

Nota van Beantwoording zienswijzen voorlopig voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer- Bollenstreek/Duinpolderweg

Zienswijzen & antwoorden



provincie **HOLLAND**
ZUID



DUINPOLDERWEG

Zienswijze 001

Zienswijze onderdeel 001.1

Geachte planmakers, Ik vind uw voorlopige keuze niet verkeerd maar de meest zuidelijke variant NOG beter 2.0 het beste. Natuur blijft dan beter gespaard in polders Hillegom en Beinsdorp wordt dan beter ontsloten. Kan eindelijk meer nieuwbouw in Beinsdorp komen zodat starters ook een huis kunnen huren of kopen.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig Voorkeursalternatief wel heeft. En ook doorsnijdt dit alternatief het bedrijventerrein Horst ten Daal niet.

Daar staat tegenover dat alternatief NOG Beter 2.0 naar verwachting zorgt voor meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven, met veel negatieve effecten lokaal in Hillegom op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daar veel hinder van zullen ondervinden.

Daarnaast is het niet meer mogelijk om de 90 geplande woningen aan te leggen.

Het doortrekken van de weg naar de N206 heeft tot gevolg dat de Weerlaan verdubbeld moet worden naar 2x2 RIJSTROKEN.

Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neem de overlast verder toe.

Het doortrekken naar de N206 komt in grote lijnen overeen met het alternatief Nieuwe N206. Dit alternatief is ook al beoordeeld. Daaruit blijft dat het doortrekken grote negatieve milieueffecten heeft op met name Natura 2000 en NNN-gebieden, op de luchtkwaliteit en de sociale veiligheid. Daarmee worden dus veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze 002

Zienswijze onderdeel 002.1

Mijn zienswijze wil ik aangeven dat dit wel de idiootste route is om de dp weg aan te leggen. Slopen van bedrijven en huizen terwijl een goedkopere route is door de Nieuwe Bennebroekerweg door te trekken door de Oosteinderpolder, dan valt er bijna niets te slopen.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de weg niet tegen Hillegom aan ligt, maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. En de noordelijkere ligging voorkomt dat het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt doorsneden. Ook de kavels in de Oosteinderpolder worden gunstiger doorsneden, omdat de kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter Zuid scoort beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor het voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar de mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project en past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat het voorlopig Voorkeursalternatief de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer bevordert.

Zienswijze 003

Zienswijze onderdeel 003.1

Er wordt gezocht naar een goede bereikbaarheid van de N206 naar de A4. Daarbij komt het alternatief Midden goed uit de bus, maar heeft negatieve gevolgen voor het milieu. Daarom gaat de voorkeur uit naar een alternatief die door de pas aangelegde Vosse- en Weerlanerpolder loopt? Dit is onbegrijpelijk!

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Ze hebben vooraf een aantal alternatieven afgewogen, zoals het doortrekken van de Bennebroekerweg door de Oosteinderpolder over de ligging van alternatief Midden. Die route heeft echter impact op het open landschap en de bijzondere natuurwaarde van de Oosteinderpolder en de bebouwing aan de Spieringweg. Bovendien voldoet het voorlopig Voorkeursalternatief beter aan de doelstelling op leefbaarheid en vermindert dit alternatief het aantal verkeersbewegingen op een groter aantal kwetsbare wegvakken.

Zienswijze onderdeel 003.2

Ook biedt het alternatief geen aansluiting op de N206 en gaat hierbij dus het doel volledig voorbij. Midden sluit het beste aan bij de doelstelling.

Antwoord

Het samenstel dat op basis van alternatief midden is bekeken en het samenstel dat op dit moment als voorlopig Voorkeursalternatief is gekozen ontlopen elkaar niet veel qua effecten op verkeer en milieu. Het alternatief tot de N208 heeft al een gunstige verhouding van effect ten opzichte van impact. Uiteraard zijn er plussen en minnen in beide gevallen bij een keuze. Wij zien deze reactie ook als een 'stemverklaring' voor het meteen doortrekken van het samenstel naar de N206.

Zienswijze 004

Zienswijze onderdeel 004.1

U heeft elementen van verschillende varianten bij elkaar geveegd tot een voorkeursvariant. Naast het verbeteren van de doorstroming was ook het verbeteren van de leefbaarheid een belangrijk doel van de Duinpolderweg. De Vogelenzangseweg is een bijzonder drukke overlast gevende weg. In welke mate gaat de voorkeursvariant nog een bijdrage leveren aan het verminderen van de verkeersdruk door Vogelenzang, het verbeteren van de verkeersveiligheid

Antwoord

Het voorlopig Voorkeursalternatief maakt de Vogelenzangseweg nauwelijks rustiger. Daarvoor kan de uitvoering van wat nu als ruimtelijke reservering is opgenomen wel een oplossing zijn. Bij een verbinding van de N208 naar de N206 neemt het verkeer wel flink af op de Vogelenzangseweg. In dat geval wordt dus ook de doelstelling voor deze weg gehaald in de zin van een reductie van het aantal motorvoertuigen per etmaal.

Zienswijze onderdeel 004.2

en het verhogen van de kwaliteit (geluid, luchtkwaliteit)? Indien de voorkeursvariant hier geen aantoonbare verbetering in aanbrengt ga ik er vanuit dat de eerder vastgestelde ambities voor het verbeteren van de leefbaarheid nog steeds recht overeind staan en ben ik benieuwd welke aanvullende maatregelen worden genomen om de leefbaarheid door Vogelenzang te verbeteren?

Antwoord

Mocht de weg in de toekomst vanaf de N208 naar de N206 worden doorgetrokken, dan heeft dat naar verwachting positieve gevolgen voor de leefbaarheid in het dorp. Bij het voorlopig Voorkeursalternatief wordt de weg nog niet doorgetrokken en worden geen aanvullende maatregelen genomen om de leefbaarheid in Vogelenzang te verbeteren.

Zienswijze 005

Zienswijze onderdeel 005.1

In reactie op uw brief "voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg" van 22-12-2017 wil ik graag mijn zorgen kenbaar maken omtrent de verwachte verkeertoename op de Spieringweg in Zwaanshoek.

In het voorkeursalternatief word een nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg in Zwaanshoek genoemd. Indien er geen aanvullende maatregelen worden genomen zal dit m.i. leiden tot meer verkeer over de Spieringweg, door de bebouwde kom van Zwaanshoek, naar de rotonde met de Bennebroekerweg. De Spieringweg is op dit moment al te druk en de snelheden liggen, ondanks de drempels, nog steeds te hoog. Extra doorgaand verkeer zal deze problemen alleen maar doen toenemen. Dat kan niet de bedoeling zijn.

De incompatibiliteit wordt nog versterkt door een toename van recreatie verkeer waaronder wandelaars (met hond) en fietsers door de aanleg van de bouseilanden en de vele fietsen schooljeugd in de ochtend spits. Dit gaat slecht samen met doorgaand snelverkeer. Er zijn m.i. dan ook aanvullende maatregelen nodig om doorgaand verkeer om de dorpskern van Zwaanshoek heen te geleiden. Wellicht door deze nieuwe weg direct aan de drie meren weg aan te laten sluiten i.p.v. de Spieringweg.

Antwoord

Het voorlopig Voorkeursalternatief voorziet niet in een directe aansluiting op de Driemerenweg. Het klopt dat de drukte op de Spieringweg iets toeneemt door het voorlopig Voorkeursalternatief. Vanaf de nieuwe aansluiting zuidwaarts neemt het verkeer met enkele honderden auto's per toe (de grootste stroom gaat naar het noorden).

U vraagt aandacht voor de werking van de huidige maatregelen. Wij gaan het voorlopig Voorkeursalternatief verder uitwerken, dan kijken wij ook samen met de gemeente Haarlemmermeer of en zo ja welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Zienswijze 006

Zienswijze onderdeel 006.1

Fijn dat de Bollenstreek eindelijk een betere ontsluiting krijgt. Het zou alleen jammer zijn als het extra verkeersaanbod vanuit de Bollenstreek vast loopt in de Haarlemmermeer tussen de Spoorlaan en de aansluiting met de A4. Met het huidige verkeersaanbod is het daar in de ochtenden avondspits al filerijden. Vandaar mijn dringend verzoek om eerst de verdubbeling van dat traject ter hand te nemen voor er extra verkeersaanbod wordt toegevoegd op de Nieuwe Bennebroekerweg.

Antwoord

De verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg en een 2x2 verbinding van Spoorlaan tot A4 maken onderdeel uit van het voorlopig Voorkeursalternatief. Op dit moment is er nog geen definitieve fasering van de aanleg, maar uw opmerking is terecht. De gemeente Haarlemmermeer ziet ook graag een snelle aanpak van dit deel van het project.

Zienswijze 007

Zienswijze onderdeel 007.1

Liever via Hillegom. Nog t enige rustige stuk groen in de poelpolder Middenweg. Naar mijns inzien wordt Rooversbroekdijk dan ook veel te druk en onveilig met veel sluipverkeer.

Ik woon nu op de Hyacinthenstraat en regelmatig file voor de deur. Maar dat is maar even en heb dat er graag voor over om de Poel rustig te houden en het landschap te behouden met de boeren bedrijven.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het verminderen van sluipverkeer in Lisse is onderdeel van die doelstelling en berekeningen van RHDHV laten juist een afname van verkeer op de 2^e Poellaan zien. De variant

van uw voorkeur via Hillegom veroorzaakt veel verkeer op de Weerlaan en ook wordt dan lokaal en doorgaand verkeer vermengd. Een doortrekking naar de N206 op termijn is (bijna) niet mogelijk.

Zienswijze 008

Zienswijze onderdeel 008.1

Bij deze wens ik bezwaar te maken tegen uw huidig voorlopig voorkeurstracé voor de Duinpolderweg. En wel om de volgende redenen. Hiermee doorkruist u een dicht bewoond gebied in mijn gemeente Hillegom. Er dient hierbij veel gesloopt te worden en vooral nabij de Weeresteinstraat is dit onacceptabel voor deze mooie en eeuwenoude "Heerenweg".

Antwoord

Het voorlopig Voorkeursalternatief doorsnijdt geen dicht bewoond gebied in de gemeente Hillegom, maar bij de aansluiting op de Weeresteinstraat/N208 zal wel een aantal woningen moeten wijken, indien besloten wordt tot deze uitvoering. De exacte locatie van deze aansluiting moet nog nader bepaald worden. Uitgangspunt is om de schade aan de kwaliteit van de Weeresteinstraat zoveel mogelijk te beperken. Indien er sprake is van monumentale panden met een beschermde status, dan zijn daarvoor aparte vergunningen nodig. Daarnaast doorsnijdt de weg het bedrijventerrein Horst ten Daal, dat vanwege de aanleg geherstructureerd moet worden.

Zienswijze onderdeel 008.2

Door de aanleg van de DNP op deze locatie komen veel bewoners in de invloedssfeer van deze weg met hinder van Co2, fijnstof en misschien ook geluidshinder.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken hinder voor omwonenden (CO2, fijnstof en geluidshinder). Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Als we het voorkeursalternatief in de volgende projectfase verder uitwerken kijken wij welke maatregelen er mogelijk zijn om de hinder zoveel mogelijk te beperken, weg te nemen of te compenseren. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken.

Zienswijze onderdeel 008.3

De zeer druk gebruikte Weeresteinstraat zal hierdoor nog meer verkeer te verwerken krijgen en daardoor wordt de verbinding vanaf Hillegom richting Haarlem nog problematischer.

Antwoord

Afgezien van een klein stuk van de Weeresteinstraat (vanaf de nieuwe rotonde tot het punt van aansluiten van de nieuwe verbinding, ongeveer 150meter) wordt het op de gehele route rustiger. Een directe aantakking van de Weerlaan aan de nieuwe verbinding ontlast de Weeresteinstraat.

Bij een aanleg van de reservering, van N208 tot N206 zal het wel drukker worden op de Haarlemmerstraat richting Bennebroek. Maar ten zuiden van de aansluiting blijft een afname te zien.

De verbinding richting Haarlem wordt niet direct problematischer: De nieuwe weg zorgt middels de verbinding met de Driemerenweg namelijk ook voor een snellere verbinding richting delen van Haarlem (met name oostkant). Het verkeer zal zich meer verdelen over verschillende routes, afhankelijk van de bestemming.

Zienswijze onderdeel 008.4

Uw tracé zorgt voor sloop en doorkruising van een van de schaarse industriegebieden in Hillegom en zal invloed hebben op onze werkgelegenheid. Uw tracé doorkruist ook een, kortgeleden met belastinggeld aangelegd, natuurgebied en is ook hierdoor niet acceptabel.

Antwoord

In de volgende fase wordt de exacte ligging van het tracé bepaald. Wij zullen proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten zal met de gemeente Hillegom worden bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente. Als wij de exacte ligging van het tracé bepalen, wordt samen met het Zuid-Hollands Landschap gekeken naar een inpassing die de schade voor de Vosse- en Weerlanerpolder beperkt.

Zienswijze onderdeel 008.5

Westwaarts van de Weeresteinstraat richting aansluiting nabij De Zilk, in de buurt van "De Tiltenberg", komen ook de bedrijven aan de Pastoorlaan en de 1e Loosterweg (o.a. de Koninklijke Gebr. Van Zanten) in gevaar van sloop. Ook dient de Leidsevaart overgestoken te worden, die zojuist en/of nog bezig, een zeer kostbare reconstructie ondergaat en wederom met belastinggeld van de Hillegomse burgers. Onacceptabel.

Antwoord

Particuliere belangen zoals het gevaar van sloop voor bedrijven wegen zwaar mee in de afwegingen die de bestuurders maken in de keuze voor het voorkeustraject en zij gaan daar zorgvuldig mee om. Als een particulier belang moet wijken voor het algemeen belang, worden regels van zorgvuldigheid in acht genomen om de onevenredigheid van het nadeel weg te nemen. Ook eerder geïnvesteerd overheidsgeld wegen wij mee in de besluitvorming. Maar stilzitten als geacteerd moet worden is echter geen optie. Veel belanghebbenden en volksvertegenwoordigers zijn betrokken bij het proces van besluitvorming. Niemand gaat over één nacht ijs. En elke keus om verkeer te reguleren heeft voor- en nadelen. Het betekent dat op de sommige plekken meer verkeer komt, waardoor het op andere plekken rustiger wordt. Het is aan het bestuur om alles overziend uiteindelijk een knoop door te hakken, waarbij zo effectief en efficiënt mogelijk wordt omgegaan met ruimte en middelen.

Zienswijze onderdeel 008.6

U heeft het voorkeustracé voor een groot deel laten bepalen door een voorkeur van een actiegroepering. (Nog Beter?) Opvallend hierbij is dat deze groep vooral bestaat uit groeperingen vanuit Noord-Holland. Vogelenzang, Bennebroek, Zuid-Kennemerland etc. Typisch een geval van NIMBY. Not in my back yard. Als die weg er komt, dan zo ver mogelijk weg zonder naar de belangen van vele Hillegomse burgers te kijken. Wij hebben de problemen. Terwijl de DNP wel degelijk kan zorgen voor een oplossing voor de knelpunten op bijv. de Vogelenzangse weg in Vogelenzang en de Meerweg in Bennebroek. De weg door Zwaanshoek alsook door Beinsdorp. En zo zullen er wel meer verkeer knelpunten zijn op te noemen.

U valt ook wel degelijk iets te verwijten! De aansluiting van de 206, die nu doodloopt bij "De Tiltenberg" in de Zilk, is al decennialang onderwerp van gesprek en planvorming. Vanaf de 2e Wereldoorlog? Jawel, zo lang al !

Antwoord

Het platform NOG Beter is een van de deelnemers van de Adviesgroep Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg. In het advies is te lezen dat alle deelnemers gehouden zijn bredere belangen bij hun afweging te betrekken. De keuze die gemaakt is, is dus niet het dictaat van een van de groepen, maar van een gewogen advies met veel nuances en kanttekeningen. In het verleden hebben bestuurders nadrukkelijk voor ogen gehad om een keuze te maken voor een verbinding die ook relevant is voor de kernen die genoemd worden. Een eventuele doortrekking kan dit belang alsnog dienen. De eerste gedachten over een verbinding langs de binnenduinrand dateren van 1927.

Zienswijze onderdeel 008.7

U heeft niet goed opgelet bij het aanwijzen van "de Waterleidingduinen" tot Natura 2000 gebied. U heeft dat ook niet gedaan bij het aanwijzen als natuurgebied van het "Lokhorsterduin" te Hillegom.

In geen van de stukken heb ik gelezen dat u, ofwel hiertegen heeft geprotesteerd omdat er een weg tracé in planning lag, ofwel dat u ook maar geprobeerd heeft deze status terug te draaien. Dat dient u alsnog te doen.

Antwoord

De Waterleidingduinen zijn aangewezen als Natura 2000 gebied op basis van de natuurwaarden. Dit staat los van het project Duinpolderweg. Bij de aanleg van de Duinpolderweg wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de aanwezige

(natuur)waarden. Waar nodig nemen wij mitigerende of compenserende maatregelen. Hier wordt in de volgende planfase van het project verder naar gekeken. Het is niet de bedoeling om, zoals u suggereert, de (natuur)status van een gebied te veranderen omwille van het aanleggen van een wegverbinding.

Zienswijze onderdeel 008.8

En daarna alsnog het meest gewenste tracé, de oorspronkelijke variant onder Bennebroek, langs de Winterustlaan in Hillegom, weer op te nemen. Linksom of rechtsom is dit het enige tracé met zo min mogelijk gevolgen voor de burgers van Hillegom, Vogelenzang, Bennebroek en Zwaanshoek.

Antwoord

Uw voorstel heeft in het verleden aandacht gekregen. Uw voorstel ligt tussen het inmiddels verlaten noordelijke alternatief en het huidige middenalternatief in. Het is geen alternatief geworden, omdat het huidige middenalternatief beter inpasbaar is met het oog op de kavelstructuren. Het samenstel op basis van alternatief midden heeft het bestuur niet gekozen als voorlopig Voorkeursalternatief. Bij een definitieve keus behoort dit wel tot de mogelijkheden. Het woord is aan het bestuur met alle zienswijzen en rapporten als achtergrondmateriaal.

Zienswijze onderdeel 008.9

Een groot bezwaar tegen uw huidige "voorkeurstracé" is ook de volgende reden. Het natura 2000 gebied verbiedt de weg langs de Waterleidingduinen van wege de uitstoot van fijnstof en co2 wat slecht zou zijn voor plant en dier. Evenals langs het Lokhorsterduin nabij Bennebroek. En ook het poldergebied nabij de Winterrustlaan in beschermd gebied voor planten en dieren. Vogeltjes is dit geval.

Antwoord

Het is niet correct dat Natura2000 de aanleg van de weg langs de duinen verbiedt. In het MER Duinpolderweg zijn alle milieueffecten, effecten van het verkeer en kosten in beeld gebracht en tegen elkaar afgewogen. De effecten op natuur of leefmilieu worden ten opzichte van elkaar niet als belangrijker of minder belangrijk gezien. Bij de keuze voor het voorkeursalternatief hebben alle deelaspecten een rol gespeeld en heeft het bestuur een afweging gemaakt en een voorkeur uitgesproken voor het voorkeursalternatief.

Zienswijze onderdeel 008.10

Het gaat in tegen de rechten van de Mens, die een schone en veilige woonomgeving en werkomgeving bepleiten, om dan deze gebieden wél te beschermen en daarmee ons, Hillegomse burgers, wél bewust aan deze stoffen bloot te stellen. Het kan niet zo zijn dat de mens benadeeld wordt ten gunste van planten en dieren. Dit druist tegen elk principe in.

Antwoord

In het MER Duinpolderweg zijn alle milieueffecten, effecten of verkeer en kosten in beeld gebracht en tegen elkaar afgewogen. De effecten op natuur of leefmilieu worden ten opzichte van elkaar niet als belangrijker of minder belangrijk gezien. Bij de keuze voor het voorkeursalternatief hebben alle deelaspecten een rol gespeeld en heeft het bestuur een afweging gemaakt en een voorkeur uitgesproken voor het voorkeursalternatief.

Zienswijze onderdeel 008.11

Hiermee heb ik mijn bezwaar voldoende beargumenteerd en verwacht dat u deze argumenten voldoende zwaar laat wegen in uw verdere besluiten. Ik zal u ook blijven volgen en niet aarzelen om tot de hoogste instantie te gaan indien u het huidige voorkeurstracé, wat slecht is voor de gezondheid van mijzelf en de mijnen alsook vele burgers van Hillegom, zo laat doorgaan tot definitieve plannen.

