.6 Alternatief “Parel 2.0”	27
3.7 Alternatief “Nieuwe N206”	29
3.8 Alternatief “NOG Beter 2.0”	30
<b>4 Effecten Duinpolderweg op bereikbaarheid</b>	<b>33</b>
4.1 De autonome situatie in 2030	33
4.2 Bereikbaarheidsimpuls	34
<b>5 Regionaal-economische effecten</b>	<b>37</b>
5.1 Inleiding	37
5.2 Effecten op werkgelegenheid	37
5.2.1 Schatting banencreatie	37
5.2.2 Effect op bereikbare banen	38
5.3 Effecten op wonen	40
5.4 Effecten op economische sectoren	40
5.4.1 Greenport	40
5.4.2 Recreatie en toerisme	42
5.5 Effecten op specifieke gebiedsontwikkelingen	43
5.5.1 Woningbouw	43
5.5.2 Bedrijventerreinen	45
5.5.3 Recreatie	46
5.5.4 Conclusie ontwikkelkansen	46
<b>6 Conclusies</b>	<b>47</b>

6.1	Doorwerking in de regionale economie	47
6.1.1	Ontwikkelkansen voor specifieke gebiedsontwikkelingen per alternatief	48
6.1.2	Afweging alternatieven	48
	<a href="#">Gebruikte bronnen</a>	<a href="#">49</a>

# Samenvatting en conclusies

## Achtergrond en doel

De Duinpolderweg is benaming voor een mogelijk nieuwe provinciale weg, in combinatie met verschillende kleinere verkeersmaatregelen, tussen de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer.

Ten behoeve van besluitvorming over het wel of niet aanleggen van de Duinpolderweg zijn een groot aantal effectenstudies uitgevoerd alsook een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Deze rapportage beschrijft in de vorm van een economische effectrapportage (EER) de regionaal- en ruimtelijk-economische effecten van de voorliggende alternatieven voor de Duinpolderweg.

Voor de Duinpolderweg zijn 8 alternatieven in overweging. Dit zijn 7 projectalternatieven en 1 nulalternatief. In deze rapportage worden de 7 projectalternatieven afgezet tegenover het nulalternatief.

## Economische schets van de regio

In het invloedsgebied van de Duinpolderweg zijn er een drietal regio's te onderscheiden met elk hun eigen dynamiek: de Duin- en Bollenstreek, de regio Zuid-Kennemerland en de gemeente Haarlemmermeer

De Duin- en Bollenstreek kenmerkt zich van oudsher door het economisch belang van de Greenport. De productiefunctie maakt in toenemende mate plaats voor de handelsfunctie. Steeds meer wordt ingezet op Value Added Services zoals het verpakken, labelen en combineren van goederen. Meer dan 60% van de totale wereldhandelsstromen in de bollensector loopt op enig moment door de regio. Ook de bloemensector en de toeristische sector zijn sterk vertegenwoordigd in de regio. De regio is daarbuiten met name een regio waarbij er in de ochtend- en avondspits omvangrijke vervoersstromen naar werkgebieden bestaan. Deze zijn voornamelijk gelegen in Leiden, Haarlem en de Haarlemmermeer. Het ondernemersklimaat in de regio is niet optimaal wat deels wordt toegeschreven aan de matig ervaren autobereikbaarheid van het gebied en dat er in het verleden ook bedrijven om deze reden uit de regio zijn vertrokken.

De regio Zuid-Kennemerland is buiten Haarlem eveneens vooral een woonregio. De gemeente Haarlemmermeer is een omvangrijke werklocatie. Als gevolg van de luchthaven Schiphol is de gemeente een transporthub voor zowel handel als toerisme.

## Projectalternatieven en effecten op de reistijd

De Duinpolderweg betekent dat de bereikbaarheid van bovengenoemde gebieden gaan veranderen. De alternatieven doen dat op verschillende wijze afhankelijk van het specifieke alternatief. Deze verandering in bereikbaarheid werkt door op de economie. De verandering in bereikbaarheid bepaalt daarmee in grote mate de economische effecten.

Deze veranderingen zijn in de MKBA vertaald in bereikbaarheidseffecten. De EER bouwt hierop voort. Op basis van de uitgevoerde berekeningen zijn de veranderingen in de bereikbaarheid kwantitatief gescoord. Onderstaande tabel geeft dit weer. In Midden en Zuid verbetert de bereikbaarheid het meest; in Parel 2.0 het minst.

**Tabel 1 Totale reistijdwinst ten opzichte van de referentie in uren per etmaal in 2030**

Alternatief	Reistijdwinst	
	Laag scenario	Hoog scenario
Midden	-2.100	-2.400
Midden, variant Stroomweg	-1.200	-1.400
Zuid	-1.900	-2.500
Hillegomse Zienswijze	-1.600	-1.800
Parel 2.0	-600	-800
Nieuwe N206	-1.500	-2.000
NOG Beter 2.0	-1.400	-1.700

Bron: Analyse modeluitkomsten (Ecorys, 2017)

### Doorwerking bereikbaarheidseffecten in de regionale economie

De aanleg van alle projectalternatieven voor de Duinpolderweg resulteert in een verbeterde bereikbaarheid en daarmee in positieve effecten voor de regionale economie ten opzichte van de autonome situatie:

- De Duinpolderweg zorgt voor een toename van de werkgelegenheid. Dit is van groot belang voor behoud en versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de regio en de Greenport. Mocht de bereikbaarheid en betrouwbaarheid verslechteren, dan bestaat de kans dat bepaalde bedrijven hun locatie in de Greenport op termijn heroverwegen. Een nuancering hierbij is dat de verwevenheid binnen de Greenport sector dusdanig groot is, dat her locatie voor het merendeel van de bedrijven geen optie is.
- De Duinpolderweg heeft een positief effect op het arbeidsmarktbereik. Met name de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland, en in mindere mate Haarlemmermeer, profiteren van verbeterde oost-westverbindingen en daardoor van kortere reistijden naar verder weggelegen gebieden. Hierdoor kunnen vraag en aanbod van arbeid beter op elkaar kunnen aansluiten wat leidt tot productiviteitswinst.
- De verbeterde bereikbaarheid leidt daarnaast tot een stijging in de WOZ-waarde per woning; de regio wordt aantrekkelijker als gebied. Het is bovendien aannemelijk dat de Duinpolderweg een groter effect heeft op de woonkwaliteit dan vanuit de berekeningen in deze studie blijkt. Zo leiden de meeste alternatieven van de Duinpolderweg niet alleen tot een groter banenbereik, maar ook tot een afname van het verkeer door de woonkernen.
- De effecten op de Greenport / landbouwsector zijn deels tegenstrijdig. Tegenover doorsnijding van bollen- en landbouwgrond staat een verbeterde bereikbaarheid van het gebied. Laatstgenoemde wordt als gevolg van de transformatie van de Duin- en Bollenstreek van productie- naar handelsgebied steeds belangrijker.
- Daarnaast profiteren recreanten en toeristen van een betere bereikbaarheid. In het bijzonder de kuststrook en de Keukenhof zullen hier baat van ondervinden in de vorm van een toename van het bezoekers en bestedingen.

De hoogte van de uitkomsten van de verschillende projectalternatieven verschilt echter sterk. De uitkomsten zijn weergegeven in onderstaande tabel.



**Tabel 2 Economische effecten Duinpolderweg per alternatief**

Alternatief	Extra banen (laag - hoog)	Aantal extra bereikbare banen	Stijging WOZ waarde per woning in €	Effect bereikbaarheid greenport bedrijven	Effect op areaal bollen en/of glas	Sociaal- recreatieve bestedingen in € mln
Midden	100 – 115	31.600	645	++	-	2,1 – 2,5
Midden, variant Stroomweg	65 – 70	18.000	370	+	-	1,4 – 1,5
Zuid	90 – 120	31.000	630	++	-/--	1,8 – 2,7
Hillegomse Zienswijze	75 – 80	23.800	485	+	-/--	1,6 – 2,6
Parel 2.0	30 – 40	10.200	210	0	-/--	0,6 – 0,8
Nieuwe N206	70 – 95	24.800	505	0	0	1,7 – 2,1
NOG Beter 2.0	65 -80	22.500	460	+	0/-	1,6 – 1,9

### Ontwikkelkansen voor specifieke gebiedsontwikkelingen per alternatief

Naast de doorwerking in de regionale economie, biedt een betere bereikbaarheid door middel van de Duinpolderweg ook kansen voor gebiedsontwikkelingen op het gebied van wonen, bedrijvigheid en recreatie. De uitkomsten per alternatief zijn hieronder weergegeven.

**Tabel 3 Ontwikkelkansen voor specifieke gebiedsontwikkelingen per alternatief**

Alternatief	Ontwikkelkansen		
	Wonen	Bedrijven	Recreatie
Midden	++	++	++
Midden, variant Stroomweg	+	+	+
Zuid	++	++	++
Hillegomse zienswijze	+	+	+
Parel 2.0	0/+	0/+	0/+
Nieuwe N206	0/+	+	+
NOG Beter 2.0	0	0	0/+

### Afweging alternatieven

De resultaten laten zien dat nagenoeg alle zeven projectalternatieven, weliswaar op sommige punten uitgezonderd, beter scoren dan de autonome situatie. Vanuit economisch perspectief heeft daarmee een investering in een Duinpolderweg de voorkeur boven 'nietsdoen'.

In de afweging tussen de zeven projectalternatieven resulteert vanuit economisch perspectief een voorkeur voor het Middenalternatief. Dit alternatief verbetert de bereikbaarheid het meest. Dit alternatief resulteert cijfermatig in de grootste economische effecten en scheidt de meeste kansen voor economische ontwikkelingen.



# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond en doel

De Duinpolderweg is benaming voor een mogelijk nieuwe provinciale weg, in combinatie met verschillende kleinere verkeersmaatregelen, tussen de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer. Ten behoeve van besluitvorming over het wel of niet aanleggen van de Duinpolderweg worden een groot aantal effectenstudies uitgevoerd alsook een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Deze rapportage beschrijft in de vorm van een economische effectrapportage (EER) de regionaal- en ruimtelijk-economische effecten van de voorliggende alternatieven voor de Duinpolderweg.

## 1.2 Methodiek

In de EER worden de economische effecten van de verschillende alternatieven voor het project in kaart gebracht op basis van desk research en interviews. De EER bouwt voort op de resultaten van diverse deelstudies (verkeer, ontwerp) van de Planstudie Duinpolderweg, net als de MKBA en de LER.

Een EER is, in tegenstelling tot bijvoorbeeld een MKBA, niet aan strikte richtlijnen gebonden. Ecorys heeft op basis van haar ervaring hier een gedegen aanpak en structuur voor ontwikkeld die in het verleden onder meer is toegepast voor de Westelijke Stadsbrug Rotterdam, de Rijnlandroute, Nieuwe Westelijke Oeververbinding, de N280-West en de Buitenring Parkstad Limburg. Deze aanpak is, in samenspraak met de opdrachtgever, ook voor de EER Duinpolderweg toegepast.

Er zijn een aantal uitgangspunten die de basis vormen voor voorliggende studie:

- Voor de Duinpolderweg zijn 8 alternatieven in overweging. Dit zijn 7 projectalternatieven en 1 nulalternatief. Deze alternatieven zijn door de Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland geselecteerd om te laten onderzoeken op effect en haalbaarheid. In deze EER worden de 7 projectalternatieven afgezet tegenover het nulalternatief. De alternatieven zijn verder uitgewerkt in hoofdstuk 3.
- De behandeling van de effecten op de bereikbaarheid is gebaseerd op de verkeerskundige berekeningen die zijn verstrekt door Royal HaskoningDHV. De uitkomsten zijn zowel in de MKBA als in voorliggende EER als uitgangspunt gebruikt.
- De doorwerking op de regionale economie is enerzijds bepaald aan de hand van economische bronnen als op basis van van deskresearch en interviews. De gebruikte bronnen zijn toegevoegd in de bijlage.
- Anderzijds zijn de toekomstige effecten voor de alternatieven gesimuleerd op basis van kengetallen uit eerdere door Ecorys uitgevoerde studies (zie hierboven) en inputs uit interviews (zie bijlage).

### 1.3 Leeswijzer

De opbouw van dit rapport is als volgt:

- Om een beeld te kunnen vormen over mogelijke ruimtelijk-economische effecten van de verschillende alternatieven van de Duinpolderweg is inzicht in de huidige samenstelling en ontwikkeling van de economie in het invloedsgebied van de nieuwe verbinding nodig. In **hoofdstuk 2** geven we een beschrijving van de regionale economie en de ontwikkeling van de bevolking. Ook schetsen we hier kort het belang van bereikbaarheid op economische ontwikkeling.
- Daarna richten we ons in **hoofdstuk 3** op de 8 projectalternatieven die zijn aangemerkt door de Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland. Er wordt een korte beschrijving per alternatief gegeven evenals een samenvattend kaartbeeld.
- Aan de basis voor de regionaal economische effecten liggen de bereikbaarheidseffecten. Deze bereikbaarheidseffecten per alternatief worden in **hoofdstuk 4** nader toegelicht.
- Vervolgens worden in **hoofdstuk 5** de regionaal economische effecten per alternatief belicht. In deze rapportage zijn de effecten bepaald op bedrijven, arbeidsmarkt en werkgelegenheid; toerisme, recreatie en winkelvoorzieningen (bestedingen) en specifieke gebiedsontwikkelingen.
- **Hoofdstuk 6** sluit af met de conclusies van bovenstaande hoofdstukken.

## 2 Economische schets van het gebied

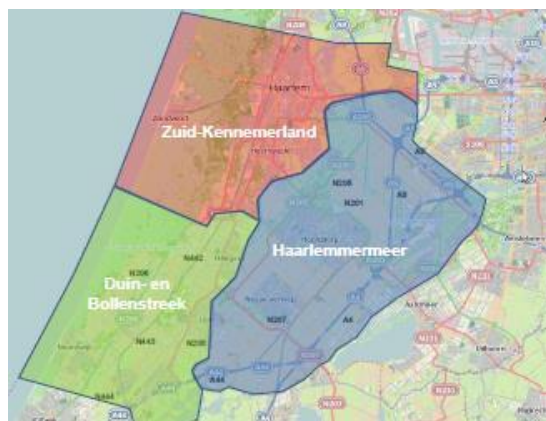
Om economische effecten te kunnen bepalen is het van belang om zicht te hebben op de economische structuur en ontwikkelingen in het invloedsgebied van de Duinpolderweg. We schetsen hiertoe eerst de structuur van het gebied in de volgende paragrafen. Aan het eind van het hoofdstuk gaan we in op het belang van bereikbaarheid.

