



RAPPORT

Duinpolderweg

Deelrapport Landbouw Effect Rapportage

Klant: Provincie Noord-Holland en Zuid Holland

LANDBOUW EFFECT RAPPORTAGE
DUINPOLDERWEG

Colofon

Uitgebracht aan: Royal Haskoning DHV
Postbus 1132
800 BC Amersfoort

Uitgebracht door: Meander Grondverwerving en Advies

Contactpersoon: De heer ing. E. Flinterman

Adres Oude Apeldoornseweg 41-45
7333 NR Apeldoorn
Postbus 1282
7301 BM Apeldoorn
Telefoonnummer: 055 – 599 78 60
Website: www.meanderbv.nl

Auteur(s): Bert Flinterman
Roland Renswoude

Versie: Eind- concept herzien

Datum: 9 november 2017

Inhoud

1. Inleiding	4
Aanleiding	4
Probleemstelling	4
Inhoud en leeswijzer deelrapport Landbouweffecten	4
2. Te onderzoeken alternatieven.....	5
Nulalternatief.....	5
Alternatief “Midden”	5
Alternatief “Midden, variant Stroomweg”	6
Alternatief “Zuid”	7
Alternatief “Hillegomse Zienswijze”	8
Alternatief “Hillegomse Zienswijze, variant Zuid”	9
Alternatief “Parel 2.0”	10
Alternatief “Nieuwe N206”	11
Alternatief “NOG Beter 2.0”	12
3. Huidige situatie en autonome ontwikkeling	15
3.1 Afbakening studiegebied.....	15
3.2 Beleidskader	15
3.2.1 Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport.....	15
3.2.2 Structuurvisie 2030 gemeente Haarlemmermeer	16
3.3 Huidige situatie.....	16
3.3.1 Zandgrond ten oosten van de duinrand en ten westen van de Ringvaart	16
3.3.2 Zeekleigebied in de Haarlemmermeerpolder ten zuiden van Hoofddorp.....	20
3.3.3 Autonome ontwikkeling.....	22
4. Beoordelingskader	24
4.1 Beoordelingscriteria	24
4.2 Effectbeoordelingsmethodiek.....	26
5. Effectbeschrijving	27
5.1 Effect op ontsluiting gebied van landbouwproducten	27
5.2 Effect van doorsnijding landbouwgrond en structuur.....	28
5.2.1 Effect op de oppervlakte van bollengrond klasse 9 en 10	28
5.2.2 Effecten op oppervlakte van bollengrond klasse 7 en 8	31
5.2.3 Effect op de oppervlakte en doorsnijding van overige landbouwpercelen	32
5.2.4 Effect van schuine doorsnijdingen op bollengronden klasse 7 - 10	34
5.3 Bereikbaarheid.....	37
5.3.1 Effect op reistijd landbouwverkeer.....	37
6. Vergelijking alternatieven	44
7. Leemten in kennis	46
8. Bronnen	47

Bijlage

Eigenarenkaart 15430.14.872.KADO1+, deel 1 en 2

1. Inleiding

Aanleiding

De Grensstreek van Noord- en Zuid-Holland, tussen de Duin- en Bollenstreek enerzijds en de Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland anderzijds, heeft en krijgt te maken met mobiliteitsvraagstukken. Om deze economisch belangrijke regio goed bereikbaar te houden, hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland, op verzoek van de gemeenten uit de regio, in 2006 het initiatief genomen voor de 'Bereikbaarheidsstudie Grensstreek'. Dit heeft geresulteerd in de samenwerkingsagenda (2008) die uiteindelijk heeft geleid tot het starten van de Planstudie Duinpolderweg in 2013. De kaders voor het uit te voeren onderzoek zijn vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2013). In 2016 is de probleemanalyse geactualiseerd en zijn de doelstellingen voor de planstudie aangescherpt (Royal HaskoningDHV, 2016a). De probleemanalyse is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord- en Zuid-Holland. Tevens zijn in 2016 de te onderzoeken alternatieven bestuurlijk vastgesteld. De landbouweffectrapportage is een onderdeel van de planstudie om de effecten van de verschillende alternatieven op de landbouw te duiden.

Probleemstelling

Uit de geactualiseerde probleemanalyse (Royal HaskoningDHV, 2016b) blijken de volgende problemen op het gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor het studiegebied:

1. Doorgaand en regionaal verkeer maakt gebruik van wegen door woonkernen

Door de gebrekkige verkeersstructuur belandt verkeer vanuit de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland richting Haarlem en de Haarlemmermeer op wegen door woonkernen (waaronder Bennebroek, Zwaanshoek, Beinsdorp, Vogelenzang, Hillegom en De Zilk).

2. Bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer staat onder druk

Hoofddorp wordt door de N201 en de (Nieuwe) Bennebroekerweg ontsloten op het autosnelwegnet (A4). De doorstroming op de N201 laat nu al te wensen over. Dat geldt ook voor de Bennebroekerweg, die niet is toegerust op de verkeersfunctie die de weg onlangs heeft gekregen door de nieuwe aansluiting op de A4.

De bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Duin- en Bollenstreek staat onder druk door het ontbreken van regionale oost-west verbindingen, de aanwezigheid van barrières in noord-zuidrichting en het ontbreken van regionale verbindingen in noordelijke richting.

3. Wegennet is niet robuust door fysieke barrières en het ontbreken van alternatieve routes

Een robuust wegennet is belangrijk, zodat ook in geval van calamiteiten en verstoringen verkeer gebruik kan maken van routes die vergelijkbaar zijn qua reistijd en verkeersveiligheid. Daarnaast is een robuust wegennet van belang om ook tijdens topdrukke goed te blijven functioneren, bijvoorbeeld wanneer kruispunten vastlopen in verband met bezoek aan de Keukenhof. Voor Zuid-Kennemerland (zuid) en de noordelijke Duin- en Bollenstreek is de robuustheid van het wegennet slecht.

Inhoud en leeswijzer deelrapport Landbouweffecten

In hoofdstuk 2 zullen de verschillende alternatieven aan de hand van een figuur worden toegelicht.

Na de inleiding van het hoofdstuk volgt in Hoofdstuk 3 een beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling.

Hierna volgt in hoofdstuk 4 het beoordelingskader, hierin wordt toegelicht op welke manier een effectscore wordt toegekend.

Hoofdstuk 5 beschrijft de gevolgen van het voornemen op de landbouw.

Tot slot is er in hoofdstuk 6 een effectvergelijking (tussen de verschillende alternatieven) en een conclusie opgenomen.

2. Te onderzoeken alternatieven

De afgelopen jaren zijn diverse oplossingen aangedragen om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek te verminderen dan wel volledig te voorkomen. Ten gevolge van bestuurlijke en maatschappelijke wensen zijn wijzigingen aangebracht in de alternatieven die waren benoemd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Uiteindelijk hebben beide Provinciale Staten op 12 oktober 2016 ingestemd met doorstuderen op een oplossing voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Grensstreek, waarbij de alternatieven zoals beschreven in paragraaf 0 tot en met 0 onderzocht worden.

Nulalternatief

Het Nulalternatief beschrijft de situatie in 2030, zonder uitvoering van het voornemen om een verbeterde of nieuwe verbinding te realiseren tussen de N206 en de A4. Uitgangspunt voor het Nulalternatief 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 uitgevoerd¹. Het Nulalternatief laat zien welke problemen zich zullen voordoen of mogelijk zijn opgelost als er geen maatregelen worden getroffen. Het Nulalternatief dient tevens als referentiekader voor de beoordeling van de andere alternatieven: de effecten van de andere alternatieven worden beschreven en beoordeeld ten opzichte van het Nulalternatief.

Alternatief “Midden”

Het alternatief “Midden” is opgenomen in de vastgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

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

¹ Zie RHDHV (2016a), Probleemanalyse Bereikbaarheid Grensstreek Hoofdstuk 2 Ruimtelijke – Economische context

(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. Figuur 2-1 visualiseert de ligging van het alternatief "Midden".



Figuur 2-1 Ligging van het Alternatief "Midden".

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 (vanwege het vervallen van het Alternatief Noord en daarmee de bouwsteen 'stroomweg') in de planstudie ook Alternatief Midden, variant Stroomweg onderzocht. Deze variant is weergegeven in Figuur 2-2 en 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 Haarlemmeeraansluiting 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 2-2: Ligging van het Alternatief "Midden, variant Stroomweg".

Alternatief "Zuid"

Dit alternatief is opgenomen in de vastgestelde NRD. Het alternatief heeft een wezenlijk andere verkeerskundige werking dan de andere alternatieven door de wijze van aantakking op de N205 en levert daardoor specifieke informatie. Dit alternatief is gevisualiseerd in Figuur 2-1.

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 Zilkerduinweg door, waarbij de Zilkerduinweg 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^e Loosterweg/spoorlijn onderlangs door middel van een verdiepte ligging. De 1^e 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^e 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 en de configuratie van het tracé is voor het alternatief Zuid tussen de N205 en de A4 gelijk aan het alternatief Midden.



Figuur 2-1: Ligging van het Alternatief "Zuid".

Alternatief "Hillegomse Zienswijze"

Dit alternatief is door de gemeente Hillegom aangedragen als alternatief voor de "Spoorvariant".²

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.

² De Spoorvariant kwam in beeld vanwege de strikstofproblematiek langs de duinrand (Natura 2000), doch is later afgefallen.

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 2-2: Ligging van het Alternatief “Hillegomse zienswijze”.

Alternatief “Hillegomse Zienswijze, variant Zuid”

Het verschil tussen de Hillegomse zienswijze en de Zuidelijke variant is nihil. De Zuidelijke variant buigt ter hoogte van Zwaanshoek af richting het zuiden en sluit zuidelijker aan op N208. Verder zijn het oorspronkelijke alternatief en de variant identiek.



Figuur 2-3 Ligging van het Alternatief “Hillegomse zienswijze, variant Zuid”

Alternatief "Parel 2.0"

Dit alternatief is ingebracht door de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW. Het Parelalternatief 2.0 is een combinatie van flankerende maatregelen en nieuwe infrastructuur.

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 (Leimuiderweg) 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 2-4: Ligging van het Alternatief "Parel 2.0".

Alternatief "Nieuwe N206"

Dit alternatief is ingebracht door de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW en heeft veel weg van het oorspronkelijke Combinatie-alternatief uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, aangevuld met een randweg om Lisse, inclusief een aansluiting op de bestaande op/afrif A44 bij Kaag/Abbenes.

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

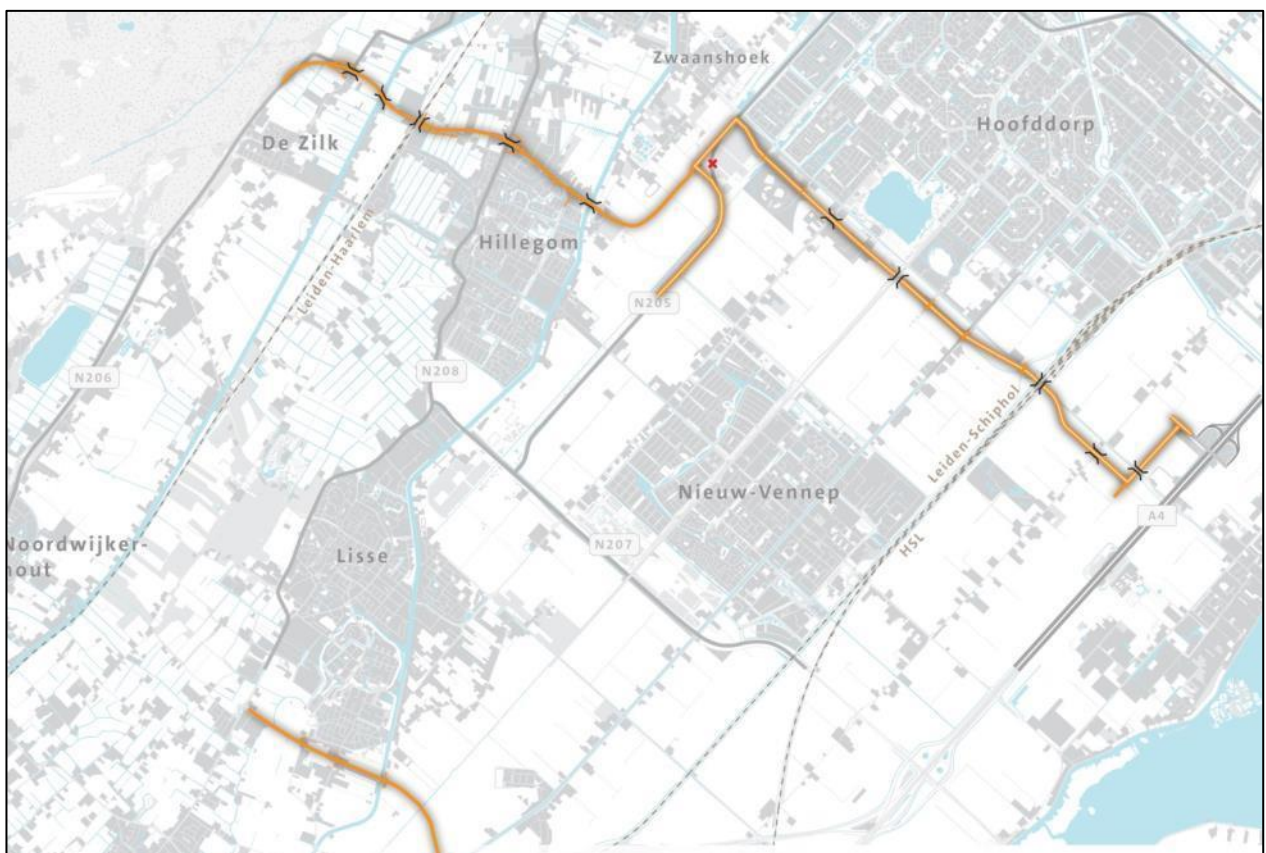
Het tracé wordt aan de oostzijde aangesloten op de N208 (Weeresteinstraat) met een halve Haarlemmermeer-aansluiting, waarbij het tracé hoog over de N208 gaat. Verkeer vanaf de N208 kan niet naar de Duinpolderweg in westelijke richting (vice versa). Na de N208 gaat het tracé naar maaiveld waar de Voltstraat 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 2-7: Ligging van het Alternatief "Nieuwe N206".

Alternatief "NOG Beter 2.0"

Dit alternatief is ingebracht door de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW.

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 turborotonde.

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 Ruishoorlaan / Rooversbroekdijk, die wordt vormgegeven als een rotonde, en loopt in het verlengde van de Ruishoorlaan in zuidelijke richting. Na ongeveer 200m buigt het tracé oostwaarts af, waarbij de bestaande hoogspanningsmast gehandhaafd blijft. 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. Het tracé volgt hier zo goed als mogelijk de verkaveling en perceelgrenzen en 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 2-5: Ligging van het Alternatief "NOG Beter 2.0" (noordelijk deel).



Figuur 2-6: Ligging van het Alternatief "NOG Beter 2.0" (zuidelijk deel).

3. Huidige situatie en autonome ontwikkeling

3.1 Afbakening studiegebied

Het plangebied is afgebakend op basis van de te verwachten potentiële effecten van de aanleg en het gebruik van de verschillende alternatieven van de Duinpolderweg. De mogelijke reikwijdte van de potentiële effecten verschilt per categorie van effecten op de landbouw. Aan de westkant wordt het gebied begrensd door de Duinenrand, ten noorden door de kernranden van Vogelenzang, Bennebroek en Hoofddorp. Ten zuiden vallen de meeste effecten voor de landbouw boven de Ruigenhoek en de huidige Delfweg tot de gronden ten noorden van de Keukenhof. Van dit plangebied is een eigenarenkaart gemaakt van landbouwpercelen. Aan de hand van de alternatieven is een analyse gemaakt van de gevolgen per variant op de landbouwpercelen.

We onderscheiden grofweg twee gebieden met kenmerkende bodemsoort met bijbehorend landbouwkundig gebruik welke van belang zijn in het plangebied:

- Zandgrond ten oosten van de duinen en ten westen van de Ringvaart
- Zeekleigronden in de Haarlemmermeerpolder ten zuiden van Hoofddorp

3.2 Beleidskader

In deze LER worden niet alle beleidsstukken uitgewerkt. Belangrijkste pijler onder het ruimtelijk beleid van belang voor de landbouw voor met name de Duin- en Bollenstreek, is de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport, eerst vastgesteld in december 2009. De Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport is in 2015 geëvalueerd en in 2016 opnieuw vastgesteld als ISG 2016. Voor de landbouw in de Haarlemmermeer is de Structuurvisie 2030 van de gemeente Haarlemmermeer van belang.