Antwoord

Het bestuur neemt besluiten op basis van alle feiten en omstandigheden. Daarbij zijn zienswijzen in dit stadium en bezwaren in een later stadium niet alleen welkom, maar ook gewenst om het beste resultaat tevoorschijn te krijgen. Dat dat uiteindelijk ook een besluit kan worden waar u tegen bent, is een logisch gevolg van een dergelijk proces. Het is uw goed recht om op te komen voor

uw belangen, maar het bestuur moet zich in zijn keuzes ook laten leiden door het algemeen belang. Als dat belang afwijkt van uw persoonlijke belang, kunt u een procedure aanspannen bij de rechter. Die zal dan een onafhankelijk oordeel vellen.

Zienswijze 009

Zienswijze onderdeel 009.1

Ik dien deze zienswijze in mede namens mijn ouders die woonachtig zijn op de Middenweg in Lisse en die op dit moment niet in de gelegenheid zijn om deze zienswijze in te dienen. Tot de brief van de provincie op de deurmat viel waren ze nog niet eerder geïnformeerd door welke organisatie dan ook dan er plannen zijn om een weg door de Rooversbroekpolder aan te leggen

Antwoord

In de plannen voor de aanleg van de Duinpolderweg is in het begin vooral aandacht geweest voor de inhoud. De brief die uw ouders ontvingen gaat over de keuze van het bestuur voor het voorlopig Voorkeursalternatief. De brief is bedoeld om deze keuze toe te lichten aan belanghebbenden die mogelijk gevolgen kunnen ondervinden van de aanleg. Maar de keuze van 19 december 2017 is een voorlopige keuze. Alle zienswijzen zijn input voor het bestuur om hun definitieve keuze te maken.

Zienswijze onderdeel 009.2

De keuze van het voorkeurstraject is ook slecht gekozen aangezien deze dwars door verschillende (goed draaiende) bedrijven gaat. Als de weg meer naar het noorden wordt opgeschoven (richting Lisse) dan staan daar bedrijven leeg c.q. vindt geen bedrijvigheid meer plaats en vindt er minder kapitaalvernietiging plaats. Dit is de alternatief met de aansluiting op de Tweede Poellaan. Bij deze alternatief zijn er minder bedrijven/ mensen benadeeld en kunnen zijn hun bedrijf nog in stand houden. Alle bewoners van de Rooversbroekpolder zijn reeds samen gekomen en zijn er over eens dat er een oplossing moet komen c.q. een weg richting A44, maar dan wel in goed overleg met de betrokken bewoners.

Antwoord

Voor de aansluiting van Lisse op de A44 is in het voorlopig Voorkeursalternatief gekozen voor de variant uit het alternatief NOG Beter 2.0. In de volgende fase gaan wij met een project-m.e.r. de ligging van de weg verder precies bepalen. Daarbij houden wij rekening met bebouwing, bedrijvigheid en kavelgrenzen. In die fase wordt uw betrokkenheid als bewoners zeer op prijs gesteld.

Zienswijze 010

Zienswijze onderdeel 010.1

Het feit dat er op de route in de polder al waterberging gebouwd gaat worden waarvan niets is terug te vinden in het rapport. De overlast voor de beroeps and recreatie scheepvaart door de ligging van de brug aan het begin van de bocht, (deze route is onderdeel van de staande mast route) geen duidelijk overzicht . groot aanvaringgevaar de kans op een incident word heel hoog niets terug te vinden in report, Het zeker in de zomer regelmatig openen van de brug , er word een ander knelpunt gecreëerd,

Antwoord

De piekberging in de Haarlemmermeer is ons bekend. De piekberging zal al fysiek aanwezig zijn, op het moment dat er sprake is van aanleg van de weg ten zuiden van Lisse en wordt gezien als een autonome ontwikkeling. Gekeken wordt naar de mogelijkheden om beide functies te realiseren. De ligging van de brug wordt nader bezien vanuit het project in de besluit MER-fase. Volgens de richtlijn vaarwegen is een brug in een bocht niet onmogelijk. Uiteraard houden wij bij het ontwerp rekening met de beroepsvaart en doorvaartbreedte onder de brug. Alle bruggen over de ringvaart kennen brugopeningen: door goede afstemming over de gehele route ('blauwe golf') wordt getracht overlast van brugopeningen te beperken, ook in de zomer.

Zienswijze onderdeel 010.2

zowel voor het weg verkeer als voor de beroeps scheepvaart geluidshinder; Dit gedeelte van de Haarlemmermeer ligt direct onder de aanvliegeroute, nu word de geluidshinder verder opgevoerd door aanleg van de weg. strookt niet met de geluidshinder plannen

van het kabinet

Antwoord

Alle onderzochte alternatieven veroorzaken effecten op het gebied van onder meer leefmilieu (waaronder geluidhinder), natuur en landschap. De effecten voor wat betreft geluid zijn in het MER-Duinpolderweg in beeld gebracht. De geluidhinder die veroorzaakt wordt door Schiphol is van een andere orde dan die van het wegverkeer. Beide staan ook wat betreft beleid los van elkaar.

Zienswijze onderdeel 010.3

en de afspraken erover is niets van terug te vinden in het report Waarde daling van het onroerend goed in de nabijheid van het tracé

Antwoord

De waardedaling van onroerend goed door aanleg van de weg is inderdaad geen afwegingscriterium in het MER geweest en daarom niet onderzocht.

Zienswijze onderdeel 010.4

Het landschap wordt op een ernstige mate aangetast, zeker dat er op hoogte (Brug) gebouwd gaat worden, Verstoring van de zwaluw, kievit en vleermuizen die in het gebied foereren, zeker als de waterberging een feit wordt, en dat trekt ook roofvogels aan, die gestoord worden door het voorbijkomend verkeer

Antwoord

De aanleg van een weg heeft gevolgen voor onder meer het leefmilieu, natuur en landschap. De effecten zijn in het MER Duinpolderweg op hoofdlijnen in beeld gebracht om de verschillende alternatieven tegen elkaar af te kunnen wegen. In de volgende fase van het project werken wij het voorkeursalternatief verder uit en zullen de effecten meer gedetailleerd in beeld worden gebracht. Dan wordt ook een keuze gemaakt over de exacte uitvoering van onderdelen van de weg. Waar dat nodig is wordt het tracé van de weg aangepast en nemen wij maatregelen om nadelige effecten zoveel mogelijk te beperken, te compenseren of weg te nemen.

Zienswijze 011

Zienswijze onderdeel 011.1

door de aanleg van deze weg wordt ons woongenot ernstig aangetast. Geluidshinder wat wij al hebben van Schiphol wordt nog erger door de aanleg van de weg. Scheepvaart wat gestremd wordt als de brug niet draait, aanleg plaatsen die gemaakt moeten worden met de nodig overlast, door beroeps scheepvaart en watersport. Een hoge dijk en brug wat een vrij uitzicht belemmert. Vogels en andere dieren die een barrière in hun leefgebied krijgen. Dit is een van de weinige vrij open landschap en leefgebieden in de Haarlemmermeer dat hierdoor vernield wordt.

Antwoord

De weg heeft gevolgen voor onder meer leefmilieu, natuur en landschap. De effecten zijn in het MER Duinpolderweg op hoofdlijnen in beeld gebracht om de verschillende alternatieven tegen elkaar af te wegen. In de volgende fase van het project gaan wij het voorkeursalternatief verder uitwerken en zullen wij de effecten op leefmilieu, natuur en landschap gedetailleerd in beeld brengen. Waar nodig wordt het tracé van de weg aangepast en nemen wij maatregelen om de nadelige effecten zoveel mogelijk te beperken of te compenseren. De ligging van de brug wordt nader bezien vanuit het project in de besluit MER-fase. Volgens de richtlijn vaarwegen is een brug in een bocht niet onmogelijk. Uiteraard houden wij bij het ontwerp rekening met de beroepsvaart en doorvaartbreedte onder de brug. Alle bruggen over de ringvaart kennen brugopeningen: door goede afstemming over de gehele route ('blauwe golf') wordt getracht overlast van brugopeningen te beperken, ook in de zomer.

Zienswijze 012

Zienswijze onderdeel 012.1

Geachte Bestuurders, Graag geef ik u mijn zienswijze op de Duinpolderweg.

Om te beginnen stoort het mij zeer dat er in het MER rapport nog geen gegevens zijn t.a.v. aanwonenden van het traject en dat daar dus volkomen aan voorbij wordt gegaan. Er wonen mensen!!!

Er staat reeds een senioren complex met 57 appartementen en het tweede met 75 appartementen is in aanbouw. Beiden staan op 20 meter van af het hart van de Nieuwe-Bennebroekerweg. Het deel waar vier voorstellen waaronder uw voorlopige keuze overheen gaan.

Antwoord

De alternatieven zijn in het MER op het onderwerp geluid beoordeeld aan de hand van 2 criteria:

1. Het aantal (ernstig) geluidgehinderden (aanwonenden) en
2. Het geluidbelast oppervlak.

De verschillende alternatieven zijn beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Ook zijn de effecten in beeld gebracht voor het totale studiegebied. Alle alternatieven scoren 0 (neutraal, verschil < 5%) wat betreft het aantal geluidgehinderden (aanwonenden). Toename op een bepaalde locatie en afname ergens anders binnen hetzelfde alternatief middelen elkaar als het ware uit.

In de volgende MER-fase gaan wij het voorkeursalternatief verder uitwerken (waarbij nog kleine verschuivingen mogelijk zijn) en kijken wij gedetailleerder naar het aantal geluidgehinderden (aanwonenden). Dan nemen wij ook maatregelen om de effecten te compenseren, weg te nemen of zoveel mogelijk te beperken (mitigerende en compenserende maatregelen, denk b.v. aan geluidwerende voorzieningen).

Zienswijze onderdeel 012.2

Het kan niet zo zijn dat u een situatie gaat creëren zoals het oude traject A9 dat jaren strijd en uiteindelijk miljoenen heeft gekost om het traject te verplaatsen.

Antwoord

Welke manier de bestuurders ook kiezen om de weg aan te leggen, het moet voldoen aan wet- en regelgeving. Het is aan het bestuur om vanuit een algemeen belang geredeneerd de beste keus te maken. Deze zienswijzeprocedure geeft het bestuur een actueel inzicht in de bijzondere particuliere belangen en maakt ook duidelijk met welke feiten en omstandigheden ze rekening moeten houden. Daarna is het woord aan hen.

Zienswijze onderdeel 012.3

Daarbij is er een fijn stof onderzoek gedaan door milieu defensie met zeer zorgwekkend resultaat. Met een snelweg voor de deur zal het er alleen maar erger op worden. Geluid dat een snelweg produceert is niet te verminderen door een geluidsscherm of wal t.a.v. hoogbouw. Het geheel overkappen van de weg zal erg duur uitvallen.

Antwoord

De effecten van de verschillende alternatieven zijn onder meer beoordeeld op het aspect leefmilieu, waar fijnstof en geluid onderdeel van uitmaken. In de volgende planfase gaan wij het voorkeursalternatief verder uitwerken en wordt opnieuw een MER opgesteld. Deze MER kijkt veel gedetailleerder naar de hinder en naar mogelijke maatregelen om de hinder te compenseren, te beperken of weg te nemen. Wij kunnen nu dus nog niet zeggen om welke maatregelen het gaat, maar die voldoen aan de wettelijke normen.

Zienswijze onderdeel 012.4

De weg om leggen en langs het honkbalstadion laten lopen om achter het park 21 aan te sluiten op de N 205 en van daar uit door te trekken richting de N206 is een optie.

De toegang tot de parkeerplaatsen bij het Honkbalstadion is daar eenvoudig aan te leggen en om de doorbreking van het Park 21 niet te veel te verstoren is een mooie breed ecoduct met fiets en voetpad een goede oplossing waarbij er aan het woongenot van

mensen niet wordt getornd.

De gemeente Haarlemmermeer heeft in een eerder stadium ons laten weten dat de Duinpolderweg voor ons gebouw zou afbuigen en het stuk Nieuwe Bennebroekerweg zou dan busbaan worden.

Ik heb twee foto's bijgevoegd waar op te zien is hoe dicht het pand aan de weg ligt van af het balkon begane grond en een foto met zicht op de weg vanuit de woonkamer.

Antwoord

Het programma onder verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlemmermeer voor Park 21 beperkt de manier waarop met wegen doorsnijdingen plaats vinden. In geen enkel alternatief is een doorsnijding gedacht zoals deze juist in verband met het programma voor Park 21. Wij kennen geen toezegging van de gemeente zoals u suggereert. De gemeente Haarlemmermeer is nauw betrokken bij het project en de projectorganisatie Duinpolderweg.

Zienswijze 013

Zienswijze onderdeel 013.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 014

Zienswijze onderdeel 014.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 015

Zienswijze onderdeel 015.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 016

Zienswijze onderdeel 016.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 017

Zienswijze onderdeel 017.1

Op 19 december 2017 heeft u een besluit genomen over een voorgenomen voorkeursalternatief Duinpolderweg. Een alternatief dat na jaren van onderzoek een oplossing moet bieden voor het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de grensstreek tussen Noord-Holland en Zuid-Holland.

Via dit schrijven willen wij kenbaar maken dat we de zienswijze van Holland Rijnland die is opgesteld met de gemeenten uit de Duin- en Bollenstreek ondersteunen en kracht bij zetten. Over de argumenten om het voorlopig voorkeursalternatief te heroverwegen verwijzen wij naar de zienswijze van Holland Rijnland met kenmerk UIT-18-16478.

Wij pleiten voor het realiseren van een robuuste verbinding in het gebied volgens alternatief 'Midden', het alternatief van de

projectorganisatie. In eerste instantie tot aan de N208, met de optie om een verbinding tussen de N208 en N206 later mogelijk te maken. De projectorganisatie heeft geconcludeerd dat dit alternatief, het beste alternatief is voor de regio.

Wij gaan ervan uit dat u bij uw definitieve besluit over het voorkeursalternatief Duinpolderweg de inhoudelijke argumentatie en het draagvlak bij de gemeenten in de Duin- en Bollenstreek zwaar laat wegen en tot heroverweging van uw besluit zal komen.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 018

Zienswijze onderdeel 018.1

Gronden voor het bezwaar:

> Doortrekking van N208 naar N206 is niet noodzakelijk en ongewenst

Uzelf concludeert dat het "vooralsnog" niet nodig is de weg vanaf de N208 naar de N206 door te trekken. Toch wilt u de ruimte reserveren, om de weg alsnog te kunnen realiseren als "ruimtelijke en demografische ontwikkelingen" dat nodig zouden maken.

Maar wie bepaalt dat? Het huidige MER -waarvan de inkt nèt droog is- toont voor de tweede keer (na het MER van 2003/2004) aan dat zo'n weg niet nodig is en grote schade toebrengt aan landbouw, natuur en landschap. Er is dus geen grondslag voor een (reservering van een ruimte voor) doortrekking van de N208 naar de N206. In dit deel van de regio zijn er geen ruimtelijke en demografische ontwikkelingen voorzien en wenselijk, die een dergelijke weg wel nodig zouden maken. De enige ontwikkeling die je zou kunnen bedenken is de in de streek absoluut ongewenste Bollenstad.

Ik ben van mening dat er dan dus ook geen weg van de N208 naar de N205 behoeft te worden aangelegd op een locatie waarvandaan op termijn nog eens makkelijk een doorsteek gemaakt kan worden van de N208 naar de N206!

Antwoord

In de Probleemanalyse van 2016 blijkt dat dit gedeelte van de Duin- en Bollenstreek relatief onbereikbaar is dan andere kernen in Nederland. Dit is voor het bestuur aanleiding geweest om de planstudie voort te zetten en de MER-procedure met 7 alternatieven te beginnen. Dat er gestudeerd is op alternatieven van de N206 tot aan de A4, toont aan dat een dergelijk volledige scope het nastreven waard is.

De twee samenstellen gaan niet verder dan de N208, omdat daarmee voor nu al een redelijk effect wordt bereikt en het gedeelte daarna van N208 naar N206 een kwetsbaar gebied is. Maar als de economische groei doorzet, kan de verbinding toch nodig zijn. Dit oordeel is opnieuw aan degenen, die het initiatief hebben genomen voor dit project.

De ruimtelijke reservering maakt een einde aan de onduidelijkheid waar het vervolg komt. Dat voorkomt dat een groot gebied

onnodig op slot wordt gezet. En doordat de verbinding onderdeel is van een ruimtelijk plan, kan op enig moment schade worden vergoed, als de planvoorbereiding daar aanleiding voor geeft. Overigens geeft de MER nergens aan dat een doortrekking niet nodig is. Een doorgetrokken verbinding heeft gunstige effecten op een knelpunten in bijvoorbeeld Vogelenzang, maar er zijn ook nadelen aan doortrekking verbonden zoals geschetst.

Zienswijze onderdeel 018.2

> Bezwaar tegen het voorkeursalternatief tot aan de N208

De inpassing van de weg aan de rand van de Vosse- en Weerlanerpolder en de doorsnijding van bedrijventerrein Horst ten Daal uitsluitend als "aandachtspunt" te benoemen is bagatelliserend: de gevolgen van aanleg van de weg op deze plek zijn enorm en onacceptabel.

Het betreft hier een bloeiend bedrijventerrein, waar de weg dwars doorheen wordt geprojecteerd; de bedrijven dienen te worden uitgekocht / een (langdurige!) onteigeningsprocedure moet worden gevolgd. Dit is een grove aantasting van de bedrijvigheid in Hillegom.

Antwoord

In de volgende fase wordt de exacte ligging van het tracé bepaald. We zullen proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. Als er toch bedrijven moeten wijken, bekijken wij samen met de gemeente Hillegom of wij deze bedrijven kunnen behouden voor de gemeente. Bij het bepalen van de exacte ligging van het tracé kijken we ook samen met het Zuid-Hollands Landschap specifiek naar een inpassing die de schade voor de Vosse- en Weerlanerpolder zoveel mogelijk beperkt.

Zienswijze onderdeel 018.3

Daarnaast wordt door aanleg van de weg een prachtig, pas ingericht natuur- en recreatiegebied onomkeerbaar beschadigd. Er zijn geen maatregelen mogelijk om de aangebrachte schade aan deze veengrond teniet te doen. Bovendien sorteert aanleg van de weg sterk negatieve effecten t.a.v. grond- en oppervlaktewater, nog afgezien van de natuur, die qua flora en fauna geheel wordt vernietigd op deze plek.

Antwoord

Het voorlopig Voorkeursalternatief loopt door Vosse- en Weerlanerpolder. Wij hebben de effecten van de verschillende alternatieven in het MER in beeld gebracht. In de volgende planfase werken wij het voorkeursalternatief verder uit en volgt een nieuwe MER. Dan kijken wij gedetailleerder naar de tracering en hoogteligging van het voorkeustracé en de gevolgen ervan. Dan wordt ook duidelijk of er maatregelen nodig zijn om gevolgen te voorkomen, te compenseren of te beperken en welke dat zijn.

Zienswijze onderdeel 018.4

De inwoners en politiek van de gemeente Hillegom staan mijns inziens ook terecht op hun achterste benen vanwege keuze voor dit alternatief.

Geen Alternatief méér naar het noorden; Breng de oplossingen déér aan, waar de problemen zijn!! Als de problemen ten gevolge van aanleg van dit (deel-) Tracé Zuid door de gemeenteraden en de Provinciale Staten worden erkend en als onoverkomelijk worden beschouwd, zal mogelijk een ander alternatief als voorkeursalternatief moeten worden bepaald.

Zal dan het moment gekomen zijn om naar het noorden op te schuiven, richting Bennebroek? En zal dan alsnog voor de Hillegomse Zienswijze worden gekozen, waarbij altijd al door Hillegom gepropageerd werd "een weg vèr van Hillegom, zo dicht mogelijk tegen Bennebroek aan"? Waarbij ook op dié plek de cultuurhistorisch waardevolle en nu nog open groene polder doorsneden wordt.

Antwoord

Jarenlang is gestudeerd op de plekken waar oplossingen het effectiefst gerealiseerd kunnen worden. Als alles zich zou concentreren op één plek, zou dat veel eenvoudiger zijn geweest dan nu. De verkeersproblemen doen zich op allerlei plaatsen voor, waardoor gekozen is voor een bundeling, zodat op andere plaatsen het verkeer elders ontlast wordt. In het recente verleden

zijn meer dan 11 oplossingen voorgesteld, die uiteindelijk getrechterd zijn naar het huidige voorlopig Voorkeursalternatief. Daarbij is input 'van buiten' steeds meegenomen in de afweging. Alle zeven alternatieven zijn aangedragen door mensen die kennis van het gebied hebben, omdat zij er wonen, werken of ondernemen.

Zienswijze onderdeel 018.5

De Duinpolderweg dreigt dan bovendien onnodig veel doorgaand verkeer aan te trekken onder andere door Bennebroek via de N208 -als "oprit" naar de Duinpolderweg- met alle hinder en verkeersonveiligheid van dien. Ook de weg zelf zal veel nieuwe overlast in de omgeving veroorzaken. En dat, terwijl er in Bennebroek weinig tot geen verkeersproblemen zijn en deze juist zouden ontstaan door de keuze voor het Middenalternatief of de Hillegomse Zienswijze!