### 2.1 Geografie van het gebied

Het plangebied is gelegen in zowel Noord- als in Zuid-Holland. De Ringvaart vormt de natuurlijke afscheiding tussen de twee provincies. Gelegen aan de westkant van de A4 (verbinding Amsterdam - Den Haag) en de noordkant van de A44 (verbinding Burgerveen - Wassenaar) vormt het gebied een schakel tussen de noord- en de zuidvleugel van de Randstad. Geografisch zijn er in dit gebied een drietal regio's te onderscheiden met elk hun eigen dynamiek:

1. De Duin- en Bollenstreek;
2. De regio Zuid-Kennemerland;
3. De gemeente Haarlemmermeer.

De Duin- en Bollenstreek bestaat uit de gemeenten Hillegom, Lisse, Katwijk, Noordwijk, Noordwijkerhout en Teylingen kenmerkt zich door het economisch belang van de Greenport. De Greenport Duin- en Bollenstreek is een van de zes green Ports in Nederland. Meer dan 60% van de totale wereldhandelsstromen in de bollensector lopen via de Greenport Duin- en Bollenstreek<sup>1</sup>. De historische functie in de regio van met name teelt van bollen verschuift steeds meer naar meer hoogwaardigere functies; de zogenaamde value added services. Voorbeelden hiervan zijn het samenvoegen, verpakken en labelen van producten. Deze regio is dan ook hét internationale centrum van de veredeling, teelt, broeierij, handel, logistiek en export van bollen. Hiermee samenhangend zijn er in de Duin- en Bollenstreek veel transportstromen gerelateerd aan de Greenport.



Naast de greenport en het toerisme heeft de regio meer te bieden. In de regio zijn ook diverse vergaderlocaties met name nabij het strand gelegen. Daarnaast is de Keukenhof een grote internationale trekpleister. De unieke combinatie van bloembollen, sierteelt en toerisme zorgt voor een sterke economische basis.<sup>2</sup> In Noordwijk is de Europese Ruimtevaartorganisatie gevestigd en in de regio zijn diverse onderwijs- en arbeidsmarktinstellingen gevestigd. De unieke ligging nabij de luchthaven en de nabijheid van Haarlem, Amsterdam en Leiden biedt -in theorie- veel perspectief voor economische doorontwikkeling. Toch lijkt deze doorontwikkeling lastig zoals blijkt uit de Visie Economische Agenda Duin- en Bollenstreek. De sectoren waar de regio om bekend staat, staan al jaren onder druk. Ook is er verhoudingsgewijs weinig werkgelegenheid voor hoger opgeleiden. In de ranking van het onderzoek van Bureau Louter (2014) is de regio afgezakt naar nummer 41 van de 46 regio's).

<sup>1</sup> Website Greenport Duin- en Bollenstreek

<sup>2</sup> Website Greenport Duin- en Bollenstreek

Dat heeft vooral te maken met het bescheiden Bruto Regionaal Product, de beperkte ontwikkeling van dragende sectoren, het beperkte aantal starters en andere indicatoren voor het innovatiepotentieel die op oranje staan<sup>3</sup>. Hiermee wordt bedoeld dat het ondernemersklimaat in de regio niet optimaal is. In onderzoek van Bureau Louter uit 2015 naar economische toplocaties staat Lisse op plaats 146 (van 370 gemeenten), Noordwijkerhout op plaats 211, Noordwijk op plaats 213 en Hillegom op plaats 242 (terwijl Haarlemmermeer op 1 staat).

De regio is mede hierdoor met name een woonregio waarbij er in de ochtend- en avondspits vervoersstromen naar werkgebieden ontstaan. Deze werkgebieden zijn met name Leiden, Haarlem en de Haarlemmermeer. Als woonregio is de regio erg aantrekkelijk. Ieder jaar wordt door Bureau Louter en Elsevier onderzoek gedaan naar de 50 beste woongemeenten van Nederland. Binnen het projectgebied van de Duinpolderweg staan 3 gemeenten in de top-50. Lisse is nummer 26 (nr. 46 in het vorige jaar), Noordwijk nummer 39 (nr. 48 in het vorige jaar) en Teylingen nummer 19 (nr. 18 in het vorige jaar).

De regio Zuid-Kennemerland bestaat uit de gemeenten Haarlem, Bloemendaal, Zandvoort, Heemstede, Haarlemmerliede en Spaarnwoude kenmerkt zich door de stad en de aanwezige natuur. De stad Haarlem heeft een belangrijke regionaal economische functie voor onder meer de dienstensector, detailhandel, onderwijs en zorg. Daarbuiten is de regio vooral een woonregio. Ook in Zuid-Kennemerland is het toerisme een belangrijke werkgever. De binnenstad van Haarlem, de stranden van Zandvoort en Bloemendaal en het circuit van Zandvoort trekken samen vele honderdduizenden bezoekers per jaar.

De gemeente Haarlemmermeer heeft als belangrijkste kernen Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp. De regio is met name bekend vanwege de aanwezigheid van luchthaven Schiphol. Hierdoor is de regio een transporthub voor zowel handel als toerisme. Het overheidsbeleid is gericht op de Mainport Schiphol, met enerzijds een regiofunctie voor werkgelegenheid en economische activiteit, en die anderzijds dient als de toegangspoort tot een groter achterland.

In 2016 handelde Schiphol circa 479.000 vliegtuigbewegingen af, die bijna 63 miljoen passagiers en 1,7 miljoen ton vracht vervoerden Schiphol mag tot 2020 maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen conform het Alders akkoord groeien. Na 2020 is groei mogelijk door toepassing 50/50 regel: Schiphol mag weer groeien, mits de vliegtuigen dan minder milieuhinder veroorzaken. Naar verwachting zal de luchthaven de komende jaren derhalve verder groeien inclusief de hieraan gerelateerde werkgelegenheid.

## 2.2 Demografie, werkgelegenheid en arbeidsmarkt

### Demografie

Alle drie de deelregio's hebben de afgelopen jaren te maken gehad met een bevolkingsgroei. De absolute bevolkingsgroei heeft zich met name geconcentreerd in Haarlem, Haarlemmermeer en Katwijk, terwijl procentueel ook Noordwijkerhout, Hillegom en Noordwijk een groei kenden van meer dan 5 procent.

<sup>3</sup> Visie Economische Agenda Duin- en Bollenstreek, 2016.

**Tabel 4 Ontwikkeling van de bevolkingsaantallen (2012-2016) en prognose (2020-2040) in duizenden personen**

Gemeente	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2030	2040
Bloemendaal	22.195	22.059	22.256	22.296	22.826	22,3	21,9	22,8
Haarlem	153.093	155.147	156.645	158.140	159.234	164,8	181,4	190,8
Heemstede	26.317	26.364	26.480	26.766	26.920	27,6	27,1	27,6
Zandvoort	16.593	16.575	16.692	16.792	16.894	17,8	18,9	19,2
<i>Subtotaal Zuid-Kennemerland</i>	<i>218.198</i>	<i>220.145</i>	<i>222.073</i>	<i>223.994</i>	<i>225.874</i>	233	249	260
Haarlemmermeer	144.153	144.231	144.152	144.518	145.989	150,8	164	175,1
<i>Subtotaal Haarlemmermeer</i>	<i>144.153</i>	<i>144.231</i>	<i>144.152</i>	<i>144.518</i>	<i>145.989</i>	151	164	175
Hillegom	20.868	20.944	21.101	21.089	21.313	22	22,4	22,1
Katwijk	62.688	62.782	63.633	64.239	64.546	67,3	70,2	71,1
Lisse	22.393	22.336	22.539	22.606	22.713	23,4	24,3	24,7
Noordwijk	25.671	25.691	25.604	25.760	25.865	26,9	29,5	30,6
Noordwijkerhout	15.740	15.956	16.063	16.140	16.326	16,7	17,7	18,1
Teylingen	35.800	35.735	35.646	36.013	36.092	36,4	36,9	37,1
<i>Subtotaal Duin- en Bollenstreek</i>	<i>183.160</i>	<i>183.444</i>	<i>184.586</i>	<i>185.847</i>	<i>186.855</i>	193	201	204
<b>Totaal</b>	<b>545.511</b>	<b>547.820</b>	<b>550.811</b>	<b>554.359</b>	<b>558.718</b>	<b>22,3</b>	<b>21,9</b>	<b>22,8</b>

Bron: CBS, Bevolkingsaantallen en bevolkingsprognose (2017)

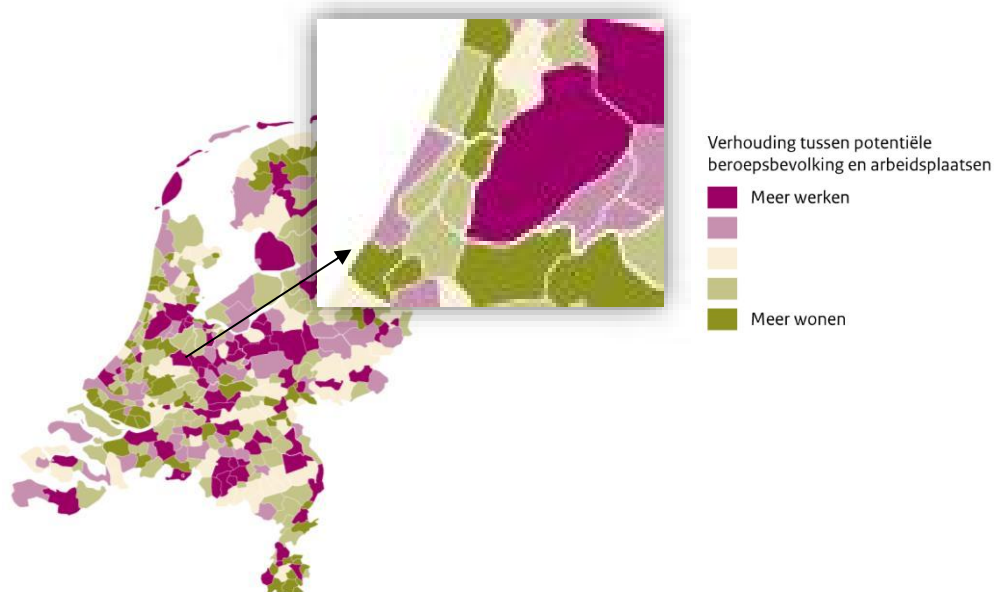
Door de sterke positie in de Randstad wordt voor de toekomst verwacht dat de bevolkingsaantallen verder zullen toenemen.<sup>4</sup> De verwachting is dat vooral de gemeenten dicht langs de economische groeikernen (Amsterdam, Haarlem en Haarlemmermeer) hiervan zullen profiteren.

### Werkgelegenheid

De werkgelegenheid in de regio is voornamelijk te vinden rond Schiphol (Haarlemmermeer), Haarlem en in Amsterdam. De absolute groei in de werkgelegenheid is dan ook vooral te vinden in deze gemeenten. Het aantal banen in Bloemendaal, Zandvoort en Noordwijkerhout is al jaren redelijk stabiel. Veel mensen die in Haarlemmermeer werken, wonen niet in de gemeente zelf, maar in de omliggende gemeenten. Zoals hierboven eerder vermeld is bijvoorbeeld de Duin- en Bollenstreek een regio waar met name gewoond wordt. Idem geldt voor grote delen van Zuid-Kennemerland. De regio is dan ook een aantrekkelijke woonregio. In de ochtend- en avondspits zorgt dit voor congestie richting de werkgebieden. De verschillen tussen de gemeenten in woon- of werkregio zijn goed te zien in onderstaande figuur.

<sup>4</sup> Zie onder meer PBL: regionale prognoses.

**Figuur 1 Verhouding tussen wonen en werken per gemeente**



Bron: CBS, LISA

PBL/aug16  
www.clo.nl/nlzo6604

**Tabel 5 Ontwikkeling van het aantal banen (2012-2016)**

Gemeente	2012	2013	2014	2015	2016
Bloemendaal	5.610	5.640	5.710	5.980	5.900
Haarlem	65.390	64.840	64.620	64.450	65.360
Heemstede	8.170	8.240	8.090	8.220	8.210
Zandvoort	5.190	5.130	5.160	5.190	5.280
<i>Subtotaal Zuid-Kennemerland</i>	<i>84.360</i>	<i>83.850</i>	<i>83.580</i>	<i>83.840</i>	<i>84.750</i>
Haarlemmermeer	124.970	127.860	127.760	128.960	129.370
<i>Subtotaal Haarlemmermeer</i>	<i>124.970</i>	<i>127.860</i>	<i>127.760</i>	<i>128.960</i>	<i>129.370</i>
Hillegom	6.670	6.730	6.760	6.900	7.020
Katwijk	21.580	21.400	21.210	21.220	21.470
Lisse	8.800	8.880	8.630	8.480	8.580
Noordwijk	13.850	14.120	14.220	14.260	14.770
Noordwijkerhout	6.270	6.290	6.280	6.450	6.600
Teylingen	14.210	14.200	14.500	14.780	15.190
<i>Subtotaal Duin- en Bollenstreek</i>	<i>71.380</i>	<i>71.620</i>	<i>71.600</i>	<i>72.090</i>	<i>73.630</i>
<b>Totaal</b>	<b>280.710</b>	<b>283.330</b>	<b>282.940</b>	<b>284.890</b>	<b>287.750</b>

Bron: LISA (2016)

Zoals eerder vermeld kenmerkt de Duin- en Bollenstreek zich met name door de aanwezigheid van de Greenport. Wel neemt de productie in de regio af en is de focus steeds meer verlegd naar handel. Ook voor het toeristisch product zijn er uitdagingen. Er is steeds meer concurrentie, niet alleen nationaal, maar door de dalende vluchtprijzen ook internationaal.