3.2.1 Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport

De Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport (ISG) heeft een integraal karakter, geldt voor het hele buitengebied van de zes greenportgemeenten (met uitzondering van het duingebied) en gaat met name in op de toekomstige ruimtelijk-functionele ontwikkeling van het buitengebied. De ISG richt zich op een gemeenschappelijke inzet voor herstructurering en revitalisering van de Greenport Duin- en Bollenstreek. Dit in samenspraak met verbetering van de natuurlijke, landschappelijke en recreatieve kwaliteiten. Deze ISG beslaat de periode tot 2030.

In deze structuurvisie is een aantal strategische hoofdlijnen uitgezet;

- Faciliteren van de herstructurering, versterking en vernieuwing van het gehele bollen-, vaste planten- en bloemencomplex in combinatie met verbetering van het landschap.
- Realiseren van de daarvoor benodigde ruimtelijke functiewijzigingen in de Duin- en Bollenstreek.
- Bijdragen aan de sociaaleconomische vitaliteit van de greenportgemeenten.
- Bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van de gehele regio Holland-Rijnland.

Dit is thematisch uitgewerkt in een aantal hoofdstukken;

- Vitale Greenport
- Vitaal landschap
- Duurzaam en robuust watersysteem
- Versterken recreatie en toerisme
- Aantrekkelijke woonregio
- Bedrijvige regio
- Bereikbare regio

Door de vaststelling van het Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport in 2016 is duidelijk dat deze visie voor de uitvoering van eminent belang is geworden. Er is duidelijk een regierol voor de Greenport weggelegd op basis van de thematische hoofdstukken uit de visie. De zeven hierboven genoemde hoofdstukken dienen allen samen te komen in een goed bereikbaar woon – werk landschap.

Voor de landbouwsector zijn belangrijke afspraken gemaakt binnen het ISG. Dit betreft afspraken over de compensatie van eerste en tweede klas bollengrond. In het ISG is ook concreet opgenomen om het areaal eerste klas bollengrond te handhaven op 2.625 ha.

In de structuurvisie is met betrekking tot de uitvoering een planologisch kader en instrumentarium vastgesteld. Er zijn afspraken gemaakt over integrale ontwikkeling, financiering en kosten. Tevens is een bollengrondcompensatiefonds vastgesteld.

3.2.2 Structuurvisie 2030 gemeente Haarlemmermeer

Voor het plangebied in de Haarlemmermeerpolder is de Structuurvisie 2030 van de gemeente Haarlemmermeer het meest belangwekkende beleidsdocument. Deze structuurvisie is in november 2012 door de gemeente Haarlemmermeer vastgesteld. Dit strategische document is alleen bindend voor de gemeente en heeft geen directe juridische werking op derden. De bestemmingsplannen die als afgeleide van de structuurvisie worden gemaakt wel. Daarom is dit een belangwekkend instrument voor de gebiedsontwikkeling. Het vormt de grondslag voor het maken van bestuurlijke uitvoeringsinstrumenten. Ook het vestigen van voorkeursrecht en bevoegdheden op basis van de grondexploitatiewet kunnen stoelen op de structuurvisie. Er wordt met betrekking tot de landbouw een duidelijk beeld gegeven over het gebied ten zuiden van Hoofddorp en ten noorden van Nieuw –Vennep.

Door verschillende ontwikkelingen zal het landbouwareaal en het aantal bedrijven verder krimpen. Stoppers bieden kansen voor vergroting van bestaande bedrijven. Tevens bieden maatschappelijke veranderingen nieuwe kansen. De rol van de landbouw blijft echter evident. Het is een belangrijke drager van het cultuurlandschap. De Haarlemmermeer fungeert als een soort ‘moestuin’ van groen in een metropool van bebouwing en wegen. Er is sprake van een transformatiegebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep waar akkerbouw zal transformeren naar stadslandbouw en niet-agrarische functies.

De gemeente schept kaders waarbinnen de sector een eigen verantwoordelijkheid heeft hoe om te gaan met autonome ontwikkelingen als klimaatverandering en verzilting. De hoofdlijnen van het beleid spitsen zich toe op bereikbaarheid, regie van het grondgebruik en ontwikkelruimte, de aanpak van de verzilting en het opzetten van ‘proeftuinen’.

3.3 Huidige situatie

3.3.1 Zandgrond ten oosten van de duinrand en ten westen van de Ringvaart

In het zandgebied tussen de huidige N206 en grofweg de huidige N208 domineert de teelt van bloembollen met als belangrijke pijler de hyacint, met daarnaast de teelt van narcissen, tulpen en lelies en andere bijzondere bolgewassen. Hiernaast is er ook een aandeel vaste plantenteelt. Het zandgebied is van oudsher bekend als het bollengebied “De Zuid” en eveneens van oudsher het centrum voor de bollenteelt. De bloembollensector in deze regio (en de rest van Nederland) heeft een sterke mondiale positie. De bollenteelt is de laatste jaren redelijk constant gebleven in areaal. In het gebied zijn naast telers ook veel bollenhandelaren en bollenexporteurs gevestigd. Tevens zijn naast een verhandelcentrum voor bloembollen ook grote Bloemenveilingen gevestigd in Rijnsburg en Aalsmeer nabij.

De combinatie van teelt en handel in bollen, bekend als het bollencomplex is bepalend voor de bollenteelt en occupatiepatronen. In 2005 wees het kabinet de Duin- en Bollenstreek aan als één van de vijf Greenports in Nederland. Daarmee erkent het Rijk het economisch belang van het totale bollen- en sierteeltcomplex in de Bollenstreek, met zijn productie, handel, distributie, onderzoek en promotie. Internationaal en nationaal gezien is de keten van het bollen- en bloemencomplex dan ook van groot belang. De aanwezige netwerken en potenties bestaan met name uit de (inter)nationaal belangrijke elementen. De groei en ontwikkeling van de teelt, handel en export is nodig zijn om een centrale positie te behouden. Op het gebied rusten veel

ruimteclaims voor bijvoorbeeld woningbouw, bollen-, handels- en exportbedrijven en reguliere bedrijven die zijn gespecialiseerd in glas en infrastructuur. Qua verkeersstromen worden de meeste producten via veilingen verhandeld. De bloemisterijproducten veelal via veiling FloraHolland in Rijnsburg of Aalsmeer. De producten vinden hun weg uit het gebied veelal via de A44. De bollenveilingen en directe inkoop door handelaren geeft veelal lokaal verkeer na de oogst richting de verpakkers en handelaren waarna deze producten voor export en gebruik door het hele land ook veelal via de A44 de streek verlaten.

Agrarisch grondgebruik

Indien we kijken in onderstaande tabel 3.1 Grondgebruik in de zes Duin- en Bollenstreek gemeenten, dan wordt geconstateerd dat in het gebied waar de Duinpolderweg is geprojecteerd in gemeenten Noordwijkerhout en Hillegom de bollensector een zeer dominante grondgebruiker is.

Tabel 3.1 grondgebruik in Nederland en de gemeenten van 'bollenteeltgebied in Zuid-Holland'

	Tuinbouw open grond	Tuinbouw onder glas	Akkerbouw	Grasland*	Totaal aantal hectare
Nederland	5 %	1 %	29 %	43 %	1.872.444
Hillegom	76 %	1 %	4 %	15 %	715
Katwijk	9 %	18 %	2 %	72 %	429
Lisse	47 %	1 %	2 %	49 %	673
Noordwijk	69 %	3 %	5 %	20 %	426
Noordwijkerhout	87 %	1 %	3 %	9 %	1.611
Teylingen	35 %	1 %	5 %	56 %	1.321

Bron: Verdeling landbouwgrond per gemeente_(bron: Koersdocument 2012-2015 Blaauwberg) Statline CBS

Het bollengebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van zandgrond. Onmisbaar voor de bollenteelt die dominant is als grondgebruiker in dit gebied. Deze gronden zijn doorgaans door mensenhanden ontstaan. De zandgronden hebben als belangrijkste gewassen hyacint, tulp en narcis. Door het intensieve bouwplan is een "verticale" vruchtopvolging nodig. Om de ca. 9 jaar wordt de grond geploegd tot 60 cm diepte. De organische stofgehalten zijn meestal rond de 1,1% of lager. Stalmest en compost worden aangevoerd. Het geschikt maken van grond voor bollenteelt vindt al heel lang plaats. Afgraven is sinds de 19e eeuw gebruikelijk. Het grondwater op de goede diepte krijgen was het doel. Sinds het eind van de 19e eeuw wordt ook omzanden toegepast. Het te fijne zand uit de bovengrond wordt vervangen door wat grover zand uit de ondergrond. Bezanden, een nieuwe laag zand aanbrengen, vindt plaats sinds het midden van de 20e eeuw. Het zand bevat aanvankelijk vaak 0,3 tot 0,4 % organische stof en dit moet naar 0,8 tot 1,3 % worden gebracht. Dit duurt 10 tot 15 jaar. Het kan met stalmest, compost, tuinturf en stro. Deze organische stofleveranciers zijn sterk verschillend met betrekking tot aanvoerkosten en mogelijkheden binnen de gebruiksnormen. De wenselijke grondwaterstand hangt af van de grofheid van het zand en het gewas.

Aan de bodem stellen bollen bijzondere eisen. De in de Bollenstreek aanwezige zandgronden kunnen in tegenstelling tot zavel- en kleigronden luchtig zijn bij hoge grondwaterstanden. Daarom vindt de bollenteelt veel plaats op zandgronden. Eis is wel dat de grondwaterstanden goed gereguleerd kunnen worden. Tijdens het groeiseizoen moet de grondwaterstand 50 tot 60 cm beneden maaiveld zijn. Deze hoge grondwaterstand is nodig omdat het organische stofarme zand weinig vocht vasthoudt. In de winter is 60 cm onder maaiveld een gebruikelijke grondwaterstand. Bij veel neerslag nog 10 tot 20 cm dieper. De lucht- en vochtvoorziening stellen verschillende eisen aan de grond. Voor een goede luchtvoorziening moet het zand niet te fijn zijn (optimaal M50 180-210 mu). Verder moet het zand los zijn. De wateraanvoer van beneden is bij wat grover en luchtig zand juist minder dan bij fijner en vaster zand. De marges waarbinnen gewerkt kan worden zijn smal. Verder moet in het gebied het polderpeil nauwkeurig beheerst kunnen worden.

De bemalingscapaciteit of de berging moeten voldoende groot zijn. Veel van deze vereisten aan een goede bodem voor de teelt van bollen is in dit gebied samengekomen en gecreëerd. Het hebben van goede bollengronden is van eminent belang voor de landbouwsector in dit gebied.

Het gebied tussen de N208 en de Ringvaart wordt gevormd door polders met voornamelijk open graslanden met een natuurlijke scheiding met het stedelijk gebied. De polders liggen tussen het stedelijk gebied van Bennebroek aan de noordzijde en de gemeente Hillegom aan de zuidzijde. Aan de oostzijde wordt het gebied begrensd door de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. De polders hebben een agrarische functie. Het gebied heeft overwegend een open karakter. Een deel van de polders heeft meer agrarische bedrijfsbebouwing waardoor de openheid van het gebied niet meer duidelijk aanwezig is.

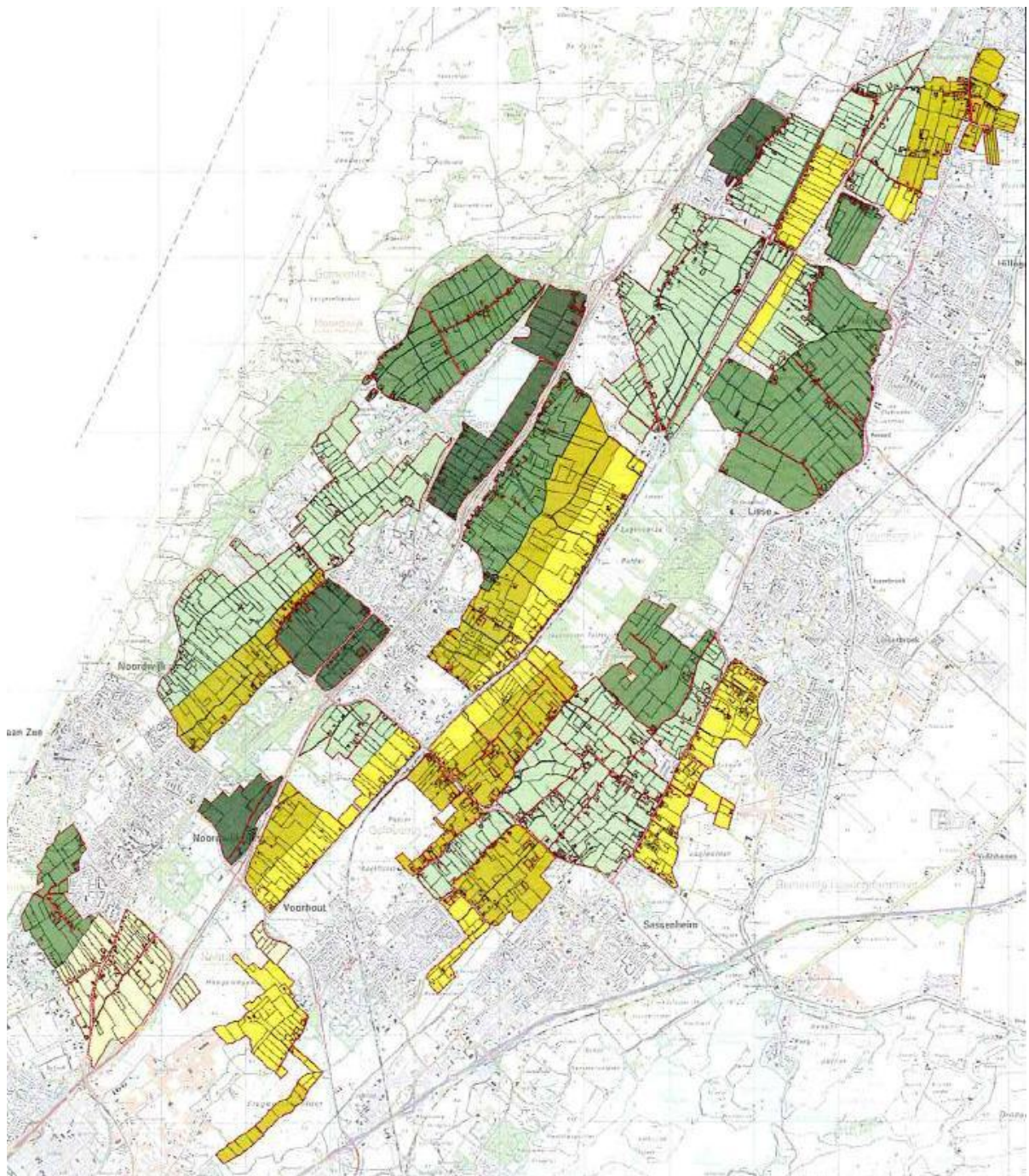
In het zuiden van de polders langs het verlengde van de Weerlaan aan de Oude Weerlaan zijn in de vorm van lintbebouwing diverse woningen al dan niet met bedrijvigheid gevestigd, waarvan een deel een agrarische activiteit heeft. Het zijn veelal smalle, evenwijdig aan de Ringvaart gelegen, percelen die tot ca. enkele honderden meters de polder in steken. De agrarische activiteiten beperken zich in deze min of meer kernrandzone aan de Oude Weerlaan van een plantenkwekerij met glasopstand tot een manege. Er zijn nog wel enige percelen aanwezig met als goed gekwalificeerde bollengrond. De gronden in dit tussengebied bestaan voornamelijk uit veengrond. De bollengronden zijn veelal lange, smalle percelen opgevaaren gronden omsloten door watergangen (slagenlandschap).

Op onderstaande kaart 3.2 zijn de percelen die als bollengrond, met de bijbehorende classificatie in de provincie Zuid-Holland aangegeven. De kaart is door het GOM gemaakt als afgeleide van de kaart van Heijkoop. Hierbij heeft men op perceelniveau een kwaliteit vastgesteld van de bollengrond. De kaart is gemaakt met behulp van het kadaster. De mate van kleur groen geeft de kwaliteit van de bollengrond (klasse 8, 9 en 10) weer. Lichtste kleur groen de laagste (8) en de donkerste kleur groen de hoogste (10). De bollengrond met iets mindere kwaliteit (klasse 5, 6 en 7) wordt in het geel weergegeven. De lichtste kleur geel (bijna wit) voor de laagste klasse en de donkere kleur geel voor de hoogste klasse.