Antwoord

Het voorlopig Voorkeursalternatief zorgt juist voor een afname van het verkeer op de Haarlemmerstraat ten zuiden van Bennebroek. Met de aanleg van de reservering wordt het wel drukker op de Haarlemmerstraat ten zuiden van Bennebroek. Echter, ten noorden van Bennebroek zijn in beide gevallen juist afnames te zien. Ook bij een aanleg op basis van alternatief midden is geen toename te zien vanuit Heemstede.

Zienswijze onderdeel 018.6

Een dergelijke keuze zou ook heel vreemd zijn, aangezien de extra verbinding over de Ringvaart daar moet komen te liggen, waar deze nodig is, namelijk rond de Weerlaan, ter ontlasting van Hillegom en de Hillegomse brug en ter ontlasting van Beinsdorp! Breng de oplossingen daar aan, waar de problemen zijn!!

Antwoord

In het project zijn twee doelstellingen benoemd rondom bereikbaarheid en leefbaarheid. Hierbij zijn verschillende problemen benoemd. Het voorlopig Voorkeursalternatief zorgt ook voor het halen van de doelstelling in Beinsdorp.

Zienswijze onderdeel 018.7

> Tracé Weerlaan (conform Alternatief NOG Beter 2.0) biedt de beste oplossing

Dit tracé loopt grotendeels over al bestaand asfalt (dus minder kosten!), spaart de bedrijven, ziet toe op realisatie van de noodzakelijke extra brug over de Ringvaart waar deze nodig is, laat de Vosse- en Weerlanerpolder in tact en is, zo blijkt uit de berekeningen van RoyalHaskoningDHV, robuust genoeg om het te verwachten verkeer te kunnen verwerken. Eveneens tonen die berekeningen aan dat mogelijke geluidsoverlast te compenseren is d.m.v. de aanleg van stil asfalt, waardoor evt. negatieve effecten op de leefbaarheid weggenomen worden.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet kwam aan de doelstelling van het project. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. De toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk.

Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 volgt in grote lijnen het traject van alternatief Nieuwe N206. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden, op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 tenietgedaan.

In het MER is niet getoetst op het gebruik van stil asfalt. In de volgende fase volgt verder onderzoek naar de geluidsbelasting op gevels van woningen en naar maatregelen om die te beperken, weg te nemen of te compenseren.

Zienswijze 019

Zienswijze onderdeel 019.1

Ik ben voor. De groep voor is enorm groot, maar houdt hun mond dicht. Hierdoor lijkt het dat er relatief veel mensen tegen zijn terwijl dit niet waar is. Het is hard nodig.

Antwoord

Het valt op dat voorstanders voor de aanleg van de Duinpolderweg minder geneigd zijn om van zich te laten horen. Met deze verklaring blijkt dat er ook andere geluiden zijn. Waarvan acte.

Zienswijze onderdeel 019.2

Jammer dat er geen aquaduct wordt aangelegd en het is essentieel dat het ook wordt doorgetrokken van Hillegom naar de N206. Goed vind ik ook de extra aansluiting naar Lisse.

Antwoord

Over de exacte configuratie met bruggen, aquaduct etc. is nu nog niets definitiefs te zeggen. Dat is een zaak voor de volgende fase als de minutieuze inpassing onderwerp van studie wordt. Doortrekking op termijn is zeker een optie. Daarom is ook een ruimtelijke reservering voorzien.

Zienswijze 020

Zienswijze onderdeel 020.1

Als bewoners/eigenaren van woningen, en landeigenaren aan de Oude Weerlaan te Hillegom willen wij een zienswijze geven op het voorlopig voorkeurs alternatief "Zuid".

Na bestudering van de Samenvatting Hoofdrapport MER is onze conclusie gelijk aan die gegeven wordt aan het eind van dit rapport namelijk:

Alternatief Midden verbetert de bereikbaarheid het meest, resulteert cijfermatig in de grootste economische effecten en schept de meeste kansen voor economische ontwikkelingen.

Kijkend naar de gemonetariseerde effecten, heeft alternatief Midden de meest positieve baten/kosten verhouding (1,8), gevolgd door alternatief Zuid en NOG Beter 2.0.

Alternatief Midden zorgt voor een grote reistijdwinst, terwijl de investeringskosten relatief beperkt zijn.

Bij de kwalitatief gescoorde effecten komt naar voren dat alternatief NOG Beter 2.0 duidelijk positiever scoort dan alternatieven Midden en Zuid.

Een heldere motivering van de gronden op basis waarvan zowel Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland als Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het voorlopig Voorkeursalternatief hebben vastgesteld ontbreekt. De voorlopige voorkeursvariant is niet in zijn geheel in het MER onderzocht (aansluiting van Weerlaan op alternatief Zuid) waardoor de effecten op de leefomgeving en de maatschappelijke kosten-baten onvoldoende inzichtelijk zijn om een integrale belangenafweging te kunnen maken en een zorgvuldig besluit te kunnen nemen. Wij kunnen dan ook niet begrijpen dat de voorkeur voor "Zuid" uitgaat terwijl het "Midden" in het MER-rapport er beter uitkomt.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid, dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal. De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Zuid scoort echter beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand brengt, dat past bij de ambities die zijn omschreven en

uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS een belangrijk punt van afweging bij een uiteindelijke keuze. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 020.2

Voor bewoners aan de Oude Weerlaan betekent het dat (zoals het voorkeurs alternatief Zuid ingetekend is) er veel overlast van de weg zal zijn qua geluid, luchtkwaliteit, visuele hinder en vooral doorsnijding van graslanden die voornamelijk particulier eigendom zijn. Het natuur- en recreatiegebied "Vosse- en Weerlanerpolder, dat een paar jaar geleden is ingericht, gaat verloren evenals de maatschappelijke investering in deze polder. Dit is onverantwoord omgaan met maatschappelijke middelen.

Door dit voorkeurstracé zal van ons woongenot weinig overblijven en zullen eigenaren van paarden en schapen gedoemd zijn deze van de hand te doen, omdat er niet genoeg land overblijft voor beweiding.

Antwoord

De effecten van de verschillende alternatieven zijn in het MER in beeld gebracht. Geluid, luchtkwaliteit en visuele hinder (ruimtelijke kwaliteit) maken daar onderdeel van uit. Het voorlopig Voorkeursalternatief heeft voor verschillende milieuaspecten nadelen voor de Vosse- en Weerlanerpolder. In de volgende planfase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en wordt opnieuw een MER opgesteld. Hierbij wordt gedetailleerder gekeken naar de tracering en hoogteligging van het voorkeurstracé en mogelijke maatregelen om effecten te voorkomen, te beperken of te compenseren. De beoordeling over beweiding is pas definitief te maken in de vervolgfase van de studie.

Zienswijze onderdeel 020.3

Wij verzoeken het besluit tot het voorlopig Voorkeursalternatief mede de op basis van de in onze zienswijze aangegeven argumenten te heroverwegen en bij uw definitieve voorkeursalternatief en tracékeuze te kiezen voor de middenvariant inclusief aquaduct.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze volgens de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het doortrekken van de Bennebroekerweg door de Oosteinderpolder, over de ligging van alternatief Midden, heeft impact op het open landschap van de Oosteinderpolder en de bebouwing aan de Spieringweg. Na vaststelling van een voorkeursalternatief zal bij de nadere uitwerking in het vervolgonderzoek de vormgeving van de kruisingen worden bepaald, waaronder ook de ringvaartkruising.

Zienswijze 021

Zienswijze onderdeel 021.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 022

Zienswijze onderdeel 022.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 023

Zienswijze onderdeel 023.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 024

Zienswijze onderdeel 024.1

Geachte plannenmakers van de Duinpolderweg, Hierbij tekenen ik bezwaar aan tegen het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Als eigenaar van de bedrijfspanden Voltstraat 2+4 en Oude Weerlaan 29b te Hillegom zal de weg, zoals het er naar uitziet, dwars over ons perceel lopen. Daarnaast vinden wij de door u gekozen traject, dwars door bedrijventerrein Horst ten Daal, ridicul en stuitend voor de Hillegomse ondernemers die daar in het gebied zijn gevestigd en die het slachtoffer worden van dit voorlopig voorkeustraject.

Antwoord

De impact voor uw bedrijf is inderdaad groot. Dit geldt ook voor een aantal andere bedrijven op het bedrijventerrein Horst ten Daal. In de volgende fase wordt de exacte ligging van het tracé bepaald. Wij proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. Voor de bedrijven, die desondanks plaats moeten maken, wordt met de gemeente Hillegom bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente.

Zienswijze onderdeel 024.2

Mijn advies aan u is een andere route te kiezen en het bij voorlopig te laten want dat scheelt de samenleving een hoop geld en de Hillegommers een foeilelijk en verpauperd bedrijventerrein.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. In andere alternatieven zoals het samenstel op basis van alternatief Hillegomse Zienswijze en NOG Beter 2.0 wordt het bedrijventerrein Horst ten Daal niet doorsneden. Deze alternatieven kennen echter weer andere nadelen. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. De toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. De effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. Het traject van de verbinding tussen de N208 en de A4 doorsnijdt bij de Hillegomse Zienswijze het open landschap van de Oosteinderpolder.

Bij de Spieringweg ten zuiden van Zwaanshoek worden bij de Hillegomse Zienswijze woningen en bedrijven doorsneden. Het samenstel op basis van alternatief Zuid vermijdt deze woningen en bedrijven.

Zienswijze 025

Zienswijze onderdeel 025.1

Ik heb al een zienswijze ingediend (bezwaar) tegen het voorkeustracé langs Hillegom. De route noordelijk langs Bennebroek is veel logischer.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het traject van de verbinding tussen de N208 en de A4 doorsnijdt bij de Hillegomse Zienswijze het open landschap van de Oosteinderpolder.

Bij de Spieringweg ten zuiden van Zwaanshoek worden bij de Hillegomse Zienswijze woningen en bedrijven doorsneden. Het samenstel op basis van alternatief Zuid vermijdt deze woningen en bedrijven. Alle alternatieven hebben voor- en nadelen, er moet dus een keuze worden gemaakt. Naar onze mening is er niet één alternatief veel logischer dan het ander.

Zienswijze onderdeel 025.2

Welk tracé het ook wordt, dan dient de weg en kruising met de Ringvaart verdiept te worden aangelegd (geen brug), dus tunnel of aquaduct, om te hinder zo klein mogelijk te laten zijn, zowel geluidstechnisch en landschappelijk. Daarnaast over enkele kilometers nabij de Ringvaart afdoende geluidsschermen. Geld is geen probleem, dat heeft de provincie Noord-Holland nog steeds meer dan genoeg.

Antwoord

Over de exacte configuratie moeten nog keuzes gemaakt worden. Dat geldt ook voor de manier waarop inpassing plaatsvindt. De bewering over geld laten wij bij de betrokkene. In elk geval is het geen reden om onverstandig met budgetten om te gaan.

Zienswijze 026

Zienswijze onderdeel 026.1

Ik ben tegenstander van het voorkeustracé langs Hillegom. Het levert onacceptabele schade op aan natuur, woningbouw en r.o. Het is ook geen oplossing, maar verplaatsen van de files.

Antwoord

Het gaat niet om files of het verplaatsen daarvan. Het vraagstuk van dit project is op welke manier het best tegemoet gekomen kan worden aan de knelpunten, die sinds jaar en dag ervaren worden in een groot deel van het studiegebied. Gezocht wordt naar een zekere mate van bundeling, waarmee grote delen in het studiegebied gebaat zijn, zonder voorbij te gaan aan de belangen van hen die in de omgeving van een gerealiseerd project wonen. Dat vraagt zorgvuldigheid, ook op het punt van inpassing. De beraadslaging van het besluit van 19 december 2017 besteedt aandacht aan het feit dat gezond realisme laat zien dat je niet alles overal tegelijk kunt verbeteren. Dat neemt niet weg dat er voldaan moet worden aan wettelijke eisen en normen.

Zienswijze 027

Zienswijze onderdeel 027.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 028

Zienswijze onderdeel 028.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 029

Zienswijze onderdeel 029.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 030

Zienswijze onderdeel 030.1

De 207 (al verbonden met de A4 en A44) evt. nogmaals verbreden. So-wie-so een brug extra. Tevens noodzakelijk wat betreft Keukenhof. De 207 bij de splitsing Lisse/Hillegom door trekken via of naast de bestaande Hyacintenlaan. Het tankstation is er al. Een ondertunneling bij het spoor. Er is altijd een kostenplaatje i.v.m. onteigening. Het is echter wel de kortste weg (hoe korter hoe minder aanlegkosten).

Antwoord

Het doortrekken van de N207 naar de N206 is onderzocht in de alternatieven Hillegomse Zienswijze (zuidelijk deel) en Parel 2.0. Doordat het alternatief Parel 2.0 niet ook een noordelijk deel kent, lijkt deze het meest op een doortrekking van de N207. Uit de resultaten van het MER blijkt dat het alternatief Parel 2.0, op het Nul-alternatief na, het minst voldoet aan de doelstellingen van dit project. Ook wordt op veel van de kwetsbare wegvakken niet aan de leefbaarheidsdoelstelling voldaan. Hoewel het alternatief Parel 2.0 minder negatieve milieueffecten kent dan bijvoorbeeld Midden en Zuid, zijn er nog steeds negatieve effecten op bijvoorbeeld landschap, natuur en landbouw. Vanwege de hoge kosten van het alternatief Parel 2.0 en de relatief mindere opbrengsten, scoort Parel 2.0 minder op de MKBA.

Zienswijze 031

Zienswijze onderdeel 031.1

De 207 die van Alphen a.d. Rijn die 4-baans is zowat tot aan de Ringvaart, lijkt het mij eenvoudiger om de 207 4-baans door te trekken langs de Hyacintenlaan naar de 206, en heb je ook met minder mensen te maken. Het is ook een directe ontlasting van het verkeer uit Hillegom en Lisse, wat ook de Kanaalstraat in Lisse ten goede zal komen. Daarbij komt ook nog dat een doorgetrokken 207 naar de 206 met het oog op de Keukenhof een veel betere en een directere oplossing is dan de verbreding van de nieuwe Bennebroekerweg. 'K wil niet zeggen een verbrede nieuwe Bennebroekerweg in de toekomst niet nodig zal zijn, in verband met de verhoogde bouwactiviteiten van Hoofddorp, maar op dit moment loopt dat verkeer nog heel goed door, en daar is in de Haarlemmermeer zelf zeker nog wel wat aan te doen.

Antwoord

Het doortrekken van de N207 naar de N206 is onderzocht in de alternatieven Hillegomse Zienswijze (zuidelijk deel) en Parel 2.0. Doordat het alternatief Parel 2.0 niet ook een noordelijk deel kent lijkt deze het meest op een doortrekking van de N207. Uit de resultaten van het MER blijkt dat het alternatief Parel 2.0 op het Nul-alternatief na, het minst voldoet aan de doelstellingen van dit project. Aan de leefbaarheidsdoelstelling wordt op veel van de kwetsbare wegvakken niet voldaan. Hoewel het alternatief Parel 2.0 minder negatieve milieueffecten kent dan bijvoorbeeld Midden en Zuid, zijn er nog steeds negatieve effecten op bijvoorbeeld landschap, natuur en landbouw. Vanwege de hoge kosten van het alternatief Parel 2.0 en de relatief mindere opbrengsten scoort Parel 2.0 minder op de MKBA. Dit staat los van de infrastructuur in de Haarlemmermeer. Die werd in het alternatief Hillegomse Zienswijze meegenomen en is ook op zichzelf staand bekeken en is geen argument voor het afvallen van de doortrekking naar Zuid-Holland.

Zienswijze onderdeel 031.2

Nog een laatste raad, neem ruim geld voor een ruime vergoeding, dan heb je een ruime ingang bij het publiek en het maakt een ruime weg.

Antwoord

Deze raad wordt in dank aanvaard.

Zienswijze 032

Zienswijze onderdeel 032.1

Ik denk, dat meer wegen door de Bollenstreek niets oplost. Mede door de wegen erom heen. De uniciteit van de streek wordt zodanig aangetast, dat wij in de toekomst geen Bollenstreek meer hebben.

Antwoord

Het gaat om het garanderen van bereikbaarheid van en naar werk, wonen en voorzieningen. De wijze waarop realisatie plaatsvindt zal altijd gepaard gaan met respect voor het bestaande en de afweging hoe daar zo zorgvuldig mogelijk mee om te gaan.

Zienswijze 033

Zienswijze onderdeel 033.1

Weg doortrekken van Ruigenhoek naar N207.

Antwoord

Het doortrekken van de N207 naar de N206 is onderzocht in de alternatieven Hillegomse Zienswijze (zuidelijk deel) en Parel 2.0. Doordat het alternatief Parel 2.0 niet ook een noordelijk deel kent, lijkt deze het meest op een doortrekking van de N207. Uit de resultaten van het MER blijkt dat het alternatief Parel 2.0, op het Nul-alternatief na, het minst voldoet aan de doelstellingen van dit project. Aan de leefbaarheidsdoelstelling wordt op veel van de kwetsbare wegvakken niet voldaan. Hoewel het alternatief Parel 2.0 minder negatieve milieueffecten kent dan bijvoorbeeld Midden en Zuid, zijn er nog steeds negatieve effecten op bijvoorbeeld landschap, natuur en landbouw. Vanwege de hoge kosten van het alternatief Parel 2.0 en de relatief mindere opbrengsten scoort Parel 2.0 minder op de MKBA.

Zienswijze 034

Zienswijze onderdeel 034.1

Nu niets doen. Er is de afgelopen jaren veel gedaan aan het wegennet tussen Muiden en Amsterdam, rond Hoofddorp en Badhoevedorp. Laat dat zich eerst eens zetten.

Antwoord

De bereikbaarheidsindicator van het rijk wijst iets anders uit. Deze indicator is toegepast op het studiegebied in 2016 en in de geactualiseerde Probleemanalyse van 2016 is hierover gerapporteerd. Ondanks allerlei maatregelen blijkt de Duin- en Bollenstreek relatief onbereikbaar dan de rest van Nederland. Hoewel de suggestie sympathiek is om nu eerst eens te kijken hoe het verder gaat, kiest het bestuur voor verdergaande maatregelen. Met de ruimtelijke reservering volgt het bestuur wel de gedachtegang van deze belanghebbende: niet verder gaan dan strikt noodzakelijk lijkt te zijn.

Zienswijze 035

Zienswijze onderdeel 035.1

Ik ben tegen het voorkeursplan omdat; Er voor Hillegom ten eerste geen noodzaak is om zo een weg te hebben. Er ligt immers al een grote ontsluitingsweg N207. door de weg wordt Hillegom drukker met verkeer en omliggende gemeente juist rustiger. Ik wil dat Hillegom geen verkeersader wordt.

Antwoord

Dit is een begrijpelijke wens, maar het bestuur kiest ervoor om af te zien van 'nietsdoen'. Men wil na jaren studie wel een besluit nemen. De planstudie die in de zomer van 2017 is afgerond, wijst uit dat er oplossingen nodig zijn om de grensstreek in de toekomst bereikbaar te houden. Waar uiteindelijk de maatregelen genomen worden, is nog een punt van nadere afweging. Het standpunt om van Hillegom geen verkeersader te maken is duidelijk. Dat is ook een van de redenen dat het voorlopig Voorkeursalternatief spaarzaam omgaat met de Weerlaan.

Zienswijze onderdeel 035.2

Tevens ben ik van mening dat er een toename van fijnstof in Hillegom zal plaatsvinden. Graag wil ik de omliggende resterende Natuur die Hillegom rijk is, behouden. Denk aan weidevogels, salamanders, planten etc. Met het zicht op evt. toekomstplannen om de weg door te trekken, Wil ik de achterliggende resterende bollencultuur beschermen.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken, zoals in Hillegom, hinder voor omwonenden met betrekking tot onder meer fijnstof en geluidshinder. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase zal verder gekeken worden waar en op welke manier maatregelen kunnen worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken of te voorkomen. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. Het voorlopig Voorkeursalternatief heeft verder voor verschillende milieuaspecten, waaronder natuur, nadelen voor de Vosse- en Weerlanerpolder. Als het voorlopig Voorkeursalternatief uiteindelijk ook het voorkeursalternatief wordt, dan zal in de volgende planfase nauwkeuriger naar de tracering en hoogteligging worden gekeken, in combinatie met maatregelen om hinder te voorkomen, te beperken of te compenseren. Mocht de weg in de toekomst ook nog doorgetrokken worden naar de N206, dan zal ook hier nog nader gekeken worden naar de tracering en hoogteligging en naar maatregelen om de hinder te voorkomen, te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 035.3

Tevens zijn de gekozen overwegingen van de provincies erg mager om te kiezen voor dit alternatief. Eveneens ben ik tegen iedere variant die Hillegom doorkruist.