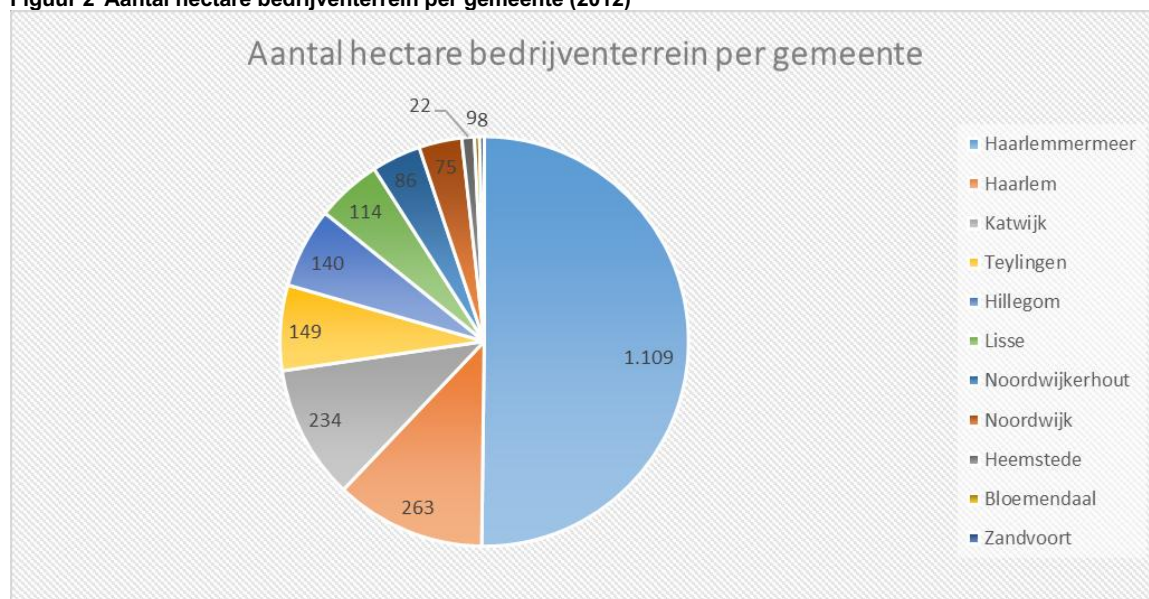


Het aantal banen in de zorg- en dienstensector, die zich in Zuid-Kennemerland met name in en rond Haarlem manifesteert, zal in de toekomst waarschijnlijk nog groeien. Daarnaast wordt met name in de (internationale) transportsector een grote groei verwacht. Hierdoor wordt voor de toekomst verwacht dat nieuwe bedrijvigheid zich met name concentreert in de gemeente Haarlemmermeer in relatie tot Schiphol en in Amsterdam-Zuid.

Ook langs de snelwegen en corridors kan nog een groei van de werkgelegenheid ontstaan. Dit is met name het geval langs de A4. De verwachting is dat in de andere gemeenten in de regio de werkgelegenheid redelijk stabiel blijft, of zelfs licht afneemt.

Wanneer we kijken naar aantal hectare bedrijventerrein per gemeente zien we dat Haarlemmermeer op dit moment circa de helft van alle hectare bedrijventerreinen in de regio op haar grondgebied heeft.

**Figuur 2 Aantal hectare bedrijventerrein per gemeente (2012)**



Bron: Statline, CBS (2017).

Uitbreiding van bedrijventerreinen zijn vooral lokaal voorzien in de Zuid-Hollandse gemeenten. In de Noord-Hollandse gemeenten Haarlem en Haarlemmermeer zijn meer grootschalige logistieke locaties in beeld, met name langs de A4-corridor. Deze ontwikkelingen hangen nauw samen met de verwachte groei in de (inter)nationale logistiek.

## 2.3 Belangrijkste economische sectoren

De meeste banen in de regio zijn te vinden in de handel, de logistiek en de zakelijke dienstverlening. Ondanks dat de tuinbouw in de regio een prominente ruimtelijke positie heeft, is het aantal banen in deze sector procentueel gezien vergelijkbaar met heel Nederland. Overigens geldt dit niet als alleen naar de Duin- en Bollenstreek wordt gekeken. In deze regio is goed te zien dat de productie van, en de handel in de greenport een belangrijke stempel drukt op de lokale economie.

**Tabel 6 Sectorindeling van de banen in de regio (2015) in percentages**

	Nederland	Zuid-Kennemerland	Haarlemmermeer	Duin- en Bollenstreek	Totaal regio
A Landbouw, bosbouw en visserij	1%	0%	1%	4%	1%
B Delfstoffenwinning	0%	0%	0%	0%	0%
C Industrie	9%	0%	7%	10%	6%
D Energievoorziening	0%	0%	0%	0%	0%
E Waterbedrijven en afvalbeheer	0%	0%	0%	0%	0%
F Bouwnijverheid	4%	2%	2%	4%	2%
G Handel	17%	17%	15%	32%	19%
H Vervoer en opslag	5%	3%	26%	3%	15%
I Horeca	5%	7%	6%	8%	7%
J Informatie en communicatie	3%	3%	4%	1%	3%
K Financiële dienstverlening	4%	3%	2%	3%	3%
L Verhuur en handel van onroerend goed	1%	1%	0%	1%	1%
M Specialistische zakelijke diensten	6%	9%	6%	7%	7%
N Verhuur en overige zakelijke diensten	12%	9%	18%	9%	14%
O Openbaar bestuur en overheidsdiensten	6%	8%	4%	1%	4%
P Onderwijs	7%	7%	2%	6%	4%
Q Gezondheids- en welzijnszorg	16%	25%	5%	7%	10%
R Cultuur, sport en recreatie	2%	4%	1%	2%	2%
S Overige dienstverlening	2%	3%	1%	2%	1%

Bron: Statline, CBS.

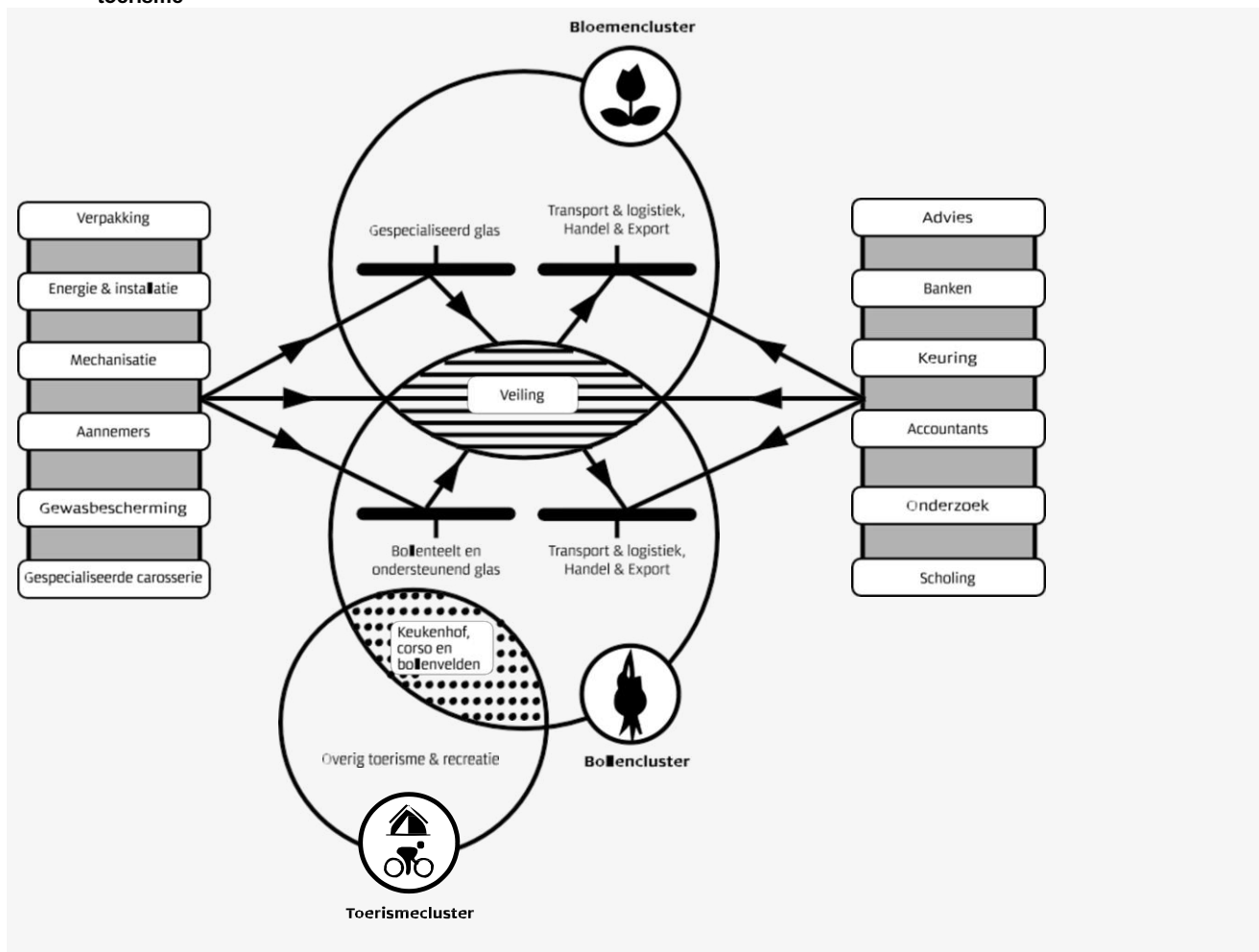
### Greenport Duin- en Bollenstreek

In de Greenport Duin- en Bollenstreek hebben ongeveer 5.000 mensen een baan en wordt zo'n 400 miljoen euro aan regionale toegevoegde waarde gecreëerd.<sup>5</sup> Dit gebeurt in de drie belangrijke clusters van de Greenport: bollen, bloemen en het toerisme. Er zijn diverse bedrijven gevestigd in de regio die zorgen voor de veredeling, vermeerdering, bemiddeling en handel van bollen en knollen, bloemen en vaste planten. Ook zijn er veel toeleveranciers en dienstverleners aan deze sector in de regio te vinden. Het gaat hier bijvoorbeeld om transporteurs, verpakkers en uitzendbureaus. Al in 2005 wees het kabinet de Duin- en Bollenstreek aan als één van de vijf Greenports in Nederland<sup>6</sup>. Daarmee werd het economisch belang van de Duin- en Bollenstreek onderkend en gaf het Rijk aan dat zij de sector van belang vindt op nationaal en internationaal niveau.

<sup>5</sup> Rabobank Bollenstreek en GOM, November 2013. Uit de Intergemeentelijke Structuurvisie Duin- en Bollenstreek (2016)

<sup>6</sup> Greenport Duin- en Bollenstreek. Intergemeentelijke Structuurvisie Duin- en Bollenstreek (2016).

**Figuur 3 Samenstelling van de Greenport met de drie elkaar versterkende clusters: bollen, bloemen en toerisme**



Bron: Greenport Duin- en Bollenstreek. Intergemeentelijke Structuurvisie Duin- en Bollenstreek (2016)

De sector staat echter wel onder druk. Door toenemende concurrentie ontstaat een noodzaak om te innoveren en om schaalvergroting toe te passen. Daarnaast is ook herstructurering van de bestaande ruimte in de Duin- en Bollenstreek noodzakelijk om weerstand te bieden aan de internationale concurrentie en ruimte te bieden aan hoogwaardige toepassingen. Er vindt in het gebied een verschuiving plaats naar minder teelt van soorten en meer hoogwaardige toepassingen. Grootschalige teelt vindt hierbij in toenemende mate buiten de Duin- en Bollenstreek plaats, zoals in de kop van Noord-Holland (Greenport Noord-Holland Noord) en in Flevoland. Veredeling, verpakking en kennis zijn echter juist in ruime mate binnen de Duin- en Bollenstreek vertegenwoordigd.

Door deze toename van meer hoogwaardige activiteiten wordt de regio steeds meer een spin in het web in de transportstromen en heeft de regio in toenemende mate een handelsfunctie. Veel bloemen en planten vinden op enig moment hun weg door de Greenport Duin- en Bollenstreek op weg naar de Veiling en Schiphol. Zo'n 60% van de wereldhandel van alle bloemen- en planten komen een keer door de regio heen.

Deze spilfunctie leidt tot intensief gebruik van het bestaande wegennet. Maar de greenport ligt ook in kwetsbaar gebied. Er zijn veel ruimteclaims op de beschikbare ruimte, door woningbouw, ruimte voor ondernemen en voor logistieke doeleinden. Hiervoor is in het verleden de GOM (Greenport ontwikkelingsmaatschappij) opgericht. Veel ruimte in het gebied is beschermd, waardoor ruimtelijke inpassing van de verschillende functies noodzakelijk is. Niet alleen voor het behoud van de cultuurhistorische waarde van het gebied, maar ook voor het behoud van de economische functies.

### **Innovatieve bedrijvigheid**

In Noordwijk (vlakbij Katwijk) ligt het European Space Research and Technology Centre gelegen. Vrijwel alle ruimtevaartprojecten van ESA worden hier bedacht en begeleid tijdens hun verschillende ontwikkelingsfasen. Ook AKZO-nobel is in de regio gevestigd. Beide bedrijven vragen om hoogopgeleid en innovatief personeel.

### **Toerisme en recreatie**

De regio heeft, naast een rijke cultuurhistorie met onder andere een landgoederenzone, de trekvaart, Limes en Atlantikwal, een aantal toeristische trekpleisters waarvan De Keukenhof en het strand van Noordwijk de belangrijkste zijn. Daarnaast zijn er nog verschillende dagattracties in de regio zoals het Space Expo Center in Noordwijk. Procentueel gezien heeft de regio dan ook een sterkere positie in de horeca dan Nederland als geheel. De Keukenhof is ten noordwesten van Lisse gelegen en is een van de grootste publiekstrekkingen van Nederland. Het bezoekersaantal van De Keukenhof groeit al jaren sterk. In 2017 werden ruim 1,4 miljoen bezoekers verwelkomd in de periode van eind maart tot half mei. Zo'n 300.000 bezoekers meer dan in het jaar ervoor. Noordwijk heeft tweeënhalve kilometer strand met strandtenten, boulevard, strandhuisjes en hotels. Per jaar komen hier ruim 800.000 bezoekers om te genieten van de zon, strand, zee en rust<sup>7</sup>.

### **Congreswezen in Noordwijk en Noordwijkerhout**

Na Amsterdam is Noordwijk/Noordwijkerhout de grootste congresstad van Nederland. Op diverse locaties binnen de gemeente zijn zalen aanwezig die tot zo'n 2.000 bezoekers kwijt kunnen. Er vinden ruim 1.000 congressen per jaar plaats, waarvan meer dan 250 internationale congressen<sup>8</sup>. Bij het organiseren van internationale congressen staat Noordwijk/Noordwijkerhout in Nederland dan ook op de zesde plaats<sup>9</sup>.

