

# Samenwerkingsagenda

## Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Provincie Noord-Holland en Zuid-Holland

### Partijen

- Provincie Noord-Holland
- Provincie Zuid-Holland
- Stadsregio Amsterdam
- Regio Holland-Rijnland
- Gemeente Haarlemmermeer
- Gemeente Haarlem
- Gemeente Bloemendaal
- Gemeente Heemstede
- Gemeente Zandvoort
- Gemeente Bennebroek
- Gemeente Hillegom
- Gemeente Lisse
- Gemeente Noordwijk
- Gemeente Noordwijkerhout
- Gemeente Katwijk
- Gemeente Teylingen

### Bereikbaarheid van Bollenstreek, Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland

De verkeersproblematiek in de grensstreek van de provincies Noord- en Zuid-Holland is een gezamenlijke problematiek. Het gaat om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Bollenstreek (gemeenten Noordwijk, Noordwijkerhout, Teylingen, Lisse, Hillegom en Katwijk), Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland (gemeenten Bennebroek, Heemstede, Zandvoort, Haarlem, Bloemendaal). Het gebied heeft een zo sterke ruimtelijke samenhang dat maatregelen in het verkeer en vervoer alleen gezamenlijk genomen kunnen worden.

In de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek hebben partijen een gezamenlijk beeld ontwikkeld van de gewenste ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur. De studie is een uitwerking van de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek. Deze is in het voorjaar van 2006 vastgesteld door de besturen van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. Onderdeel van de gebiedsuitwerking is de ambitie om tussen 2010 en 2030 in dit gebied extra woningen te bouwen. Deze voorgenomen ontwikkelingen zullen (naar verwachting) de bereikbaarheid in het grensstreekgebied van de beide provincies verder verslechteren. Tijdig inzicht in wat nodig is om dat te voorkomen is noodzakelijk. In de Bereikbaarheidsstudie is het studiegebied uitgebreid met Zuid-Kennemerland, omdat sprake is van een sterk samenhangend gebied wat betreft de verkeers- en vervoersstromen.

## Samenwerkingsagenda

In de Samenwerkingsagenda geven partijen aan welke maatregelen zij wenselijk achten om de verkeerinfrastructuur beter toe te rusten voor de bereikbaarheid van de economische functie van de grensstreek en tegelijk de leefbaarheid in het gebied te verbeteren. De Samenwerkingsagenda heeft een dynamisch karakter, waarin de gemeenschappelijke aanpak voorop staat en partijen aangeven hoe zij de uitwerking van de gewenste maatregelen ter hand willen nemen en de financiering willen regelen. Binnen de budgettaire mogelijkheden is prioritering van maatregelen noodzakelijk. Daarbij is een integrale aanpak van verkeerskundige maatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen essentieel.

**Figuur 1: Grensstreek Provincie Noord-Holland en Zuid-Holland**



## Deel 1: Probleemanalyse

In de analysefase is de verkeersproblematiek van het gebied vertaald naar zeven opgaven voor de toekomstige verkeersinfrastructuur:

1. Terugdringen van de omgevingshinder door noord-zuidverkeer in Zuid-Kennemerland;
2. Slechten van de Ringvaart als barrière tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer;
3. De bereikbaarheid van de Greenport en de leefbaarheid van woonkernen garanderen;
4. Voldoende capaciteit van de hoofdwegen in de Haarlemmermeer garanderen;
5. Herstructureren van de verouderde autoverdeelstructuur vanaf de A44;
6. Ontsluiten van de bouwontwikkelingen Westflank Haarlemmermeer;
7. Opwaarderen aanbod OV op groeiemarkten.

Kenmerkend voor de grensstreek is de grote spreiding van wonen en werken. Het grote aantal afzonderlijke woonkernen en de in het gehele gebied aanwezige bollenteelt met aanverwante bedrijvigheid en verspreide bedrijventerreinen zorgen voor een kris-kras verkeerspatroon. Dit verkeer wikkelt zich af over een fijnmazig netwerk van wegen, die – door de in het gehele gebied aanwezige functies langs deze wegen – op veel plekken ook een sterk gemengd karakter (doorgaande functie én verblijfsfunctie) hebben. Door deze grote verwevenheid in het gebied is een goede scheiding tussen lokaal en doorgaand verkeer moeilijk te maken. Het zoeken naar een structurele en structurerende oplossing voor het verkeer en vervoer is daarom een lastige opgave.