Op de kaart kan men ook zien dat de beste bollengrondpercelen een rechthoekige vorm hebben en in west-oostelijke richting liggen. De bollengebieden worden nu doorgaans gescheiden door de noord-zuidverbindingen in het gebied, de spoorlijn en watergangen.

In de meest noord-westelijke hoek van de kaart ten noorden van de N206 en ten westen van de Zilkerduinweg ligt een landbouwgebied achter de Kennemerduinen in de provincie Noord-Holland dat als zodanig ook als klasse 9 - 10 bollengrond wordt erkend. Deze gronden zijn echter niet in de kaart van het GOM opgenomen omdat zij niet in een deelnemende gemeente liggen.

Kaart 3.2 Classificatie bollengronden



Overzichtskaart kwaliteitsklassen

Boltenstreek

Legenda

-  Grens deelgebied
-  Hoofdbestuurling
-  Kavel
-  Kwaliteitsklassen
-  Klasse 5
-  Klasse 6
-  Klasse 7
-  Klasse 8
-  Klasse 9
-  Klasse 10

Deze kaart 3.2 met de classificatie van de bollengronden oplopend van klasse 5 tot 10 wordt gebruikt voor het bepalen van de verplichte compensatie bij functieverandering van klasse 1 (8 tot 10) of 2 (klasse 5 tot 7) bollengrond en waar de mogelijkheden liggen om bollengrond van een lagere klasse om te zetten naar klasse 1 bollengrond.

In de Intergemeentelijke Structuurvisie 2016 (ISG) van de zes bollenstreekgemeenten en in de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland is vastgelegd dat bollengrond die wordt onttrokken, dient te worden gecompenseerd. Hiervoor is nadere regelgeving uitgewerkt. GOM geeft uitvoering aan dit stelsel van bollengrondcompensatie.

In grote lijnen gelden voor bollengrondcompensatie de volgende beleidsregels:

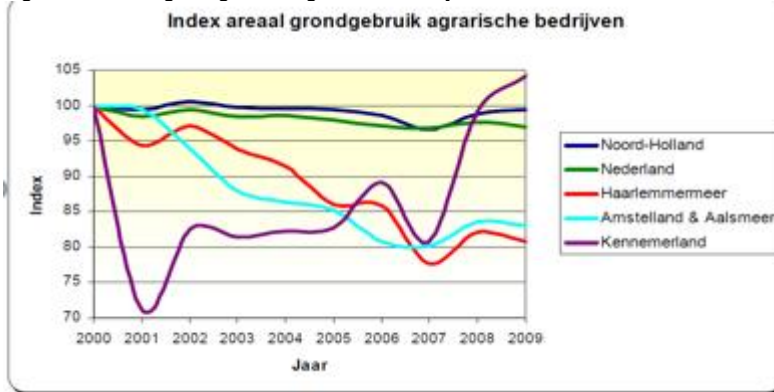
- De verplichting tot compensatie is van toepassing indien bollengrond planologisch wordt onttrokken; dit houdt in dat er in het vigerend bestemmingplan sprake is van gronden met de bestemming open grondteelt (of vergelijkbaar) die zouden worden herbestemd in een niet-bollenteeltbestemming.
- Deze verplichting geldt voor gronden die behoren tot het bollenteeltconcentratiegebied en die behoren tot de gebieden die op de zogenoemde Kaart van Heijkoop zijn ingedeeld als 1e klas (=hyacintengrond) en 2e klas bollengrond.
- Bollengrond die behoort tot het 1e klas gebied dient ruimtelijk te worden gecompenseerd; bollengrond die behoort tot het 2e klas gebied, dient uitsluitend financieel te worden gecompenseerd.
- De ruimtelijke compensatieplicht van 1e klas bollengrond is aan nadere eisen onderworpen. Samengevat houdt dit in dat het hele onttrokken oppervlakte bollengrond binnen drie jaar en binnen de Duin- en Bollenstreek dient te zijn teruggemaakt volgens het zogenoemde 40-30-30 principe. Dit betekent dat ten minste 40% van de nieuwe oppervlakte dient te worden gerealiseerd door het opruimen van verrommeling en maximaal 30% mag worden gerealiseerd door het opwaarderen van 2e klas bollengrond en maximaal 30% door het omspuiten van in de ISG als zodanig aangewezen graslanden.
- GOM verzorgt deze bollengrondcompensatie als beheerder van het regionaal bollengrondcompensatiefonds. De betrokken grondeigenaren sluiten hiertoe bollengrondcompensatieovereenkomsten met GOM en de betreffende gemeente.
- Het huidige tarief (in 2016 vastgesteld) voor bollengrondcompensatie van 1e klas bollengrond bedraagt € 40 per m² (excl. BTW). De bollengrondcompensatiebijdrage dient te worden voldaan direct na het onherroepelijk worden van een bestemmingsplanwijziging.
- Bollengrond die behoort tot het 2e klas gebied dient uitsluitend financieel te worden gecompenseerd. Dit houdt in dat een financiële afdracht dient plaats te vinden aan het bollengrondcompensatiefonds. De betrokken grondeigenaren sluiten hiervoor een bollengrondcompensatieovereenkomst met GOM en de betreffende gemeente. Het huidige tarief voor 2e klas bollengrondcompensatie bedraagt € 40 minus de vergoeding die GOM zou ramen om van de betreffende 2e klas bollengrond 1e klas bollengrond te maken.
- GOM houdt een bollengrondbalans bij die jaarlijks wordt gepubliceerd.

3.3.2 Zeekleigebied in de Haarlemmermeerpolder ten zuiden van Hoofddorp

De Haarlemmermeer is functioneel goed ingericht voor de landbouw. De afgelopen decennia hebben echter diverse ontwikkelingen het areaal aan landbouwgrond verminderd. Ook de komende jaren zal de Haarlemmermeer te maken krijgen met aanzienlijke functiewijzigingen.

In onderstaande figuur 3.3 uit 2010 kan men zien dat het percentage landbouwgrond in de Haarlemmermeer sneller daalt dan in de rest van Nederland. De verwachting is dat deze lijn zich doorzet als gevolg van de grote vraag naar grond vanuit andere sectoren.

Figuur 3.3 Index grondgebruik agrarische bedrijven Nederland en Haarlemmermeer

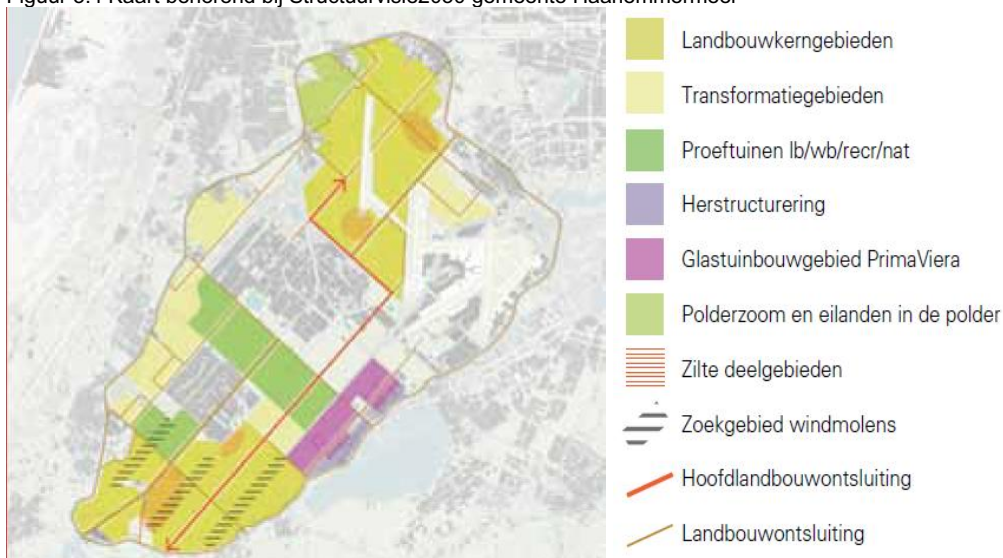


Binnen de Haarlemmermeer zijn er in en nabij het studiegebied plannen voor o.a. Park 21 en het ontwikkelen van het woonlandschap Westflank van Hoofddorp. Deze ontwikkelingen gaan ten koste van gronden van de landbouwsector. Voor de agrarische sector is het van belang dat een aaneengesloten areaal agrarische grond in stand blijft waarop agrarische bedrijven economisch duurzaam kunnen functioneren en wat ook aantrekkelijk is en blijft voor afnemers en toeleveranciers. In het plangebied zien we langs de Ringvaart enige belangrijke landbouwbedrijven in de vorm van boom- en plantenkwekerijen en sterk aan de landbouw gerelateerd bedrijven zoals tuincentra. Verder de polder in zijn veel gronden ten behoeve van Park 21 waar veel alternatieven van de DPW langs of doorheen leiden niet meer in agrarische handen.

Daarna lopen alle alternatieven van de DPW ten zuiden van Hoofddorp min of meer parallel of op de huidige west-oost verbinding.

In de structuurvisie 2030 uit 2013 van de gemeente Haarlemmermeer worden de landbouwgebieden in het plangebied benoemd als transformatiegebied en proeftuinen.

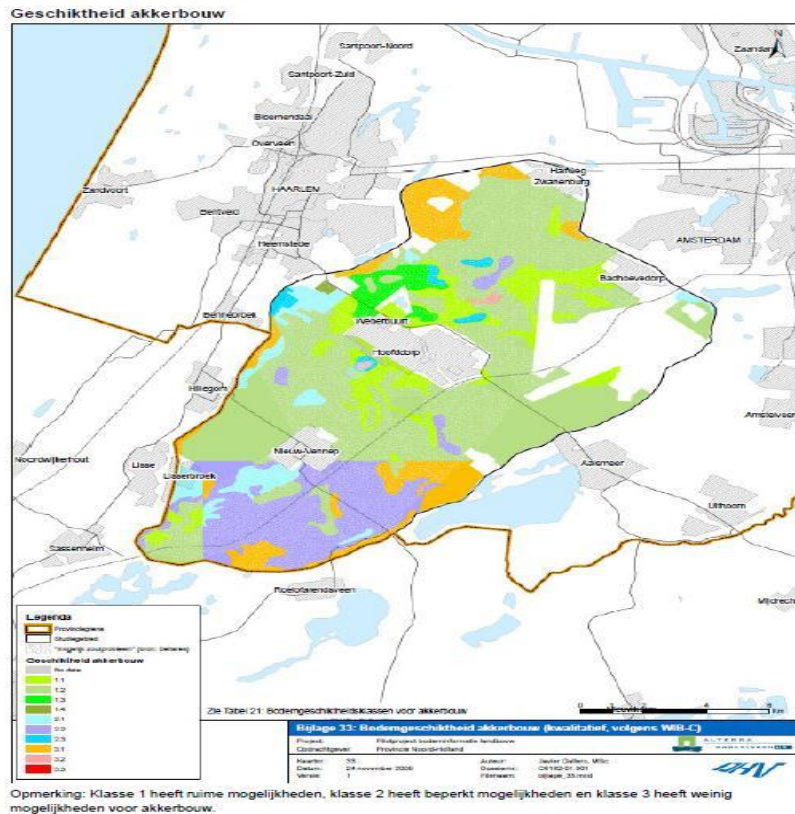
Figuur 3.4 Kaart behorend bij Structuurvisie2030 gemeente Haarlemmermeer



De verwachting is dat in het gebied tussen Hoofddorp en Nieuw- Venne de akkerbouw steeds verder zal verminderen richting stadslandbouw en zelfs niet-agrarische functies.

Het gebied achter de Ringvaart en tussen de kern Hoofddorp en Nieuw Vennep kenmerkt zich voornamelijk door klei en eerdgronden. Hoewel deze gronden voor de teelt van akkerbouw goed bruikbaar zijn in dit gedeelte van de Haarlemmermeerpolder zijn ze van minder belang van de landbouwsector dan de specifieke bollengronden achter de duinrand.

Figuur 3.5 Kaart geschiktheid akkerbouw Haarlemmermeerpolder



Afbeelding Kaart Bodemgeschiktheid (bron: Royal HaskoningDHV)

De bodem- en waterhuishoudkundige situatie in de Haarlemmermeer biedt in het algemeen ruime mogelijkheden voor de primaire landbouwgronden (akkerbouw en tuinbouw). Ten zuiden van Nieuw-Vennep en net ten oosten van Haarlem zijn de gronden minder geschikt. In de polder is door de natuurlijke omstandigheden zoute kwel aanwezig. Voor zover zout polderwater wordt uitgemalen naar de boezem verhoogt dit ook het zoutgehalte van het boezemwater. Dit komt de kwaliteit van het elders weer in te laten boezemwater niet ten goede. Voor de landbouwgewassen mag de zoutconcentratie in het bodemvocht (en dus ook in het beregeningswater) niet te hoog worden. Vanuit de ringvaart van de Haarlemmermeer wordt water ingelaten om het voedselrijke en soms zoute water door te spoelen uit de polder, maar ook om het waterpeil op het gewenste niveau te houden. (Bron: Ontwerp Waterstructuurvisie)

De voorgestane functieveranderingen in de kernrand van Hoofddorp en bij Schiphol, leiden tot vergroting van het verhard oppervlak en de noodzaak voor voldoende en/of waterberging ter voorkoming van wateroverlast. De functieveranderingen leiden ook tot een gedeeltelijke verschuiving van de aandacht gericht op uitsluitend de agrarische functie (met een vast zomer- en winterpeil) naar functies die een meer duurzaam peilbeheer mogelijk maken.

3.3.3 Autonome ontwikkeling

Indien de Duinpolderwegalternatieven niet worden aangelegd zal er in eerste instantie weinig veranderen aan het landbouwkundig gebruik van gronden. Veel hoog gekwalificeerde bollengrond wordt min of meer beschermd door compensatieverplichtingen en hoge afkoopsommen bij bestemmingsverandering. Verwachting is dat het wegennet waar ook landbouwvoertuigen gebruik van maken en het vervoer van landbouwproducten over plaatsvindt verder zal dichtslippen door de groei van het verkeer.

Door de uitvoering van de beleidskaders van de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport zal de druk op de bollengronden überhaupt toenemen door de meerdere beleidsterreinen waarvoor grond nodig is, waaronder ook de bereikbaarheid van het gebied. Het gaat dan om het vervoer van producten door het gebied om de handelscentra in Rijnsburg en Aalsmeer te bereiken, alsmede het achterland (bollenexport). Daarnaast kan een alternatief een effect hebben op het landbouwverkeer binnen het gebied.

Voor het gebied vanaf de Ringvaart tot aan de Rijksweg 4 is de verwachting dat gezien de huidige ontwikkelingen in het gebied de landbouw zoals akkerbouw verder zal verder verdwijnen in dit plangebied. De enorme gronddruk in de Haarlemmermeerpolder die er nu al is, vormt een continue bedreiging voor de landbouw. Gezien de ligging van de alternatieven van de Duinpolderweg aan de rand van het landbouwcomplex en de huidige stand van de eigendommen wordt de landbouw in de Haarlemmermeer niet evenredig hard geraakt door de aanleg van de Duinpolderweg.

4. Beoordelingskader

4.1 Beoordelingscriteria

Ten behoeve van de landbouw zijn de zeven alternatieven die in de inleiding zijn genoemd, beoordeeld op de onderstaande criteria:

Ontsluiting gebied voor landbouwproducten

1. Effecten op vervoer van landbouwproducten

a. Het effect van de alternatieven op het vervoer van landbouwproducten wordt gesplitst in het effect op het vervoer door het gebied van landbouwproducten. Hierbij dienen de alternatieven als alternatieve route voor de A44.

b. Daarnaast wordt het effect op het vervoer van de landbouwproducten binnen het plangebied in beeld gebracht. Het betreft hier dus het vervoer van de percelen naar de verwerkingsplaats, naar de exporteurs en veiling. Hier wordt een alternatief dus niet alleen naar het gebruik van een alternatief maar ook op de barrière ervan binnen het gebied gekeken (afsluitingen, doorsnijding van regionale wegen, bereikbaarheid). Dit wordt bekeken aan de hand van de verwachte verlenging of verkorting van de reistijd.

Verlies van landbouwgrond en structuur

2. Effect op oppervlakte bollengrond klasse 9 en 10

Het effect wordt in beeld gebracht van de toe of afname van de hoogste klasse bollengrond, namelijk 9 en 10 bij de verschillende alternatieven. Hier is bewust een andere indeling gemaakt dan op de kaart van Heijkoop waar klasse 8 tot 10 wordt aangemerkt als klasse 1 bollengrond. Klasse 9 en 10 zijn de allerbeste gronden in het gebied en dienen immer gecompenseerd te worden. Het totale verlies aan m² bollengrond wordt per klasse per alternatief bepaald. Deze gronden worden als schaars gekenmerkt en hebben grote waarde voor de landbouwsector in de bollenstreek.