### **Logistiek**

De sector logistiek is een sterke economische drijfveer in de regio. De aanwezigheid van Schiphol, en de nabijheid van Amsterdam en Aalsmeer zorgen voor een sterk logistiek cluster, waar zowel regionaal als nationaal op wordt ingezet. De logistieke sector concentreert zich met name rond Schiphol in de Haarlemmermeer, maar ook elders in de regio zijn grote logistieke bedrijven gevestigd zoals in Noordwijkerhout (Van de Slot) en Katwijk (Eurologistic).

## **2.4 Bereikbaarheid en economische (door)ontwikkeling**

De unieke ligging nabij de luchthaven en de nabijheid van Haarlem, Amsterdam en Leiden biedt -in theorie- veel perspectief voor economische doorontwikkeling van met name de Duin- en Bollenstreek. Maar vanuit de interviews komt naar voren dat de bereikbaarheid over de weg onder druk staat, en dat er in het verleden ook bedrijven om deze reden uit de regio zijn vertrokken.

De concentratie van werkgelegenheid in met name Amsterdam, Haarlemmermeer en Haarlem zorgt er logischerwijs voor dat ook de pendelstromen van de regio gericht zijn op Haarlem,

<sup>7</sup> Decision, 2014.

<sup>8</sup> [http://www.holland.com/be\\_nl/congressen/congressteden/noordwijk/cijfers.htm](http://www.holland.com/be_nl/congressen/congressteden/noordwijk/cijfers.htm)

<sup>9</sup> Statistics Report 2009, International Association Meetings Market, Country and city rankings, ICCA, 2010.

Haarlemmermeer en Amsterdam. Om de Duin- en Bollenstreek over de weg te bereiken (of te verlaten) moet de Ringvaart Haarlemmermeerpolder overgestoken worden. Deze bruggen zijn zwaar belast. Idem geldt voor de aansluitende verbindingen met de A4 (de N207 en de Nieuwe-Bennebroekerweg). De bruggen gaan bovendien geregeld open voor passerende recreatievaart.

Met een toekomstig groeiende werkgelegenheid in Haarlem, Haarlemmermeer en Amsterdam en een groeiende bevolking in de hele regio is de verwachting dat de pendel ook in de toekomst nog zal toenemen. Dit heeft als consequentie dat de bereikbaarheid van met name de Duin- en Bollenstreek in de ochtend- en avondspits en op toeristische dagen in het voorjaar en de zomer sterk verder zal verslechteren. Hiermee samenhangend is er ook een groei in logistieke transportbewegingen te verwachten.

De Duinpolderweg tracht in de bereikbaarheid van Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer verbetering aan te brengen alsook de verkeershinder terug te dringen. In deze rapportage wordt nader ingegaan op de te verwachten economische effecten van de verschillende voorliggende alternatieven.



## 3 Referentie- en projectalternatieven

Dit hoofdstuk beschrijft de zeven alternatieven voor de Duinpolderweg die in deze rapportage centraal staan. Vooruitlopend hierop wordt ingegaan op de referentiesituatie.

### 3.1 Referentiesituatie

In de referentiesituatie (i.e. het nulalternatief) wordt de Duinpolderweg niet aangelegd. Dit betekent echter niet dat de referentiesituatie gelijk is aan de huidige situatie. Uitgangspunt voor de referentiesituatie is dat alle andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen waarover nu (ontwerp-)besluiten zijn genomen, zoals de plannen voor woningbouw en bedrijvigheid in de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer, zijn uitgevoerd. Idem geldt voor infraprojecten, zoals bijvoorbeeld de Rijnlandroute. De effecten van de projectalternatieven worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

### 3.2 Alternatief “Midden”

#### N206 – N208

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

#### N208-N205

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

## N205-A4

Na de gelijkvloerse kruising met de Deltaweg volgt het tracé het bestaande tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg met een gelijkvloerse kruising met De Molenaarslaan. De IJweg en HOV-baan (Zuidtak van de Zuidtangent) worden niet aangesloten en kruisen het tracé ongelijkvloers. Ter hoogte van het Tudorpark komt een nieuwe aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg door middel van een gelijkvloerse kruising. Ter plaatse van de kruising met de Hoofdweg en Spoorlaan zijn gelijkvloerse kruispunten voorzien. Tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan buigt het tracé af richting het noorden, gelijk aan het bestaande tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg, om gebruik te kunnen maken van het bestaande spoorviaduct (HSL). Na deze kruising buigt het tracé af naar het zuiden, waardoor een nieuw stuk weg, parallel aan de bestaande Bennebroekerweg, ontstaat.

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

Figuur 4 Alternatief Midden



### 3.3 Alternatief "Midden, variant Stroomweg"

Het alternatief Midden wordt mede gekenmerkt door de deels gelijkvloerse aansluitingen op het onderliggende (gemeentelijke) wegennet. Als variant op dit alternatief is in de planstudie ook Alternatief Midden, variant Stroomweg onderzocht. Deze variant volgt op hoofdlijn tussen de N206 en de N205 de ligging van het alternatief Midden, maar heeft tussen de N205 en de A4 ongelijkvloerse aansluitingen en ongelijkvloerse kruisingen met het onderliggend wegennet. Zo volgt het tracé na de aansluiting op Haarlemmermeeraansluiting op het Duinpolderwegtracé, waarbij het nieuwe tracé hoog ligt. De Hoofdweg kruist het nieuwe tracé hoog met een nieuw viaduct. De Spoorlaan wordt met een half klaverblad ongelijkvloers aangesloten, waarbij de Spoorlaan hoog ligt. Het Duinpolderwegtracé kruist de Spoorlaan en de spoorlijnen (waaronder de HSL) op maaiveldhoogte. De spoorviaducten zijn nieuw en komen ten zuiden van het bestaande viaduct, zodat het horizontaal alignement rechtdoor loopt. Het tracé sluit aan de oostkant weer aan op dat van de Nieuwe Bennebroekerweg. Het tracé kruist de Rijnlanderweg bovenlangs, de Rijnlanderweg krijgt hierbij geen aansluiting. Na het passeren van de Rijnlanderweg eindigt het tracé in een gelijkvloerse T-kruising (toekomstige bedrijventerrein). Via (deels) bestaande



infrastructuur kan het verkeer vervolgens haar weg vinden naar de A4. De Bennebroekerweg kruist bovenlangs en krijgt geen directe aansluiting. Hiervoor komt een nieuwe verbindingsweg aan de oostzijde van de A4, waarbij verkeer vanuit Rijsenhout tevens ontsloten wordt op de A4. De Deltaweg het bestaande tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg zonder een aansluiting met De Molenaarslaan en IJweg. De IJweg en HOV-baan (Zuidtak van de Zuidtangente) kruisen het tracé ongelijkvloers. Ter hoogte van het Tudorpark komt een nieuwe ongelijkvloerse kruising.

**Figuur 5 Alternatief “Midden, variant Stroomweg”**



### 3.4 Alternatief “Zuid”

#### N206 – N208

Tussen de aansluiting van de N206-N442 (Hoogduinweg) en de Oostweg is de wegingdeling van alternatief Zuid gelijk aan alternatief Midden. Vanaf de Oostweg buigt het tracé bij het alternatief Zuid af naar het oosten, zodanig dat dit in het verlengde van de Oosterduinweg uitkomt. Na de bocht gaat het tracé verdiept onder de Zilkerbinnenweg door, waarbij de Zilkerbinnenweg niet aangesloten wordt. Ter plaatse van de kruising met de Leidsevaart is een half hoge brug voorzien. De wegverbinding over de Noorder Leidsevaart blijft gehandhaafd, doordat deze ter hoogte van de nieuwe brug langs de dijk naar maaiveldligging geleid wordt. Het tracé passeert de 1<sup>e</sup> Loosterweg / spoorlijn onderlangs door middel van een verdiepte ligging.

De 1<sup>e</sup> Loosterweg wordt zodanig verlegd dat deze strak tegen het spoor aan met een viaduct het Duinpolderwegtracé kruist. De hoogteligging van het spoor en de verlegde 1<sup>e</sup> Loosterweg is ter plaatse van de kruising ca. 2,5 m boven het omliggende maaiveld. Na de kruising met het spoor gaat het nieuwe Duinpolderwegtracé weer naar maaiveld.

#### N208-N205

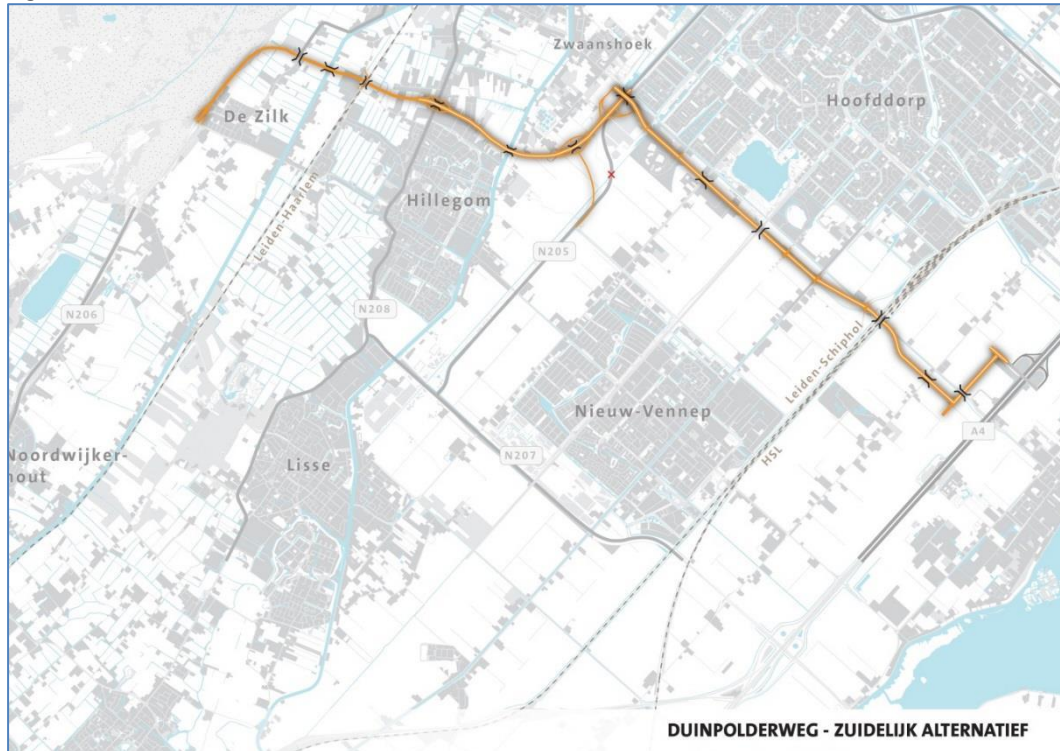
De Weeresteinstraat (N208) sluit aan op het tracé van de Duinpolderweg met een Haarlemmermeeraansluiting, waarbij de Duinpolderweg hoog over de N208 gaat. De afwikkeling van het verkeer onder de kruising wordt gedaan via een ‘ovonde’ (een ovale rotonde). Na de kruising met de N208 wordt het bestaande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

aansluiting op de verlegde Drie Merenweg (N205) mogelijk te maken. Na deze aansluiting vervolgt het tracé zijn weg naar het noorden en wordt aangesloten op de bestaande N205. Voor deze aansluiting wordt een tweede half klaverblad gemaakt om de aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg mogelijk te maken. De Deltaweg wordt met een gelijkvloerse kruising aangesloten op het verbrede Nieuwe Bennebroekerweg tracé.

#### N205 – A4

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

**Figuur 6 Alternatief Zuid**



### 3.5 Alternatief “Hillegomse Zienswijze”

#### N206-N208

Het tracé N206-A4 (via de N207) start aan de westzijde met een ovonde, die het verkeer op het onderliggende wegennet uitwisselt met en tussen de Duinpolderweg en de bestaande N206. Ruigenhoek krijgt geen directe aansluiting op het nieuwe tracé, maar wordt via de Herenweg ontsloten. Aan het einde van Ruigenhoek is een keerlus voorzien. De Delfweg wordt met een T-aansluiting aangesloten op het nieuwe tracé, waarbij de Delfweg verlegd wordt.

De ontstane ruimte is bedoeld als ontsluiting van het bedrijfsterrein (Twinpack). Voor de kruising met de Leidsevaart en het spoor wordt het Duinpolderwegtracé verlaagd, zodat deze met een tunnel gekruist kunnen worden. Na de kruising met het spoor gaat het tracé weer terug naar maaiveld. De Loosterweg Noord kruist het tracé met een viaduct. Voor de inpassing in haar omgeving is hiervoor een open en “transparant” kunstwerk voorzien. De Hyacintenlaan wordt direct op de N208 aangesloten.

#### N208-N205

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

1. Ten zuiden van Hillegom wordt de nieuwe verbinding met twee keer twee rijstroken vanuit Ruigenhoek middels een gelijkvloerse kruising aangesloten op de N208 en vervolgt in oostelijke richting het tracé van de bestaande N207 (Leimuiderweg) tot en met de T-kruising met de N205. Ter plaatse van de kruising met de Ringvaart wordt een tweede beweegbare brug aangelegd.
2. Een nieuwe noordelijke verbinding sluit aan op de Haarlemmerstraat (N208) met een gelijkvloerse kruising. Het tracé ligt zo'n 130 meter ten noorden van en parallel aan de Winterrustlaan. Bij de kruising met de Zandlaan wordt een fietsonderdoorgang gemaakt. De Ringvaart wordt met een half hoge brug gekruist, waarbij het verkeer op de Hillegommerdijk doorgang vindt doordat de weg ter hoogte van de brug van de dijk naar maaiveld geleid wordt. Na de kruising met de Ringvaart ligt het tracé in de lijn met het tracé van de Bennebroekerweg. De bestaande N205 (Drie Merenweg) wordt middels een half klaverblad (ongelijkvloers) ontsloten. Aan de westzijde van de kruising met de Deltaweg sluit het Duinpolderwegtracé aan op het bestaande tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg.

#### N205 – A4

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

**Figuur 7 Hillegomse Zienswijze**



### 3.6 Alternatief "Parel 2.0"

#### N206-N208

Het tracé N206-A4 (via N207) start in het verlengde van de bestaande N206 ter hoogte van de Delfweg en buigt af naar het oosten.