Antwoord

In de nota voorlopig Voorkeursalternatief zijn de argumenten om tot dit samenstel te komen uitvoerig opgenomen. Ook zijn daarin de aarzelingen aangegeven vanuit een gezond realisme. Deze belanghebbende kwalificeert dit als mager. Dat is zijn goed recht, maar wij kijken daar anders naar. De verschillen tussen een aantal oplossingen zijn soms niet heel groot. Er viel dus echt iets te kiezen. Het standpunt over Hillegom is duidelijk. Dat levert wel beperkingen op, ook voor de ontsluiting van Hillegom zelf.

Zienswijze 036

Zienswijze onderdeel 036.1

De Zuidvariant biedt geen oplossing voor het gebied. Je komt zoveel obstakels tegen: grote export bedrijven bij Hillegom. Die weg is in de toekomst niet door te trekken naar de N206. Ik kies meer voor de Middenvariant. Aan de rand van de Oosteindervaart zijn er bedrijven die stoppen in een verloederd gebied. Daar is met weinig weerstand vanuit de bedrijven een weg te ontwikkelen. Ook het eventuele doortrekken naar de N206 zijn in de Middenvariant meer mogelijkheden voor. Als dat op een verstandige manier door de randen van de percelen aangelegd wordt, wordt er in verhouding weinig schade aan de bollenteelt toegebracht. Ook is er het beeld dat bedrijven aan de west kant van de spoorlijn, de meeste bollenbedrijven in dat gebied, hebben geen opvolging. Als je daar over 5 of 10 jaar komt, zijn die bedrijven genegen om mee te werken.

Antwoord

Deze zienswijze ondersteunt het alternatief dat de projectorganisatie al eerder aandroeg, maar waarvoor voorshands niet werd gekozen. Het is goed deze heldere argumenten nog eens te betrekken bij de verdere afwegingen. Nieuwe omstandigheden daarbij zijn de inzichten over bedrijfsopvolging of het ontbreken daarvan en de opinies over de inpassingsmogelijkheden.

Zienswijze 037

Zienswijze onderdeel 037.1

Hierbij wil ik mijn voorkeur uitspreken voor het doortrekken van de N206, zoals ooit eerder het uitgangspunt is geweest, nota bene, ligt hier al een groot deel van de weg, hetgeen aanzienlijk kostenbesparend is.

Ook zou hierdoor ontsluiting van industrieterrein Delfweg, wat door uitbreiding veel vrachtverkeer genereert, mogelijk zijn. Momenteel gaat er uitzonderlijk veel van dit vrachtverkeer over de tweebaans Delfweg. Hetgeen een onwenselijke situatie oplevert, bij de brug over de Leidsevaart en de bocht over het spoor bij het station in Lisse. Hopende u hiermee te ondersteunen in een goede besluitvorming, wens ik u succes hiermee.

Antwoord

Omdat uw reageert op de Delfweg bij Ruigenhoek is uw zienswijze gelezen als het doortrekken van de N207. Het doortrekken van de N207 naar de N206 is onderzocht in de alternatieven Hillegomse Zienswijze (zuidelijk deel) en Parel 2.0. Doordat het alternatief Parel 2.0 niet ook een noordelijk deel kent, lijkt deze het meest op een doortrekking van de N207.

Uit de resultaten van het MER blijkt dat het alternatief Parel 2.0 op het Nul-alternatief na, het minst voldoet aan de doelstellingen van dit project. Op veel van de kwetsbare wegvakken wordt niet aan de leefbaarheidsdoelstelling voldaan.

Hoewel het alternatief Parel 2.0 minder negatieve milieueffecten kent dan bijvoorbeeld Midden en Zuid, zijn er nog steeds negatieve effecten op bijvoorbeeld landschap, natuur en landbouw.

Vanwege de hoge kosten van het alternatief Parel 2.0 en de relatief mindere opbrengsten scoort Parel 2.0 minder op de MKBA.

Zienswijze 038

Zienswijze onderdeel 038.1

Ik ben tegen de voorlopige voorkeursvariant, het zou beter zijn om gewoon een tunnel onder Hillegom aan te leggen. De doorstroming blijft dan beter, net als de lucht, kinderen in woonwijken, verplaatsing van bedrijven hoeft niet, klopt niet dat er geen schade zou zijn voor bedrijven. Zonder tunnel geen betere doorstroming, brug gaat steeds vaker open.

Antwoord

Een oplossing zoeken door het aanleggen van een tunnel zet de haalbaarheid ook onder druk vanwege de zeer hoge kosten. Verder komt tunnel ook weer ergens boven en op die plaatsen is er sprake van concentraties van verontreinigingen. Dat zal ook behartigd moeten worden. Tussen bereikbaarheid, veiligheid en doorstroming zal in elk geval een evenwicht gevonden moeten worden bij de oplossing die definitief gekozen wordt, waarbij ook gelet wordt op de effecten voor de omgeving.

Zienswijze 039

Zienswijze onderdeel 039.1

Ik wil graag dat het Voorkeursalternatief onder de ringvaart doorgaat, bij Zwaanshoek. Omdat als ie eroverheen gaat, kijk je er tegen aan en dat is ook niet goed voor de doorstroom en de scheepvaart.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. De Ligging meer richting Zwaanshoek nabij de Oosteindervaart ("middenligging") is onderdeel geweest van de afwegingen. Ook het kruisen van de ringvaart met een brug is onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief. Na vaststelling van een voorkeursalternatief zal bij de nadere uitwerking in het vervolgonderzoek de vormgeving van de kruisingen worden bepaald, waaronder ook de ringvaartkruising. De aanleg van een brug hoeft niet noodzakelijkerwijs tot vertraging te leiden. De Provincie Noord-Holland werkt op deze route aan een 'blauwe golf' waarbij scheepvaartverkeer in colonne over de ringvaart wordt geleid.

Zienswijze 040

Zienswijze onderdeel 040.1

Deze zienswijze bestaat maar uit 1 onderdeel en is te groot om in dit vlak te plakken. In de bijdrage gaat betrokkene vooral in op de gevolgen van de randweg Zwaanshoek voor de Spieringweg en omgeving ook in relatie tot de verkeersbewegingen naar de Cruquius. Zij benoemt aspecten als veiligheid voor scholieren en gaat in op het gebruik van de verkeersstructuur door landbouwvoertuigen.

Antwoord

Het aantal motorvoertuigen ten hoogte van de Spieringweg zal met enkele honderden motorvoertuigen toenemen. De grootste stroom vanaf de nieuwe verbinding gaat noordwaarts. In de bijdrage geeft betrokkene ook aan, dat op dit deel van de Spieringweg nu al sprake is van problemen, die samenhangen met de bereikbaarheid van de detailhandel bij Cruquius. In het voorlopig voorkeursalternatief is de noordelijke verbinding opgenomen, omdat met name de Bennebroekerweg zwaar belast is. De noordelijke verbinding creëert beperkt extra verkeer aan de oostkant, maar als hier nu al problemen spelen, zal er uitgebreider naar gekeken moeten worden. Bij het verder uitwerken van het voorkeursalternatief zullen wij ook samen met de gemeente Haarlemmermeer kijken of en welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. De gemeente is namelijk de beheerder van deze weg. De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid is voor de provincie ook een belangrijk issue. Vanuit Zwaanshoek is een veelheid van reacties gekomen tegen de noordelijke verbinding. Ook deze reactie wordt hierin meegenomen.

Zienswijze 041

Zienswijze onderdeel 041.1

Ik ben voor een tunnel onder de ringvaart door, dit om de doorstroming te bevorderen, een brug zal dit stoppen. Vooral in de zomer door de scheepvaart. Zie ook de Hillegommerbrug en Lisserbrug en brug bij de N207.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het kruisen van de ringvaart met een brug is hier onderdeel van. Na vaststelling van een voorkeursalternatief zal bij de nadere uitwerking in het vervolgonderzoek de vormgeving van de kruisingen worden bepaald, waaronder ook de ringvaartkruising. Hoewel een aquaduct verkeerskundig voordelen heeft, zijn hier ook aanzienlijke kosten aan verbonden. Er zal in het vervolg aandacht zijn voor de verkeerseffecten van brugopeningen, om de effecten op de doorstroming te kunnen duiden en een uiteindelijke afweging te kunnen maken. De aanleg van een brug hoeft niet noodzakelijkerwijs tot vertraging te leiden. De Provincie Noord-Holland werkt op deze route aan een 'blauwe golf' waarbij scheepvaartverkeer in colonne over de ringvaart wordt geleid.

Zienswijze 042

Zienswijze onderdeel 042.1

Het slopen van bedrijven, het slopen van natuurgebied, een miljardeninvestering in de grond, het enige wat winst is is reistijd (een paar minuten). Dit maakt dat ik geen voorstander ben van dit voorlopige voorkeursalternatief. Als het toch moet komen dan liever een tunnel onder Hillegom door.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Een tunnel onder Hillegom door is gezien de hoge kosten geen onderdeel geweest van de alternatievenafweging.

Zienswijze 043

Zienswijze onderdeel 043.1

Ik ben vanavond bij de bijeenkomst in NH Leeuwenhorst geweest. Het uitgestelde voorkeustraject, de aansluiting naar de N206 is mij nog niet duidelijk. Wat is het termijn dat er wordt besloten om dit traject voort te zetten?

Antwoord

Daar is nog geen termijn voor te geven. Het zal ook afhankelijk zijn of de economie blijft groeien. Als gevolg daarvan zal de bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen gegarandeerd moeten blijven. Bij een definitieve keus kan het ook nog zijn dat het bestuur - alle zienswijzen en inspraak overziend - toch opteert voor een spoedige doortrekking of om dat meteen voor te stellen.

Zienswijze 044

Zienswijze onderdeel 044.1

Betreft het voorlopig Voorkeursalternatief, indien u de dorpskern van Beinsdorp en Zwaanshoek wil ontlasten, realiseer dan een op en afrit aansluitend op de Hillegommerdijk. de bedrijven en vrachtverkeer zijn dan niet meer genoodzaakt door de dorpskernen te rijden.

Antwoord

Een aantal alternatieven, waaronder het voorlopig Voorkeursalternatief, heeft er bewust voor gekozen om geen aansluiting te maken met de Hillegommerdijk. Hoewel dit wel degelijk zou leiden tot een verbeterde ontsluiting van de bedrijven aan de Hillegommerdijk, zorgt het ook voor mogelijkheden die extra verkeer opleveren, waardoor het juist drukker wordt in plaats van rustiger. De weg zorgt voor aanzienlijke afname van verkeer in Beinsdorp en Zwaanshoek, maar niet tot het totaal verdwijnen ervan. De afweging is gemaakt om de weg niet aan te sluiten, omdat bij wel aansluiten er juist meer verkeer door de dorpen rijdt ten opzichte van niet aansluiten.

Zienswijze 045

Zienswijze onderdeel 045.1

Op de eerste vijf pagina's van deze zienswijze worden alternatieve voorstellen gedaan voor tracés, ook in combinatie met een HOV-verbinding.

Antwoord

Het alternatief dat door u omschreven wordt, maakt geen deel uit van de alternatieven die uitgewerkt zijn in het MER. Echter, dit alternatief heeft in de vorige fase al weleens op tafel gelegen en is destijds afgefallen. Het voorstel dat u omschrijft vergt een veelvoud aan investeringen, ten opzichte van de huidige maatregel. Daarnaast sluit deze aan op het lokale wegennet van de Haarlemmermeer en zal daar weer tot ongewenste toenames kunnen leiden. Door de verbinding met de A44 te maken, wordt een korte verbinding gelegd tussen Lisse en het hoofdwegennet. Hierdoor worden lokale wegen ontlast. Op deze manier draagt de maatregel in het voorlopig Voorkeursalternatief bij aan de doelstelling van het project. Het exacte tracé ligt echter nog niet vast. Dit gebeurt in de volgende fase van het project. Het kan zijn, dat hierin nog elementen uit uw voorstel in verwerkt kunnen worden.

Zienswijze onderdeel 045.2

Geluidoverlast, in het Schiphol convenant is opgenomen de vrije niet bebouwde zone in de aanvliegroute, deze route gaat tussen Katwijk en Noordwijk door pal over onze huizen en het gebied waar de weg gepland. Dit is zo uitgevoerd om geluid overlast voor de bewoners zo klein mogelijk te maken, met deze weg word het geluid overlast alleen maar groter.

Antwoord

De verbinding tussen Lisse en de A44 heeft als onderdeel van het voorlopig Voorkeursalternatief inderdaad milieueffecten tot gevolg op het gebied van onder meer geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschap. Deze effecten hebben wij in het MER beschreven. In de volgende fase wordt opnieuw een MER (project-m.e.r.) gemaakt, waarin we de milieueffecten meer in detail zullen bekijken.

Zienswijze onderdeel 045.3

De brug zoals die gepland wordt in deze versie, staat absoluut op de verkeerde plaats, en ik kan u verzekeren als kaptein, dat een brug in een bocht het overzicht en het uitzicht van de stuurman blokkeert en zeker in het voorjaar, zomer en najaar met veel recreatie en beroepsscheepvaart er een hele gevaarlijke situatie gecreëerd wordt, er moeten wacht plaatsen ingericht worden voor de scheepvaart als de brug niet draait en dit samen met geluidsoverlast van het wegverkeer wordt dit een hogere belasting voor de omwonenden. Nu geeft dit ook een hogere waarde van fijnstof in de lucht en uit onderzoek is bekend dat dit nadelige gevolgen voor de gezondheid heeft.

Antwoord

De locatie waar de brug komt ligt nog niet precies vast. In de volgende planfase zullen wij meer in detail kijken naar hoogteligging, tracering, milieueffecten en ook maatregelen om de effecten te voorkomen, te beperken of te compenseren. Daarbij wordt ook gekeken naar de ligging van de brug in relatie tot de veiligheid voor het scheepvaartverkeer. Overigens is een brug op de huidige positie ook realiseerbaar, rekening houdend met de richtlijn vaarwegen.

Zienswijze onderdeel 045.4

De verkeerstechnische aansluiting van de Duinpolderweg op de A44, namelijk dat bij een brugopening wat bij beide bruggen in het zelfde tijdsvak plaats vindt i.v.m. de 'blauwe golf' zullen beide verkeersstromen opgang komen en tegelijkertijd in de flessenhals geparkeerd worden die de Kagerbrug nu al is, met als gevolg dat de verkeersproblematiek niet opgelost wordt maar slechts verplaatst.

Antwoord

De provincie Noord-Holland werkt inderdaad aan een 'blauwe golf' op de ringvaart. Beide bruggen liggen echter nog wel enige afstand uit elkaar (1,6km). Er zal dus wel degelijk enige tijd zitten tussen beide brugopeningen. Daarnaast herkennen wij niet, dat het verkeer dan allemaal over de Kagerbrug zou moeten. Verkeer dat noordwaarts verplaatst richting Amsterdam, hoeft dan niet de Kagerbrug over.

Zienswijze onderdeel 045.5

Als deze plannen doorgang vinden dan moeten er omwonenden gedwongen worden om te verhuizen en van de overgebleven woningen vindt een waarde vermindering plaats, is daar al over nagedacht en waar gaat de compensatie vandaan komen?

Antwoord

In de volgende fase wordt de exacte ligging van de weg bepaald. Dan wordt ook duidelijk welke woningen eventueel aangekocht moeten worden. Hiervoor zullen op vrijwillige basis gesprekken worden gestart over grond- en woningaankoop. Eventueel zal het wettelijk instrument van onteigening kunnen worden ingezet. Als een woning door het vaststellen van het Provinciaal Inpassingsplan minder waard wordt, bijvoorbeeld doordat er een weg naast komt te liggen, dan kan de eigenaar in aanmerking komen voor planschade. Hiervoor kan de eigenaar een verzoek indienen bij de provincie Noord-Holland (die het inpassingsplan vaststelt). Voor planschadevergoeding moet wel grondslag bestaan.

Zienswijze onderdeel 045.6

De piekberging is gepland en het land is daarvoor aangekocht in het betrokken gebied, de weg zoals gepland loopt daardoor. Dit plaats ook de milieueffectrapportage in een compleet ander daglicht zeker om dat de bovenstaand punten daar in niet vermeld worden en er is geen onderzoek naar gedaan, dit maakt zeker het rapport niet volledig.

Antwoord

In de volgende planfase (project-m.e.r.) kijken wij ook meer gedetailleerd naar het tracé ter hoogte van de geplande piekberging.

Zienswijze onderdeel 045.7

De aansluiting op de A44 is een ander punt zeker omdat Rijkswaterstaat heeft aangegeven naar aanleiding van de staat van de Kaagbrug en de brug over de hoofdvaart dat er geen geld is om deze kunstwerken te vernieuwen. Zoals vermeld door waterstaat kan deze noodreparatie mee tot 2028 en er geen budget beschikbaar is om deze bruggen en op en afritten aan te passen.

Antwoord

Rijkswaterstaat beraadt zich op dit moment over de termijn waarop groot onderhoud noodzakelijk zal zijn voor de kunstwerken op Noord-Hollands grondgebied. Mochten deze in groot onderhoud gaan, zal ook gekeken worden naar kansen om deze projecten beter op elkaar aan te sluiten.

Zienswijze onderdeel 045.8

Als plannen om de 2e poellaan te verlengen doorgang vinden dan word zeker het gebied waar wij wonen overbelast , dan komt er nog een 2e brug bij, dan staat er straks op een lengte van 5 km de Kaagbrug, Duinpolderbrug, 2e Poellaan brug, Lisserbrug aan de Kanaalstraat, HOV Bus fiets brug en de brug aan de 207. Dat zijn 6 bruggen op 5 km.

Antwoord

U omschrijft de toevoeging van een drietal bruggen. Bij de provincie Noord-Holland zijn er plannen bekend voor twee. De 'duinpolderbrug en 2e poellaanbrug' (namen uit reactie gekopieerd) lijken dezelfde te zijn.

Zienswijze 046

Zienswijze onderdeel 046.1

Ik ben tegen de aanleg van de duinpolderweg in welke variant dan ook. Ik zie geen voordelen voor Hillegom en ik zie wel nadelen. Meer auto verkeer op een n weg waardoor meer CO2 uitstoot van auto's, voor de weg moet natuurgebied wijken.

Antwoord

Het vraagstuk van dit project is op welke manier het best kan tegemoet gekomen kan worden aan de knelpunten, die sinds jaar en dag ervaren worden in een groot deel van het studiegebied. Gezocht wordt naar een zekere mate van bundeling, waarmee grote delen in het studiegebied gebaat zijn, zonder voorbij te gaan aan de belangen van hen die in de omgeving van een gerealiseerd project wonen. Dat vraagt zorgvuldigheid ook op het punt van inpassing, lucht en geluid. De beraadslaging van het besluit van 19 december 2017 besteedt ook aandacht aan het feit dat gezond realisme laat zien dat je niet alles overal tegelijk kunt verbeteren. Dat neemt niet weg dat er voldaan moet worden aan wettelijke eisen en normen.

Zienswijze 047

Zienswijze onderdeel 047.1

Ik ben geen voorstander van de midden en noord alternatieven. De Haarlemmerstraat en de weerlaan te Hillegom en de Rijksweg in Bennebroek zijn al zeer druk met verkeer. Deze alternatieven zullen volgens onderzoek alleen maar meer verkeer aanzuigende over deze routes. De meest logische variant lijkt de zuidelijke langs de steenfabriek. Op die manier kan de duinweg direct aansluiten op de A4 en hoeven Hillegom en Bennebroek niet zo te lijden onder deze moeizame plannen. Daarnaast is de infrastructuur hier al grotendeels klaar voor een dergelijke verbinding.

Antwoord

Het doortrekken van de N207 naar de N206 in onderzocht in de alternatieven Hillegomse Zienswijze (zuidelijk deel) en Parel 2.0. Doordat het alternatief Parel 2.0 niet ook een noordelijk deel kent lijkt deze het meest op een doortrekking van de N207. Uit de resultaten van het MER blijkt dat het alternatief Parel 2.0 op het Nul-alternatief na het minst voldoet aan de doelstellingen van dit project. Aan de leefbaarheidsdoelstelling wordt op veel van de kwetsbare wegvakken niet voldaan.

Hoewel het alternatief Parel 2.0 minder negatieve milieueffecten kent dan bijvoorbeeld Midden en Zuid zijn er nog steeds negatieve effecten op bijvoorbeeld landschap, natuur en landbouw.

Vanwege de hoge kosten van het alternatief Parel 2.0 en de relatief mindere opbrengsten scoort Parel 2.0 minder op de MKBA.