3. Effect op oppervlakte bollengrond klasse 7 en 8

Het effect op de oppervlakte van de iets lagere klasse 8 bollengrond, die eveneens als eerste klas wordt aangemerkt en klasse 7 (zijnde de hoogste klasse bollengrond van de gronden die als tweede klas bollengrond worden aangemerkt), wordt eveneens in beeld gebracht. Het totale verlies aan m² wordt per klasse per alternatief bepaald. Deze zijn samengenomen om het verschil aan te geven tussen het effect op de allerbeste gronden en de iets mindere gronden, zijn- de gronden uit de laagste klasse van de eerste klas gronden (klasse 8) en de hoogste uit de tweede klas gronden (klasse 7). Deze klasse 7 gronden zijn de gronden die het meest in aanmerking komen om in het kader van de compensatie opgewaarderd te worden tot eerste klas gronden. Daarom geeft aantasting van deze gronden ook een hoog negatief effect voor de landbouw. Hoe meer percelen doorsneden worden, uitgedrukt in oppervlakte, hoe negatiever het effect wordt beoordeeld.

4. Effect op de oppervlakte en doorsnijding van lagere klassen bollengrond en overige landbouwgrond

Het effect van het verlies aan oppervlakte van de overige bollengronden en gronden met een ander landbouwkundig gebruik wordt bekeken en tevens wordt ook bij deze gronden naar de hoeveelheid en wijze van doorsnijdingen gekeken. De waardering vindt op dezelfde wijze plaats als bij de bollengronden, doch er wordt minder gewicht aan gesteld. Deze gronden zijn doorgaans makkelijker vervangbaar. Er is geen sprake van compensatieplicht en een minder courante vorm van percelen is minder van belang voor het productieproces. Daarom is hier het verlies aan oppervlakte en de wijze van doorsnijding in één rubriek opgenomen.

5. Effect van schuine doorsnijdingen van bollengrond klasse 7 - 10

De effecten voor de bollengronden van hogere kwaliteit, klasse 7 tot en met 10, van de wijze van doorsnijding door de alternatieven wordt in een aparte rubriek in beeld gebracht. Naast de oppervlakte die verloren gaat door het ruimtebeslag van de alternatieven an sich, kan door een schuine aansnijding meer productiegrond voor de bollenteelt verloren gaan doordat de bedden en de bijbehorende apparatuur niet is ingesteld op schuine randen van de kavel. Gezien het feit dat dit voor alle goede bollengrond telt (en ook voor de overige bollengrond) wordt dit in één rubriek opgenomen.

Reistijd

6. Effect van potentieel tijdverlies reistijd (omrijden) door doorsnijding percelen en eigendommen
Naast het effect op de oppervlakte is er ook een effect op de percelen die ontstaan na doorsnijding. Door het moeten omrijden zal er tijdverlies optreden. Dit kan optreden tussen de overblijvende delen van percelen, maar ook tussen verschillende eigendomspercelen van één eigenaar die worden gescheiden door een alternatief. Daarnaast wordt ook gekeken in hoeverre bepaalde afsluitingen van wegen van invloed zijn op reisafstanden tussen eigendommen van één eigenaar.

4.2 Effectbeoordelingsmethodiek

De zeven alternatieven worden beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In de onderstaande tabel is het beoordelingskader voor de landbouweffecten opgenomen. Voor de effectbepaling wordt aangesloten bij de voor dit MER geldende 7-punts schaal van '- -' tot '+ +'. In tabel wordt de specifieke invulling van deze schaal voor het aspect landbouweffecten nader toegelicht. Uitgangspunt bij deze tabel is het huidige wegennet en landbouwstructuur.

Tabel 4-1 Effectbeoordelingskader

Score	++	+	+ / 0	0	0 / -	-	--
criterium	(Zeer positief)	(Positief)	(Licht Positief)	(Neutraal)	(Licht Negatief)	(Negatief)	(Zeer negatief)
ontsluiting gebied van landbouwproducten	Nvt	Permanente verbetering wegennet voor aan en afvoer producten	Geringe verbetering wegennet voor aan en afvoer producten	Geen effect op aan en afvoer producten	Geringe verslechtering van wegennet aan en afvoer producten	Significante permanente verslechtering van wegennet voor aan en afvoer producten	Grote permanente verslechtering voor aan en afvoer producten
Verlies landbouwgrond en structuur:							
Oppervlakte klasse 9 en 10 bollengrond	nvt	Toename klasse 9 en 10 bollengrond (beste gronden)	Beperkte toename klasse 9 en 10 bollengrond	Geen effect op hoeveelheid klasse 9 en 10 bollengrond	Lage (tijdelijke) afname van klasse 9 en 10 bollengrond	Afname van klasse 9 en 10 bollengrond	Significante afname van klasse 9 en 10 bollengrond
Oppervlakte klasse 7 en 8 bollengrond	nvt	Toename van klasse 7 en 8 bollengrond	Beperkte toename aan klasse 7 en 8 bollengrond	Geen effect	Lage (tijdelijke) afname van klasse 7 en 8 bollengrond (0 tot 5 percelen geraakt)	Afname van klasse 7 en 8 bollengrond (6 tot 11 percelen geraakt)	Significante afname van klasse 7 en 8 bollengrond (11 tot 20 percelen geraakt)
Oppervlakte en doorsnijding overige landbouwpercelen	Nvt	Toename van landbouwgrond	Beperkte toename landbouwgrond	Geen effect	Lage afname overige landbouwgronden (0 tot 5 percelen geraakt)	Afname van overige landbouwgronden (6 tot 10 percelen geraakt)	Significante afname van overige landbouwpercelen (11 tot 20 percelen geraakt)
Schuine afsnijding bollengronden klasse 7 tot 10	Nvt	verbetering verkaveling bollengronden	geringe verbetering verkaveling bollengronden	Geen effect	Nagenoeg geen schuine afsnijdingen in bollengrond (0 tot 5 percelen schuin geraakt)	Gering aantal schuine doorsnijdingen van bollengrond (6 tot 10 percelen schuin geraakt)	Relatief veel schuine doorsnijdingen van bollengrond (11 tot 20 percelen schuin geraakt)
Reistijd							
Reistijdverlies of winst door doorsnijding op perceels- en eigenaarsniveau	Nvt	snellere reistijd	enige verbetering reistijd	geen effect op reistijden	enig verlengde reistijd	verlengde reistijd vanwege doorsnijdingen	veel verlengde reistijd door doorsnijdingen

5. Effectbeschrijving

5.1 Effect op ontsluiting gebied van landbouwproducten

Voor alle alternatieven geldt dat door de aanleg van de Duinpolderweg de vervoersstromen van producten het gebied in en uit zal verbeteren. Het landbouwgerelateerde verkeer voor zover het gebruik kan maken van deze weg zal hiervan voordeel ondervinden. De mate van voordeel hangt af van de bestemming van het landbouw gerelateerde verkeer. Het transport van producten het gebied uit zal sneller kunnen gaan, hierbij zal een compleet traject beter het verkeer afwerken. Gezien het feit dat het gebied veelal zijn producten zuidelijk van het bollengebied aan- en afvoert vanuit Rijnsburg richting de A44 zal de aanleg van de Duinpolderweg waarschijnlijk geen hele grote impact hebben op de aan en afvoer van landbouwproducten. Alternatief Midden Stroomweg scoort misschien iets positiever omdat door de identiteit van stroomweg zwaar verkeer (vrachtwagens vanuit Rijnsburg) deze route als alternatief zal zien vanuit het handelscentrum in Rijnsburg richting vliegveld Schiphol voor de A44. Binnen het gebied hebben de meeste alternatieven een licht negatief effect op het landbouwverkeer door de barrièrewerking. Er is ook een klein positief effect voorzien voor het vervoer van producten binnen het plangebied over grotere afstand omdat die dan een van de alternatieven kan gebruiken voor zover deze ontsloten zijn voor het soort verkeer, langzaam of snel verkeer. Over het geheel gezien zal de barrièrewerking met daarmee verlengde wachttijden van oversteek waar mogelijk meer tijdverlies dan winst zal opleveren voor landbouwproducten. Alleen bij Nog Beter 2.0 is geen sprake van een tracé dat als barrière werkt.

Tabel 5-1: overzichtstabel effectbeoordeling vervoer van landbouwproducten

	Alternatief Duinpolderweg						
	Midden	Midden-Strwg	Zuid	Hilleg. Ziensw	Parel 2.0	Nieuwe N206	Nog Beter 2.0
Vervoer landbouwproducten binnen gebied	0/-	-	0/-	0/-	0/-	0/-	0
Vervoer landbouwproducten in en uit gebied	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+

5.2 Effect van doorsnijding landbouwgrond en structuur

5.2.1 Effect op de oppervlakte van bollengrond klasse 9 en 10

In deze paragraaf worden het effect op de eerste klas bollengrond beschreven. Er is gekeken in welke mate deze gronden worden geraakt door de alternatieven en op welke manier. De manier waarop ze geraakt worden komt in paragraaf 5.5 naar voren.

De alternatieven zijn qua ruimtebeslag en vormgeving in beeld gebracht tegen de achtergrond van de eigenarenkaart van klasse 9 en 10 bollengrond.

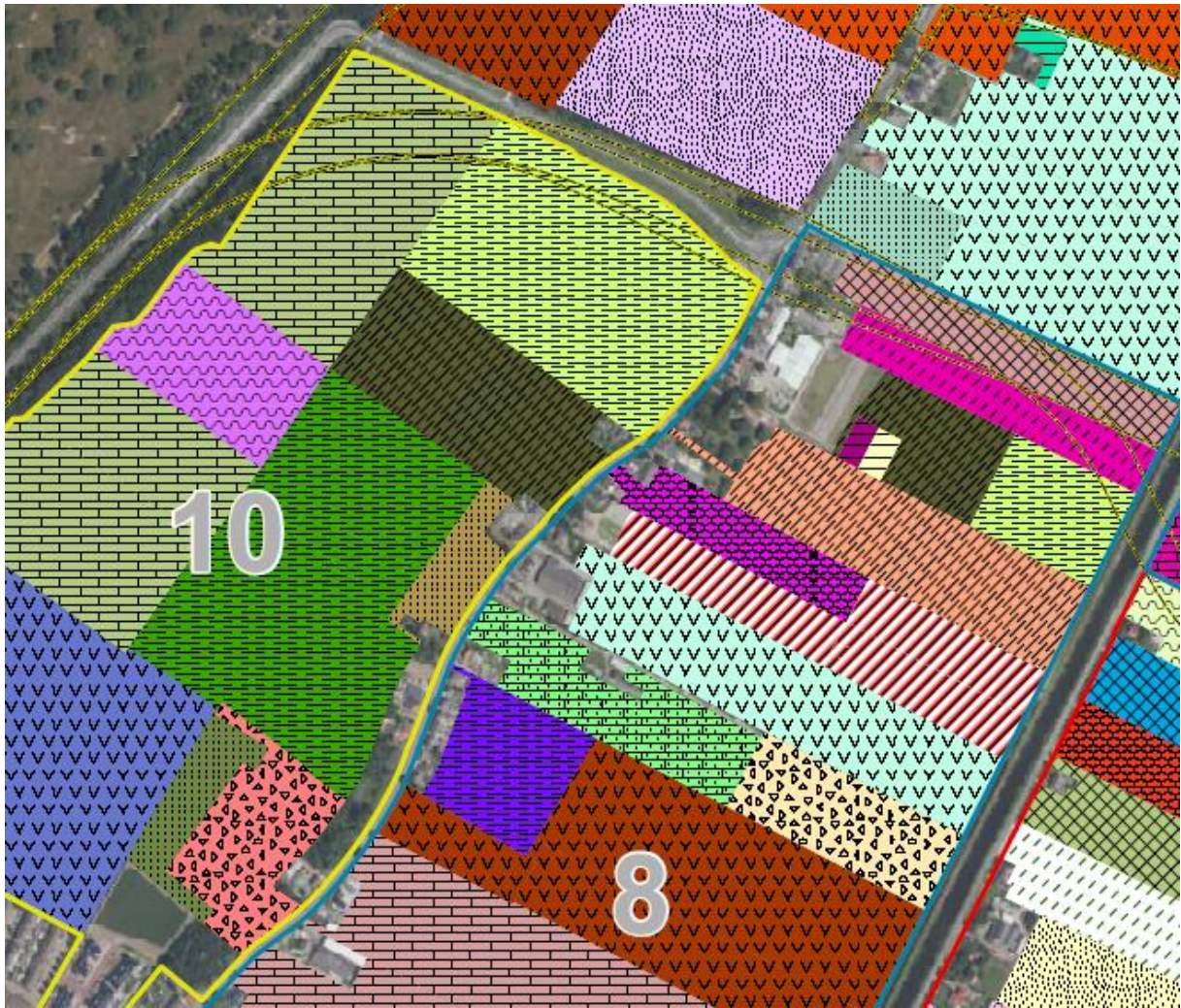
Tabel 5-2 overzichtstabel verlies aan ha klasse 9 en 10 bollengrond per alternatief (incl. het Noord- en Zuidelijk deel van Hill. Zienswijze en Nieuwe N206)

	Alternatief Duinpolderweg						
opp	Midden	Midden-Strwg	Zuid	Hilleg. Ziensw Noord	Parel 2.0	Nieuwe N206 Noord deel	Nog Beter 2.0
Klasse 10	6,4	6,6	1,9	0,0	0,0	1,5	0,0
Klasse 9	0,0	0,0	0,0	8,0	8,6	0,0	0,0

Middels de eigenarenkaart 15430.14.872.KADO1+, waarin naast de eigenaren ook de percelen zijn aangegeven waar de bollengronden van de klasse 7 (begrenst met blauwe lijn) en 10 (begrenst met gele lijn) zich bevinden. Hierover heen zijn de desbetreffende alternatieven gelegd en kan men zien in welke mate klasse 9 en 10 bollengronden en lagere klasse bollengronden geraakt worden en op welke manier. De hoek bollengronden gelegen in de provincie Noord-Holland ten noorden van de Provincialeweg N206 en ten westen van de Zilkerduinweg worden niet benoemd in de kaart van het GOM wordt beoordeeld op basis van verkregen informatie als klasse 10 bollengrond.

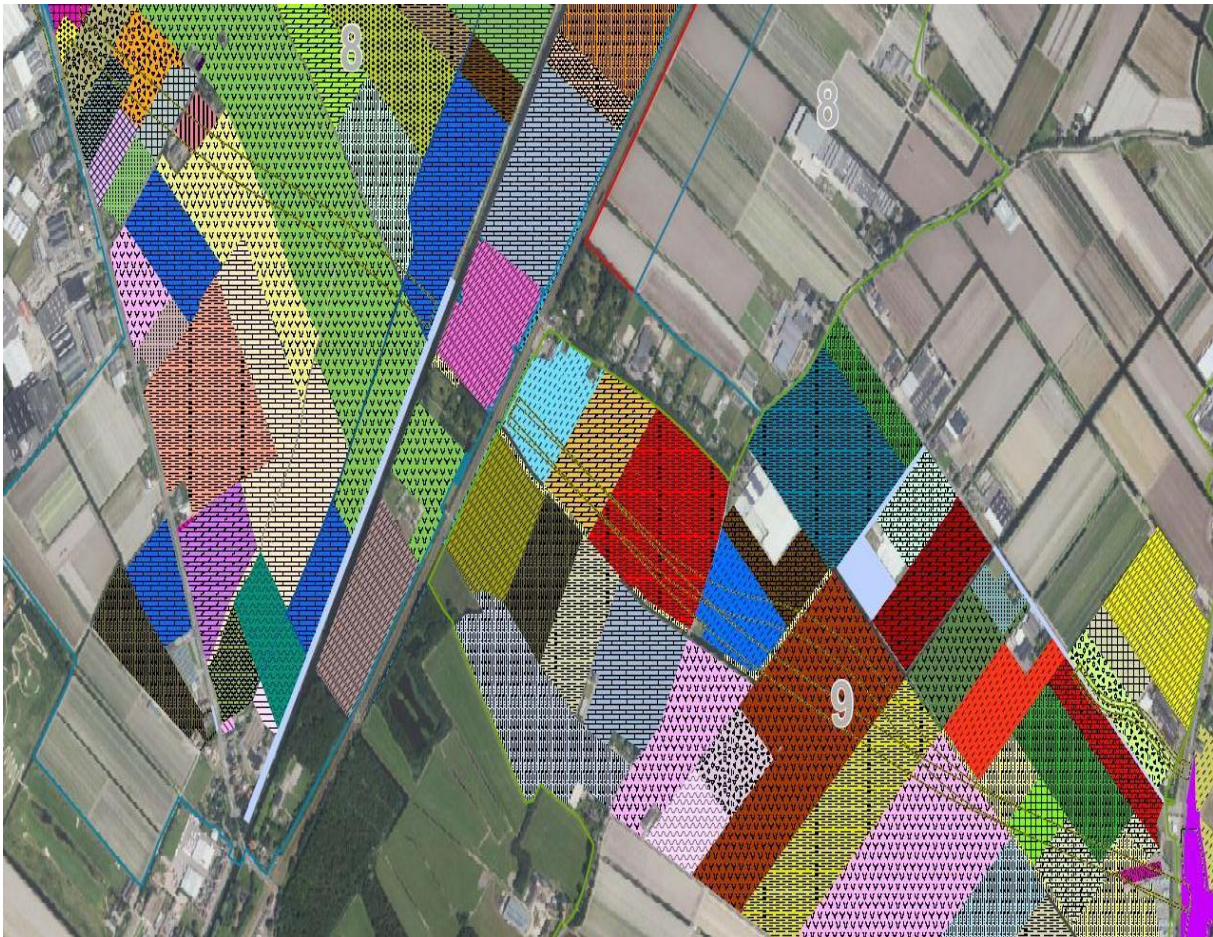
Aan de hand van een aantal voorbeelden wordt ieder effect en de systematiek om het effect te bepalen toegelicht.