Het Duinpolderwegtracé ligt hier hoog, zodat het verkeer op het onderliggende wegennet onder het tracé met een ovonde afgewikkeld en uitgewisseld kan worden met de Duinpolderweg. Vanwege de beperkte ruimte worden de toe- en afritten strak langs de hoofdrijbaan uitgevoerd. Via een nieuw te maken verbindingsweg worden de Herenweg en Delfweg met elkaar verbonden en aangesloten op de ovonde. Aan de noordkant van de ovonde wordt verbinding gemaakt met de bestaande N206 richting De Zilk. Na ca. 350 meter wordt een rotonde aangelegd om andere verbindingen met het onderliggend wegennet mogelijk te maken (Ruigenhoekerweg/Oosterduinen en Ruigenhoek). Het Duinpolderwegtracé gaat na de kruising met de ovonde weer naar maaiveldligging, waarbij de Zilkerduinweg het tracé met een viaduct kruist. Voor de kruising met De Leidsevaart en het spoor

wordt het Duinpolderwegtracé verder verlaagd, zodat deze met een tunnel gekuist kunnen worden. Het tracé blijft verdiept in een open bakconstructie tot de opstelstroken voor de kruising met de N208. De Loosterweg Noord kruist het verdiepte tracé met een viaduct. De Hyacintenlaan wordt direct op de N208 aangesloten.

### N208-N205

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

### N205-Lisserweg

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

### N205-A4

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

**Figuur 8 Alternatief Parel 2.0**



### 3.7 Alternatief “Nieuwe N206”

#### N206 – N208

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

#### N208-N205

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

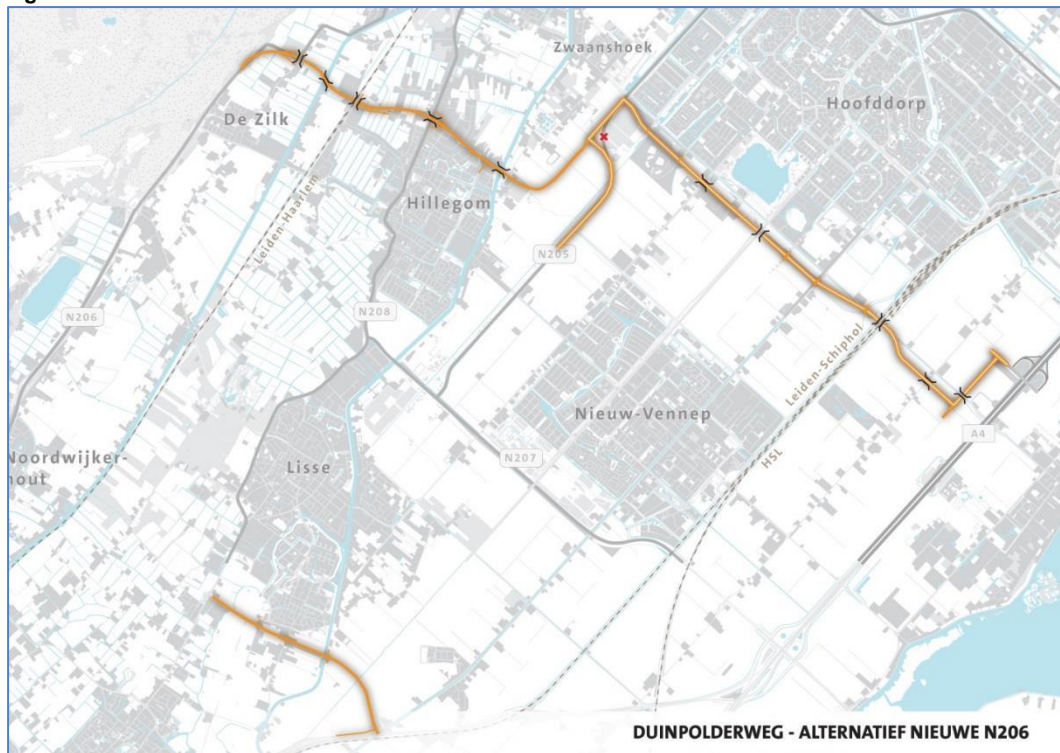
#### N205-A4

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

#### N208-A44

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

**Figuur 9 Alternatief Nieuwe N206**



### 3.8 Alternatief “NOG Beter 2.0”

#### **N208-N205**

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

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

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

#### **N207-N205**

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

#### **N205-A4**

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

#### **N208-A44**

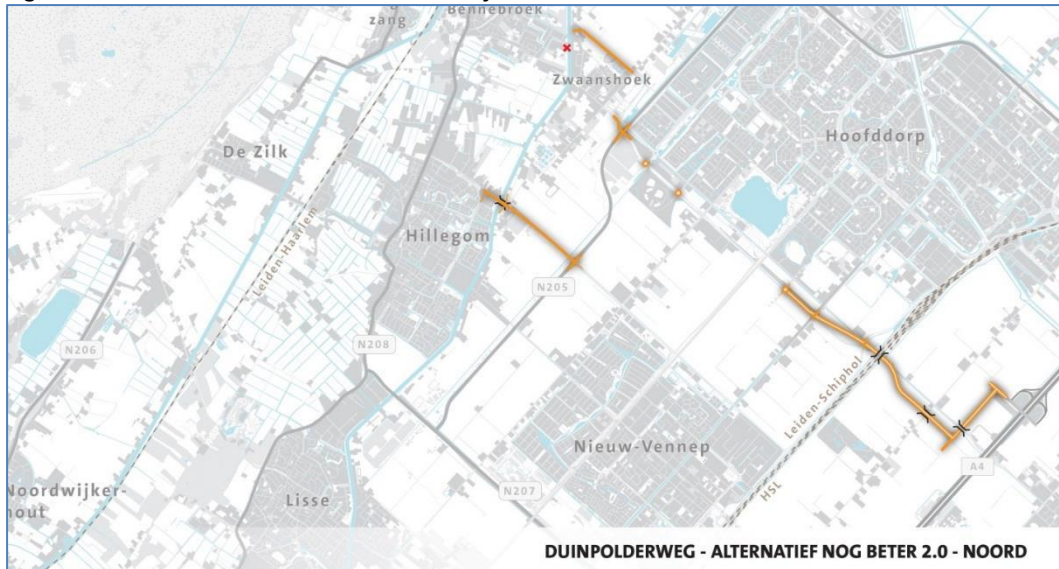
De verbinding tussen de N208 en rijksweg A44 start bij de kruising Ruishoornlaan / Rooversbroekdijk, die wordt vormgegeven als een rotonde, en loopt in het verlengde van de Ruishoornlaan in zuidelijke richting. Na ongeveer 200m buigt het tracé oostwaarts af, waarbij de bestaande hoogspanningsmast gehandhaafd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

#### **N206-A44**

De verbinding N206, via de Noordwijkerweg (N449), naar de A44 loopt deels via bestaande, c.q. aan te passen, en deels nieuwe infrastructuur. Aan de westzijde wordt aangesloten op het bestaande kruispunt Noordwijkerweg/Voorhouterweg. De Voorhouterweg wordt met twee ruime bogen aangesloten op de Bankijkerweg, waarbij de Voorhouterweg (naar het noorden) als een T-aansluiting vormgegeven wordt. Hierdoor ontstaat een doorgaande west-oost verbinding. De recent aangelegde/gereconstrueerde Bankijkerweg wordt zoveel mogelijk gehandhaafd. Aan het einde van de bestaande Bandijkerweg wordt deze over bestaande watergang doorgetrokken naar het oosten waar een nieuwe aansluiting op de A44 net ten noorden van de brug over het Oegstgeesterkanaal gerealiseerd wordt.

De aansluiting wordt vormgegeven als een half klaverblad, omdat bij een (eenvoudiger) Haarlemmermeeroplossing de afstanden tussen puntstukken van het invoegende en uitvoegende verkeer bij Noordwijk te klein zouden zijn conform de geldende richtlijnen. Aan de oostzijde van de A44 wordt de aansluiting niet verbonden met het onderliggend wegennet. Wel is er een (indirecte) ontsluiting van de bestaande verzorgingsplaats voorzien. Aan de westzijde van de aansluiting komt een ontsluiting van het veilingterrein (Royal FloraHolland) op de verbindingsweg. Hiervoor wordt een nieuwe brug aangelegd over het Oegstgeesterkanaal. In het ontwerp kan aan de oostzijde de bestaande begraafplaats niet ontzien worden.

**Figuur 10 Alternatief NOG Beter 2.0 – Noordelijk deel**



**Figuur 11 Alternatief NOG Beter 2.0 – Zuidelijk deel**





## 4 Effecten Duinpolderweg op bereikbaarheid

Directe aanleiding voor verschillen in regionaal-economische effecten zijn de bereikbaarheidseffecten van de diverse alternatieven. De alternatieven die voorliggen hebben ieder een ander effect op de bereikbaarheid van en naar de regio. In de volgende paragrafen worden deze effecten op de bereikbaarheid verder uitgewerkt. Startpunt vormt de autonome situatie in 2030, gevolgd door de bereikbaarheidseffecten van de 7 projectalternatieven ten opzichte van de autonome situatie.

Deze EER en dit hoofdstuk bouwen voort op de verkeersstudie die in het kader van de Planstudie is opgesteld. In het vervolg van dit hoofdstuk komen hier een aantal hoofdpunten uit terug. Voor een gedetailleerde toelichting op de verkeerssituatie zonder en met Duinpolderweg wordt verwezen naar het desbetreffende rapport.

### 4.1 De autonome situatie in 2030

In de verkeersstudie zijn analyses uitgevoerd voor een hoog en een laag groeiscenario. In 2030 wordt een aantal doorstromingsknelpunten verwacht in het hoge scenario<sup>10</sup>, namelijk:

1. Op de A4 en de A44;
2. Op de Bennebroekerweg tussen de A4 en de Spoorlaan;
3. Rondom de aansluiting N207-N208 plus de brug over de Ringvaart;
4. Op de N208 bij Sassenheim;
5. Op de N205 ten zuiden van de Nieuwe Bennebroekerweg;
6. Op de N206 bij Noordwijk.

In het algemeen zijn verschillende bruggen over de Ringvaart tussen de Duin- en Bollenstreek, en de Haarlemmermeer in het gebied zwaar belast.

In het lage scenario<sup>11</sup> zijn de knelpunten bij de N205 en N206 bij niet of slechts in beperkte mate aanwezig. De doorstromingsknelpunten in het lage scenario zijn op onderstaande kaart weergegeven.

---

<sup>10</sup> Scenario Hoog: relatief hoge bevolkingsgroei en hoge economische groei van circa 2% per jaar.

<sup>11</sup> Scenario Laag: beperkte demografische ontwikkeling en gematigde economische groei van circa 1% per jaar.

Figuur 12 Doorstroming wegverkeer in het lage scenario



Bron: MER Deelrapport bereikbaarheid (RHDHV, juli 2017).

## 4.2 Bereikbaarheidsimpuls

De Duinpolderweg heeft onder meer als verbetering van de oost-west verbinding tussen de N206 en A4 en daarmee van de bereikbaarheid. De verbeterde bereikbaarheid komt onder meer tot uiting in kortere reistijden, een grotere reisbetrouwbaarheid en een robuuster wegennet.

In de MKBA voor de Duinpolderweg worden de totale bereikbaarheidseffecten van de verschillende alternatieven gekwantificeerd op nationaal niveau. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar de effecten op reistijden, reisbetrouwbaarheid, robuustheid, variabele ritkosten en effecten tijdens de realisatiefase (tijdelijke effecten). Op basis van de MKBA kan het bereikbaarheidseffect per alternatief uitgedrukt worden in een kwalitatieve score waarbij '+' een licht positief effect betekent, '++' een positief effect en '+++ een zeer positief effect.

### Beoordeling bereikbaarheidseffect per alternatief

Alternatief	Bereikbaarheid kwalitatieve score
Midden	+++
Midden, variant Stroomweg	++
Zuid	++++
Hillegomse Zienswijze	++
Parel 2.0	+
Nieuwe N206	++
NOG Beter 2.0	+

Naar verwachting profiteren de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland in sterkere mate van de Duinpolderweg dan de gemeente Haarlemmermeer. Verkeer uit eerstgenoemde regio's profiteert niet alleen van (veelal) een verbeterde Nieuwe Bennebroekerweg (in de Haarlemmermeer) maar ook van een snellere passage van de Ringvaart Haarlemmermeer al dan niet in combinatie met een verbeterde verbinding naar de N206.

In het vervolg van deze paragraaf wordt, op basis van de uitwerking van deze effecten in de MKBA, dieper ingegaan op deze effecten. We gaan hierbij in op de totale reistijdwinsten van de alternatieven alsof de reistijdwinst die uitsluitend het gevolg is van minder voertuigverliesuren.

#### *Reistijdwinsten*

De verschillende alternatieven leiden in meer of mindere mate tot reistijdwinsten voor het autoverkeer. Dit kan het gevolg zijn van minder congestie, een andere routekeuze of van de mogelijkheid van een nieuw stuk infrastructuur gebruik te maken (of een combinatie hiervan).

De effecten op de reistijden zijn voor de MKBA geraamd op basis van de verkeersdoorrekeningen die ten grondslag liggen aan het verkeersrapport voor de Duinpolderweg.

Onderstaande figuur geeft de reistijdwinsten van alle alternatieven weer per scenario. In het alternatief Zuid neemt in het hoge scenario de reistijd het sterkst af, namelijk met circa 2.500 uur per etmaal. Het alternatief Midden kent een vrijwel evengrote reistijdwinst, namelijk van 2.400 uur per etmaal. In het lage scenario is de reistijdwinst in het alternatief Midden juist iets hoger dan alternatief Zuid. Het alternatief met een beduidend kleinere reistijdwinst is het alternatief Parel 2.0, met 600 tot 800 uur reistijdwinst per etmaal.

**Tabel 7 Totale reistijdwinst ten opzichte van de referentie in uren per etmaal in 2030**

Alternatief	Reistijdwinst	
	Laag scenario	Hoog scenario
Midden	2.100	2.400
Midden, variant Stroomweg	1.200	1.400
Zuid	1.900	2.500
Hillegomse Zienswijze	1.600	1.800
Parel 2.0	600	800
Nieuwe N206	1.500	2.000
NOG Beter 2.0	1.400	1.700

Bron: Analyse modeluitkomsten (Ecorys, 2017)

#### *Afname voertuigverliesuren*

De reistijdwinst die direct gerelateerd is aan minder filevorming wordt binnen het verkeersmodel uitgezet in voertuigverliesuren (vuu). Dit is het totaal aantal uren reistijdverlies in vergelijking met ongestoorde afwikkeling. Eén voertuigverliesuur uit betekent dat op het traject één voertuig één uur vertraging heeft gehad.