Zienswijze 048

Zienswijze onderdeel 048.1

door een gelijkvloerse aansluiting op de Zilkerduinweg ontstaan er diverse problemen ten eerste zal het verkeer wat vanuit en naar Zandvoort, en het verkeer wat van en naar de randweg (N208) in Haarlem reist toch de kortste en snelste route kiezen. deze route is door de Vogelenzang zie bijlage 1 en 2 hierbij is het nieuwe stuk snelweg van de N206 naar de N208 niet eens opgenomen. dus dat het verkeer de Vogelenzang zal mijden is niet waar. Ook is in de plannen geen rekening gehouden met de grote hoeveelheid landbouw voertuigen die gebruik maakt van de Zilkerduinweg deze voertuigen zullen (zeker in de drukke seizoenen) constant de nieuwe 206 moeten oversteken wat zal zorgen voor grote oponthoud en gevaarlijke situaties op de Zilkerduinweg en op de N206. Dus de economische ontwikkelingen waarvoor dit plan is bedoeld werken juist de grootste financiële markt in de regio tegen, die voornamelijk bestaan uit bollen en bloementeelt. Ook de grote hoeveelheden fietsers en schoolgaande kinderen zullen een levens gevaarlijke weg moeten oversteken. Misschien moet er een keer onderzoek gedaan worden waar het verkeer heen gaat dat over de huidige N206 in de Vogelenzang rijdt.

Antwoord

Op dit moment rijdt verkeer dat naar Zandvoort of naar de randweg moet, ook via Vogelenzang. In de bijlagen wordt een vergelijk gemaakt vanaf de aansluitingen van de nieuwe verbindingen, maar de route wordt juist bepaald over het geheel. Zo zal de route voor verkeer vanuit bijvoorbeeld Hillegom of Nieuw Vennep voor veel mensen niet veranderen (is afhankelijk waar iemand precies woont). Daarnaast maakt het voorlopig voorkeursalternatief alleen een reservering voor doortrekking naar de N206. In het huidige voorstel wordt de Duinpolderweg aangelegd tot en met de N208. In de berekeningen die in het MER gemaakt zijn is echter te zien, dat verkeer wel degelijk afneemt met de aanleg van een verbinding vanaf de N206.

In de volgende fase wordt bij de uitwerking van het ontwerp nog eens expliciet gekeken naar de routes voor landbouwverkeer. Maar nogmaals: het voorlopig voorkeursalternatief loopt tot de N208 en niet tot en met de N206.

Zienswijze onderdeel 048.2

Misschien moet er nogmaals naar het plan maatregelen NOG Beter 2.0 worden gekeken

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig Voorkeursalternatief wel heeft.

Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden.

Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. De toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan.

In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk.

Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe.

Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze 049

Zienswijze onderdeel 049.1

Bij deze wil ik mijn zienswijze geven op het zuidelijk deel van de duinpolderweg, namelijk het tracé tussen Lisse en de A44. Ten eerste lost deze weg niets op aan een betere doorstroming. Ten tweede kan het zo nooit gerealiseerd worden i.v.m. de piekberging en de ligging van de brug in de bocht. Ten derde zal vroeg of laat de A44 opnieuw ingericht worden waarbij viaducten verdwijnen samen met de brug over de ringvaart en tevens de op- en afritten bij afrit 1 of 2 verdwijnen. Op de informatie avond van 23 januari jongstleden werd dan geopperd door een ambtenaar van de provincie Zuid-Holland om de weg dan noordwaarts op te schuiven en aan te sluiten op de Hoofdweg, wanneer dit zou gebeuren ontstaat er voor 100% zeker een volledige stremming van het verkeer. Met klem verzoek ik u dan ook deze weg in zijn geheel te schrappen, aangezien het niet bijdraagt aan een betere doorstroming van het verkeer, en dus wederom geld verspilling zou zijn. Overigens bruggen bouwen voor wegen met drukke vaarroutes is helemaal uit de tijd, grote voorbeeld de N207, regelmatig stremming van verkeer doordat de brug open moet.

Antwoord

Het voorlopig Voorkeursalternatief gaat uit van een aansluiting op de A44. Hoewel groot onderhoud een keer aan de orde zal zijn, wil dat niet zeggen dat de A44 verdwijnt. Uitgangspunt zal blijven, dat de Duinpolderweg op de A44 aansluit. De weg is voorzien als een zuidelijke ontsluiting van Lisse en Lisserbroek en ontlast de huidige verkeersstructuur van beide kernen. Daarnaast zorgt de verbinding voor een ontlasting van de aansluiting N208-N207 ten noorden van Lisse en de N208-N443 bij Sassenheim. In het voorlopig Voorkeursalternatief is een brug opgenomen. Hoewel een aquaduct verkeerskundig voordelen heeft, zijn hier ook aanzienlijke kosten aan verbonden. Er zal in het vervolg aandacht zijn voor de verkeerseffecten van brugopeningen, om de effecten op de doorstroming te kunnen duiden en een uiteindelijke afweging te kunnen maken. Verder moet de situering voldoen aan de richtlijn vaarwegen. Realisatie is niet onmogelijk met het oog hierop. De piekberging wordt als autonome ontwikkeling gezien. Dit betekent dat er rekening mee wordt gehouden dat deze wordt aangelegd. Dat levert voor de volgende fase een aantal ontwerpvaagstukken op.

Zienswijze onderdeel 049.2

Ten tweede zoals hij nu getekend staat kan hij nooit aangelegd worden, vanwege de aanleg piekberging nabij de A44 en tevens staat er een brug getekend over de ringvaart in een bocht dit is ten allen tijde verboden.

Antwoord

De Provincie Noord Holland is beheerder van de vaarweg. De Richtlijn Vaarwegen 2017 van Rijkswaterstaat omschrijft een vrije zichtlijn gerelateerd aan de lengte van een maatgevend schip. Afwijken van de richtlijn is mogelijk mits een vlotte, veilige en betrouwbare vaart wordt gegarandeerd en de vaarweggebruiker adequaat wordt geïnformeerd. Hiermee rekening houdend bij het ontwerp is een brug in een bocht mogelijk. De inpassing van de weg ten opzichte van de piekberging zal na vaststelling van het voorlopig voorkeursalternatief in overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland nader worden afgestemd.

Zienswijze onderdeel 049.3

Gaarne zou ik per mail op de hoogte worden gehouden omtrent de ontwikkeling van de betreffende weg

Antwoord

U kunt zich op de website van de provincie Noord-Holland inschrijven voor de nieuwsbrief Duinpolderweg. Deze ontvangt u dan digitaal per mail.

Zienswijze 050

Zienswijze onderdeel 050.1

Beste, ik ben zeer teleurgesteld dat de nieuwe weg niet doorgetrokken wordt naar de N206. Voor Noordwijkerhout heeft de weg zoals hij nu is getekend geen enkele gevolg. Noordwijkerhout heeft dringende behoefte aan een noordelijke ontsluiting van de N206 richting oost. De gevolgen van de Rijnlandroute waar verkeer vanuit het zuiden de regio in wordt geleid zullen de problemen

alleen maar groter gaan maken. Voor Hillegom maak ik mij ernstige zorgen over het toenemende verkeer in de woonkern. Hillegom heeft zoals andere gemeente geen omleidingsweg. De huidige N208, waar ik aan woon, kan het verkeer nu nauwelijks aan, iedere kleine toevoer leidt tot opstoppingen in de praktijk. Ik pleit voor het direct doortrekken van de nieuwe weg van de N206 naar de A4. Als alternatief naast het plan zoals deze nu is getekend, kan opnieuw onderzocht worden of de N207 doorgetrokken kan worden naar de N206. Dit komt mijns inziens de vermindering van verkeersdruk in Hillegom te goede en ontsluit de verkeerstoever vanuit het zuid-westen richting het oosten.

Antwoord

In het voorlopig Voorkeursalternatief zit inderdaad slechts een reservering voor een doortrekking tot de N206. Uit het MER blijkt inderdaad, dat deze verbinding juist voor Noordwijkerhout en Noordwijk leidt tot een betere ontsluiting richting de Haarlemmermeer en verder naar het noorden en oosten. Hier staat de aantasting van het landschap en een flinke financiële investering tegenover. Het voorlopig Voorkeursalternatief zorgt inderdaad voor meer verkeer richting de N208 (ten opzichte van een doortrekking). Het is echter ook zo dat het voorkeursalternatief tot een ontlasting leidt, door het maken van verschillende verbindingen over het totaal.

Het doortrekken van de N207 naar de N206 is ook in het MER onderzocht. Dit alternatief is echter afgefallen, omdat andere alternatieven beter scoorden. U pleit voor het opnieuw onderzoeken, maar dit is gedaan in dit MER.

Zienswijze 051

Zienswijze onderdeel 051.1

De voorkeur welke u aangeeft keuren wij bewoners uit de wijk af. Wij worden nog verder verwijderd van de kern van het dorp en krijgen te maken met heel veel verkeer overlast. En dan nog niet te spreken van de lucht vervuiling. Wij zijn een hele jonge wijk met heel veel kinderen en deze kunnen nu al moeilijk uit de wijk komen, maar straks met de weg welke u zowat door onze wijk wilt aanleggen kunnen ze helemaal niet meer veilig naar school en andere bezigheden.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief doorkruist het industrieterrein Horst ten Daal. Het voorlopig voorkeursalternatief kruist de Voltstraat ongelijkvloers, waardoor een directe verbinding met Hillegom blijft bestaan (ook voor langzaam verkeer), die niet onveilig is dan de huidige situatie. Dit neemt natuurlijk niet weg dat een nieuwe verbinding wel degelijk tot overlast kan leiden. De keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief is echter een totaalafweging van plussen en minnen. We zullen uw reactie meenemen als zienswijze tegen het voorlopig voorkeursalternatief

Zienswijze onderdeel 051.2

Onze voorkeur gaat uit naar het plan welke Hillegom heeft ingediend. Daarmee blijft het dorp ongewijzigd

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal. De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de

Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 052

Zienswijze onderdeel 052.1

Ik heb nogal wat vragen en twijfels. Ten eerste is mij nergens duidelijk geworden dat het echt noodzakelijk is dat deze weg bij Hillegom er komt. Dat is toch raar?! U kunt mij niet overtuigen!

Antwoord

Uit de geactualiseerde probleemanalyse van 2016 blijkt nut en noodzaak om tot oplossingen voor de gerezen vraagstukken te komen. Nietsdoen is daarbij geen optie. Dat standpunt delen bijna alle beslissers met elkaar. *Waar* uiteindelijk een toevoeging op het bestaande netwerk plaatsvindt in het studiegebied is nog niet definitief, maar belanghebbenden zijn wel met een samenstel van oplossingen gekomen.

Zienswijze onderdeel 052.2

Als Hillegommer merk ik niets van die verkeer overlast waar u het over heeft. Er staan wel files tussen Lisse en de N207, dus heel goed dat u er een weg vanuit de Poelpolder gaat komen naar de A4. Maar de weg bij Hillegom heeft daar niets mee te maken.

De verkeersdrukte rond en in Hillegom is er alleen af en toe als de brug open gaat. Dat valt reuze mee! De drukte vanaf de 207 zal aanzienlijk afnemen als de verkeerslichten beter zouden zijn afgesteld. Ook hoor ik dat er metingen zijn gedaan in de afgelopen jaar toen de rotonde bij de Weerlaan is aangelegd, met als gevolg nood-stoplichten die niet reageren op de aanvoer van verkeer. Dus lange files in spijtstijd. Dit heeft wel 8 maanden geduurd. Er was veel vertraging... Ander gevolg was dat veel mensen uit Heemstede en Bennebroek nu over de Hillegommerdijk reden. i.p.v. over Weeresteinstraat. Leuk om dan metingen te doen!

Antwoord

Het kruispunt van de N208/N207 heeft in de analyse een verslechterde doorstroming. Dit kruispunt wordt belast met verkeer vanuit de richting Lisse én Hillegom. Door een nieuwe verbinding aan de zuidkant van Lisse te maken en ook een verbinding aan de noordkant van Hillegom te maken, wordt vanuit beide richtingen de druk op het kruispunt minder. Wat betreft verkeersmetingen: deze worden op heel veel plekken ieder jaar gedaan. Eveneens vinden er ieder jaar wel ergens werkzaamheden plaats. Juist daarom wordt een reeks aan telcijfers geanalyseerd en worden belangrijke werkzaamheden hierin meegewogen

Zienswijze onderdeel 052.3

Ik maak me verder zorgen over het groen. In Hillegom zijn er bijzonder weinig parken en groenvoorzieningen. We hebben jaren gesteggeld over of er wel een voet of fietspad door het enige natuurgebied dat wij hebben heen mag. En dan komt er ineens zo een grote weg! Zeer slecht voor milieu, natuur, en de gezondheid van Hillegommers.

Antwoord

Het voorlopig Voorkeursalternatief heeft voor verschillende milieuaspecten, waaronder natuur, nadelen voor de Vosse- en Weerlanerpolder. Als het voorlopig voorkeursalternatief uiteindelijk ook het voorkeursalternatief wordt, dan zal in de volgende planfase nauwkeuriger naar de tracering en hoogteligging worden gekeken, in combinatie met maatregelen om hinder te voorkomen, te beperken of te compenseren. Mocht de weg in de toekomst ook nog doorgetrokken worden naar de N206, dan zal ook hier nog nader gekeken worden naar de tracering en hoogteligging en naar maatregelen om de hinder te voorkomen, te beperken of te compenseren. Het belang van voldoende groen wordt niet ontkend, maar moet worden afgewogen in het definitieve besluit tegen andere belangen. In dit geval bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

Zienswijze onderdeel 052.4

Ten slotte vraag ik me af hoe Hillegommers worden gecompenseerd als het toch door gaat: mensen worden onteigend en uitgekocht. Een bedrijf kan daar blij mee zijn, maar wat met zijn werknemers???? Die komt in een sociaal plan dat totaal afhankelijk

is van de werkgever, en waarvan wij weten dat het nooit een wet pot is. Vooral de oudere werknemers zullen niet snel een nieuwe baan vinden. Dus; uitkering. Wie betaalt dat? Hillegom is geen rijke gemeente, de armste uit de regio, en nu moeten wij ook nog de werkgelegenheid missen die wij hadden en extra betalen aan uitkeringen!!

Antwoord

U maakt zich zorgen dat de werkgelegenheid in Hillegom afneemt doordat (een aantal) bedrijven noodgedwongen uit de gemeente zal verdwijnen. Wij zullen proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. Daarin wordt de exacte ligging van bedrijfsgebouwen ook beschouwd. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten zal met de gemeente Hillegom worden bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente.

Zienswijze onderdeel 052.5

U zegt dat dit de minst schadelijke versie is voor milieu. Ik vertrouw dat niet. Want als die weg er ligt boven Hillegom, welke dan ook, dan zullen rijke mensen uit Amsterdam en Haarlemmermeer maar wat graag in Vogelenzang e.o. gaan wonen. Met meer huizen ten koste van onze bollencultuur, ten koste van onze rust. Kunt u ons garanderen dat er de eerst komende 30 jaar geen huizen extra komen in die regio? Kunt u ons garanderen dat de bollengrond, de duinen, en de natuur verder ongemoeid blijft?

Antwoord

De Bollenstreek bouwt woningen deels als bijdrage aan de rijksopgave, maar ook deels voor eigen behoefte. Dat geldt navenant voor de Haarlemmermeer. Waar doorgaans geldt: 'eerst bewegen, dan bouwen' moet hierover ook gezegd worden dat er vanuit het verleden een inhaalslag nodig is. De bereikbaarheid en robuustheid van het wegennet is achtergebleven bij de ontwikkelingen. Nietsdoen levert in de nabije toekomst echt problemen op. Dat laten de modellen ook zien. Ten aanzien van natuur en inpassing kan gezegd worden dat dit met de grootst mogelijke zorgvuldigheid moet plaatsvinden. Daar worden ook adviezen over ingewonnen, zodra de uitvoering nadert. Als er bollengrond verloren zou gaan, dan moet dit gecompenseerd worden. Dat is in het Pact van Teylingen vastgelegd.

Zienswijze onderdeel 052.6

En last but NOT least: wij zitten in een zeer snel veranderende wereld. Spreekt u futurologen? Heeft u dit advies gevraagd? Want binnen 15 jaar hebben wij veel te veel asfalt, dan willen wij daar vanaf! Jongeren (de zogenaamde millennials) willen geen bezit meer, zij willen delen! Dus komen er minder auto's! Ook de zelfrijdende auto's komen er aan, waardoor er ook minder wegen nodig zijn. EN ze komen snel! Veranderingen gaan nu zoveel sneller dan pakweg 20 jaar of 40 jaar geleden!

Denk a.u.b. nog 100x na voor u zo een ingrijpende beslissing neemt als deze weg aan te leggen, een weg waarvan 10 jaar geleden al is gezegd dat t niet nodig zou zijn. Laat u niet voor het karretje sparren van enkele bedrijven met geld! U bent vertegenwoordiger van alle bewoners. Wij willen die weg niet!

Antwoord

De provincie kijkt naar ontwikkelingen en trends op het gebied van mobiliteit. Daarin zijn zowel het autodelen en de zelfrijdende auto belangrijke trends. Onderzoeken naar deze ontwikkelingen laten tot nu toe niet zien, dat er minder mobiliteit komt. Wellicht wel minder auto's, maar het totaal aantal gereden kilometers laat juist een stijging zien. Deze onderwerpen hebben dus wel degelijk de aandacht, maar leveren nog niet een beeld op van minder mobiliteit.

Zienswijze 053

Zienswijze onderdeel 053.1

Wij wonen in De Vlashoven (nr30), een straat die evenwijdig loopt aan de N206 (letterlijk 3 tot 4 meter ervan) en aan de oprit naar de N443. Wij zien al geruime tijd een (te) hoge verkeersbelasting op deze weg wat een steeds toenemende geluidsoverlast met zich meebrengt en volgens ons ook een hoge concentratie fijnstof. In alle zienswijzen zien wij niet de berekeningen van de toename van verkeer op de N206 ter hoogte van Noordwijkerhout. Helaas wordt er dus geen rekening gehouden met ook door de voorkeursalternatieven dat dit op bestaande wegen een verhoogde verkeersbelasting en dus overlast met zich meebrengt. Wij willen dan ook graag dat in volgende fase hier rekening wordt gehouden en dus in een vervroegd stadium

geluidsschermen/geluidswallen worden aangelegd.

Antwoord

In de volgende fase van de studie gaat de 'spa' nog een steek dieper de grond in. Dan worden opnieuw berekeningen gemaakt ook op het gebied van lucht en geluid en komt ook in beeld welke mitigerende maatregelen nodig zijn om tot realisatie over te kunnen gaan. Mitigerende maatregelen is een verzamelterm van maatregelen om effecten te beperken of te voorkomen. Het kan gaan om stil asfalt, schermen, afstand, verdieping, zorgvuldige inpassing etc.

Zienswijze 054

Zienswijze onderdeel 054.1

Ik maak bezwaar tegen de voorkeurvariant; een tweede brug vlak na de Hillegommerbrug is lastig voor het vaarverkeer en al de pleziervaart (zeilboten en sloepen), Het verkeer in de Weeresteinstraat kan het in deze nieuwe situatie niet aan, ik rij elke dag over deze weg, dit brengt veel meer overlast met zich mee dan de overlast die de provincie met de Duinpolderweg wil beperken.

Antwoord

Een extra brug hoeft niet noodzakelijkerwijs tot meer overlast voor het scheepvaart verkeer te leiden. Sterker nog, de provincie Noord-Holland werkt op deze route aan een 'blauwe golf' waarbij scheepvaartverkeer in colonne over de ringvaart wordt geleid. Voor kleine pleziervaart zou passeren van een half hoge brug mogelijk moeten zijn, zonder dat de brug open hoeft. De Weeresteinstraat krijgt in het voorlopig Voorkeursalternatief slechts over een kleine lengte extra verkeer te verwerken (tussen de nieuwe aansluiting en de rotonde t.h.v. de Pastoorlaan). De rest van de Weeresteinstraat kent geen toenames en op sommige delen zelfs een afname.

Zienswijze onderdeel 054.2

De beste variant en daar was iedereen het mee eens is de midden variant, recht door de Bennebroekerlaan doortrekken, minder lange weg, veel minder problemen met sloop van bestaande woningen en bedrijven, geen weg langs woonwijken en tuinen en er blijft veel meer geld over voor een tunnel i.p.v. een brug, dus deze variant heeft veel minder kosten die de burger uiteindelijk moet betalen en waar dus een ander(en) mee geholpen kunnen worden met andere projecten. Tegenstemmen en de midden variant bouwen= beter en goedkoper!