## Deel 2: Ontwikkelen varianten en maatregelenpakketten

In de 2<sup>e</sup> fase van de Bereikbaarheidsstudie is onderzocht met welke (pakketten van) maatregelen antwoord gegeven kan worden op de gestelde opgaven. Hiertoe zijn een groot aantal 'bouwstenen' onderzocht, die vanuit de deelnemende partijen ingebracht zijn en in diverse studies veelal ook al eerder onderzocht zijn. In de Bereikbaarheidsstudie zijn al deze inzichten bijeen gebracht en in onderlinge samenhang onderzocht op de schaal van de gehele grensstreek.

### Bouwstenen openbaar vervoer

**Versterken koppeling busnetwerk met spoor** ('Oude lijn' en Schiphollijn) of **Structurerende HOV-as** met kwaliteit Zuidtangent en koppeling aan RijnGouweLijn; het opwaarderen en structureren van het OV-netwerk op de relaties Zuid-Kennemerland en Duin- en Bollenstreek naar Schiphol en Amsterdam.

Een betere koppeling van het busnetwerk aan het spoor biedt goede kansen voor het openbaar vervoer in de Grensstreek. Een nieuwe HOV-as met de kwaliteit van de Zuidtangent loopt in de modelberekeningen tegen systeemgrenzen aan als het gaat om doortrekking tot aan Noordwijk. Uitbreiding van de Zuidtangent biedt wel kansen voor de ontsluiting van de nieuwe bouwlocaties bij Lisse (Lisserbroek) en bij Hillegom/Nieuw-Vennep, en mogelijk ook voor de bestaande kernen van Lisse en Hillegom. Een nieuwe bouwlocatie bij Hoofddorp kan worden aangesloten op de bestaande Zuidtangent Schiphol-Haarlem. Ook behoort doortrekking tot het nieuwe station Sassenheim tot de mogelijkheden. Het voorkeursmodel voor het openbaar vervoer is dan ook opgebouwd uit delen van beide bouwstenen: focus op het netwerk van regionale treinen (Stedenbaanconcept), versterken van de koppeling busnetwerk-spoor (op een

aantal trajecten met HOV-kwaliteit) en een uitbreiding van de Zuidtangent. Het voorkeursmodel laat zien dat de interne en externe verplaatsingen met het openbaar vervoer toenemen (maximaal 5%). Zonder investering in het openbaar vervoer en aanpassing van het netwerk loopt het OV-aandeel in de verplaatsingen echter terug.

#### Bouwstenen weginfrastructuur

- **Variant 'Zuid'**; versterking van de infrastructuur in het zuidelijk deel van de Bollenstreek. In een pakket van nieuwe infrastructuur en opwaardering van bestaande wegen wordt de aansluiting van de Bollenstreek op de A44 verbeterd. De modelberekeningen laten zien dat de zuidelijke variant niet leidt tot structurele vermindering van het verkeer op het bestaande wegennet. Alleen voor de direct nabij gelegen N443 biedt deze variant een oplossing. Het effect op de zuidelijker gelegen N444 is veel geringer. Voor Zuid-Kennemerland biedt deze variant geen oplossing.
- **Variant 'Midden'**; verlenging van de N207 tussen de N208 en de N206. De verlengde N207 zorgt voor een betere aansluiting van de Bollenstreek op de A4. Het effect van de variant 'Midden' blijkt in de modelberekeningen gering. De N443 en N444 ondervinden geen positieve effecten van een verlengde N207. Het verkeer op de direct nabij gelegen Delfweg en de N442 neemt af, op de overige wegen in en rond Lisse en Hillegom echter niet tot nauwelijks.
- **Variant 'Noord'**;
  - o Variant 'Noord-kort'; een verbinding tussen de N205 en de N208 met als doel zowel knelpunten in de noordelijke Bollenstreek als in Zuid-Kennemerland te ontlasten;
  - o Variant 'Noord-lang'; verlenging van de 'korte variant' tot aan de N206; met deze verlenging kan een sterker effect bereikt worden en kan de verbinding nadrukkelijker een functie vervullen voor de ontsluiting van de Bollenstreek naar de A4/Schiphol;
  - o Variant 'Noord, om Hillegom'; in deze variant heeft de noordelijke verbinding een nadrukkelijker functie voor de ontsluiting van Hillegom en de nieuwe woningbouw in de Westflank van de Haarlemmermeer.