In alle alternatieven in sprake van een vermindering van het aantal voertuigverliesuren. In het ingezette verkeersmodel resulteert de verbeterde doorstroming in de alternatieven zich in een afname, ten opzichte van de referentie, van 209.000 voertuigverliesuren in alternatief Parel 2.0 tot 671.000 voertuigverliesuren in alternatief Zuid in het hoge scenario. In het lage scenario varieert de afname van het aantal voertuigverliesuren van 176.000 (Parel 2.0) tot 502.000 (Zuid) voertuigverliesuren.



## 5 Regionaal-economische effecten

### 5.1 Inleiding

Nieuwe of verbeterde infrastructuur verbetert de bereikbaarheid van regio's en kan daarmee op verschillende manieren de economische ontwikkeling van regio's stimuleren. Voor bedrijven in de regio leidt een verbeterde bereikbaarheid tot lagere transportkosten, met name door kortere reistijden voor het vrachtvervoer, en daarmee tot een versterking van de concurrentiekracht. Uiteindelijk kan dit resulteren in een toename van productie en werkgelegenheid in de regio.

De arbeidsmarkt is ook gebaat bij een betere bereikbaarheid. Werkzoekenden kunnen uit een grotere banenpool kiezen en werkgevers uit een grotere pool van potentiële werknemers. Hierdoor kan de arbeidsproductiviteit toenemen. Daarnaast kunnen mensen verder van hun werk wonen, omdat een langere afstand afgelegd kan worden in dezelfde tijd. Zo kan het bijvoorbeeld aantrekkelijk worden voor werkenden uit Amsterdam om naar Haarlemmermeer, Zuid-Kennemerland of de Duin- en Bollenstreek te verhuizen.

Sectoren in de regio die het meest profiteren van een betere bereikbaarheid zijn de greenport, recreatie en toerisme, en het Noordwijkse congreswezen. Ook kan een betere bereikbaarheid specifieke gebiedsontwikkelingen stimuleren. Het kan bijvoorbeeld aantrekkelijk worden om nieuwe bedrijventerreinen of woningen te realiseren.

De volgende paragrafen zullen we de effecten van een betere bereikbaarheid op de werkgelegenheid, de woningmarkt, de belangrijkste economische sectoren en op specifieke gebiedsontwikkelingen nader toelichten.

### 5.2 Effecten op werkgelegenheid

De Duinpolderweg zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, en daarmee voor een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor bedrijven. In eerste instantie voorkomt een betere bereikbaarheid dat bedrijven uit de regio vertrekken en zorgt het daarmee voor behoud van bestaande banen. Daarnaast kan het nieuwe banen creëren door uitbreiding van bestaande bedrijven en vestiging van nieuwe bedrijven in het beter bereikbare gebied. Ook neemt het aantal bereikbare banen en aantal bereikbare werknemers toe, waardoor de arbeidsmarkt efficiënter kan functioneren.

#### 5.2.1 Schatting banencreatie

Hoewel over de precieze effecten van bereikbaarheid op de werkgelegenheid discussie tussen economen bestaat, is circa 23 banen per 100.000 uur reistijdwinst voor zakelijk, vracht- en woonwerkverkeer een uit eerdere studies<sup>12</sup> afgeleid kengetal om de werkgelegenheidseffecten van een betere bereikbaarheid in te schatten. Als we deze cijfers toepassen op de zeven alternatieven resulteert dit in een toename van het aantal arbeidsplaatsen van 30 tot 120. Dit betreffen structurele arbeidsplaatsen (dus geen tijdelijke arbeidsplaatsen tijdens de aanleg) in alle economische sectoren.

---

<sup>12</sup> O.a. REES Nieuwe Westelijke Oeververbinding (Ecorys, 2012).

**Tabel 8 Werkgelegenheidseffect Duinpolderweg per alternatief**

Alternatief	Extra werkgelegenheid (laag)	Extra werkgelegenheid (hoog)
Midden	100	115
Midden, variant Stroomweg	65	70
Zuid	90	120
Zienswijze	75	80
Parel 2.0	30	40
Nieuwe N206	70	95
NOG Beter 2.0	65	80

Het betreft per saldo relatief beperkte effecten. De Duinpolderweg wordt gerealiseerd in een gebied dat in de basis goed bereikbaar is. Uitzonderingen daargelaten, lijkt sec de bereikbaarheid de economische ontwikkeling niet in de weg te zitten. De huidige (en autonome) bereikbaarheid is echter niet optimaal en hindert de bedrijfsvoering. De Duinpolderweg biedt daarmee meerwaarde, maar de effecten zijn in omvang relatief beperkt. Dit kan veranderen wanneer als gevolg van de Duinpolderweg nieuwe bedrijventerreinen worden ontwikkeld dan wel bedrijven besluiten om te verhuizen of zich te vestigen in het gebied. Daar zijn in de interviews en in de geanalyseerde bronnen geen concrete aanwijzingen voor gevonden.

Hierbij moet aanvullend worden aangetekend dat de ontwikkeling van de werkgelegenheid van veel factoren afhankelijk is. Het beschreven effect gaat ervan uit dat alle omgevingsfactoren in het gebied constant blijven en enkel de Duinpolderweg wordt aangepast. Deze effecten zullen in de praktijk voor een groot deel neerslaan in het invloedsgebied van de Duinpolderweg, maar ook andere gebieden profiteren van de Duinpolderweg. Zo wordt ook de regio Amsterdam beter bereikbaar.

### 5.2.2 Effect op bereikbare banen

Bereikbaarheid werkt door op het 'zoekgebied' van zowel werkgever als werknemer. Uit onderzoek is bekend dat forenzen dagelijks gemiddeld maximaal 45 minuten aan een enkele woonwerkverplaatsing willen besteden.<sup>13</sup> Bij meer dan 45 minuten neemt de kans sterk af dat iemand een baan accepteert zonder te verhuizen.

Uitgaande van een vast tijds- (en kosten)budget, betekent een betere bereikbaarheid dat het zoekgebied van een potentiële werkgever groter wordt. Het wordt voor (potentiële) werknemers immers mogelijk in hetzelfde tijdsbestek een groter gebied te bereizen. Vraag en aanbod op de arbeidsmarkt sluiten daardoor beter op elkaar aan (een werknemer vindt eenvoudig een baan die bij hem past, en vice versa), wat vervolgens kan resulteren in een hogere arbeidsproductiviteit.

Om een beeld te krijgen van de effecten op bereikbare banen hebben we voor in het directe invloedsgebied van de Duinpolderweg (Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout) globaal de veranderingen in kaart gebracht. Het gaat hierbij om belangrijke werkgelegenheidscentra die binnen de 45 minuten reistijd bereikbaar worden.

<sup>13</sup> Zie onder meer: Mokhtarian, P. C. Chen (2004) TTB or not TTB that is the question: a review and analysis of the empirical literature on travel time (and money) budgets, *Transportation Research Part A* 38 (9-10), pp. 643-675. De BREVER-wet (Wet van Behoud van Reistijd en Verplaatsingen) stelt dat reizigers een reisbudget hanteren. Voor woonwerkverplaatsingen wordt daarbij uitgegaan van maximaal 45 minuten voor een enkele woon-werkverplaatsing. Bij een langere reistijd zal een reiziger hetzij zijn baan of zijn woonlocatie (her)overwegen.

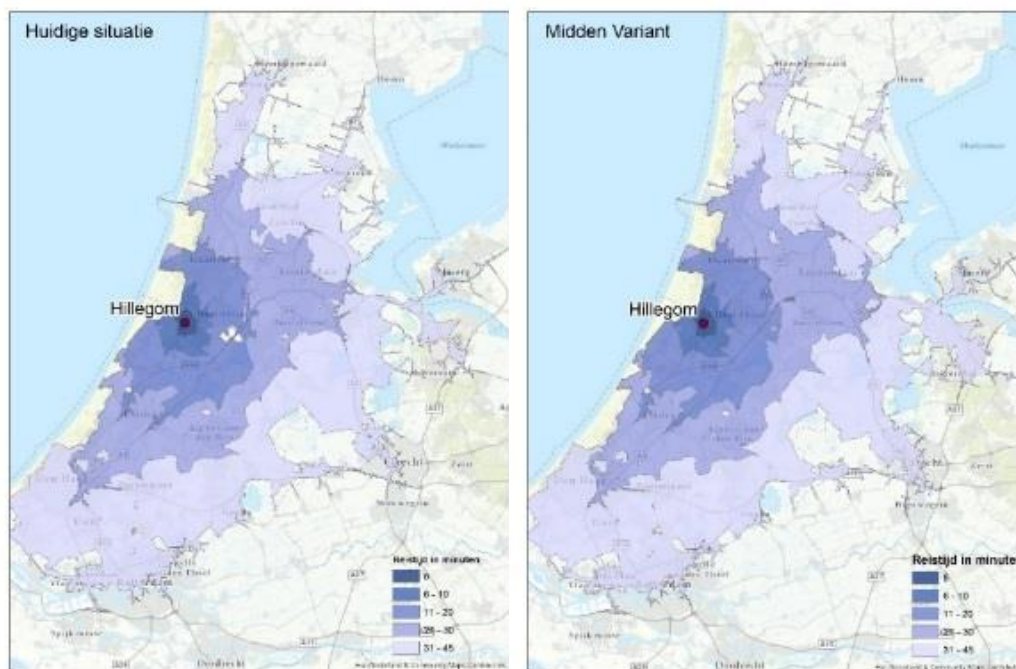
Door het verschil in bereik te analyseren kan het bereikbaarheidseffect berekend worden. Het verschil in bereik is berekend met gebruik van het geografisch informatiesysteem (GIS) ArcGIS. Hierbij is verondersteld dat de maximale reistijd 45 minuten is. Daarbij is de maximale snelheid van hoofd- en regionale wegen met 10% en 20% afgeschaald om de daadwerkelijke reistijd te simuleren. Dankzij de verschillende alternatieven van de Duinpolderweg verbetert de bereikbaarheid van banen. Om het aantal banen te kwantificeren is een cirkel van circa 500 meter rondom de betreffende wegen getrokken en is het aandeel banen per buurt geanalyseerd. Het resultaat is weergegeven in onderstaande tabel.

**Tabel 9 Toename in banenbereik vanuit het plangebied per alternatief**

Alternatief	Aantal bereikbare banen
Midden	31.600
Midden, variant Stroomweg	18.000
Zuid	31.000
Hillegomse Zienswijze	23.800
Parel 2.0	10.200
Nieuwe N206	24.800
NOG Beter 2.0	22.500

Het aantal bereikbare banen neemt met circa 10.200 tot 31.600 toe en met name het alternatief Midden en alternatief Zuid leiden tot een toename in banenbereik. Deze toename in bereikbaarheid zit met name in de regio's Utrecht en Hilversum. Een voorbeeld van het extra bereik is geïllustreerd in onderstaande figuur die het banenbereik vanuit Hillegom voor de huidige situatie en het alternatief Midden weergeeft.

**Figuur 13 Banenbereikbaarheid vanuit Hillegom in de huidige situatie en het alternatief Midden**



Bron: Ecorys (2017).

## 5.3 Effecten op wonen

Doordat het aantal bereikbare banen vanuit met name de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland zal toenemen, wordt het gebied voor meer mensen aantrekkelijk om te wonen. Beduidend sneller dan nu en in de autonome situatie kunnen bijvoorbeeld werklocaties in de regio Amsterdam worden bereikt. Verkeer profiteert van de aanpassingen aan (veelal) de Nieuwe Bennebroekerweg en de passage van de Ringvaart.

Als de aantrekkelijkheid van het woongebied toeneemt, uit dit zich in hogere WOZ-waarden. De huidige gemiddelde WOZ-waarde in Hillegom is € 224.000, in Lisse € 243.000 en in Noordwijkerhout € 254.000. Het effect van een groter banenbereik op de WOZ-waarden kan gekwantificeerd worden. Uit de studie Stad en Land van het CPB (2007) blijkt dat een toename van 1.000 bereikbare banen leidt tot een grondprijsstijging van circa € 0,18 per m<sup>2</sup>. Wanneer dit verband tussen bereikbare banen en grondprijzen wordt doorgerekend voor de verschillende alternatieven van de Duinpolderweg uit zich dit in de volgende resultaten:

**Tabel 10 stijging WOZ-waarden in plangebied als gevolg van toename in banenbereik**

Alternatief	Stijging WOZ per woning in €	% Stijging WOZ
Midden	645	0,3
Midden, variant Stroomweg	370	0,1
Zuid	630	0,3
Hillegomse Zienswijze	485	0,2
Parel 2.0	210	0,1
Nieuwe N206	505	0,2
NOG Beter 2.0	460	0,2

De stijgingen in WOZ-waarden als gevolg van het toegenomen banenbereik is beperkt. De reden hiervoor is dat het plangebied reeds gekenmerkt wordt door een groot banenbereik, waardoor het effect per saldo slechts klein is.

Het is echter aannemelijk dat de Duinpolderweg een groter effect heeft op de woonkwaliteit dan uit deze cijfers blijkt. Zo leiden de meeste alternatieven van de Duinpolderweg niet alleen tot een groter banenbereik, maar ook tot een afname van het verkeer door de woonkernen. Dit heeft een positief effect op de woonkwaliteit. Vooral vrachtverkeer dat in de huidige situatie door woonkernen rijdt heeft in de huidige (en autonome toekomstsituatie) een negatieve invloed op de leefbaarheid en veiligheid. Daarnaast zal de verbeterde ontsluiting van de regio leiden tot een verbeterde woonkwaliteit in algemene zin.

## 5.4 Effecten op economische sectoren

### 5.4.1 Greenport

Voor de effecten op de landbouw is een specifieke LandbouwEffectenRapportage (LER) opgesteld. Deze rapportage gaat in detail in op de doorsnijdingen van bollengronden en andere landbouwpercelen als gevolg van de Duinpolderweg. Voor een gedetailleerd zicht hierop wordt verwezen naar desbetreffend rapport. De doorsnijding is een negatief effect. Telers en bedrijven kunnen minder efficiënt opereren en/ of kunnen minder omzet genereren. Bollengrond is daarbij relatief duur en ook schaars.