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid, dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal. De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger, omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter Zuid scoort beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuur oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand wordt gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 054.3

te veel woningen en bedrijven dienen gesloopt te worden om deze weg aan te leggen en de weg ligt te dicht bij talloze woonhuizen (de weg loopt midden door Hillegom en grenst aan diverse woonwijken/ tuinen). Vervolgens dient een dure tweede (pas een nieuwe aangelegd) rotonde aangelegd te worden waar ook prachtige huizen voor moeten wijken (erg dure huizen van miljoen+ euro). En de prachtige bollenstreek goed voor veel toerisme en euro's voor de economie wordt teniet gedaan. Zonde van deze prachtige bollenvelden in Hillegom.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief is inderdaad geprojecteerd over bedrijventerrein Horst ten Daal en enkele woningen en de weg ligt dicht langs de Patrimoniumbuurt. De aansluiting op de N208 wordt vooralsnog niet met een rotonde vormgegeven. Dit zijn enkele negatieve effecten van dit alternatief. Als de weg wordt doorgetrokken tot aan de N206 wordt landbouwgrond doorsneden. Deze zal worden gecompenseerd volgens de regels die hiervoor zijn afgesproken in bijvoorbeeld het Pact van Teylingen. De conclusie dat de prachtige bollenstreek teniet wordt gedaan deelt het bestuur daarom niet.

Zienswijze 055

Zienswijze onderdeel 055.1

Een betere ontsluiting van Noordwijkerhout/Noordwijk naar de A4 richting Amsterdam is dringend noodzakelijk. regelmatig staat het verkeer vast tussen Sassenheim-noord en de A44, vaak tot over de Kaagbrug. Onze gehele omgeving zit dan vast! Een nieuwe verbinding tussen de Ruigehoek en de 207 zou ideaal zijn

Antwoord

Het voorlopig Voorkeursalternatief voorziet in een ontlasting van het verkeer op de N443/Van Pallandtlaan door de aanleg van een randweg aan de zuidkant van Lisse. Daarnaast zal een eventuele doortrekking tussen de N206 en de N208, die nu als reservering is opgenomen, een snelle verbinding betekenen voor Noordwijkerhout/Noordwijk richting de Haarlemmermeer. De verbinding is niet voorzien ter hoogte van Ruigehoek, maar noordelijker, namelijk ten noorden van de Zilk.

Zienswijze onderdeel 055.2

Maar het Alternatief Midden is ook goed.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 056

Zienswijze onderdeel 056.1

ons lijkt de aansluiting in de Haarlemmermeer niet structureel en zal snel tot reconstructie leiden. direct op de nieuwe Bennebroekerweg is veel beter, het gaat toch om een goede oost-west verbinding?

Antwoord

Uit de verkeerscijfers blijkt dat de stroom die noordwaarts gaat op de N205 (Driemerenweg) zelfs iets groter is dan de verkeersstroom oostwaarts (Nieuwe Bennebroekerweg). Voor beide alternatieven is een robuust ontwerp gemaakt op basis van het hoge groeiscenario. Beide alternatieven zijn dus robuust.

Zienswijze onderdeel 056.2

daar naast zijn wij ook bezorgd over de door trekking naar de N206 met name bij de verkeerssituatie op de kruising met de Zilkerduinweg nabij de Tiltenberg. het zal veel verkeer aantrekken. De zienswijze voor ons moet dan ook zijn dat wij bezwaar hebben tegen deze variant zoals nu gepresenteerd

Antwoord

De reservering bij het voorlopig Voorkeursalternatief voorziet in een aansluiting op de Zilkerduinweg. Volgens de berekeningen wordt het een stuk rustiger op de Zilkerduinweg ten noorden van de aansluiting. Het wordt er echter wel drukker ten zuiden van de aansluiting. Dit is op dit moment een zeer rustig deel van de Zilkerduinweg. De nieuwe aansluiting trekt toch wat verkeer uit de Zilk. Bedoeling is echter om dit verkeer te faciliteren met een volledige aansluiting op de N206 ter hoogte van de huidige aansluiting. Uw zienswijze zal ook meegenomen worden als een reactie tegen het voorlopig Voorkeursalternatief

Zienswijze 057

Zienswijze onderdeel 057.1

Onbegrijpelijk deze weg. De provincie NH heeft een probleem en daar wordt o.a. Hillegom de dupe van. Waarom is de N205 bijvoorbeeld nooit doorgetrokken. Daarnaast zijn er veel betere alternatieven. Trek bijvoorbeeld de N207 door naar de N205. Maarja daar heeft Heemstede en Haarlem niks aan. Weg met die weg.

Antwoord

Het probleem is groter dan de zuidkant van Noord-Holland alleen. De Duin- en Bollenstreek is relatief slechter bereikbaar dan andere delen van Nederland. In verband met het feit dat de werkgelegenheid daalt in de Duin- en Bollenstreek en toeneemt in de Haarlemmermeer, zal de woon-werk-pendel toenemen. Daarbij horen maatregelen, die nu voorgesteld worden. Overigens liet een onderzoek in 2016 ook zien dat op veel wegvakken in de hele regio meer verkeer is, dan wat past qua functie en vorm (Probleemanalyse 2016). Dat levert naast veiligheidsvraagstukken ook problemen op in de zin van leefbaarheid.

Zienswijze 058

Zienswijze onderdeel 058.1

Hierbij dienen we een zienswijze in m.b.t. de in gang gezette procedure t.a.v. de aanleg van een trajectweg, geheten noordelijke randweg Zwaanshoek.

Dit traject kruist de Hanepoel in Zwaanshoek.

De precieze details voor wat betreft de aanleg en kruising van deze 2 verschillende wegen zijn nog niet bekend.

Echter willen wij in dit stadium opmerken dat het voor onze bedrijfsvoering van levensbelang is dat wij goed bereikbaar zijn voor vrachtverkeer, en dat hier dan ook aandacht voor moet zijn bij de aanleg van bovengenoemd nieuw traject.

Onze bedrijfsgebouwen zijn plusminus 150 meter noordelijker gelegen te weten: Bennebroekerdijk 96A, 2135 LW Zwaanshoek.

Antwoord

In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. De bereikbaarheid van omliggende woningen en bedrijven maakt zeker onderdeel uit van het onderzoek in die fase.

Zienswijze 059

Zienswijze onderdeel 059.1

Het is voor ons volstrekt onduidelijk waarom er voor de zuid variant gekozen is. Wij hebben de vraag gesteld op de inloopavond en er geen antwoord op gekregen. Dus doen wij hierbij nog 1 poging.

Volstrekt belachelijk door bedrijven, woonhuizen en door ons prachtige natuurgebied.

De middenvariant richt veel minder schade aan en de weg loopt veel beter door. Dus onbegrijpelijk dat er voor de zuid variant gekozen is. Wij als Hillegommers krijgen echt het idee dat de duinpolderweg door de provincie Noord Holland (waar meer geld en invloed is) ons in de schoenen geschoven wordt en er zelf zo min mogelijk mee te maken willen hebben.

Nogmaals onacceptabel en volkomen belachelijk. Hopelijk zal het gezond verstand zegevieren.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuur oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 060

Zienswijze onderdeel 060.1

Hierbij stuur ik u mijn zienswijze voor de plannen voor de Duinpolderweg. Het voorkeursalternatief welke nu is neergelegd door GS heeft ontzettende negatieve gevolgen voor Hillegom, voor de Bollenstreek en voor milieu. Daarnaast is de optie ook nog eens erg duur. Ik ben dan ook tegen dit voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief zorgt voor een weg dwars door Hillegom, door een bedrijventerrein en dwars door een natuurgebied. Daarnaast wordt (op zeer misleidende wijze) de optie open gehouden om de weg daarna te verlengen dwars door klasse 1 Bollengrond. Dit is het advies wat is overgenomen van de Koepelorganisatie Bedrijfsleven Bollenstreek. Deze Koepelorganisatie, onder leiding van de heer Morssink, heeft echter zeer matige standpunten. Er zijn een aantal zeer onlogische onderdelen in hun standpunten.

Ten eerste schetst de koepelorganisatie dat zij eerst een advies heeft gegeven om een weg door te trekken bij de steenfabriek. 'Dit was niet handig want dit ging recht door bollenland', Vervolgens ligt er nu een voorkeur welke recht door bollenland gaat. Wat is hier de logica van? Verder schetst de heer Morssink een situatie van een commissie met professionals en goedwillende bewoners. Vervolgens geeft Morssink aan dat alle deelnemers als gelijken worden behandeld. Waarom dan? Een verkeersdeskundige en een bewoner weten evenveel over het aanleggen van een kapitale weg en de gevolgen ervan? En dat partij die niet aan tafel zat (Hillegom) is toevallig de partij die een weg dwars over zichzelf heen krijgt. Dit is in mijn ogen een onprofessionele aanpak met consequenties die deze koepelorganisatie helemaal niet kan overzien.

Antwoord

Het vraagstuk van dit project is op welke manier het best tegemoet gekomen kan worden aan de knelpunten, die sinds jaar en dag ervaren worden in een groot deel van het studiegebied. Gezocht wordt naar een zekere mate van bundeling, waarmee grote delen in het studiegebied gebaat zijn, zonder voorbij te gaan aan de belangen van hen, die in de omgeving van een gerealiseerd project wonen. Dat vraagt zorgvuldigheid ook op het punt van inpassing, lucht en geluid. In de beraadslaging van het besluit van 19 december 2017 is ook aandacht gegeven aan het feit dat gezond realisme laat zien dat je niet alles overal tegelijk kunt verbeteren. Dat neemt niet weg dat er voldaan moet worden aan wettelijke eisen en normen. Wij nemen afstand van de beweringen die gedaan worden over de betrokkenheid van een specifiek persoon. De genoemde persoon nam deel aan een adviesgroep net als een groot aantal anderen. Alle deelnemers hebben zich met elkaar verstaan over een groot aantal alternatieven, die men als mogelijk zag. Daar zijn vervolgens rapportages over verschenen en het bestuur heeft op 19 december 2017 een beslissing genomen. De groep waarin de betrokkene deelnemer was, is een adviserende groep, geen besluitvormende. De stem van Hillegom heeft wel degelijk geklonken in de advisering, maar alles overziend is een overwogen keus gemaakt voor het voorkeursalternatief. Hillegom is overigens ook bestuurlijk vertegenwoordigd in de stuurgroep Duinpolderweg.

Zienswijze onderdeel 060.2

Er wordt nu een voorstelling gemaakt alsof de bollenstreek hier beter van wordt. Maar de voorgenomen weg zal alleen maar meer verkeer naar de bollenstreek trekken. Dorpen als Noordwijk maar ook bijvoorbeeld de Keukenhof zijn nu al regelmatig letterlijk vol. Deze weg zal dit alleen maar erger maken. Verder is het intekenen van 'de optie' om de weg door te trekken van N208 naar N2016 natuurlijk zeer misleidend. Een N weg dwars door klasse 1 bollengrond is echt zeer slecht voor landbouw, toerisme en milieu. De 'de optie open te houden' houdt GS de omgeving voor de gek door eerst deel 1 in te tekenen en daarna simpelweg te zetten dat deel 1 geen zin heeft zonder deel 2 (doortrekken N208 naar N206).

Antwoord

De bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek blijft achter op de rest van Nederland. Dat is nu ongewenst en zeker in de toekomst als de groei toeneemt en mensen in deze regio zijn aangewezen op werk en voorzieningen elders. De manier waarop de ruimtelijke reservering wordt neergezet sluit niet aan bij de bedoeling van bestuurders. Men wil een groot gebied niet onnodig lang op slot zetten en een einde maken aan de onduidelijkheid voor bewoners in het gebied. Daarbij komt dat indien een ruimtelijke reservering gemaakt wordt, ook het aan- en verkopen van percelen en opstallen binnen handbereik komt. Zonder zo'n reservering kan de overheid bewoners op dit punt geen soelaas bieden.

Zienswijze onderdeel 060.3

Daarnaast heeft het 'open houden van verschillende opties' zeer negatieve gevolgen voor grond- en huizenprijzen in de omgeving. Ik vraag mij af hoe GS dit gaat compenseren. Want deze negatieve gevolgen zijn er direct vanaf het tekenen en publiceren van deze opties.

Antwoord

Het aanwijzen van een mogelijk tracé door een overheid leidt in de praktijk inderdaad vaak tot een reactie in de vastgoedmarkt. Om die reden is het belangrijk zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden aan huizeigenaren en bedrijven langs mogelijke tracés. Het benoemen van een voorlopig Voorkeursalternatief is de eerste stap. Dat geeft duidelijkheid voor huizeigenaren en bedrijven langs andere tracés. De intentie van de provincies is om de reservering van de weg tussen de N208 en N206 op zo'n manier planologisch vast te leggen dat daarmee een juridische grond voor het uitkeren van een planschadevergoeding ontstaat als daarvoor grondslag bestaat.

Zienswijze onderdeel 060.4

Hanteer de oplossingen zoals NOG beter 2.0. Het zou veel beter zijn de variant NOG beter 2.0 aan te houden. Het gehele traject - en in het bijzonder het stuk N208-N206- staat haaks op de ambities (en verplichting!) van het Rijk ten aanzien van het terugdringen van de CO2 uitstoot en staat haaks op de structuurvisie van de gemeente Hillegom ten aanzien van duurzaamheid en groen. NOG beter 2.0 sluit veel beter aan bij de ambitie.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig Voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. De effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt de verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze onderdeel 060.5

Optie tweede voorkeur

Mijn tweede voorkeur is optie Midden. Deze optie is goedkoper en beter voor milieu dan optie Zuid. Een aansluiting met N206 zou in dat geval bij het tankstation in Vogelenzang kunnen komen.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze en het alternatief Midden kennen tussen de N208 en de Nieuwe Bennebroekerweg dezelfde ligging. Wanneer het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze wordt gekozen zal bij een doortrekking het traject van alternatief Midden worden gevolgd.

Zienswijze 061

Zienswijze onderdeel 061.1

De weg komt door een beschermd veen en weide gebied. Hier komt onder andere de bedreigde weiden vogels voor zoals de grutto en schoolekster. Ook brengt de weg veel extra luchtverontreiniging met zich mee, te denken aan de uitstoot van fijnstof. Doordat het door trekken van de weg nog even op zich laat wachten zal in Hillegom eerder een verkeerd infarct ontstaan dan dat het verbeteren geeft. In de nieuwe situatie komen er twee rotondes naast elkaar te liggen, wat zeker voor veel problemen gaat zorgen.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief heeft voor verschillende milieuaspecten (waaronder fijnstof en geluidshinder) nadelen voor de bewoners van Hillegom en heeft nadelen voor natuur en landschap in de Vosse- en Weerlanerpolder. Als het voorlopig Voorkeursalternatief uiteindelijk ook het voorkeursalternatief wordt, dan zal in de volgende planfase nauwkeuriger naar de tracering en hoogteligging worden gekeken, in combinatie met te nemen om de effecten zoveel mogelijk te voorkomen, te beperken of te compenseren. Ook naar de effecten op flora en fauna wordt minutieus gekeken in de volgende fase. Verder bestaat het voorlopig Voorkeursalternatief uit een aantal verkeersmaatregelen. De berekeningen laten zien dat de verbinding niet tot een veelheid van toenames leidt. Het echter wel zo dat een groei in autoverkeer te zien is op de Pastoorlaan. Het is nog niet duidelijk hoe de nieuwe verbinding aansluit op de Weeresteinstraat. Dit zou ook een verkeersregelinstantie kunnen worden. Nadere uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende fase zal dit duidelijk moeten maken, nadat er een keus gemaakt is. Voor het voorlopig voorkeursalternatief is een gevoeligheidsanalyse gemaakt om te kijken naar de verkeerskundige werking. Daarin wordt de Pastoorlaan wel degelijk drukker. Uit de cijfers blijkt echter niet dat het verkeer vastloopt.

Zienswijze 062

Zienswijze onderdeel 062.1

Want laat een ding duidelijk zijn: wij zijn het eens met de constatering dat een oost-west verbinding (meer dan) noodzakelijk is. In gesprek op de inloopavond werd door verschillende medewerkers van de provincie aangegeven dat over de Hanepoel nog niet goed was na gedacht. Waar wij niet gelukkig mee zijn is dat er simpel een extra verbinding is getekend vanaf de Bennebroekerdijk naar de Spieringweg met het doel om het verkeer, dat rijdt door Zwaanshoek, een alternatief te bieden en zo het doorgaand verkeer te verminderen. Tevens is het de bedoeling om de Bennebroekerdijk richting Hillegom af te sluiten zodat er éénrichtingsverkeer ontstaat. (of zelfs in zijn geheel af te sluiten?). U gaat echter voorbij aan het feit dat de Hanepoel dan de sluiproute wordt voor al het verkeer dat via deze nieuwe ontsluiting richting Hillegom of (mogelijk) visa versa hun weg wil vervolgen.

De Hanepoel is daar geenszins voor ingericht, het grootste deel van de Hanepoel is een landelijke weg met een smal profiel, zonder voet en fietspaden, die dus als woonerf in gebruik is met verkeersdrempels waar maximaal 20 km/uur is toegestaan! De Hanepoel is onderdeel van een doorgaande fiets route en daar waar industrie aan de Hanepoel zit is het overzicht slecht en dus gevaarlijk.

Antwoord

De noordelijke randweg Zwaanshoek is bedoeld voor de ontlasting van Zwaanshoek. Daarbij is het de bedoeling om de Bennebroekerdijk af te sluiten voor doorgaand autoverkeer. U geeft aan dat dit weleens tot onbedoeld sluipverkeer zou kunnen leiden. Dit is in ieder geval niet de bedoeling van deze maatregel. Bij een eventuele verdere uitwerking zal hier aandacht voor zijn.

Zienswijze onderdeel 062.2

Kortom: wij verzoeken u vriendelijk deze oplossing af te wijzen en indien u dit niet doet dan eerst tenminste een gedegen onderzoek te doen naar de gevolgen voor de Hanepoel.

Antwoord

De noordelijke randweg Zwaanshoek is bedoeld voor de ontlasting van Zwaanshoek. Daarbij is het de bedoeling om de Bennebroekerdijk af te sluiten voor doorgaand autoverkeer. U geeft aan dat dit weleens tot onbedoeld sluipverkeer zou kunnen leiden. Dit is in ieder geval niet de bedoeling van deze maatregel. Bij een eventuele verdere uitwerking zal hier aandacht voor zijn.

Zienswijze onderdeel 062.3

Voorts willen wij van de gelegenheid gebruik maken om onze voorkeur aan u kenbaar te maken. Ten eerste omdat de huidige voorkeurskeuze een "gedrocht" is als gevolg van compromissen en ten tweede dat wij in deze regio in een blijvende discussie belanden die ten koste gaat van de ontwikkeling van deze regio.

Wees duidelijk en kies voor het alternatief voor het Midden. Omdat dat alternatief tracé tegemoet komt aan een goede oplossing voor het oost-west verkeer. Een doorgaande verbinding direct naar de A4 vanaf de N206 en visa versa. Bovendien hopen wij dat de ligging van het tracé iets ten zuiden van Zwaanshoek, het verkeer kan afleiden en op die manier ook het verkeer door Zwaanshoek vermindert. En zo de weg om Zwaanshoek wellicht niet meer nodig is en/of een bescheiden functie kan krijgen met in acht neming van het karakter van de Hanepoel. Een nieuwe ontsluiting in oost-west richting aan de zuidzijde lijkt ons een prima aanvulling, omdat zo twee goede oost-west verbindingen ontstaan. Dat kan door deels gebruik te maken van het Alternatief nog beter 2.0 op te nemen en te realiseren.

Kortom: ga niet akkoord met de weg aan de noord kant van Zwaanshoek en start nu met de aanleg van de nieuwe oost-west verbindingen: in het noorden het midden tracé en in het zuiden de verbinding bij de Engel. De verbinding bij Zwaanshoek kan dan wellicht achterwege blijven en zo niet: dan is mede een uitgebreid onderzoek naar de gevolgen voor de Hanepoel een voorwaarde om goed te kunnen besluiten. Wij zijn vanzelfsprekend bereid om nader het gesprek aan te gaan en toelichting te geven op de lokale situatie.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld. Nut en noodzaak, evenals andere mogelijke oplossingsrichtingen, van de randweg Zwaanshoek worden in de volgende fase van de planvorming nader onderzocht.

Zienswijze 063

Zienswijze onderdeel 063.1

ten aanzien van het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg wil ik graag de volgende zienswijze bij u onder de aandacht brengen:

- Het traject volgt naar mijn mening de lijn van de minste problemen. Het alternatief blijft daarbij grotendeels op voldoende afstand van geplande en huidige nieuwbouwwijken. Het alternatief "zienswijze gemeente Hillegom" komt te dicht bij nieuwbouwproject "Enthoven" in Zwaanshoek.

Alternatief "Midden" zal dwars door de watergang Oosteinde lopen, met alle te verwachten problematiek van ondergrond en fundatie.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project.