De noordelijke varianten leiden tot een vermindering van de knelpunten in Zuid-Kennemerland. Voor de Bollenstreek zijn de directe effecten gering. De variant 'Noord-lang' biedt wel een robuuste structuur voor de ontsluiting van de Bollenstreek naar de A4, Schiphol en het noorden en noordoosten van Nederland en als zuidelijke randweg voor de Haarlemse regio. Voor de variant 'Noord, om Hillegom' treden voor Zuid-Kennemerland deze effecten in geringere mate op. Deze variant kan wel onderdeel zijn van een versterking van de wegenstructuur rond Hillegom in relatie tot de nieuwe bouwlocatie in de Westflank van de Haarlemmermeer en Hillegom-West.

- **Variant 'Gespreide maatregelen'**; een pakket van afzonderlijke maatregelen in het gehele gebied om meer gericht op lokaal niveau knelpunten op te lossen. Uit de variant 'Gespreide maatregelen' blijkt de nieuwe verbinding aan de noordzijde van Rijnsburg effect te sorteren voor Rijnsburg en – in beperktere mate – voor de N444.

Deze verbinding kan, vergelijkbaar met de noordelijke varianten voor het noordelijk deel van de Grensstreek, wel bijdragen aan een robuustere verkeersstructuur voor de zuidelijke Bollenstreek en de veiling Flora Holland. De overige maatregelen hebben vooral lokale effecten.

Het onderzoek laat zien dat geen van de afzonderlijke varianten een totale oplossing biedt voor de verkeersproblematiek in het gehele studiegebied. Maatregelen in de Bollenstreek bieden nauwelijks een oplossing voor de problematiek in Zuid-Kennemerland en omgekeerd bieden oplossingen voor Zuid-Kennemerland onvoldoende soelaas voor de problematiek in de Bollenstreek. Het onderzoek laat tevens zien dat ook in de meer directe omgeving van de nieuwe infrastructuur het effect minder groot is dan vooraf ingeschat. De verkeersstromen in het gebied zijn zo verspreid – door de zeer verspreide ligging van zowel het wonen als de economische functies – dat het aanbieden van alleen nieuwe infrastructuur onvoldoende blijkt te leiden tot structurele verschuiving en concentratie van verkeersstromen. Nieuwe infrastructuur leidt daardoor slechts in beperkte mate – in de directe omgeving – tot vermindering van verkeer op bestaande wegen.

Nieuwe infrastructuur maakt het wel mogelijk om bestaande wegen – ook bij een geringe afname van de omvang van het verkeer – anders in te richten, omdat voor het doorgaande verkeer een alternatief wordt geboden. De nieuwe infrastructuur leidt tot een meer robuuste structuur van het wegennet. Dit lijkt met name kansen te bieden aan de zuidzijde en noordzijde van het studiegebied, waar de nieuwe infrastructuur zowel voor het studiegebied als voor de naastgelegen stedelijke regio's, respectievelijk de Leidse regio en de Haarlemse regio, een rol kan vervullen.

#### Gewenste ontwikkeling van de verkeersstructuur

De resultaten uit het onderzoek hebben geleid tot een robuust infrastructuurnetwerk voor de gehele Grensstreek. Dit infrastructuurnetwerk geeft het ontwikkelingsbeeld voor de lange termijn en bestaat uit een aantal samenhangende maatregelen. Binnen de scope van het onderzoek blijken deze maatregelen kansrijk te zijn. Nadere studie (zie verder) moet inzicht geven in de gewenste specifieke uitwerking van deze maatregelen.