De LER laat zien dat de alternatieven Hillegomse zienswijze, Zuid en Parel 2.0 over het algemeen het negatiefst scoren. Naast dat er veel bollengrond klasse 9 en 10 verloren gaat scoren zij ook slecht op de doorsnijding en bereikbaarheid en potentiële omrijshade.

Daar staat tegenover dat een goede bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde voor een goed functionerende Greenport. De activiteiten in het gebied creëren immers veel vervoersbewegingen. In hoofdstuk 2 is beschreven hoe met name de Duin- en Bollenstreek zich heeft ontwikkeld van een productie tot een handelsgebied. De productie vindt in toenemende plaats elders in Nederland (Kop van Noord-Holland, Flevoland), maar verhandeld in de Duin- en Bollenstreek (op onder andere de veiling in Rijnsburg) en vanaf daar vervoerd naar afnemers of naar Schiphol. Dit vervoer gebeurt nagenoeg volledig over de weg en leidt tot grote in- en uitgaande stromen door de Duin- en Bollenstreek. Dit verkeer wordt niet alleen geregeld geconfronteerd met de verkeershinder op de bestaande oost-westverbindingen tussen de N206 en de A4, maar maakt ook frequent gebruik van wegen die hier qua functie niet of minder goed voor geschikt met hinder en verkeersonveilige situatie tot gevolg.

Tegenover de doorsnijding die de Duinpolderweg teweeg brengt staan derhalve ook baten voor de landbouwsector. Transportbedrijven kunnen efficiënter opereren, aan- en afvoer van producten wordt betrouwbaarder en telers kunnen profiteren van lagere transportkosten wat hun concurrentiepositie ten goede komt. In het bijzonder kan de Duinpolderweg, in de vorm van extra wegcapaciteit, ook bijdragen aan minder verkeershinder tijdens het 'bollenseizoen' ieder voorjaar. Bijvoorbeeld van bezoekers aan de Keukenhof.

De alternatieven Midden, Midden variant Stroomweg en Zuid zorgen voor een goede bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek, en lijken ook het interne wegennet van de Duin- en Bollenstreek het meest te ontlasten. Deze alternatieven lijken de meeste baten te genereren.

Op voorhand is moeilijk te stellen of de Greenport/ de landbouwsector per saldo profiteert of hinder ondervindt van de Duinpolderweg. Tegenover hinder voor de individuele teler staan in veel alternatieven baten voor de sector als geheel. Gevoelsmatig verwachten we dat de landbouwsector als geheel kan profiteren van de Duinpolderweg, uitgaande van een ontwerp waarin doorsnijdingen beperkt blijven en eventuele omrijshinder voor landbouwbedrijven beperkt blijft. Een zorgvuldige vormgeving en inpassing van de weg is echter gewenst.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van zowel de positieve bereikbaarheidseffecten op de greenportbedrijven als de negatieve effecten op de bollengrond en overige landbouwkundige gronden (primair de effecten van doorsnijding van gronden door Duinpolderweg). Het effect op bollengrond is overgenomen uit de LER en betreft de eindscores in de samenvattende effectbeoordling. Het effect op bereikbaarheid is een inschatting door Ecorys.

**Tabel 11 Effecten op de Greenport**

Alternatief	Effect bereikbaarheid greenportbedrijven	Effect op bollengrond en overige landbouwkundige gronden
Midden	++	-
Midden, variant Stroomweg	+	-
Zuid	++	-/--
Hillegomse zienswijze	+	-/--
Parel 2.0	0	-/--
NOG Beter 2.0	0	0
Nieuwe N206	+	0/-

#### 5.4.2 Recreatie en toerisme

Recreanten hebben, net als forenzen bij woon-werkverkeer, ook een tijdsbudget (de reistijd van en naar de recreatieplek). Door een verbeterde bereikbaarheid neemt voor recreanten de keuze van vrijetijdsbesteding toe. Meer bestemmingen kunnen immers bereikt worden in dezelfde tijd en tegen dezelfde transportkosten. Hierdoor zullen de bestedingen aan recreatie (en dus ook de inkomsten voor de regio) toenemen alsook de productie en werkgelegenheid.

De Keukenhof en het strand- en duintoerisme trekken de meeste bezoekers en bereikbaarheid hiervan heeft dus de grootste impact op recreanten.

De Keukenhof, met meer dan een miljoen bezoekers in een periode van slechts acht weken, zorgt voor congestie op de N207 tijdens openingstijden, vooral bij de brug over de Ringvaart (waar de weg van 2x2 naar 2x1 rijstroken gaat). De alternatieven Hillegomse Zienswijze en Parel 2.0 pakken dit probleem concreet aan door de capaciteit van de N207 tot aan de N208 te verhogen. Ook de alternatieven Midden en Zuid kunnen bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de Keukenhof. De omleidingsroute van de Keukenhof gaat nu namelijk via Sassenheim. Zuid en Midden bieden een alternatieve omleidingsroute die mogelijk sneller is voor bezoekers die uit de omgeving van Amsterdam komen (dit betreft het merendeel van de toeristen) en die daarmee extra ontsluitingscapaciteit biedt.

In de zomermaanden is het strand- en duingebied bij Noordwijk en Noordwijkerhout een drukbezocht toeristengebied met zo'n 800.000 bezoekers. Het is echter niet zo druk als andere badplaatsen, wat een gevolg lijkt van de minder goede bereikbaarheid dan andere badplaatsen in West-Nederland. De RijnlandRoute zal de komende jaren vanuit zuidelijke richting de bereikbaarheid sterk verbeteren; de Duinpolderweg kan dat doen vanuit noordelijke richting. Een betere bereikbaarheid kan zorgen voor extra bestedingen door toeristen, en daarmee tot extra inkomen voor de regio. Ook de productie en werkgelegenheid zullen hierdoor toenemen.

De prognose is dat het aantal sociaal-recreatieve trips in de regio toeneemt in het geval de Duinpolderweg wordt gerealiseerd. De daadwerkelijke verwachte toename van toeristen en recreanten verschilt echter beduidend per alternatief. Dit is weergegeven in onderstaande tabel.

**Tabel 12 Toename in sociaal-recreatieve trips naar het plangebied per alternatief per jaar**

Alternatief	Toename in sociaal-recreatieve trips per jaar (Laag scenario)	Toename in sociaal-recreatieve trips per jaar (Hoog scenario)
Midden	65.000	77.000
Midden, variant Stroomweg	31.000	35.000
Zuid	54.000	84.000
Hillegomse zienswijze	50.000	78.000
Parel 2.0	18.000	26.000
Nieuwe N206	51.000	63.000
NOG Beter 2.0	49.000	59.000

Deze toename in het aantal toeristen en recreanten leidt tot meer bestedingen. Toeristen en recreanten besteden immers geld aan bijvoorbeeld horecagelegenheden en detailhandel. De verwachte bestedingsomvang per jaar is weergegeven in onderstaande tabel. We verwachten dat met name de kuststreek het meest profiteert. Daarvan verbetert de bereikbaarheid het meest en bevindt zich een omvangrijk sociaal-recreatief cluster.

**Tabel 13 Toename in bestedingen als gevolg van de toename in sociaal recreatieve trips**

Alternatief	Toename in sociaal-recreatieve bestedingen per jaar (Laag) – in € mln	Toename in sociaal-recreatieve bestedingen per jaar (Hoog) – in € mln
Midden	2,1	2,5
Midden, variant Stroomweg	1,4	1,5
Zuid	1,8	2,7
Hillegomse Zienswijze	1,6	2,6
Parel 2.0	0,6	0,8
Nieuwe N206	1,7	2,1
NOG Beter 2.0	1,6	1,9

Hetzelfde geldt voor het congreswezen in Noordwijk en Noordwijkerhout. De gemeente Noordwijk geeft aan dat er ambities zijn om Noordwijk als congresstad te laten groeien. Ook heeft zij signalen ontvangen van hotels (Hotels van Oranje) die willen investeren in congresfaciliteiten. De bereikbaarheid van Noordwijk speelt bij deze ambities een belangrijke rol. Momenteel wordt deze door het congreswezen niet als optimaal gezien. Het congreswezen in Noordwijk is gebaat bij de alternatieven die zorgen voor een snelle aansluiting van het gebied op Schiphol en Amsterdam (de A4). Dit zijn het alternatief Midden, Midden, variant Stroomweg, en alternatief Zuid. Ook de Hillegomse Zienswijze verbetert de bereikbaarheid door Noordwijk(erhout) beter te verbinden met de N207 en de N206 beter te verbinden met de A4 via de Nieuwe Bennebroekerweg.

**Tabel 14 Samenvattend overzicht effecten op toerisme en recreatie**

Alternatief	Effect op Keukenhof	Effect op strand- en duintoerisme	Effect op congreswezen	Effect op recreatie en toerisme
Midden	+	++	++	++
Midden, variant Stroomweg	+	+	+	+
Zuid	+	++	++	++
Hillegomse Zienswijze	++	+	+	+ / ++
Parel 2.0	0/+	0/+	0/+	0/+
Nieuwe N206	+	+	+	+
NOG Beter 2.0	0/+	0/+	0/+	0/+

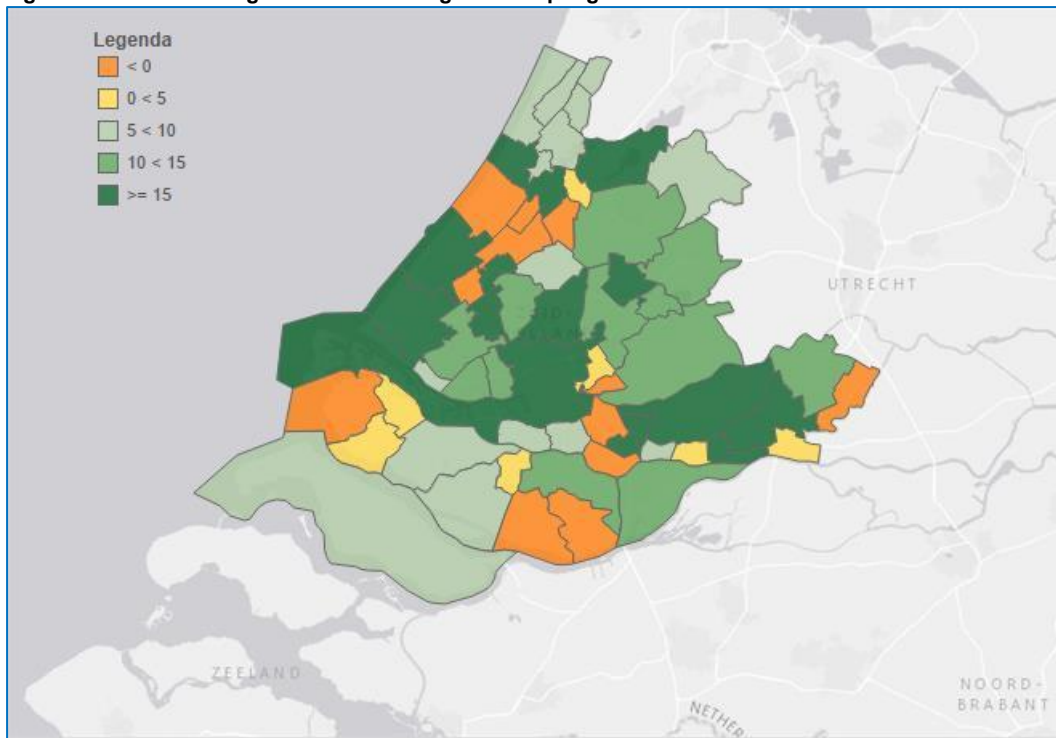
## 5.5 Effecten op specifieke gebiedsontwikkelingen

### 5.5.1 Woningbouw

Uit de woningbehoefteraming 2016 blijkt dat er behoefte is aan groei van het aantal woningen van 5 tot 10% in de Duin- en Bollenstreek (zie Figuur 14). Vanuit de Metropoolregio Amsterdam is behoefte aan circa 250.000 woningen tot 2040<sup>14</sup>. Als de bereikbaarheid van het gebied toeneemt, zal het aantrekkelijker worden voor werkenden in de Metropoolregio Amsterdam om in Haarlemmermeer, Zuid-Kennemerland of de Duin- en Bollenstreek te wonen. Dit biedt kansen voor nieuwe woningbouw.