Zienswijze onderdeel 063.2

Het voorkeursalternatief langs het industriepark Hillegom lijkt naar mijn mening een logische lijn, maar zal voor de nodige verkeersproblematiek gaan zorgen bij de aansluiting op de N208 (Weerensteinlaan). Derhalve wil ik hierbij pleiten voor het doortrekken van het alternatief naar de N206, en het nader onderzoeken of een ongelijkvloerse kruising realiseerbaar is bij de kruising met de N208.

Antwoord

De doortrekking richting de N206 is voorlopig voorzien als reservering. Bij een eventuele doortrekking zal moeten blijken, wat voor aansluiting noodzakelijk is ter hoogte van de N208. U pleit voor een doortrekking tot de N206. Wij zullen dit laten meewegen in de uiteindelijke besluitvorming.

Zienswijze 064

Zienswijze onderdeel 064.1

Kopie van zienswijze 171. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 065

Zienswijze onderdeel 065.1

Lees eens geenduinpolderweg.nl. Daarin staat alles wat jullie moeten weten.

Antwoord

Het bestuur betreft bij zijn oordeel over een definitief voorkeursalternatief niet alleen opinies, maar ook objectief vergaard onderzoeksmateriaal. Van het bestuur onafhankelijke organisaties kijken mee in de manier waarop dat gebeurt.

Zienswijze 066

Zienswijze onderdeel 066.1

Laat deze weg ons mooie dorp niet doormidden splitsen , een prachtig natuurgebied gaat naar de knoppen en een bedrijvengebied om zeep . Laat de weg via Bennebroek naar Vogelenzang lopen dan kan hij direct aangesloten worden op de 206

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld. Het oude alternatief Noord is in een eerder stadium afgefallen.

Zienswijze 067

Zienswijze onderdeel 067.1

Na al jaren woonachtig te zijn in Hillegom, voel ik mij betrokken bij de plannen die u op het oog hebt en kan mijzelf hierover slechts emotioneel uiten. Ik fiets vaak 's morgens vroeg door de bollenstreek. Ik geniet van de schoonheid die er nog over is. Dat is echt zoeken, want er zijn hier al heel veel wegen. Nu bent u van plan om er nog een snelweg neer te leggen. Mijn vraag is om dat niet te doen, aangezien er dan nog meer schoonheid verdwijnt hier in de bollenstreek. Het klimaat heeft hier al veel te lijden van ons gedrag. Er zijn al delen op deze aarde waar honger heerst omdat grote droogte niets meer doet groeien.

Er spoelen dorpen weg door de modderstromen. Mensen verdrinken door overgelopen rivieren. Ijsberen kunnen moeilijk vissen vangen, omdat het ijs onder hun poten verdwijnt en er slechts schotsen drijven. De bijen hebben problemen, dat is bekend. Volgens natuurmonumenten gaat het erg slecht met de weidevogels.

Nu wilt u een weg gaan leggen dwars door de paar polders die we nog bezitten. Er is daar pas geleden een manege gebouwd, deze eigenaren krijgen natuurlijk ook problemen. Op Houtplein 33 te Haarlem, heeft een meneer, in het bezig van bollengrond op een inspraakmiddag uitgelegd, dat hij deze grond met liefde bewerkt. Dat neemt u toch wel serieus? Op mijn fietstochten zie ik borden staan met: Hier geen Duinpolderweg. Het is een probleemstuk in deze streek.

Ik smeed u nogmaals om het niet door te voeren:

- Voor de laatste schoonheid van deze streek.
- Voor het klimaat.
- Voor onze prachtige aarde.

Weest u er alstublieft zuinig op.

Hierbuiten protesteren wij omdat wij zo bezorgd zijn. Ik heb geen 30 jaar meer te leven en ik heb gelukkig ook geen kinderen om bezorgd over te zijn. Maar ik heb héél veel kinderen in deze streek verzorgd in hun 1e levensweek. Voor deze kinderen voel ik mij wel verantwoordelijk, zij willen ook nog graag een leefbare aarde. Dat gaat niet lukken als wij maar wegen blijven neerleggen waardoor het autoverkeer blijft verdubbelen. Dat is al bewezen.

Wij zijn verantwoordelijk voor ons gedrag en wij zijn verantwoordelijk voor deze aarde, wij hebben niet het recht om daar verkeer mee om te gaan.

Ik wil de bewoners hier gunnen, om zonder ernstige smog en vervuiling in deze streek te blijven wonen en te kunnen genieten van hun laatste bollenvelden die er nog overgebleven zijn.

Deze tekst wilde ik uitspreken op 23 januari bij de inspraakavond in het Conference Centre te Noordwijkerhout. Hier was helaas geen gelegenheid voor vandaar dat ik de tekst nu naar u toe stuur.

Antwoord

Wij begrijpen de bezorgdheid over de invloed die de Duinpolderweg op de omgeving zal hebben. In Nederland kennen wij een strenge wet- en regelgeving als het gaat om het milieu en het halen van klimaatdoelen. Bij de aanleg van de Duinpolderweg zullen wij er ook alles aan doen om de weg zo goed mogelijk in te passen en te zorgen dat de milieueffecten tot een minimum beperkt blijven. De aanleg en het gebruik van de nieuwe verbinding hebben inderdaad milieueffecten tot gevolg (zie hiervoor de MER-rapporten), maar daar staat tegenover dat op andere plekken in de Bollenstreek het milieu erop vooruit gaat door het afnemende verkeer. Het voorlopig Voorkeursalternatief zullen wij in de volgende planfase meer in detail uitwerken. Daarbij zullen wij nader kijken naar trasering, hoogteligging, milieueffecten en eventueel te nemen mitigerende en compenserende maatregelen.

Zienswijze 068

Zienswijze onderdeel 068.1

Via een brief van de Provincie Noord-Holland werd ik 22-12-2017 op de hoogte gebracht van de plannen voor een duinpolderweg-zuid die loopt vanaf de 2e poellaan naar een aansluiting op de A44 bij Abbenes.

Op de plattegrond zag ik een alternatief (oranje lijn op plattegrond) en een alternatief NOG beter 2.0. (rode lijn op plattegrond) De provincie heeft voor het alternatief NOG Beter 2.0. gekozen. Dit besluit onderschrijf ik, omdat deze route de minste overlast geeft voor omwonenden. NOG Beter 2.0 gaat het verst van de bebouwde kom af en gaat nog net niet door een mooi natuurgebied heen.

Mijn inziens worden met NOG Beter 2.0 minder huishoudens getroffen aan de Lisserdijk in Lisserbroek en bewoners van de poelpolder-zuid als met het andere alternatief.

Het andere alternatief (oranje lijn op plattegrond) geeft meer overlast omdat het dichterbij de bebouwde kom ligt. Hierbij denk ik aan geluid van verkeer en vliegtuigen, fijnstof, weggopen van woningen, uitzicht vermindering, waarde vermindering van woningen. Op de plek van het alternatief (oranje lijn op plattegrond) komen vaak om de paar minuten vliegtuigen laag over en nemen daar de draai naar de poelpolder zuid, de geluidsoverlast is daardoor al erg hoog op deze plek van de Lisserdijk en in de poelpolder-zuid, daar komen ook al veel klachten over binnen bij Schiphol. Bij NOG Beter 2.0. komen wel vliegtuigen over maar niet de vliegtuigen die naar de poelpolder-zuid gaan. Om al deze redenen lijkt mij NOG Beter 2.0. de beste optie.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. De aansluiting op de A44 ten zuiden van Lisse uit alternatief NOG Beter 2.0 is onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief.

Zienswijze onderdeel 068.2

Mijn voorkeur gaat uit naar een aquaduct i.p.v. een brug, dit kost meer maar op de lange duur geeft het minder onderhoudskosten. Natuur en bewoners hebben minder overlast, de scheepsvaart wordt hierdoor niet gehinderd. Mijn voorstel is om niet te beginnen met een rotonde ter hoogte van de ruishooflaan, Rooversbroekdijk en 2e Poellaan, maar een rotonde zuidelijker, te beginnen bij de 2e Poellaan, Rooverbroekdijk, er hoeven mijn inziens dan minder bedrijven/huizen te wijken voor deze nieuwe weg.

Antwoord

Het kruisen van de ringvaart met een brug is onderdeel van het gekozen voorlopig voorkeursalternatief. Een aquaduct heeft voordelen maar er zijn ook aanzienlijke kosten aan verbonden. Er zal in het vervolg aandacht zijn voor de verkeerseffecten van brugopeningen, om de effecten op de doorstroming te kunnen duiden en een uiteindelijke afweging te kunnen maken. De ligging van de randweg ten zuiden van Lisse is ook onderdeel van het vast te stellen voorkeursalternatief. Na vaststelling van een voorkeursalternatief zal bij de nadere uitwerking in het vervolgonderzoek de exacte ligging van de weg en vormgeving van de kruisingen worden bepaald, waaronder ook de ringvaartkruising.

Zienswijze 069

Zienswijze onderdeel 069.1

December 2017 hebben wij kennis genomen van uw voornemen om een deel van de zgn. Duinpolderweg aan te leggen tussen de A4 in Hoofddorp en de Weereststeinstraat in Hillegom (N208). Ook hebben we de inloopavond in "De Leeuwenhorst" te Noordwijk bezocht. Uw voorkeurstracé is de zgn. "Zuidvariant". Hoewel de Variant "Nog beter 2.0" over de Weerlaan ons beter zou passen hebben wij op zich geen bezwaar als u vindt dat de "Zuidvariant" de meest geschikte locatie is. Wij begrijpen de noodzaak om de oostwest verbindingen in de Bloembollenstreek te verbeteren en wij begrijpen uw argumenten om te kiezen voor de Zuidvariant.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet kwam aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Dit is onderdeel geweest van de afweging van het bestuur bij het kiezen van het voorlopig voorkeursalternatief.

Zienswijze onderdeel 069.2

De "Zuidvariant" loopt echter dwars over onze vaste plantenkwekerij "Gebr. van de Reep BV". We zijn op deze plek sinds 1954 gevestigd. Op ons bedrijf telen we vaste planten in een kas en op een zgn. containerveld (Een veld waar vaste planten in pot, oftewel containers worden geteeld). Momenteel werken we met 12 vaste krachten op dit bedrijf. Vanwege de aanleg van de weg zal de kas moeten verdwijnen. Tevens zal ca 10% van het containerveld verdwijnen en wordt ca 80-90% van het containerveld (veld waar onze potplanten staan) onbereikbaar. De kas wordt gebruikt voor het produceren van jonge planten uit zaad. De markt op dit

gebied ontwikkeld zich voorspoedig. Het produceren van jonge planten is voor ons een noodzakelijke aanvulling op de huidige productie voor de postorder- en internetmarkt van vaste planten. Als een gedeelte van de kas voor de Duinpolderweg moet verdwijnen, is deze nieuwe tak niet meer levensvatbaar. Verkleining van de kas is uit oogpunt van bedrijfscontinuïteit onacceptabel.

Ons containerveld, groot ca 2 ha, wordt door de aanleg van de Duinpolderweg via de "Zuidvariant" onbereikbaar. Een gedeelte van ons containerveld, ca 1800 m² moet plaats maken voor de weg en verdwijnt dus geheel. Ons containerveld moet gezien worden als ons magazijn waar medewerkers vele malen per dag naar toe moeten om planten te onderhouden, weg te zetten en op te halen voor aflevering. De afgelopen jaren is er fors geïnvesteerd in gebouwen, kas en containerveld om het bedrijf aan te passen aan de huidige marktsituatie en om de werkgelegenheid veilig te stellen. De conclusie is dat als de weg wordt aangelegd op de voorgenomen wijze, ons bedrijf op de huidige locatie niet meer levensvatbaar is. De werkgelegenheid zal op deze locatie noodgedwongen verdwijnen. We zijn uiteraard bereid om te overleggen over eventuele voorwaarden omtrent bedrijfsbeëindiging op de huidige locatie en een mogelijke doorstart op een andere locatie. Het voornemen om de Duinpolderweg aan te leggen heeft nu al effect op strategische bedrijfsbeslissingen. We dienen binnen drie maanden een besluit te nemen over de bouw van een kas. We verzoeken u daarom om snel duidelijkheid te geven over het definitieve traject, het tijdspad en de eventuele keuzes die u maakt, welke effect hebben op onze bedrijfsvoering.

Antwoord

Het huidige ontwerp van het voorlopig voorkeursalternatief heeft bij realisatie inderdaad impact voor uw bedrijf. Wij zijn ons bewust dat het voor u en andere bedrijven belangrijk is om zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen over de definitieve ligging van de nieuwe infrastructuur. Voorgenomen investeringen en vergunningsvoorwaarden kunnen botsen met de termijnen van bestuurlijke besluitvorming. De verwachting is dat in het derde kwartaal van 2018 het voorkeurs tracé definitief wordt gekozen. Daarna wordt het ontwerp gedetailleerd uitgewerkt. Indien en voor zover het geval zal in maatwerk met u worden bezien op welke wijze met de gevolgen voor uw bedrijf moet worden omgegaan. Verwerving, compensatie, schadevergoeding zijn zaken, die daarbij betrokken worden.

Zienswijze 070

Zienswijze onderdeel 070.1

De tekening rondom de honkbalvelden is door de VVe van Aquaradius reeds aangeboden. Mijns inziens een juiste omzetting.

Ook ik wil graag mijn zienswijze even duidelijk maken daar ik geen voorstander ben van de verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg wat erg veel kosten met zich meebrengt.

Mijn voorstel gaat dan ook uit om gebruik te maken van de bestaande Noordelijke Randweg van Nieuw Vennep om de verkeersdrukte zoveel mogelijk te spreiden. Met enige aanpassing van, voorbij de Spoorlaan, kan al het verkeer richting Zuiden aansluiting krijgen op de A4.

Het verkeer richting het Noorden kan weer aansluiting maken bij de stoplichten van de Nieuwe Bennebroekerweg en de bestaande aansluiting richting Amsterdam volgen.

Op deze manier krijgen we dus een stroom die toch gesplitst gaat worden en wat voor minder drukte op de Nieuwe Bennebroekerweg zal zorgen.

De Noordelijke Randweg van Nieuw Vennep is grotendeels woningarm omdat langs deze weg sportvelden, bedrijven en Park 21 liggen en zodoende dus minder storend/overlast voor bewoners alhier.

Verkeer vanuit Amsterdam richting Hoofddorp en Bollenstreek kan dan voor Hoofddorp en omstreken gebruik maken van bestaande route Nieuwe Bennebroekerweg. Verkeer voor de Bollenstreek neemt dan de volgende afslag en draait dan de Noordelijke Randweg van Nieuw Vennep op.

Antwoord

In de tekening wordt de noordelijke randweg Nieuw Vennep doortrokken naar de A4. De ontsluiting van de weg komende uit de

Bollenstreek zou dan moeten aansluiten op deze weg. Hier zitten echter een aantal moeilijke zaken aan. Er wordt aangegeven dat een verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg een aanzienlijke financiële investering vraagt. Echter, het doortrekken van de noordelijke randweg Nieuw Vennep zal nieuwe infrastructuur vragen onder beide spoorlijnen (regulier en HSL). Daarnaast zal een nieuwe aansluiting op de A4 gerealiseerd moeten worden. In het MER is juist gebleken, dat de aanleg van een nieuwe verbinding onder het HSL-spoor een enorme investering vraagt, aangezien het een constructie heeft met heipalen. Daarnaast is de aanleg van een nieuwe op- en afrit op de snelweg ook een grote maatregel en één, waar RWS niet zomaar mee akkoord gaat, omdat RWS juist minder op- en afritten wil om de doorstroming op de snelwegen op peil te houden. Hier tegenover staat dat er bij de aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg al rekening is gehouden met een verdubbeling van deze weg. Dit maakt dat deze investering vele malen goedkoper is, dan een nieuwe verbinding aanleggen in het verlengde van de Noordelijke randweg Nieuw Vennep. De gemeente Haarlemmermeer heeft samen met de provincie in het verleden gekeken naar een dergelijke verbinding, maar dit idee viel toen af, vanwege de hoge kosten en de onwenselijkheid van nieuwe aansluitingen.

Zienswijze 071

Zienswijze onderdeel 071.1

Ik ben tegen de komst van een Duinpolderweg. In Hillegom ervaar ik geen knelpunten. Alleen bij het nieuwe stoplicht op de Leidsestraat loopt het in de spits vast. Als dit stoplicht beter afgesteld wordt, is dit al verholpen. Op de A4 van Schiphol naar Den Haag is het druk, maar dit heeft niets te maken met verkeer richting de bollenstreek. Er is dus geen noodzaak voor deze weg (zeker niet voor de Hillegommers).

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief voorziet in het ontzien van de zuidkant van Hillegom (Leidsestraat). Door ook een verbinding aan de noordkant van Hillegom te leggen, zal er minder verkeer richting de N207 rijden.

Zienswijze onderdeel 071.2

Verder is het slecht voor het milieu en de uitstraling/leefomgeving van Hillegom. Als er al aanpassingen gedaan moeten worden, is het veel beter om dit zo te ontwerpen zodat natuurgebied en het dorpse karakter behouden worden. Daarom lijkt mij het alternatief NOG beter 2.0 een betere oplossing. Hiermee wordt gekozen voor de gezondheid van de inwoners en het behouden van de natuur.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig Voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze 072

Zienswijze onderdeel 072.1

De verbindingsweg komt in onze wijk te liggen. Een wijk waar veel jonge kinderen wonen. Het feit dat deze weg geen enkel nut

heeft voor de Hillegomse bevolking en voor veel verwoesting en overlast zal zorgen maakt mij woest. De weg is een oplossing voor het probleem van Noord-Holland. Deze mag dan ook op Noord-Hollands grondgebied komen te liggen.

Antwoord

De aanname dat er maar een initiatiefnemer gebaat is met een oplossing is onjuist. Gemeenten, provincies, Holland Rijnland en Vervoerregio Amsterdam zien bereikbaarheid en knelpunten als een gezamenlijk probleem. Ook beseft men dat door bundeling van stromen, op sommige plaatsen nadelige effecten kunnen ontstaan. De opgave is om daarin de juiste maatregelen te treffen, die nodig zijn om dit aanvaardbaar op te lossen.

Zienswijze 073

Zienswijze onderdeel 073.1

Verwoesting van de natuur, overlast van geluid en meer drukte in het verkeer o.a. op de n206. N206 is niet gebouwd op zoveel verkeer.

Antwoord

De N206 wordt bij een eventuele doortrekking, die nu als reservering is opgenomen, drukker. Deze weg is echter met een profiel van een gebiedsontsluitingsweg/stroomweg met ongelijkvloerse aansluitingen. Deze weg is juist aangelegd om grote hoeveelheden verkeer te kunnen verwerken.

Zienswijze 074

Zienswijze onderdeel 074.1

Verwoesting van de natuur, dorpse karakter van Hillegom verdwijnt bij aanleg van die nieuwe weg, niet nodig aangezien er voldoende alternatieve wegen zijn om ergens te komen.

Antwoord

De geactualiseerde Probleemanalyse van 2016 laat een ander beeld zien over nut en noodzaak. Ook wordt daarin onderbouwd dat die alternatieven er niet of onvoldoende zijn. Dit is voor het bestuur reden geweest om de Plan-m.e.r.-studie met 7 alternatieven juist in te zetten. De karakteristieke kenmerken van de streek is een van de belangen waarmee rekening wordt gehouden bij de volgende fase van de studie en de uiteindelijke uitvoering.

Zienswijze 075

Zienswijze onderdeel 075.1

Kopie van zienswijze 265. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 076

Zienswijze onderdeel 076.1

Deze zienswijze betreft een handtekeningenactie van inwoners van Zwaanshoek.

Antwoord

Wij kiezen ervoor om de kwestie 'zienswijzen uit Zwaanshoek' zo zakelijk mogelijk te beschrijven. Van beide kanten, die in deze bijdrage geëtaleerd worden, hebben wij informatie en berichten ontvangen. Dat levert het volgende beeld op. Aanvankelijk dienden 475 belanghebbenden uit Zwaanshoek een zienswijze in binnen de termijn. Grosso modo tegen de randweg en voor het alternatief midden. Nadien bleek dat er 275 personen afstand deden van de uitspraak: 'voor het alternatief midden'. Zij waren echter nog steeds tegen de randweg. De in de brief van 9 maart 2018 genoemde persoon overhandigde het aantal brieven in persoon aan de provincie onder de mededeling dat de indiener van de oorspronkelijke zienswijze er waarschijnlijk ook nog een aantal in bezit had. Dat blijkt nu ook. Het zijn er 25. Op te vatten als een herroeping van de wens van het alternatief midden. In conclusie betekent dit het volgende: 475 personen zijn gekant tegen de randweg. 300 daaruit spreken zich niet uit voor het alternatief midden. De overige wel. Dat zijn er 175. Met deze beschrijving is duidelijk waar men staat. In elk geval numeriek. Voor de beoordeling van de casuïstiek is het nodig dat deze verhouding in elk geval duidelijk is. Een verdere verwerking in het dossier zoals indiener suggereert is daarmee niet nodig, want inmiddels gedaan. Uit de bijdrage van betrokkene blijkt dat er begrip is voor de positie van de eigenaar van een groot tuinbedrijf ter plekke.