De gewenste ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Route Zuid-Kennemerland (doortrekken Nieuwe-Bennebroekerweg tot aan N206)

In het noordelijke deel van de Grensstreek draagt een nieuwe verbinding bij aan de versterking van de regionale structuur van het wegennet in Zuid-Kennemerland en de Haarlemse regio. Deze verbinding ontlast de verkeersknelpunten in Zuid-Kennemerland (o.a. N206 Vogelenzang, N208 Bennebroek, Meerweg, brug Ringvaart, Zwaanshoek) en biedt een nieuwe noordelijke ontsluiting voor de Bollenstreek naar de A4/Schiphol, Noord-Holland en het achterland. De verschillende onderzochte varianten hebben elk een ander accent. Variant 'Noord-lang' is de meest vergaande variant. Deze biedt een robuuste structuur voor het gebied en zorgt bovendien voor een hoogwaardige directe verbinding vanuit de Bollenstreek naar de A4/Schiphol. Variant 'Noord-kort' is goedkoper, maar heeft voor het gebied ook een minder sterk structurerend effect.

Variante 'Noord, om Hillegom' is met name gericht op een goede ontsluiting van Hillegom en de nieuwe woningbouwlocatie tussen Nieuw-Vennep en Hillegom in de Westflank van de Haarlemmermeer.

2. Herstructurering aansluiting Bollenstreek – A44 (incl. nieuwe verbinding N206 – A44)

In het zuidelijke deel van de Grensstreek biedt een nieuwe verbinding tussen de N206 en de A44 een verbetering van de bereikbaarheid van de Bollenstreek met een directe ontsluiting voor de Veiling FloraHolland. Doorgaand (vracht)verkeer kan worden geweerd van de lokale wegen (N449 Noordwijkerweg / Brouwerstraat, N443, N444). Verschillende varianten zijn mogelijk, uiteenlopend van een uitbreiding van het wegennet op lokaal niveau (onderdeel lokale wegennet) tot een nieuwe regionale wegverbinding tussen de N206 en de A44. De nieuwe verbinding maakt integraal onderdeel uit van een gehele herstructurering van de aansluiting van het onderliggende wegennet op de A44.

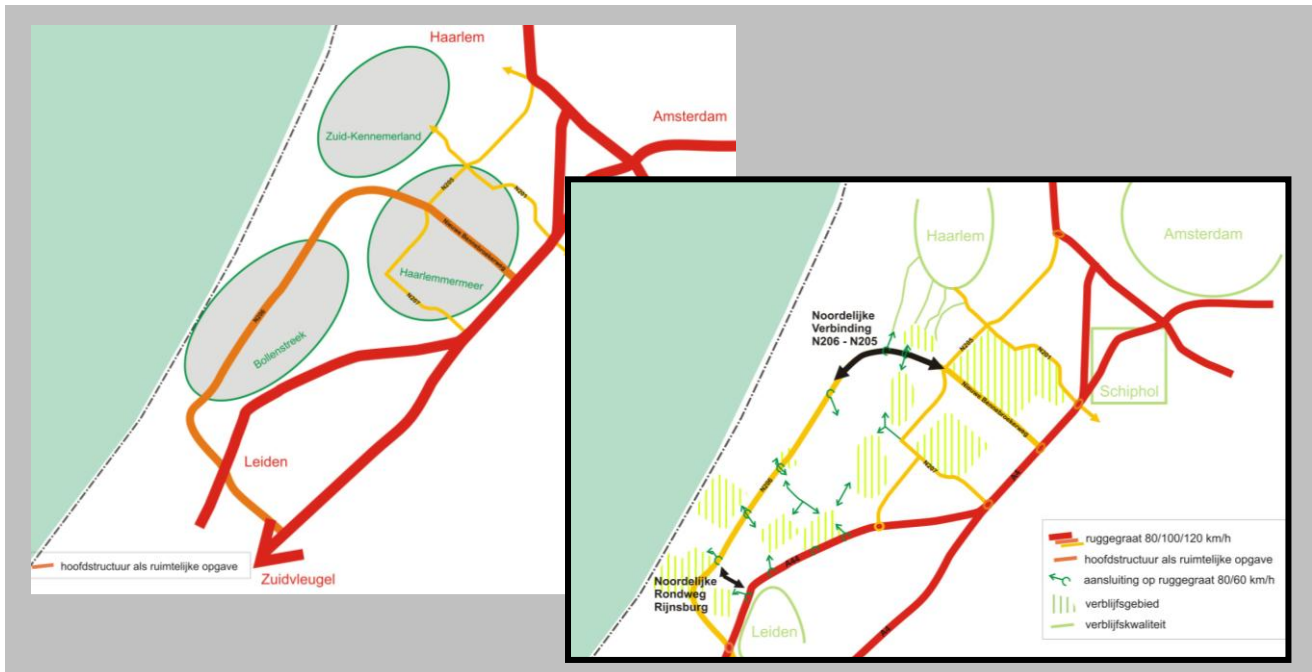
Het is wenselijk om het aantal aansluitingen op de A44 te verminderen ten behoeve van een betere doorstroming. Dit mag echter niet leiden tot knelpunten op het onderliggende wegennet. Een parallelstructuur op de A44 kan een oplossing zijn voor het scheiden van het aantakkeende verkeer van en naar de Bollenstreek en het doorgaande verkeer op de A44.