Als voorbeeld 1 in onderstaande kaartuitsnede een aantal eigenaarspercelen (iedere kleur en arcering is een afzonderlijke eigenaar) in de bocht aan het einde van het vierbaansgedeelte van de N206 dat bij de Middenalternatieven en Alternatief Zuid zodanig wordt geraakt dat er veel klasse 10 bollengrond verloren gaat, het zodanig wordt doorsneden dat er resthoeken ontstaan waarmee men landbouwkundig zeer weinig meer kan. Dit scoort dus zeer negatief. Het perceel ernaast raakt ook grond kwijt maar wel in de flank en zodanig dat er geen gerende hoeken ontstaan. Dit scoort negatief op verlies van grond en niet op schuine doorsnijding. Op deze manier is de gehele kaart doorgenomen voor ieder alternatief.



Per alternatief is het aantal doorsnijdingen en de mate waarin het klasse 9 en 10 bollenperceel nog bruikbaar is bekeken. Indien het perceel meer dan 25% van zijn grootte verliest door vormverlies qua bruikbaarheid wordt dit als negatief beoordeeld.

Onderstaand een uitsnede uit de eigenarenkaart 15430.14.872.KADO1+, waarin naast de eigenaren ook de percelen zijn aangegeven waar de bollengronden van de klasse 8 en 9 (begrenst met groene lijn) zich bevinden. Hierover heen zijn de desbetreffende alternatieven gelegd en kan men zien in welke mate klasse 8 en 9 bollengronden worden geraakt en op welke manier. Als voorbeeld hier een uitsnede uit de alternatieven Parel 2.0 en de Hillegomse Zienswijze. Er gaat veel klasse 8 en 9 bollengrond verloren en worden percelen schuin doorsneden. Er ontstaan resthoeken waarmee men landbouwkundig in enkele gevallen iets kan doen met ruiling en in veel gevallen niet. De percelen worden dusdanig doorsneden dat er tijdverlies ontstaat door omrijden om bij de resterende gedeelten te komen.



Voor alle alternatieven is gekeken en bepaald hoeveel klasse 9 en 10 bollengrond geraakt wordt. Uit de analyse blijkt dat bij de Hillegomse Zienswijze en Parel 2.0 12 percelen van klasse 9 en 10 doorsneden worden. Bij het Middenalternatief worden 3 percelen klasse 10 bollengrond doorsneden en bij het Middenalternatief Stroomweg 4 percelen klasse 10 bollengrond. Bij de het Zuidelijk Alternatief en de Nieuwe N206 zijn dit 2 percelen. Bij de overige alternatieven worden geen klasse 9 en 10 percelen doorsneden.

Tabel 5-3: overzichtstabel effectbeoordeling verlies aan hectaren klasse 9 en 10 bollengrond

score	Alternatief Duinpolderweg						
	Midden	Midden-Strwg	Zuid	Hilleg. Ziensw	Parel 2.0	Nieuwe N206	Nog Beter 2.0
Verlies klasse 9 en 10 bollengrond	--	--	0/-	--	--	0/-	0

5.2.2 Effecten op oppervlakte van bollengrond klasse 7 en 8

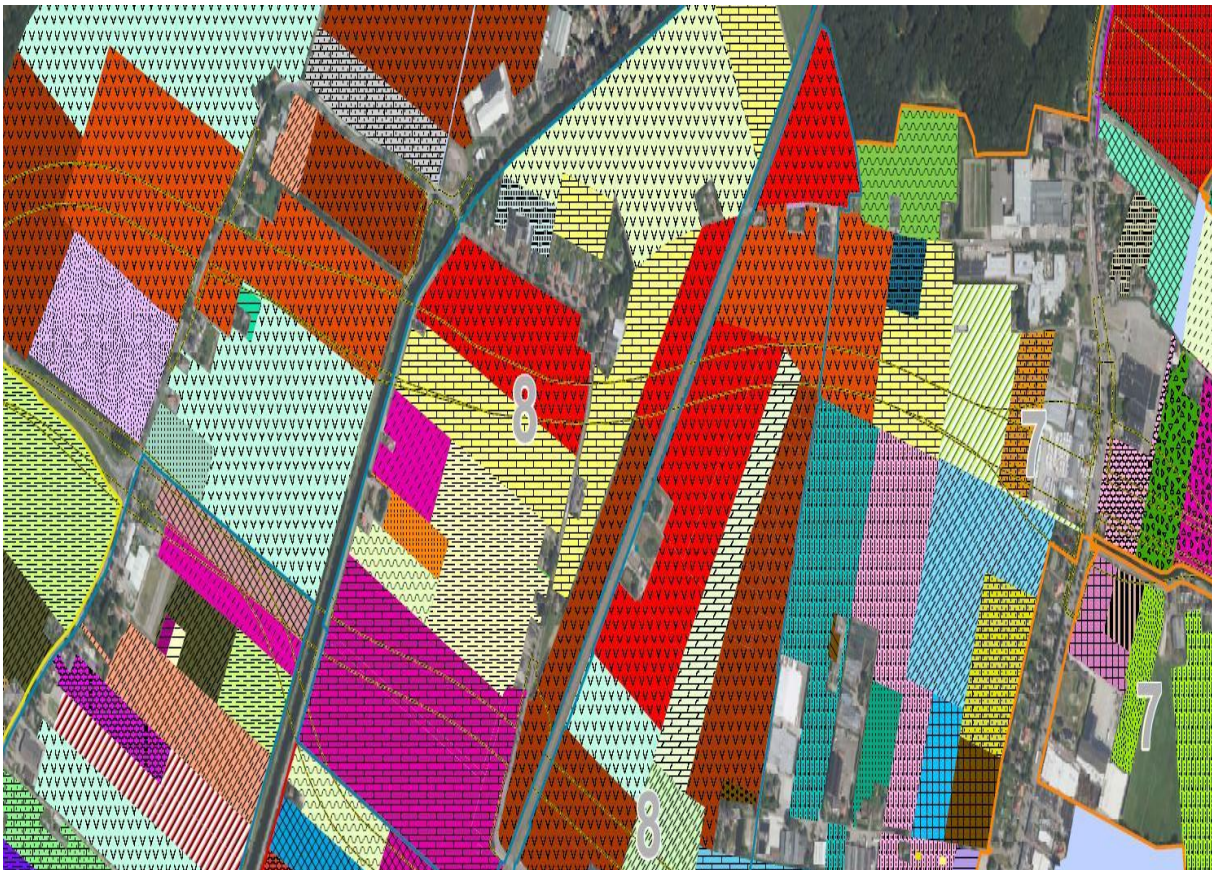
In deze paragraaf worden het effect op de oppervlakte van klasse 7 en 8 bollengrond beschreven. Er is gekeken in welke mate deze gronden worden geraakt door de alternatieven. De alternatieven zijn qua ruimtebeslag en vormgeving in beeld gebracht tegen de achtergrond van de eigenarenkaart van klasse 7 en 8 bollengrond.

Tabel 5-4 overzichtstabel verlies aan ha klasse 7 en 8 bollengrond per alternatief (incl. uitsplitsing van de Noord en Zuidelijke delen van Hill. Zienswijze en Nieuwe N206)

opp	Alternatief Duinpolderweg						
	Midden	Midden-Strwg	Zuid	Hilleg. Ziensw Noord	Parel 2.0	Nieuwe N206 Noord deel	Nog Beter 2.0
Klasse 8	5,2	5,3	8,0	5,9	0,0	4,7	0,0
Klasse 7	7,2	10,5	2,3	2,0	0,0	1,3	0,0

Over de eigenarenkaart 15430.14.872.KADO1+, waarin naast de eigenaren ook de percelen zijn aangegeven waar de bollengronden van de klasse 7 (begrenst met oranje lijn) en 8 (begrenst met blauwe lijn) zich bevinden zijn de desbetreffende alternatieven heen gelegd en kan men zien in welke mate klasse 7 en 8 bollengronden geraakt worden en op welke manier.

Als voorbeeld 2 in onderstaande kaartuitsnede een aantal eigenaarspercelen (iedere kleur en arcering is een afzonderlijke eigenaar) uit Alternatief Midden. Er gaat veel klasse 7 en 8 bollengrond verloren en percelen worden schuin doorsneden. Er ontstaan resthoeken waarmee men landbouwkundig in enkele gevallen iets kan doen met ruiling en in veel gevallen niet. Er worden percelen dusdanig doorsneden dat er omrijshade ontstaat om bij de resterende gedeelten te komen.



Voor alle alternatieven is gekeken en bepaald hoeveel klasse 7 en 8 bollengrond geraakt wordt. Uit de analyse blijkt dat bij Alternatief Midden 18 percelen van klasse 7 en 8 doorsneden worden. Bij de Alternatief Zuid worden 7 percelen klasse 7-8 bollengrond doorsneden. Bij het alternatief Hillegomse zienswijze worden 10 percelen klasse 7-8 bollengrond doorsneden en bij de alternatieven Parel 2.0 en de Nieuwe N206 9 percelen klasse 7-8 bollengrond, waarnaast tevens bij het laatst genoemde alternatief nog 2 percelen van klasse 6 bollengrond. Bij het alternatief Nog Beter 2.0 worden geen klasse 7-8 bollengrond geraakt. Bijzonder detail hierbij is dat bij het Alternatief Zuid de weg zodanig is vormgegeven dat zij het complete complex van veredelaar, bollenexporteur en bollenkwekerij Van Zanten raakt dat dit niet te handhaven is, terwijl bij het alternatief Nieuwe N206 een slinger in de weg wordt gemaakt dat het complex zijdelings geraakt wordt en wellicht gehandhaafd kan blijven. In beide gevallen is er sprake van veel verlies aan klasse 8 bollengrond maar de economische impact van het mogelijke verlies in de streek van een toonaangevend bedrijf is groter. Dit wordt als extra negatief beschouwd.

Tabel 5-5: overzichtstabel verlies aan hectaren klasse 7 en 8 bollengrond

score	Alternatief Duinpolderweg						
	Midden	Midden-Strwg	Zuid	Hilleg. Ziensw	Parel 2.0	Nieuwe N206	Nog Beter 2.0
Verlies klasse 7 en 8 bollengrond	--	--	--	-	-	-	0

5.2.3 Effect op de oppervlakte en doorsnijding van overige landbouwpercelen

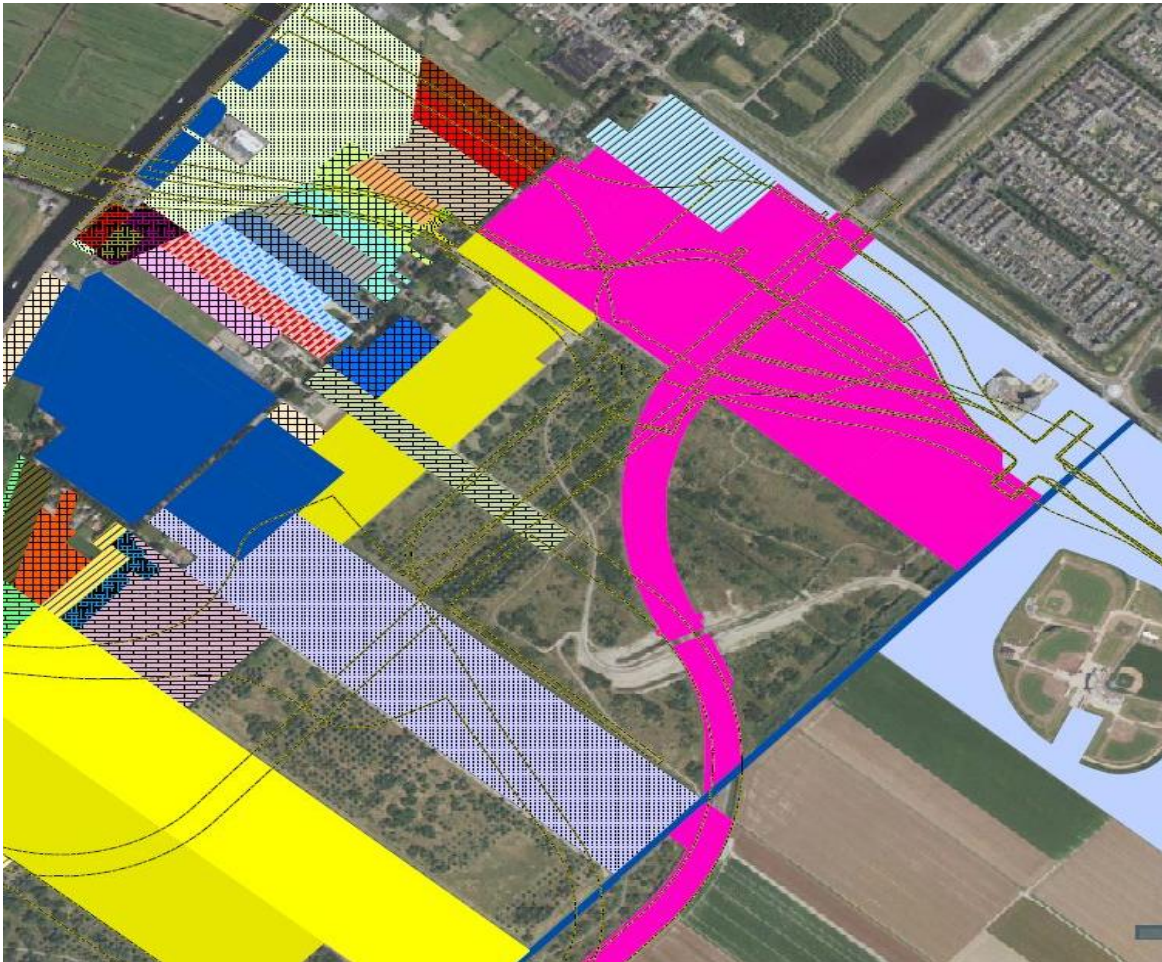
In deze paragraaf worden de effecten op de overige landbouwgronden beschreven. Dit zijn gronden die niet horen tot de zogenaamde bollengronden maar wel landbouwkundig gebruikt worden. Deze gronden liggen veelal ten zuiden van de bollengronden en tussen de Ringvaart en Rijksweg 4. Het economisch belang van deze gronden is wellicht lager gezien het feit dat de landbouwkundige waardering van deze gronden doorgaans lager ligt dan van de bollengronden en er geen compensatieplicht op rust of afdracht van een significant bedrag bij aantasting ervan.