<sup>14</sup> <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/>

**Figuur 14** Procentuele groei van de woningbehoefte per gemeente 2015-2040



Bron: Woningbehoefteraming 2016, Provincie Zuid-Holland

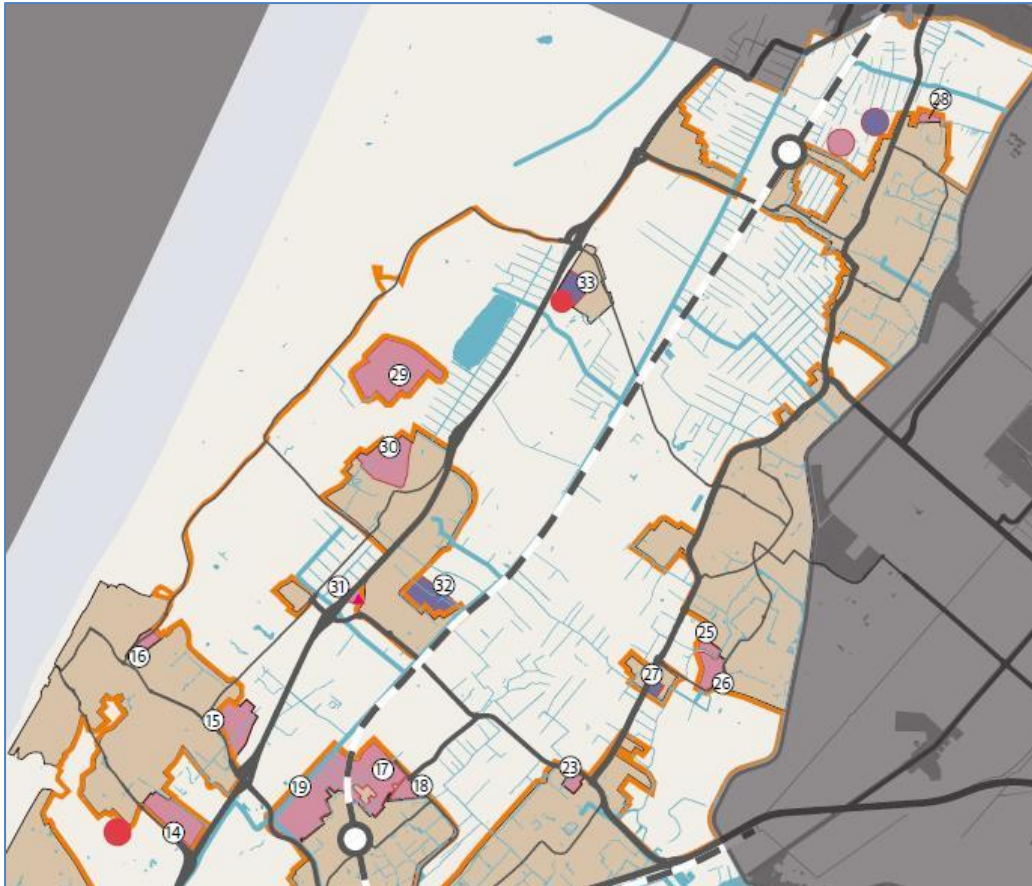
De Intergemeentelijke Structuurvisie Duin- en Bollenstreek (ISG 2016) geeft verschillende uitbreidingen van woningbouw aan (zie ook Figuur 15). De meeste woningbouwontwikkelingen betreffen minder dan 1.000 woningen, zoals Sancta Maria en het Bavo-terrein in Noordwijkerhout met circa 900 woningen en twee woningbouwprojecten ten zuiden van Lisse (Dever Zuid en Geestwater) die samen uit circa 500 woningen bestaan. In het zuiden van Hoofddorp worden verschillende woongebieden ontwikkeld. In Tudorpark, ten noorden van de Nieuwe Bennebroekerweg, komen 1.200 woningen en er wordt plaats gemaakt voor maximaal 300 woningen in Nassaupark. In de Zuidrand komen 1.200 woningen.<sup>15</sup> Aan de Pastoor slaan in Hillegom is een reservelocatie voor woningbouw is opgenomen met circa 500 woningen.<sup>16</sup>

Voor bovenstaande projecten zijn het alternatief Midden en alternatief Zuid het meest gunstig. Voor de woningbouwprojecten in Noordwijkerhout is ook de Hillegomse Zienswijze een goed alternatief. De woningen binnen deze projecten zullen eerder aftrek vinden als de bereikbaarheid naar de werkgebieden beter is. De bereikbaarheid van deze locaties verbetert dusdanig dat deze locaties beter, en concurrerender op de markt gezet kunnen worden. We verwachten overigens niet dat de bereikbaarheidsimpuls dusdanig groot is dat er nieuwe woningbouwlocaties ten opzichte van de ISG2016 nodig zijn.

<sup>15</sup> Website Gemeente Haarlemmermeer.

<sup>16</sup> Bron: ISG 2016

**Figuur 15** Uitbreidingsmogelijkheden woningbouw en bedrijventerreinen



\* roze is woningbouw, paars bedrijventerrein  
Bron: Intergemeentelijke Structuurvisie Duin- en Bollenstreek (2016)

### 5.5.2 Bedrijventerreinen

Er zijn verschillende bedrijventerreinen in het invloedsgedebied van de Duinpolderweg die uitbreidingsmogelijkheden hebben. Bij een betere bereikbaarheid van het gebied, kunnen deze mogelijkheden beter benut worden. Hieronder zullen wij voor de belangrijkste bedrijventerreinen aangeven welke alternatieven zorgen voor de beste ontsluiting.

De President is een bedrijventerrein gelegen nabij Hoofddorp en Schiphol, tussen de Spoorweg en de Hoofdweg. De kavels van fase 1 zijn inmiddels in gebruik en fase 2 is momenteel in aanbouw. De twee fases samen zijn 100 hectare groot, waarvan 70 hectare te gebruiken is door bedrijven. Op het terrein zitten o.a. bedrijven in de bouwnijverheid, productie en logistiek. Het bedrijventerrein ligt vlakbij de Nieuwe Bennebroekerweg, dus de alternatieven die de doorstroming op de Nieuwe Bennebroekerweg verbeteren, hebben positief effect op dit terrein. Dit zijn het alternatief Midden en alternatief Zuid, en in mindere mate ook de Hillegomse Zienswijze en de Nieuwe N206. Parel 2.0 en NOG Beter 2.0 pakken een gedeelte van de Nieuwe Bennebroekerweg aan en hebben dus in nog beperktere mate effect.

Bij Noordwijkerhout liggen twee bedrijventerreinen die zich in de toekomst verder zullen ontwikkelen: 's Gravendam Oost en Bulb Trade Park. De eerste is ongeveer 34 hectare en uitbreiding is na 2030 gepland.<sup>17</sup> De tweede heeft circa 9 hectare ruimte beschikbaar voor agrarische handels- en exportbedrijven en agrarische toeleveranciers. Bulb Trade Park ligt op hoek Delfweg/N206 in Noordwijkerhout en wordt goed ontsloten door de alternatieven die de doorstroming op de N207 verbeteren, namelijk de Hillegomse Zienswijze en Parel 2.0.

<sup>17</sup> Intergemeentelijke Structuurvisie Duin- en Bollenstreek (2016)

Ook de alternatieven die voor een goede aansluiting van de N206 op de A4 zorgen hebben positief effect. Dit zijn het alternatief Midden, Midden, variant Stroomweg en alternatief Zuid. Het verkeer zal zich hierbij beter over het interne netwerk verspreiden en daarmee de doorstroming verbeteren.

Ten zuiden van Lisse ligt het glastuingebied Rooversbroekpolder-Noord. Bestaande glasbedrijven hebben hier de mogelijkheid om uit te breiden en nieuwe bedrijven, bij voorkeur glastuinbouw, kunnen zich hier vestigen.<sup>18</sup> Volgens de ISG 2016 is hier ook actievere herontwikkeling mogelijk (al is de vraag of dit reëel is). Dit gebied heeft in het bijzonder baat bij de alternatieven Nieuwe N206 en Nog Beter 2.0, omdat deze alternatieven de Rooversbroekpolder beter aansluiten op de A44.

Ten noorden van Hillegom ligt bedrijventerrein Weerestein. Deze locatie is vooral gebaat bij een goede west-oost verbinding nabij Hillegom, zoals het alternatief Midden en alternatief Zuid, en in mindere mate de alternatieven Hillegomse Zienswijze en Nieuwe N206.

### 5.5.3 Recreatie

Een ontwikkeling op het gebied van recreatie is het Park van de 21ste Eeuw (PARK21). Dit is een vrijetijdslandschap in de polder tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp. PARK21 is bereikbaar van de A4 via de Nieuwe Bennebroekerweg. Alternatieven die daarom het meest positieve effect hebben zijn het alternatief Midden en het alternatief Zuid. Het effect van de alternatieven Hillegomse zienswijze en Nieuwe N206 is ook positief.

Verdere ontwikkeling van strand- en duintoerisme in en om Noordwijk en Noordwijkerhout zal vooral profiteren van een betere oost west verbinding waardoor de A4 sneller bereikt kan worden vanaf de N206. Ook alternatieven die zorgen dat de N206 beter aansluit op de N207 zijn gunstig.

### 5.5.4 Conclusie ontwikkelkansen

Het alternatief Midden en alternatief Zuid bieden de meeste ontwikkelkansen. Ook de nieuwe N206 en Hillegomse zienswijze scoren positief. Het effect van Parel 2.0 en NOG Beter 2.0 schatten wij kleiner in, omdat dit de bereikbaarheid van potentiële ontwikkelgebieden slechts in beperkte mate verbetert.

**Tabel 15 Ontwikkelkansen voor specifieke gebiedsontwikkelingen per alternatief**

Alternatief	Ontwikkelkansen		
	Wonen	Bedrijven	Recreatie
Midden	++	++	++
Midden, variant Stroomweg	+	+	+
Zuid	++	++	++
Hillegomse zienswijze	+	+	+
Parel 2.0	0/+	0/+	0/+
Nieuwe N206	0/+	+	+
NOG Beter 2.0	0	0	0

<sup>18</sup> Intergemeentelijke Structuurvisie Duin- en Bollenstreek (2016)

## 6 Conclusies

Op basis van de voorgaande hoofdstukken kunnen de volgende conclusies geformuleerd worden voor de acht alternatieven van de Duinpolderweg. We gaan eerst in op de 7 projectalternatieven en aansluitend op de autonome situatie ('het nulalternatief').

### 6.1 Doorwerking in de regionale economie

De aanleg van alle projectalternatieven voor de Duinpolderweg resulteert in een verbeterde bereikbaarheid en daarmee in positieve effecten voor de regionale economie ten opzichte van de autonome situatie:

- De Duinpolderweg zorgt voor een toename van de werkgelegenheid. Dit is van groot belang voor behoud en versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de regio en de Greenport. Mocht de bereikbaarheid en betrouwbaarheid verslechteren, dan bestaat de kans dat bepaalde bedrijven hun locatie in de Greenport op termijn heroverwegen. Een nuancering hierbij is dat de verwevenheid binnen de Greenport sector dusdanig groot is, dat herlocatie voor het merendeel van de bedrijven geen optie is.
- De Duinpolderweg heeft een positief effect op het arbeidsmarktbereik. Met name de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland, en in mindere mate Haarlemmermeer, profiteren van verbeterde oost-westverbindingen en daardoor van kortere reistijden naar verderweggelegen gebieden. Hierdoor kunnen vraag en aanbod van arbeid beter op elkaar kunnen aansluiten wat leidt tot productiviteitswinst.
- De verbeterde bereikbaarheid leidt daarnaast tot een stijging in de WOZ-waarde per woning; de regio wordt aantrekkelijker als gebied. Het is bovendien aannemelijk dat de Duinpolderweg een groter effect heeft op de woonkwaliteit dan vanuit de berekeningen in deze studie blijkt. Zo leiden de meeste alternatieven van de Duinpolderweg niet alleen tot een groter banenbereik, maar ook tot een afname van het verkeer door de woonkernen.
- De effecten op de Greenport/ landbouwsector zijn deels tegenstrijdig. Tegenover doorsnijding van bollen- en landbouwgrond staat een verbeterde bereikbaarheid van het gebied. Laatstgenoemde wordt als gevolg van de transformatie van de Duin- en Bollenstreek van productie- naar handelsgebied steeds belangrijker.
- Daarnaast profiteren recreanten en toeristen van een betere bereikbaarheid. In het bijzonder de kuststrook en de Keukenhof zullen hier baat van ondervinden in de vorm van een toename van het bezoekers en bestedingen.

De hoogte van de uitkomsten van de verschillende alternatieven verschilt echter sterk. De uitkomsten zijn weergegeven in onderstaande tabel.

**Tabel 16 Economische effecten Duinpolderweg per alternatief**

Alternatief	Extra banen (laag - hoog)	Aantal extra bereikbare banen	Stijging WOZ waarde per woning in €	Effect bereikbaarheid greenport bedrijven	Effect op areaal bollen en/of glas	Sociaal- recreatieve bestedingen in € mln
Midden	100 – 115	31.600	645	++	-	2,1 – 2,5
Midden, variant Stroomweg	65 – 70	18.000	370	+	-	1,4 – 1,5
Zuid	90 – 120	31.000	630	++	-/--	1,8 – 2,7
Hillegomse Zienswijze	75 – 80	23.800	485	+	-/--	1,6 – 2,6
Parel 2.0	30 – 40	10.200	210	0	-/--	0,6 – 0,8
Nieuwe N206	70 – 95	24.800	505	0	0	1,7 – 2,1
NOG Beter 2.0	65 -80	22.500	460	+	0/-	1,6 – 1,9

#### 6.1.1 Ontwikkelkansen voor specifieke gebiedsontwikkelingen per alternatief

Naast de doorwerking in de regionale economie, biedt een betere bereikbaarheid door middel van de Duinpolderweg ook kansen voor gebiedsontwikkelingen op het gebied van wonen, bedrijvigheid en recreatie. De uitkomsten per alternatief zijn hieronder weergegeven.

**Tabel 17 Ontwikkelkansen voor specifieke gebiedsontwikkelingen per alternatief**

Alternatief	Ontwikkelkansen		
	Wonen	Bedrijven	Recreatie
Midden	++	++	++
Midden, variant Stroomweg	+	+	+
Zuid	++	++	++
Hillegomse zienswijze	+	+	+
Parel 2.0	0/+	0/+	0/+
Nieuwe N206	0/+	+	+
NOG Beter 2.0	0	0	0/+

#### 6.1.2 Afweging alternatieven

De resultaten laten zien dat nagenoeg alle zeven projectalternatieven, weliswaar op sommige punten uitgezonderd, beter scoren dan de autonome situatie. Vanuit economisch perspectief heeft daarmee een investering in een Duinpolderweg de voorkeur boven 'nietsdoen'.

In de afweging tussen de zeven projectalternatieven resulteert vanuit economisch perspectief een voorkeur voor het Middenalternatief. Dit alternatief verbetert de bereikbaarheid het meest. Dit alternatief resulteert cijfermatig in de grootste economische effecten en scheidt de meeste kansen voor economische ontwikkelingen.



# Gebruikte bronnen

## Literatuur

- Bereikbaarheidsstudie Grensstreek 2008/2014
- Bedrijventerreinenrapportages Provincie
- Intergemeentelijke Structuurvisie Duin- en Bollenstreek, 2016
- Statistics Report 2009, International Association Meetings Market, Country and city rankings, ICCA, 2010
- Strategische visie Duin- en Bollenstreek
- Visie Economische Agenda Duin- en Bollenstreek
- Stad & Land, CPB, 2009
- REES Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Ecorys, 2012

## Websites

- CBS Statline
- Gemeenten in de regio
- Greenport Duin- en Bollenstreek
- Holland.com
- Metropoolregio Amsterdam
- PBL: regionale prognoses
- Provincie Zuid-Holland
- Provincie Noord-Holland

## Interviews

- Provincie Zuid-Holland
- Provincie Noord-Holland
- Gemeente Haarlemmermeer
- Holland-Rijnland
- HLT Samen (werkorganisatie gemeentebesturen Hillegom, Lisse en Teylingen)
- Keukenhof
- Transportbedrijven uit Lisse en Hillegom



Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam  
Nederland

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)  
K.v.K. nr. 24316726

***Sound analysis, inspiring ideas***



W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

*Sound analysis, inspiring ideas*