Het Rijk start binnenkort een MIRT-verkenning naar de integrale samenhang tussen de aanleg van de Rijnlandroute en maatregelen op de A44 en A4. Deze moeten leiden tot verbetering van de bereikbaarheid en de economische positie van o.a. Bioscience Leiden, Bollenstreek en Flora Rijnsburg. De resultaten van de Bereikbaarheidsstudie zullen ingebracht worden in de MIRT-verkenning.

3. Maatregelen inpassing/leefbaarheid Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland / Haarlem

De versterking van de wegenstructuur aan de noordkant en zuidkant van de Grensstreek biedt kansen om de overige wegen anders in te richten. Het accent van deze wegen komt minder te liggen op de doorgaande functie van deze wegen. Hiervoor zijn de nieuwe verbindingen beschikbaar.

De inrichting van deze wegen kan meer toegespitst worden op de functie van gebiedsontsluitingsweg en inpassing van de weg in de omgeving. Maatregelen in het gebied zijn gericht op het oplossen van lokale verkeersknelpunten en verbeteren van de leefbaarheid en omgevingskwaliteit. Voor de Duin- en Bollenstreek betreft het maatregelen op o.a. de N449 Noordwijkerweg / Brouwerstraat 9, N444, N443, op de N208 in de dorpskernen van Lissen en Hillegom, etc. Voor Zuid-Kennemerland betreft het maatregelen op o.a. de N206 Vogelenzang, N208 Bennebroek, Meerweg), maar ook in Zwaanshoek (Haarlemmermeer). De nieuwe structuur biedt daarbij ook kansen voor het wegennet van Haarlem (o.a. op de gehele doorgaande route N206). In vervolgonderzoek dient het gewenste maatregelenpakket nader uitgewerkt te worden.