De meeste alternatieven leiden tot enig ruimtebeslag op de overige landbouwgronden. Alternatief Midden doorsnijdt 9 landbouwkundige percelen. Alternatief Zuid doorsnijdt 15 landbouwkundige percelen. Het alternatief Hillegomse zienswijze raakt 5 landbouwkundige percelen. Het alternatief Parel 2.0 doorsnijdt 2 landbouwkundige percelen. Nog beter 2.0 raakt 9 landbouwkundige percelen. Het alternatief Nieuwe N 206 doorsnijdt 7 landbouwkundige percelen. Hierbij wordt opgemerkt dat dit percelen zijn die in primair landbouwkundig gebruik zijn. Gronden die eigendom zijn van overheden of aanverwante organisaties en particuliere ontwikkelaars worden hierin niet meegenomen, terwijl zij visueel vaak nog in gebruik zijn als landbouwgrond in afwachting van de bestemmingswijziging. Deze gronden vinden we tussen de Ringvaart en de Rijksweg 4. Met name nabij Lisse en Hillegom zijn gronden in handen van ontwikkelaars. In de kernrand van Hoofddorp is veel grond in handen van overheden.

Bij de alternatieven Midden, Zuid, Nieuwe N206, Nog Beter 2.0 worden agrarische gronden geraakt die een hogere toegevoegde waarde hebben in de vorm van boom en plantenteelt. De opstallen van het tuincentrum aan de Ringvaart wordt aan de zuidkant net gespaard. Tevens wordt er in het alternatief Hillegomse zienswijze het tuincentrum (opstanden althans) rakelings ten noorden gemist. Voor dit soort percelen zijn er meer mogelijkheden tot ruiling en leveren schuine resthoeken veelal een minder negatief effect op dan bij bollengronden. Er worden enkele percelen dusdanig doorsneden dat er omrijschade ontstaat om bij de resterende gedeelten te komen.

Onderstaand een uitsnede uit de eigenarenkaart 15430.14.872.KADO1+, waarin naast de eigenaren die primair agrarisch gebruik maken van de gronden (gekleurde en gearceerde percelen) ook de percelen zijn aangegeven die in handen zijn van overheden en ontwikkelaars (gekleurde percelen zonder arcering).

Als voorbeeld 3 hier een uitsnede uit het plangebied bij Park 21 net over de Ringvaart ten zuiden van Zwaanshoek en Hoofddorp. Veel alternatieven komen hier bijeen op verschillende manieren om vervolgens in de kernrand van Hoofddorp richting de A4 te gaan.



De resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabel. Indien percelen met meer toegevoegde waarde in de vorm van tuincentrum of intensieve boom en plantenteelt wordt geraakt heeft dit een extra negatief effect voor de landbouwsector.

Tabel 5-6 overzichtstabel effectbeoordeling verlies aan hectaren en doorsnijding overige landbouwkundige percelen

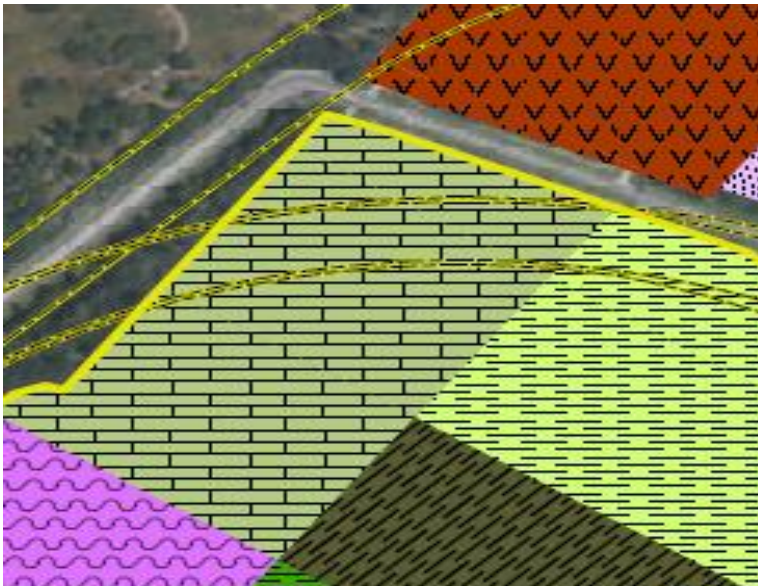
score	Alternatief Duinpolderweg						
	Midden	Midden-Strwg	Zuid	Hilleg. Ziensw	Parel 2.0	Nieuwe N206	Nog Beter 2.0
Verlies en doorsnijding overige landbouwkundige gronden	-	-	-	-	0/-	-	0/-

5.2.4 Effect van schuine doorsnijdingen op bollengronden klasse 7 - 10

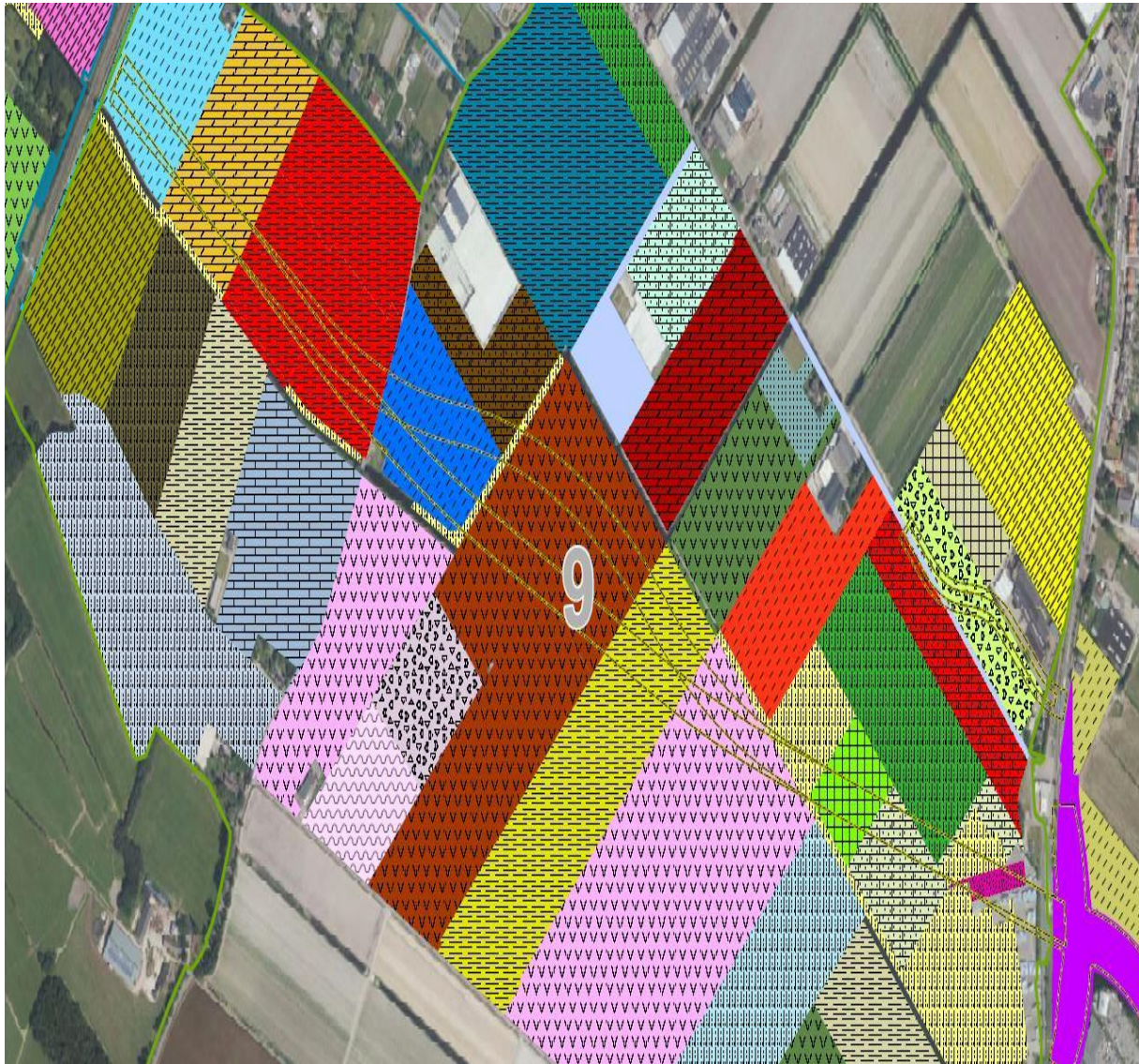
In de paragrafen 5.2.1 en 5.2.2 wordt het effect op de oppervlakte van klasse 7 tot en met 10 bollengrond beschreven. Naast dit effect is er ook gekeken op welke manier zij geraakt worden. Gezien het belang van de vorm van de percelen voor de bollenteelt is dit effect bij de bollengrond wel als aparte rubriek opgenomen en bij de overige landbouwgronden niet.

De bollenpercelen zijn van oudsher rechthoekig van vorm en liggen doorgaans in de west-oost richting gesitueerd. De rechthoekige vorm is van belang vanwege het feit dat de bollen in bedden worden geteeld en dat geren in het perceel daardoor relatief veel verlies van productie opleveren. Er is dus naast de mate van doorsnijding van deze klasse 7 tot 10 bollengronden (erkend als zijnde goede tot zeer goede bollengrond en als verplicht te compenseren benoemd) ook gekeken naar de wijze van doorsnijding. Indien percelen dusdanig schuin doorsneden worden ontstaat er meer productieverlies door de snijschade dan alleen de oppervlakte die benodigd is voor realisering van de weg. Er ontstaan resthoeken die dusdanig geren dat zij onbruikbaar worden en bij het overblijvende perceel ontstaat ook productieverlies door gerende percelen.

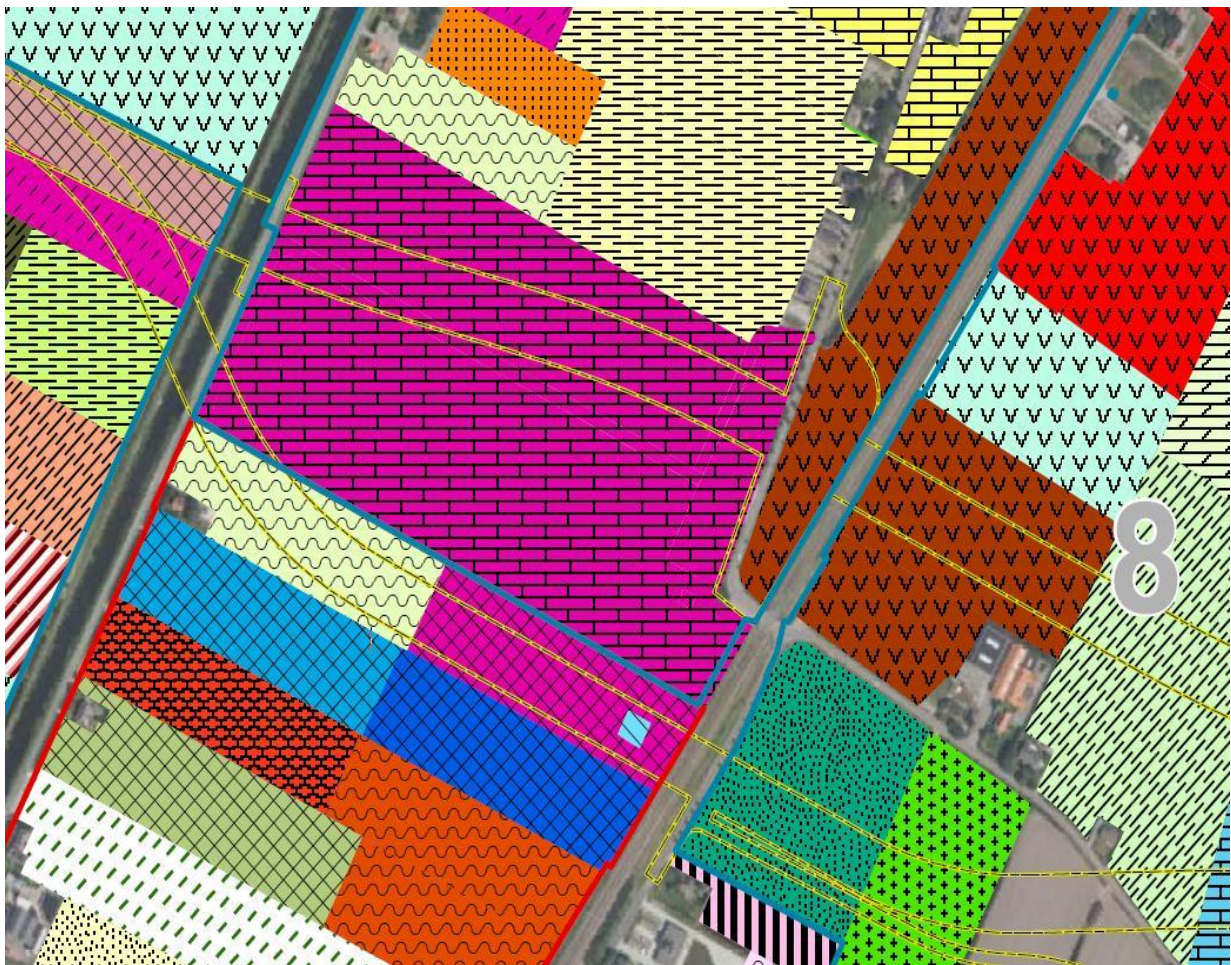
Voorbeeld 4; Een verdere uitsnede van de kaart uit par 5.2.1 geeft weer dat klasse 10 bollengrond (geel omlijnd) dusdanig wordt geraakt dat er een incurante resthoek ontstaat die niet bereikbaar is en de resterende kavel raakt ook een groot percentage van werkbare grond voor de teelt van bollen kwijt. Dit scoort dus zeer negatief in het effect op de landbouwkundig gebruik. Dit voorbeeld komt uit het Alternatief Zuid en Nieuwe N206. Hieronder wordt de uitsnede nog meer uitgezoomd als in par 5.2.1



Voorbeeld 5; een kaartuitsnede van eigenarenkaart 15430.14.872.KADO1+. Hier kan men zien dat de alternatieve Hillegomse zienswijze en Parel 2.0 veel klasse 9 bollengrondpercelen raken in het gebied boven de Keukenhof. Men kan zien dat doorsnijdingen resthoeken opleveren. Hier is slechts deels landbouwkundig gebruik nog mogelijk. De meeste linkse doorsnijdingen in de figuur zijn nog zodanig dat gebruik nog enigszins mogelijk is, afgezien van de bereikbaarheid van de percelen. In het midden worden percelen zodanig doorsneden dat er twee minder bruikbare percelen ontstaan. Indien percelen zodanig schuin doorsneden worden dat er meer dan 30% extra productiegrond verloren gaat wordt dit als negatief beschouwd.



Als voorbeeld 6 wordt gegeven een uitsnede uit de kaart 15430.14.872.KADO1+ waarbij Alternatief Zuid en Alternatief Nieuwe N206 dusdanige doorsnijdingen oplevert. Hierbij wederom opgemerkt dat bij het Zuidelijk alternatief het complex van Van Zanten dusdanig geraakt wordt dat het zeer negatief scoort op zowel schuine doorsnijding en omrijschade, afgezien van het feit dat het hier een deels kassencomplex betreft. (Indien men de opstallen raakt kan men beroep doen op art. 38 van de Onteigeningswet en de overheid dwingen het geheel aan te kopen, waarmee het verlies van klasse 8 bollengrond nog groter wordt. Dit wordt als extra negatief beschouwd) Bij het alternatief Nieuwe N206 buigt de weg af bij de Leidse Trekvaart en raakt daarbij wel percelen met klasse 6 bollengrond, maar zodanig dat er geen sprake is van evidente schuine doorsnijding. Voorbij de Loosterweg wordt in beide varianten wel weer klasse 8 bollengrond doorsneden. Doch dit gebeurt niet dusdanig schuin dat er veel extra grond verloren gaat voor productie. De ruimtelijke mogelijkheden zijn hier ook als reëel te benoemen.



De gehele eigenarenkaart is op deze doorsnijdingen bekeken en voor ieder alternatief in beeld gebracht.

Alternatief Midden levert hierbij 7 schuine doorsnijdingen van klasse 7 tot 10 bollengrondpercelen op die leidt tot het negatieve effect dat er meer effectieve productiegrond verloren gaat dan sec de ruimtebehoefte van de alternatieven. Het alternatief Zuid en de Nieuwe N206 de eerder genoemde 2, waarbij het alternatief Zuid een extra minpunt heeft. Het aantal schuine doorsnijdingen van de alternatieven Hillegomse zienswijze en Parel 2.0 bedraagt 10 en ligt veelal in het gebied ten zuiden van Hillegom waarbij de klasse 8 en 9 gronden boven de Keukenhof geraakt worden. Bij het alternatief Nog Beter 2.0 worden geen bollengronden geraakt en treedt er dus geen effect op.