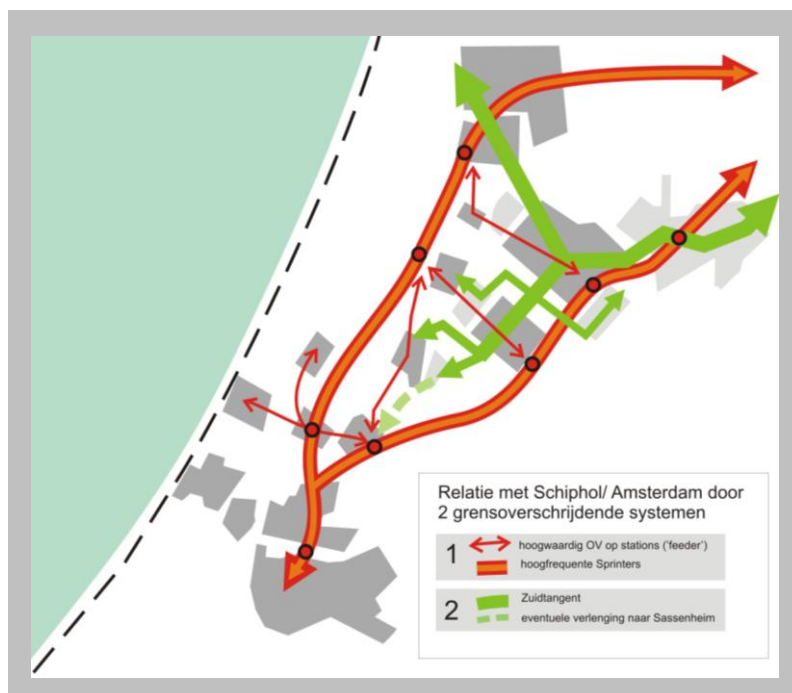
Met de onder punt 1, 2 en 3 genoemde maatregelen wordt een robuuste weginfrastructuur ontwikkeld voor de gehele grensstreek. Met deze structuur kan het extern gerichte verkeer langs de nieuwe routes aan de noord- en zuidzijde geleid worden. Dit zijn routes die de gewenste kwaliteit en capaciteit hebben voor dit doorgaande verkeer. Het bestaande wegennet dat binnen deze routes gelegen is heeft, door de historische structuur en de woon- en werkfuncties die direct aan deze wegen gelegen zijn, beperkte mogelijkheden. Dit wegennet, als ook het wegennet in het zuidelijk deel van de Haarlemse regio en het noordelijke deel van de Leidse regio, kan in de toekomst een meer gebiedsontsluitende functie krijgen. Hierdoor kan ook de omgevingshinder rond deze wegen verminderd worden.

4. Maatregelenpakket Openbaar vervoer; het openbaar vervoer kan in het gebied een veel sterkere rol spelen door een combinatie van twee ontwikkelingen. Enerzijds door voor het gehele gebied het busnet beter aan te sluiten op het spoor.

Dit gebeurt door een betere aantakking van het busnet op de stations en aan te sluiten op de vervoersconcepten Stedenbaan en ART. Het geplande nieuw station Sassenheim neemt in dit concept een belangrijke plaats in, maar ook de stations Voorschoten en Hillegom nemen in belang toe. Het accent van de bus verschuift hierdoor van de huidige eigenstandige (verbindende) functie naar een sterkere koppeling van het busnetwerk aan het spoor. Doel is niet een nieuw busnetwerk te creëren, maar om het huidige busnetwerk sterker te verweven met de beide spoorlijnen. Voor de afzonderlijke lijnen dient daarbij nader onderzocht te worden in hoeverre het versterken van de koppelingsfunctie gewenst of de nadruk moet liggen op de eigenstandige verbindende functie binnen het regionale busnetwerk.

Op een aantal trajecten is het wenselijk de functie van het busnetwerk met HOV-kwaliteit in te vullen. De bouwlocaties in de Westflank van de Haarlemmermeer worden aangesloten op de Zuidtangent. Een verlenging van de Zuidtangent naar Lisserbroek en de bouwlocatie nabij Nieuw-Vennep is kansrijk. Mogelijk is ook een koppeling van de Zuidtangent aan het nieuwe station Sassenheim gewenst. De bouwlocatie nabij

Hoofddorp kan aangesloten worden op de bestaande Zuidtangent Schiphol-Haarlem en de route van buslijn 140, welke op termijn eveneens opgewaardeerd zal worden tot Zuidtangent-kwaliteit. Op andere (dwz. in afstand verder reikende) verbindingen is onvoldoende reizigers-potentieel aanwezig en worden de afstanden te lang voor het concept van de Zuidtangent. Het systeem reikt hier aan zijn (afstands)grenzen.



De Bereikbaarheidsstudie laat zien dat het openbaar vervoer op deze wijze voor de gehele Grensstreek haar vervoersaandeel kan behouden en op een aantal verbindingen dit aandeel zelfs kan groeien. Er liggen daarbij kansen voor een bundeling van het openbaar vervoer binnen het samenhangende netwerk van verbindingen in de corridor Noordwijk-Schiphol. Het voorgestelde OV-netwerk sluit nauw aan op de door Holland Rijnland voorgestelde OV-visie. Het gaat hierbij o.a. om de voorgestelde uitbreiding van de Zuidtangent en de aansluiting van het busnetwerk op de stations Voorhout en Sassenheim. Op lijnniveau treden enkele verschillen op die in de vervolgstudie nader uitgewerkt kunnen worden.

#### Gezamenlijke uitwerking en realisatie wensbeeld

Partijen zullen gezamenlijk uitwerking geven aan de genoemde vier onderdelen voor de gewenste toekomstige verkeersstructuur. Hierbij gaat het om het uitvoeren van vervolgstudies voor de noordelijke ontsluiting, de zuidelijke ontsluiting en het uitwerken van de lokale maatregelen voor het centrale deel van de Grensstreek. Voor het openbaar vervoer kan op korte termijn de verbetering van de koppeling tussen busnetwerk en spoor vertaald worden naar de komende concessieverleningen in het gebied. Uitbreiding van de Zuidtangent krijgt een centrale positie op de agenda voor de ontwikkeling van de bouwlocaties in de Westflank.

#### *Organisatie*

Partijen streven naar een gezamenlijke aanpak voor de gehele Grensstreek. Prioritering in de financiering en uitvoering van de afzonderlijke projecten is een gezamenlijke opgave om te komen tot een evenwichtige ontwikkeling van het gebied.



Voor de verschillende onderdelen kunnen afzonderlijke afspraken worden gemaakt tussen partijen om deze onderdelen verder uit te werken.

### *Financiering*

De benodigde investering voor de voorgestelde maatregelen reikt verder dan de op dit moment beschikbare middelen. Voor de versterking van de wegenstructuur (noord en zuid) en de lokale maatregelen in het centrale gebied is een investering nodig van € 150 – 200 miljoen. Voor het openbaar vervoer kan aangesloten worden op de beschikbare middelen voor de corridor Duin- en Bollenstreek – Schiphol. Hiervoor is een bedrag van € 70 miljoen beschikbaar (op basis van 50% co-financiering door de regio, uiterlijk 31 december 2020 gerealiseerd).

De investering in de uitbreiding van de Zuidtangent is mede-gerelateerd aan de ontwikkeling van de nieuwe bouwlocaties. De nieuwe opzet van het bedieningsmodel zal met name ook effect hebben voor de exploitatie. Het voorgestelde infrastructuurnetwerk zal tot 'ruimte' leiden op het bestaande wegennet waardoor het openbaar vervoer beter kan doorstromen. Daarnaast zullen aanvullende maatregelen nodig zijn om de beoogde versnelling van het busnetwerk te kunnen bereiken. Op dit moment is het investeringsniveau van deze maatregelen nog niet concreet aan te geven. In het vervolgonderzoek (zie verder) moet dit in beeld gebracht worden.

Voor de voorgestelde maatregelen is het noodzakelijk verschillende financieringsbronnen aan te wenden. Partijen hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid in het opstellen van het financieringsmodel voor deze investeringen:

- Bijdragen vanuit de afzonderlijke gemeenten;
- Bijdrage vanuit de regio Holland-Rijnland;
- Bijdragen vanuit de Provincie Noord-Holland en Provincie Zuid-Holland;
- Bijdrage vanuit het Rijk.

Daarnaast is een kostenverdeling te maken naar de ontwikkeling van de bouwlocaties in de Westflank van de Haarlemmermeer (medefinanciering auto-ontsluiting, uitbreiding Zuidtangent).

Nadrukkelijk dient gesteld te worden dat de financiering van de voorgestelde maatregelen nauw samenhangt met de financiering van de diverse projecten die in de Bereikbaarheidsstudie als uitgangspunt zijn genomen voor de toekomstvisie. Dit zijn o.a. aanleg van de Rijnlandroute, capaciteitsvergroting van de N207 en N205 in Haarlemmermeer, capaciteitsvergroting van de A4 en aansluiting van de Nieuwe Bennebroekerweg op de A4. Voor het openbaar vervoer zijn dit o.a. de doortrekking van de RijnGouweLijn naar Katwijk en Noordwijk en doortrekking van de Zuidtangent in Haarlem.