Tabel 5-7 overzichtstabel effectbeoordeling schuine doorsnijding en extra verlies aan bollengronden klasse 7-10

score	Alternatief Duinpolderweg						
	Midden	Midden-Strwg	Zuid	Hilleg. Ziensw	Parel 2.0	Nieuwe N206	Nog Beter 2.0
Schuine doorsnijding en extra productieverlies bollengronden	-	-	0/-	-	-	0/-	0

5.3 Bereikbaarheid

5.3.1 Effect op reistijd landbouwverkeer

In deze paragraaf worden de gevolgen van afsluitingen van wegen ten gevolge van de aanleg van de Duinpolderweg voor de reistijden van landbouwmatig verkeer gezien. Indien men een alternatief aanlegt waarbij geen oversteek of onderdoorgang wordt gerealiseerd waardoor landbouwgebied gescheiden wordt van elkaar wordt dit als negatief gezien.

Hierdoor worden percelen in het algemeen lastiger bereikbaar en treedt in ieder geval tijdverlies door omrijden op. Daarnaast wordt zoveel mogelijk de potentiële omrijdschade in beeld gebracht die optreedt indien een perceel van een individuele eigenaar zodanig doorsneden wordt dat het aan weerszijden van een alternatief komt te liggen. Tevens wordt er gekeken in hoeverre verschillende individuele eigendomspercelen van elkaar gescheiden komen te liggen door een alternatief. Hierbij wordt geen rekening gehouden met eventuele economische eenheden en is er geen zicht op het gebruik van de gronden in de vorm van deelteelt, pacht of huur. Hierdoor kan de werkelijke omvang van tijdverlies afwijken van deze analyse op eigendomsniveau. Het zal echter wel een tendens weergeven.

Verbetering van de afwikkeling van verkeer bij alternatieven waar de landbouw profijt van heeft worden als positief beoordeeld.

In het algemeen kan men spreken van meerdere alternatieven die het noordelijk deel van de bollengronden doorsnijden: Midden, Midden stroomweg, het Alternatief Zuid en de Nieuwe N206. De alternatieven Hillegomse zienswijze en Parel 2.0 doorsnijden de bollengronden zuidelijker tussen Hillegom en de Keukenhof. Het alternatief Nog Beter 2.0 geeft geen doorsnijding van bollengronden of bollenteeltgebieden.

Per alternatief wordt besproken welke effecten er optreden.

Alternatief Midden:

Door afsluitingen tussen de duinrand en het spoor zal enige vertraging optreden voor degene die aan weerszijden van dit alternatief gronden heeft liggen of een perceel gesplitst wordt. In eerste instantie is er sprake van 4 gescheiden percelen en 2 eigenaren die met eigendommen aan weerszijden van dit alternatief komen te liggen. Door de voorziene kruising met de Zilkerduinweg zal omrijdschade enigszins beperkt blijven. De scheiding van eigendommen blijft nog enigszins beperkt omdat de alternatieven voor een deel percelen aan de flank raken waardoor in de praktijk het gehele eigendom aan een zijde van het alternatief komt te liggen. De afsluiting van de Spieringweg bij Zwaanshoek heeft waarschijnlijk ook enige negatieve invloed op landbouwkundig gebruik van grond ten westen van Hoofddorp.

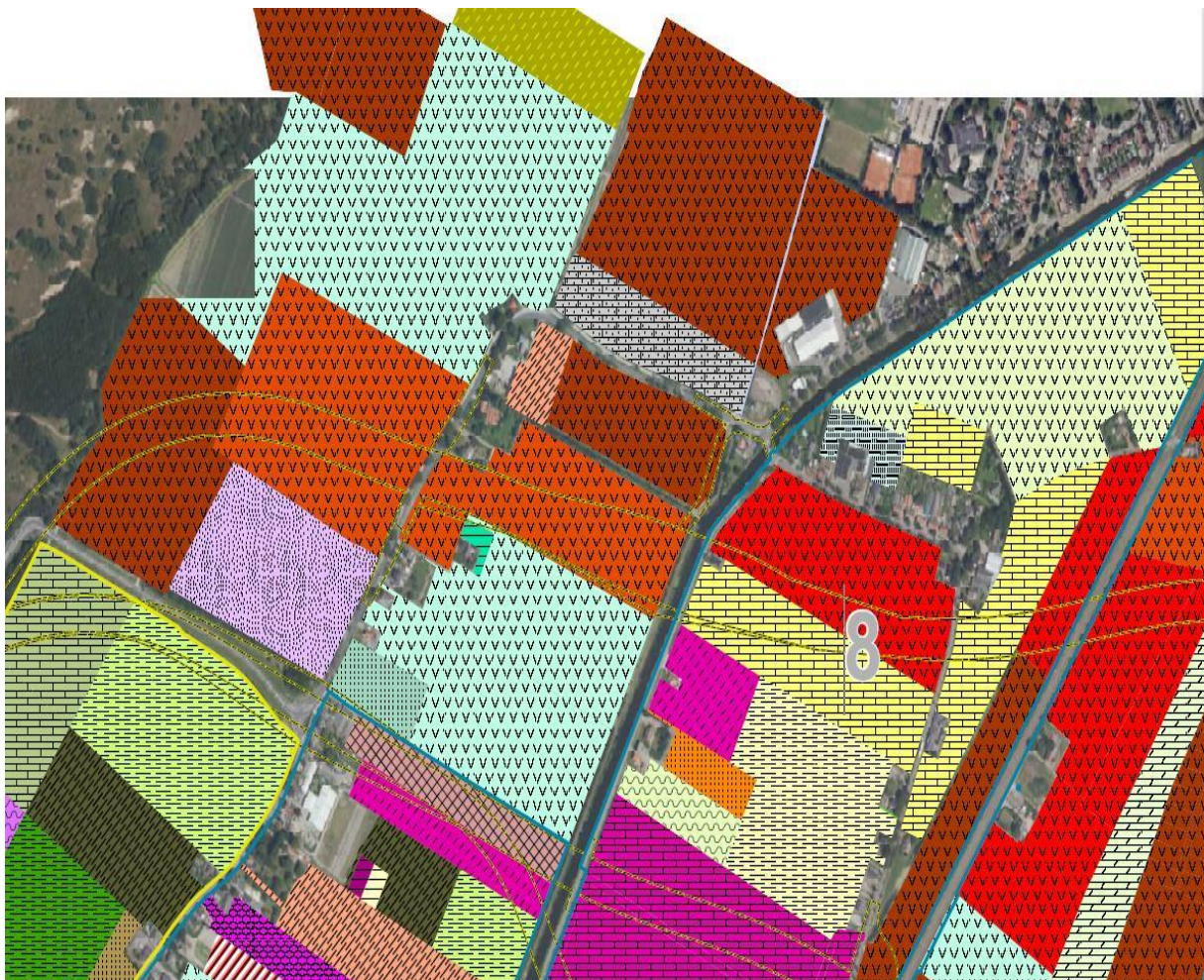
Alternatief Midden variant Stroomweg:

Door afsluitingen tussen de duinrand en het spoor zal enige vertraging optreden voor degene die aan weerszijden van deze variant gronden heeft liggen of een perceel gesplitst wordt. In eerste instantie is

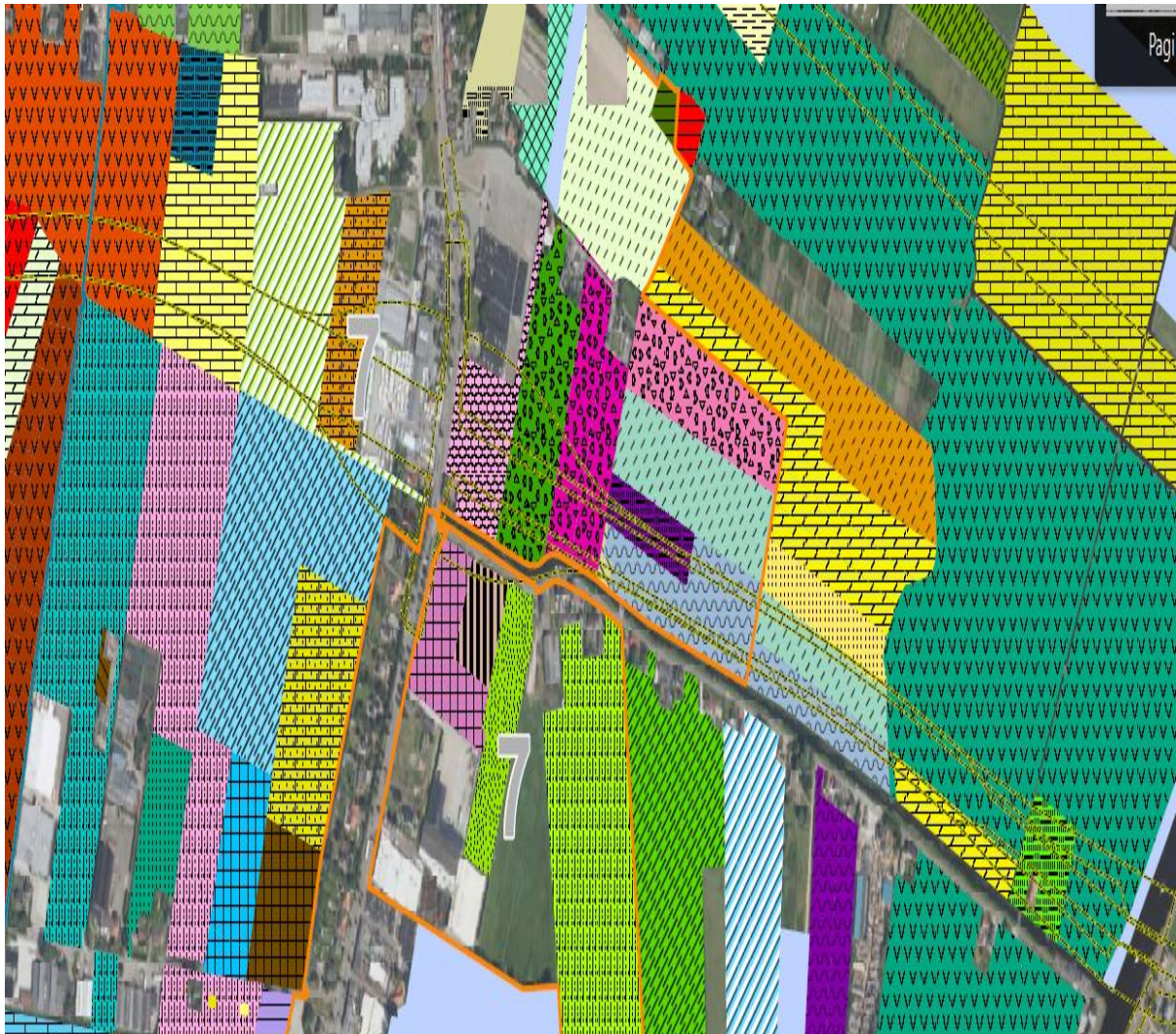
er sprake van 4 gescheiden percelen en 2 eigenaren die met eigendommen aan weerszijden van dit alternatief komen te liggen. Door de een voorziening bij de Leidse Trekvaart zal omrijshade enigszins beperkt blijven. De scheiding van eigendommen blijft enigszins beperkt omdat de alternatieven voor een deel percelen aan de flank raken waardoor in de praktijk het gehele eigendom aan een zijde van het alternatief komt te liggen.

De afsluiting van de Spieringweg bij Zwaanshoek heeft waarschijnlijk ook enige invloed negatieve invloed hebben op landbouwkundig gebruik van grond ten westen van Hoofddorp.

Voorbeeld 7: Bij Alternatief Midden komen eigendommen van eigenaren aan weerszijden van het alternatief te liggen. In dit voorbeeld wordt van één eigenaar twee percelen doorsneden en komen aan weerszijden van het alternatief te liggen. Van een andere eigenaar wordt een perceel doorsneden en tevens eigendommen van elkaar gescheiden. De bereikbaarheid van het doorsneden perceel zal misschien problemen opleveren. Van een derde eigenaar wordt eigendomspercelen doorsneden. In het geval van Alternatief Midden zal door de kruising met de Zilkerduinweg het omrijden in deze gevallen nagenoeg geen effect hebben, maar bij Alternatief Midden variant Stroomweg, zal dit anders liggen als er geen kruising is.



Voorbeeld 8: Bij Alternatief Midden en Alternatief Midden variant Stroomweg komt het tracé even voorbij het spoor evenwijdig met huidige infrastructuur te liggen aan de flank van eigendomspercelen, waardoor minder snijshade optreedt en in de praktijk waarschijnlijk alle eigendom in de toekomst aan een zijde van het tracé komt te liggen.



Het Alternatief Zuid en het Alternatief Nieuwe N206 worden in gezamenlijkheid behandeld omdat zij veel overeenkomsten hebben qua ligging en dat dan de onderlinge verschillen meteen duidelijk worden ten aanzien van omrijden.

Alternatief Zuid:

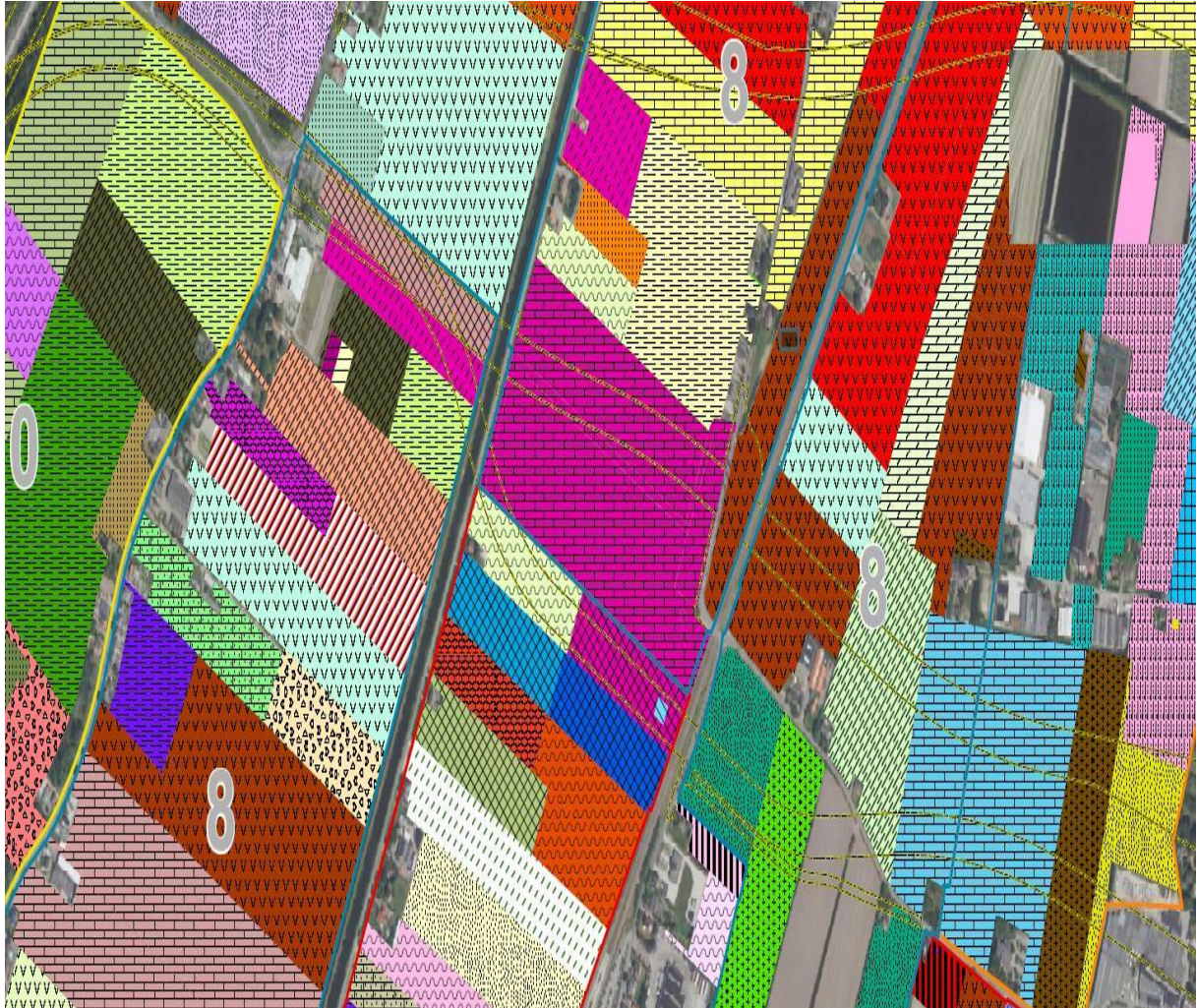
Bij dit alternatief wordt meer de west-oost lijn gevolgd waarin ook de landbouwpercelen liggen en bewerkt worden. Toch worden hier ook diverse bollengrondpercelen dusdanig doorsneden dat er aan weerszijden van het alternatief grond komt te liggen dat minder goed bereikbaar wordt. Hiervan is zeker sprake tussen het spoor en de N208 (Weeresteinstraat). Voorbij de N208 zie je dat Alternatief Zuid juist veel landbouwpercelen doorsnijdt waardoor veel tijdverlies door omrijden op kan gaan treden.

Alternatief Nieuwe N206:

Dit alternatief volgt grotendeels de route van het Alternatief Zuid met dien verstande dat zij afbuigt voor de Leidse trekvaart zoals eerder besproken en hierdoor iets zuidelijke komt te liggen. Hierdoor worden bepaalde percelen tussen het spoor en de N208 zodanig geraakt dat er een iets gunstiger verhouding is tussen het overblijvende deel en de resthoek aan de overzijde van het alternatief. Bij een andere eigenaar komt de huiskavel juist grotendeels aan de overzijde van de weg

te liggen. Het alternatief Nieuwe N206 volgt hier een zuidelijker tracé waarmee landbouwgronden worden ontzien.

Voorbeeld 9; in onderstaande kaartuitsnede van eigenarenkaart 15430.14.872.KADO1+ zijn alternatieven Zuid en Nieuwe N206 in het midden zichtbaar in het gebied tussen de huidige N206 en de N208.



Voorbeeld 10; In onderstaande kaartuitsnede is te zien dat Alternatief Zuid landbouwgronden in de Weerlanerpolder raakt en dat het alternatief Nieuwe N206 meer de huidige Weerlaan volgt. Dit levert uiteraard geen omrijshade op voor de landbouw. Hier is geen sprake van geclassificeerde bollengrond maar van overige landbouwkundige percelen.

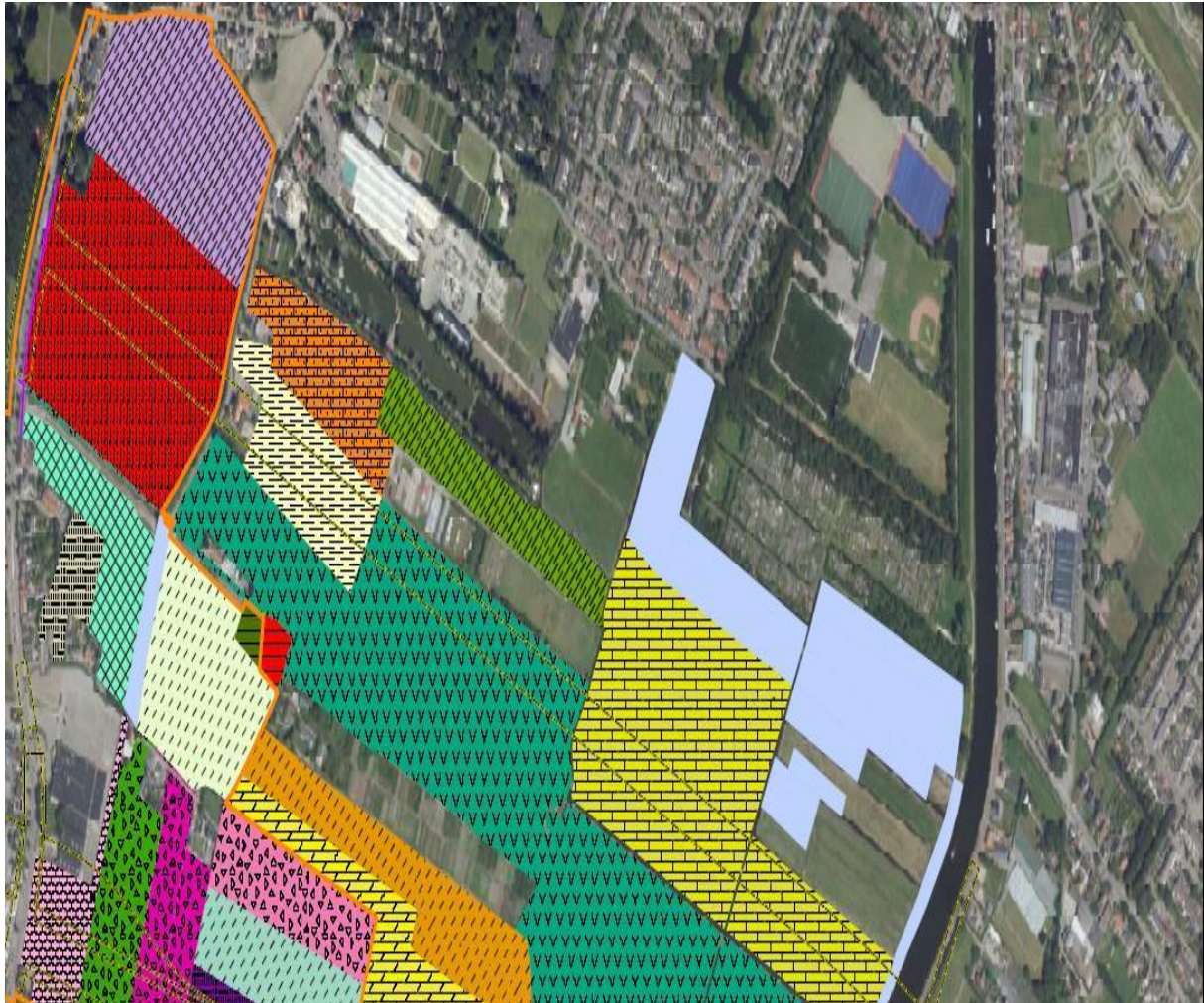


Bij het alternatief Nieuwe N206 is tevens een aanpassing voorgesteld ten zuiden van Lisse om een nieuwe verbindingsweg tussen de N208 en de A44 te maken. Veel van de betrokken gronden zijn daar in handen van de overheid. Wel worden enige landbouwkundige percelen geraakt.

Alternatief Hillegomse zienswijze:

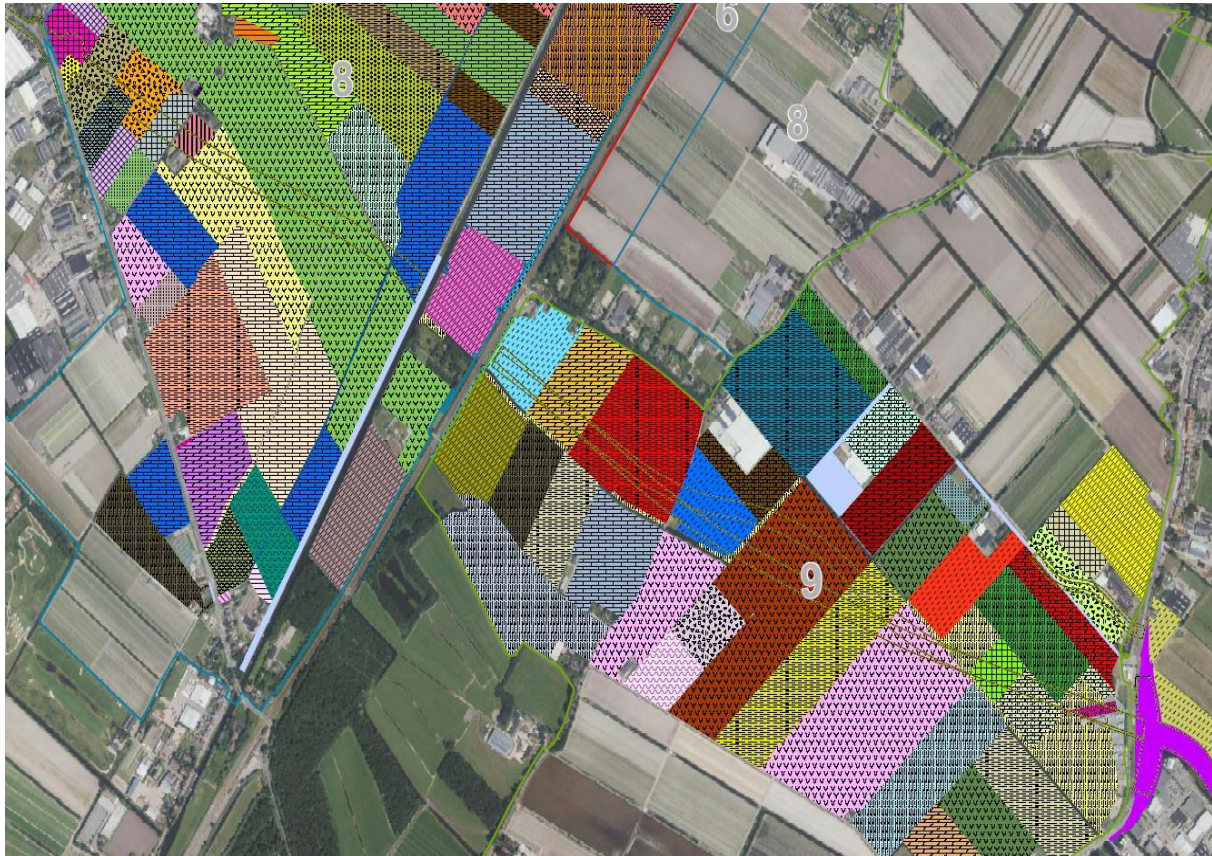
Dit alternatief laat in het noordelijke deel van de bollengronden de infrastructuur ongemoeid, in die zin dat de huidige N206 eindigt in een ontsluitingsweg. Deze variant doorsnijdt na begin aan de Weeresteinstraat (N208) enige landbouwpercelen waardoor tijdverlies door omrijden kan optreden. Hier worden geen eigendomspercelen gescheiden.

Voorbeeld 11; in onderstaande kaartuitsnede doorsnijdt het alternatief Hillegomse zienswijze landbouwpercelen in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek. Gelegen naast de N208 wordt hier een perceel doorsneden met bollengrond klasse 7. De overige percelen die geraakt worden hebben geen classificatie en worden als overige landbouwgrond beschouwd.



Ten zuiden van Hillegom levert dit alternatief meer doorsnijdingen van eigendommen en scheiding van eigendomspercelen op. Hier wordt wel veel bollengrond doorsneden.

Voorbeeld 12; In de onderstaande figuur zijn de alternatieven Hillegomse zienswijze en Parel 2.0 te zien die de bollengronden doorsnijden tussen de Ruigenhoek (N206) en de N208. Hierbij worden veel bollenpercelen doorsneden waarbij aan weerszijden van de alternatieven grond van een eigenaar komt te liggen. Hier is sprake van klasse 8-9 bollengronden waardoor ruiling kan plaatsvinden maar wellicht dat sentimenten omtrent grondkwaliteit barricades hiervoor opwerpen. Gezien het feit dat hier een groter bollengebied doorsneden wordt, is het aannemelijk dat door dit alternatief diverse eigenaren eigendomspercelen aan weerszijden van beide alternatieven hebben liggen.



Alternatief Parel 2.0;

Dit alternatief neemt meer ruimte in nabij de Ruigenhoek dan het alternatief Hillegomse zienswijze. Daarnaast wordt er een weg aangelegd richting Lisse als een soort verlengde van de N205. De gronden zijn hier grotendeels in handen van ontwikkelaars.

Voor alle alternatieven zijn de gevolgen door afsluitingen en doorsnijdingen van percelen en eigendomspercelen bekeken en in onderstaande tabel samengebracht. De nadelen ontlopen elkaar niet veel doordat de verschillende alternatieven in resp het noordelijke en het zuidelijke deel van het bollengebied soortgelijk scoren. Alleen de Nieuwe N206 scoort beter omdat deze variant op bepaalde plekken minder landbouwpercelen raakt. De variant Nog Beter 2.0 heeft nagenoeg geen effect op de landbouw in deze.

Tabel 5-8 overzichtstabel effectbeoordeling bereikbaarheid en potentiële reistijd door omrijden

score	Alternatief Duinpolderweg						
	Midden	Midden-Strwg	Zuid	Hilleg. Ziensw	Parel 2.0	Nieuwe N206	Nog Beter 2.0
Bereikbaarheid en potentiële reistijd door omrijden	-	-	-	-	-	0/-	0

6. Vergelijking alternatieven

In de onderstaande tabel staan de scores per aspect van effect weergegeven, leidend tot een totaalscore per alternatief van de Duinpolderweg.

Tabel 6-1: Samenvatting effectbeoordeling per alternatief.

	Alternatief Duinpolderweg						
	Midden	Midden-Strwg	Zuid	Hilleg. Ziensw	Parel 2.0	Nieuwe N206	Nog Beter 2.0
Vervoer landbouwproducten bin-nen gebied	0/-	-	0/-	0/-	0/-	0/-	0
Vervoer landbouwproducten in en uit gebied	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
Verlies klasse 9 en 10 bollengrond	--	--	0/-	--	--	0/-	0
Verlies klasse 7 en 8 bollengrond	--	--	--	-	-	-	0
Verlies en doorsnijding overige landbouwkundige gronden	-	-	--	-	0/-	-	0/-
Schuine doorsnijding en extra produktieverlies bollengronden	-	-	0/-	-	-	0/-	0
Bereikbaarheid en potentiële reistijd door omrijden	-	-	-	-	-	0/-	0
Eindscore	--	--	--	--	--	0/-	0

Alle alternatieven dragen bij aan een betere bereikbaarheid van het plangebied in het algemeen. De Midden alternatieven scoren iets beter landbouwproducten het plangebied als geheel in en uit te brengen. Daarnaast fungeren de meeste alternatieven wel als een barrière die steeds voor met name het langzaam verkeer genomen moet worden bij oversteken hiervan.

Het Alternatief Midden variant Stroomweg en Alternatief Midden scoren slecht op het verlies van klasse 9 en 10 bollengrond en 7 en 8 bollengrond en tevens op de doorsnijding van alle soorten landbouwpercelen en potentiële verlies in reistijd door afsluitingen en doorsnijdingen van eigendommen. De alternatieven Midden, Hillegomse zienswijze, Zuid en parel 2.0 scoren over het algemeen het negatiefst op de effecten op de landbouw op bedrijfsniveau. Naast dat er veel bollengrond klasse 9 en 10 verloren gaat scoren zij ook slecht op de doorsnijding en bereikbaarheid en potentiële omrijshade. Het alternatief Nieuwe N206 scoort eveneens (licht) negatief door het kleine verlies aan klasse 9 en 10 bollengrond en de doorsnijding van alle soorten landbouwpercelen. Het scoort met name beter dan alternatief Zuid op minder schuine doorsnijdingen.

Het alternatief Nog Beter 2.0 raakt geen bollengrond en scoort alleen licht negatief op doorsnijding van overige landbouwgrond.

7. Leemten in kennis

Belangrijk knelpunt is dat niet geheel duidelijk is wat voor soort weg en welke doorsteken er komen om de noord-zuidverbinding van landbouwverkeer niet te veel te frustreren.

Er zijn geen gegevens op individueel bedrijfsniveau beschikbaar en ook is niet duidelijk hoe de economische structuren van het gebruik van de landbouwgronden voor met name de bollenteelt zijn georganiseerd.

Zeer waarschijnlijk is het aantal daadwerkelijke gebruikers van de bollengronden veel kleiner dan het aantal eigenaren.

Door de beperking van het onderzoek tot eigenaren komt niet naar voren hoeveel verkeer er in het gebied is ten gevolge van de reizende bollenkramen vanwege de noodzakelijke vruchtwisseling.

Er is gesproken met enkele vertegenwoordigers van de land en tuinbouw als geheel en de Greenport Ontwikkelings Maatschappij en individuele ondernemers in met name het bollengebied. Dit geeft niet een totaalbeeld van de mening van de landbouwsector.

8. Bronnen

- Ministerie van I&M 2012. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
- Provincie Noord-Holland 2011. Structuurvisie Noord-Holland 2040
- Provincie Zuid-Holland 2010. Structuurvisie 2020
- Provincie Zuid-Holland 2014. Verordening ruimte 2014
- Provincie Zuid-Holland 2014. Visie ruimte en mobiliteit
- Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport , Gemeenten Lisse, Noordwijkerhout, Teylingen, Noordwijk, Katwijk, Hillegom 2016
- Structuurvisie 2030, Gemeente Haarlemmermeer, 2012
- Koersdocument 2012-2015 voor de Greenport Bollenstreek, Blaauwberg, 2012
- CBS, landbouwtellingen
- WUR-LEI, cijfers landbouw
- LER Haarlemmermeer, Grontmij, 2011

Bijlage

Eigenarenkaart 15430.14.872.KADO1+, deel 1 en 2.

□