### Uitwerking deelprojecten

De studie geeft de hoofdrichtingen aan voor de gewenste ingrepen in de verkeersinfrastructuur en het openbaar vervoer. Het gaat om een ambitieus programma voor de gehele Grensstreek. De voorstellen bieden de basis voor een robuuste structuur en hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer voor de lange termijn. In vervolgstudies worden de voorgestelde hoofdrichtingen nader uitgewerkt. Deze uitwerking moet leiden tot concrete voorstellen en projecten en wordt vertaald naar een gezamenlijk uitvoeringsprogramma (incl. financiering).

1. Route Zuid-Kennemerland (doortrekken Nieuwe-Bennebroekerweg tot aan N206):  
Nadere variantenstudie incl. ruimtelijke inpassing.  
Partijen: provincie Noord-Holland (trekker), gemeenten Zuid-Kennemerland, Hillegom, Haarlemmermeer.
  
2. Herstructurering aansluiting Bollenstreek – A44 (incl. nieuwe verbinding N206 – A44):  
Integrale studie herstructurering A44 en onderliggend wegennet (inclusief uitwerking mogelijke varianten nieuwe verbinding N206-A44 (ten noorden van Rijnsburg), aansluitingen Sassenheim, N444, N443).  
Partijen: provincie Zuid-Holland (trekker), gemeenten Teylingen, Katwijk en Oegstgeest.
  
3. Maatregelen inpassing/leefbaarheid Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland / Haarlem:  
Uitwerking gewenste aanvullende maatregelen op onderliggend wegennet. Opstellen uitvoeringsprogramma incl. prioritering in tijd (korte, middellange, langere termijn, toe te voegen aan Samenwerkingsagenda).  
Partijen:
  - (Duin- en Bollenstreek) Regio Holland-Rijnland (trekker), gemeenten Duin- en Bollenstreek, Provincie Zuid-Holland;
  - (Zuid-Kennemerland, Haarlem) In overleg betrokken gemeenten.
  
4. Maatregelenpakket Openbaar vervoer:
  - a. Voor de korte termijn ten behoeve van de eerstvolgende concessieverlening optimalisering lijnvoering en dienstregelingen (anticiperend op gewenste OV-netwerk Grensstreek). Onderdeel hiervan onderzoek naar de mogelijkheden van betere aansluiting busnetwerk op spoor.
  - b. Voor de middellange termijn uitwerking van de mogelijke uitbreiding van de Zuidtangent ter ontsluiting van de bouwlocaties in de Westflank Haarlemmermeer, de bestaande kernen Lissen en Hillegom en mogelijke doortrekking naar station Sassenheim (ook in relatie tot de ontwikkeling van een nieuwe tak van de Zuidtangent voor de ontsluiting van A4-werkstad). Vertaling naar criteria voor de invulling van de bouwlocaties.
  - c. Voor de middellange en langere termijn verdere ontwikkeling van het integrale OV-netwerk Grensstreek in relatie tot de doortrekking van de RijnGouweLijn (Katwijk, Noordwijk) en implementatie van de concepten Stedenbaan en ART op het spoor (deze concepten sluiten sterk aan op de door NS beoogde frequentieverhoging, het ‘spoorboekjeloos’ rijden, op de drukke spoortrajecten).
 Partijen: provincie Zuid-Holland, provincie Noord-Holland, Holland-Rijnland, Stadsregio Amsterdam, Rijk (concessieverleners), ProRail, vervoerders, i.s.m. betrokken gemeenten. Nog nader in te vullen.

*PM. Voor het Breed bestuurlijk overleg zal nog overleg plaatsvinden over de afstemming tussen voorgestelde OV-studies in het kader van de Bereikbaarheidsstudie*

*en de studie naar de OV-corridor Duin- en Bollenstreek – Schiphol (trekker: Holland Rijnland).*

5. Financiering:

Het opstellen van een gezamenlijk financieringsmodel voor het OV en de weginfrastructuur is voorwaarde voor het realiseren van genoemde projecten.

Partijen: nader in te vullen.

Figuur 2: Maatregelenpakketten