Zienswijze 077

Zienswijze onderdeel 077.1

Inzake de Duinpolderweg hebben Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hun voorkeurstracé bekend gemaakt. Uit de media hebben wij vernomen dat de gemeente Hillegom tegen het Voorkeurstracé is.

Begrijpelijk! De gemeente wordt in tweeën gesplitst, Patrimonium krijgt er een geluidsbron bij, bedrijven moeten wijken en bij de lintbebouwing langs de N208 valt een gat. Het tracé is in verhouding duur.

De Gedeputeerde Staten hebben zich laten leiden door het advies van de Adviesgroep, een gremium waarin de transportsector en de dorpsraden van Noord-Hollandse dorpen buitenproportioneel vertegenwoordigd zijn. De gemeente Hillegom is (op de wijkraad Oostduin als één van de organisaties in het Platform NOG na) niet vertegenwoordigd in deze Adviesgroep.

We kunnen stellen dat de geluiden uit Hillegom onderbelicht zijn gebleven en de gemeente hiervan de dupe dreigt te worden.

Antwoord

De stelling dat GS zich hebben laten leiden door het advies van de adviesgroep is te kort door de bocht. Het advies is een belangrijk advies, omdat bij de inrichting van de studie grondig is nagedacht over de rol, werkwijze en autonomie van deze groep. Het is logisch dat als men uiteindelijk komt met een advies, waaraan een meerderheid van die groep zich conformeert, dat dat ook zwaar weegt. Maar het ontslaat geen enkele bestuurder van zijn of haar eigen oordeel. Dat zal nu ook blijken bij het definitief voorkeursalternatief. Ook uit een andere onderdeel van Hillegom was een vertegenwoordiger aanwezig. Alle leden zijn opgeroepen om breder te kijken dan naar hun eigen belang.

Zienswijze onderdeel 077.2

Weerlanerpolder en Oosteinderpolder

Een van de argumenten tegen het voorgestelde Voorkeurstracé is de opvatting dat de weg een waardevol natuur- en recreatiegebied zou doorsnijden. Echter, in de Weerlanerpolder is het middeleeuwse slagenlandschap in 2014 grotendeels gewijzigd door de aanleg van het wandelpad en fietspad, waarvoor het slotenpatroon is verlegd. De open agrarische ruimte heeft een ander aanzicht gekregen door de bouw van een manege. De Weerlanerpolder is sinds de herinrichting een wandelpark, met paadjes en tientallen hekjes. Leuk voor de bezoekers, maar de voorheen ongerepte polder doet nu kunstmatig aan.

De Oosteinderpolder is daarentegen in cultuurhistorisch opzicht juist veel waardevoller, omdat die niet is ingericht als recreatiegebied en het middeleeuwse slagenlandschap met de Leeck en het slotenpatroon nog nagenoeg volledig intact is.

Antwoord

In het antwoord op 77.4 wordt hierop ingegaan.

Zienswijze onderdeel 077.3

Middenvariant

Vanuit diverse kanten klinkt door dat als alternatief voor het Voorkeurstracé de denkrichting van Hillegom richting de

Middenvariant verschuift. Deze variant is – naar nu blijkt – het advies geweest van Holland Rijnland w.o. de zes Duin- en Bollenstreekgemeenten. Op dit advies hebben de Hillegomse burgers geen invloed kunnen uitoefenen. De Middenvariant is echter uit oogpunt van landschap en cultuurhistorie een veel slechtere variant dan de Voorkeursvariant.

Standpunt CHG: geen Middenvariant, maar NOG Beter 2.0

Het CHG wijst de Middenvariant af en kiest voor het tracé NOG Beter 2.0. Dat wil zeggen:

- maak gebruik van de bestaande Weerlaan;
- maak een aansluiting met de N205 d.m.v. een tunnel onder de Ringvaart;
- maak geen ruimtelijke reservering voor doortrekking van de Duinpolderweg vanaf de N208 naar de N206, zolang nut en noodzaak niet zijn aangetoond;
- trek de geplande weg bij Zwaanshoek over de Ringvaart door naar de Glipperdreef.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet kwam aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig Voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze onderdeel 077.4

Sommige bestuurders zijn van mening dat bij de Middenvariant de Oosteinderpolder niet wordt doorsneden. Dat moge waar zijn als de weg vlak langs de Oosteindervaart komt. Echter dat neemt niet weg dat een prachtig, uniek stiltegebied met een agrarisch, nog bijna 19e-eeuws karakter, verloren dreigt te gaan, dan wel ernstig wordt aangetast! Wij wijzen erop dat juist vlak ten noorden van de Oosteindervaart het poldergebied bijzonder is, vanwege de oude watergang de Leeck en de Molensloot die naar de voormalige Oosteinder watermolen loopt, in het midden van de polder.

Antwoord

U geeft aan dat het landschap van de Oosteinderpolder is in cultuurhistorisch opzicht waardevoller is dan het landschap van de Vosse- en Weerlanerpolder dat inmiddels deels is heringericht. In het MER is komt dit verschil in tekst niet zo scherp beschreven, maar de score (-- voor alternatief Midden en - voor alternatief Zuid) is hier wel mee in overeenstemming.

Zienswijze onderdeel 077.5

Hieronder zetten we de voor- en nadelen van het CHG-voorstel onder elkaar:

Voordelen:

- het cultuurhistorisch waardevolle landschap van de Oosteinderpolder blijft gespaard.
- geen vernietiging van kapitaal (bestaande bedrijven) en mooie villa's langs de Weeresteinstraat.
- geen extra verkeer op de Weeresteinstraat door beperktere aanzuigende werking.
- een tunnel onder de Ringvaart garandeert een continue doorstroming van het regionale verkeer.
- redelijk ver van Zuid-Kennemerland, daardoor minder aanzuigende werking daar vandaan.
- een deel van het verkeer loopt via Heemstede en dus wordt niet alle verkeer op Hillegom afgewenteld.

Nadelen:

- Meer verkeer en geluid voor de woonwijk ten zuiden van de Weerlaan. Oplossing d.m.v. geluids- schermen en (liefst) een lange ondertunneling onder de Ringvaart. Ten opzichte van het Voorkeurs-tracé wordt al veel geld uitgespaard, dus die tunnel kan er wel af.

- Doorstromend regionaal verkeer moet de snelheid aanpassen (van 80 naar 50 km/u). Dat geldt echter slechts voor een korte afstand.

Antwoord

Het resumé van voor- en nadelen is door het CHG eveneens uiteengezet in inspraakreacties bij vergaderingen van de Statencommissies en is in die zin een herkenbare weergave van hun visie. De opmerking: 'dus die tunnel kan er wel af' gaat voorbij aan het feit dat op dit moment nog niet exact kan worden overzien hoe de uiteindelijke configuratie er uit ziet. Een dergelijke conclusie is op dit moment niet te trekken.

Zienswijze onderdeel 077.6

Demografische ontwikkelingen

Tot slot: in de Nota voorkeursalternatief stellen de Gedeputeerde Staten dat een ruimtelijke reservering voor het tracé N208-N206 nodig is vanwege "economische en demografische ontwikkelingen" in de toekomst. De bedoelde "demografische ontwikkeling" kan alleen maar een bevolkingstoename als gevolg van verstedelijking zijn: de Bollenstad dus! Dat willen we persé niet. Het wereldwijde unieke karakter van de Duin- en Bollenstreek zal verdwijnen. Elke wegverbinding ten westen van de N208 maakt de weg vrij voor zo'n ontwikkeling. Wij verzoeken u standvastig te blijven in uw afwijzing van de doortrekking en geen reservering op te nemen (paard van Troje). Laat de Duinpolderweg niet de startbaan voor de verstedelijking zijn en geef de Bollenstad geen kans!

Antwoord

Een Bollenstad is niet aan de orde. De bereikbaarheid van de Duin & Bollenstreek wel. Uit de Probleemanalyse 2016 bleek dat deze streek relatief onbereikbaar is dan de rest van Nederland. Bereikbaarheid is achtergebleven bij de activiteiten in dit deel van het studiegebied. Daar wordt nu een inhaalslag in gemaakt.

Zienswijze 078

Zienswijze onderdeel 078.1

De bezwaren hebben met name betrekking op het tracé "verbinding tussen de A44 en Lisse". Met het realiseren van het bovengenoemde tracé zal namelijk het verkeer op de rotonde Roversbroekdijk en aansluitend op de 2e Poellaan te Lisse op voor mij niet acceptabele wijze toenemen.

Het profiel van de 2e Poellaan is niet berekend op de toename van het gemotoriseerd verkeer, zodat de aanleg van het tracé vanaf de A44 naar Lisse leidt tot het opstropen van (vracht)verkeer bij de rotonde N208/2e Poellaan, ter hoogte van mijn woning.

De toename van het verkeer heeft tot gevolg dat mijn woning aan de 2e Poellaan hinder ondervindt voor wat betreft de bereikbaarheid; het gebruik van de in-/uitrit van mijn woning wordt bemoeilijkt, zo niet onmogelijk gemaakt met name tijdens de spits in de ochtend en het eind van de middag.

Antwoord

Uit de verkeersberekeningen van het voorlopig Voorkeursalternatief blijkt dat het verkeer op de 2e Poellaan juist afneemt, in plaats van toeneemt. Dit komt omdat verkeer uit Lisse, dat nu naar de A44 wil, eerst naar de N208 rijdt om vervolgens bij Sassenheim richting de A44 te rijden. Door de nieuwe aansluiting krijgt het verkeer uit Lisse een kortere route naar de A44, waardoor dit verkeer niet langer via de 2e Poellaan rijdt.

Zienswijze onderdeel 078.2

Ook zal de woning vanwege de toename van met name het zware verkeer trillingshinder ondervinden en neemt de geluidbelasting toe.

Tot slot wordt het leefklimaat rond en in de woning negatief beïnvloed door de toename van fijnstof vanwege de uitstoot van het (vracht)verkeer.

Gelet op het vorenstaande zal het u duidelijk zijn dat het tracé "verbinding tussen A44 en Lisse" als onderdeel van de voorlopig

voorkeursalternatief Duinpolderweg voor mij onacceptabel is.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken inderdaad hinder voor omwonenden met betrekking tot onder meer fijnstof en geluidshinder. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase zal verder gekeken worden waar en op welke manier maatregelen kunnen worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. Uitgangspunt daarbij is dat er aan wettelijke normen en eisen ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit etc. voldaan moet worden.

Zienswijze 079

Zienswijze onderdeel 079.1

De bijdrage van betrokkene opent met een beschrijving van de geschiedenis van het project vanaf 2003 tot aan heden. Hierbij bespreekt hij om welke redenen hij vindt dat bepaalde studies nooit het begin van het vervolg mochten worden wat hem betreft en wat er zijns inziens aan ontbreekt. De bijdrage rond af met een oproep om voor het samenstel een 'hele' MER te draaien, zodat objectivering en draagvlak tot stand kan komen.

Antwoord

De bijdrage van deze belanghebbende is er een in een reeks vanaf 2012. De betrokkene geeft het bestuur adviezen mee voor de inrichting van de volgende fase en 'en passant' volgen opinies en beschouwingen, die meer zijn op te vatten als observaties, dan als concrete zienswijzen of bedenkingen. Aan de wens om een MER te doen kan in de volgende fase gehoor worden gegeven: de project-m.e.r., waarbij de spa nog dieper de grond in gaat. Of dit draagvlak teweeg zal brengen moet worden afgewacht. Overigens is de Commissie voor de m.e.r. van mening dat de onderzoeken tot op heden het bestuur voldoende in handen geeft om tot een goed geborgd voorkeursalternatief te komen.

Zienswijze 080

Zienswijze onderdeel 080.1

Wij maken bij deze bezwaar tegen de randweg om Zwaanshoek omdat de locatie die u nu voor ogen heeft nog het enige vrije stukje natuur is waar je rustig kan fietsen zonder verkeer.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken, waaronder Zwaanshoek, milieuhinder voor omwonenden en veroorzaakt effecten op natuur en landschap. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase zal verder gekeken worden waar en op welke manier maatregelen kunnen worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. Ook staan het exacte tracé en hoogteligging van de weg nog niet vast.

Zienswijze onderdeel 080.2

Ook is het voor de mensen die rond de Hanepoel zijn gaan wonen vanwege vrij uitzicht natuurlijk verschrikkelijk. Om nog maar niet te spreken over de financiële gevolgen voor hun huis dan wel grond.

Antwoord

Waardedaling van een gebouw of grond door het vaststellen van een inpassingsplan heet planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd, kan hiervan gebruik worden gemaakt als daarvoor grondslag bestaat.

Zienswijze 081

Zienswijze onderdeel 081.1

Ik woon aan de doorgaande weg door Hillegom - de Van den Endelaan. Het traject dat gekozen is bevat, tot mijn grote verbazing, in eerste aanleg alleen een verbinding tussen de N208 en de N205. Pas later zou een verbinding naar de N206 aan de orde zijn. Dit terwijl, in mijn ogen, het altijd het doel was om de Oost west verbinding vanaf de duinen (N206) tot aan de Haarlemmermeer te versterken. Het voorkeursalternatief zal extra verkeer door de dorpskern van Hillegom opleveren. Volstrekt verkeerd dus.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief zorgt voor een ontlasting van verkeer in Hillegom. Veel verkeer dat nu door de kern van Hillegom richting de N207 rijdt, krijgt nu een verbinding aan de noordkant van Hillegom. Met een doortrekking zal dit effect versterkt worden. Een doortrekking naar de N206 is voorlopig voorzien als reservering.

Zienswijze onderdeel 081.2

Voorts is het nut en de noodzaak van deze weg niet aangetoond. Er dient meer geïnvesteerd te worden in schone OV alternatieven en niet in asfalt. Kortom - staak dit project nu.

Antwoord

Dit is niet juist. De geactualiseerde Probleemanalyse van 2016 laat het tegendeel zien: nut en noodzaak blijken hieruit. In die probleemanalyse is tevens de 'ladder van Verdaas' afgelopen. De hoogste sport maakt het aanleggen van nieuws asfalt onvermijdelijk. De studie in 2016 liet zien dat deze sport niet gemist kan worden. Overigens wordt ook in HOV geïnvesteerd. Als tweede kant van dezelfde munt in deze studie wordt de studie naar een HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol genoemd.

Zienswijze 082

Zienswijze onderdeel 082.1

De Vervoerregio kan instemmen met het voorgestelde voorkeursalternatief. Op basis van de resultaten heeft de Vervoerregio weliswaar een inhoudelijke voorkeur voor het alternatief Midden. Dit genereert de grootste verbetering voor de regionale bereikbaarheid en heeft een positieve maatschappelijke baten/kosten-verhouding (mkba). Wij zien echter ook het belang van voldoende draagvlak om een oplossing te realiseren. Op grond van het advies van de brede Adviesgroep lijkt het alternatief Zuid op meer draagvlak te kunnen rekenen. Daarbij heeft dit alternatief een vergelijkbaar effect op de regionale bereikbaarheid, maar door hogere kosten een iets minder gunstige, doch positieve, mkba. Het niet aanleggen van het gedeelte tussen de N208 en N206 levert nog steeds een verbetering op en een gefaseerde uitvoering van dit alternatief is een goede aanpak, maar er dient wel perspectief te blijven op de uitvoering van het gehele alternatief. Nadere uitwerking en een definitief besluit daarover kan op een later moment plaatsvinden. De Vervoerregio staat niet negatief tegenover de toegevoegde elementen uit het alternatief NOG Beter 2.0 (verbinding tussen A44 en Lisse en Randweg Zwaanshoek) ofschoon deze beperkter meerwaarde bieden op onze beleidsdoelen.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuur oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die

zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 082.2

Ook in de komende periode blijven wij betrokken om tot een definitief voorkeursalternatief te komen. Zodra daarover een besluit is genomen verzoeken wij u ons hiervan formeel op de hoogte te stellen en daarbij het verzoek te doen om het project Duinpolderweg te promoveren naar de planuitwerkingsfase van ons uitvoeringsprogramma. Onderdeel van dit verzoek is een voorstel voor financiële dekking. Graag denken wij met u en de andere partijen in de stuurgroep mee om te komen tot dit voorstel. De door betrokken partijen reeds toegezegde en gereserveerde bijdragen zijn hiervoor de basis.

Ook blijft de Vervoerregio graag betrokken bij de planuitwerking in de volgende fase van het project. Een functionele, doelmatige en duurzame uitwerking is voor de Vervoerregio daarbij uitgangspunt.

Een besluit over het voorkeursalternatief Duinpolder betekent ook dat het project HOV Noordwijk-Schiphol voortvarend ter hand kan worden genomen. Graag werken wij samen met u toe naar spoedige besluitvorming over een voorkeursalternatief van dit project.

Antwoord

De wensen en ambities die hier uitgesproken worden liggen in lijn met het proces dat wij de komende tijd graag doorlopen en het resultaat dat wij daarin nastreven. Het aangeboden partnerschap daarin met de Vervoerregio is niet alleen plezierig; wij vermoeden dat het ook onontbeerlijk is om de bereikbaarheid in de grensstreek in gezamenlijkheid te bevorderen en op een hoger niveau te brengen en de vraagstukken die dat onderwerp oproept tot een goed einde te brengen. U noemt een aantal zaken daarbij die wij ook relevant vinden. Met uw verzoeken kunnen wij derhalve niet alleen instemmen, wij werken ze ook graag met u en de andere partners in de nabije toekomst uit, waarbij voortgang een belangrijke invalshoek is.

Zienswijze 083

Zienswijze onderdeel 083.1

Bijna identiek aan zienswijze 018, die door veel indieners is gekopieerd. Deze zienswijze bevat echter enkele extra alinea's:

"Een tracé als het Alternatief Midden danwel de Hillegomse Zienswijze dreigt dan bovendien onnodig veel doorgaand verkeer aan te trekken onder andere door Bennebroek via de N208 -als "oprit" naar de Duinpolderweg- met alle hinder en verkeersonveiligheid van dien. Ook de weg zelf zal veel nieuwe overlast in de omgeving veroorzaken. En dat, terwijl er in Bennebroek weinig tot geen verkeersproblemen zijn en deze juist zouden ontstaan door de keuze voor het Alternatief Midden of de Hillegomse Zienswijze. Eén blik op tabel 6-69 "Intensiteiten verkeersmodel op thermometerpunten", uit het Deelrapport Verkeer, behorende bij het rapport MER Duinpolderweg, zegt genoeg: op meetpunt 32 -wegvlak direct ten zuiden van de aansluiting van de Bennebroekerdreef op de Rijksweg (hoogste intensiteit Rijksweg Bennebroek)- nemen t.g.v. Alternatief Midden de vervoersbewegingen per etmaal dramatisch toe!

Wij hopen zeer dat u op grond van bovenstaande argumenten tot de overtuiging zult komen dat het voorliggende Voorlopig Voorkeurs Alternatief niet realistisch is en dat het Alternatief NOG Beter 2.0 -juist óók waar het toeziet op een tracé over de bestaande Weerlaan- een zeer goed Alternatief is, dat tot de minste overlast voor de omgeving zal leiden en adequaat gericht is op de lokale knelpunten, die opgelost moeten worden."

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar

mening van de bestuurders het beste tegemoet kwam aan de doelstelling van het project. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. De toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk.

Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 volgt in grote lijnen het traject van alternatief Nieuwe N206. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden, op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

In het MER is niet getoetst op het gebruik van stil asfalt. In de volgende fase volgt verder onderzoek naar de geluidsbelasting op gevels van woningen en naar maatregelen om die te beperken, weg te nemen of te compenseren.

Tot slot: een tracé dat gebruikt maakt van de Weerlaan zorgt voor een ongewenste menging van lokaal en regionaal verkeer. De Weerlaan wordt in een dergelijke benadering belast met circa 12.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Bij een eventuele doortrekking zou dit oplopen tot circa 17.000. Dit zijn situaties die wij op andere wegvakken juist aan het saneren zijn.

Zienswijze 084

Zienswijze onderdeel 084.1

Ik ben geboren in de Limousin, een prachtige streek in Frankrijk. Na mijn tuinbouwstudie heb ik mijn land verlaten en ben ik naar Nederland vertrokken. Al snel vond ik onderdak bij een familie in Heemstede. Werk vinden was iets moeilijker, maar toch vond ik een plantenkwekerij in Hillegom die mij in dienst wilde nemen. Op dat moment schrijven we 1981 en toentertijd wist ik niet dat ik ooit met de zoon van de baas zou trouwen en niet meer naar mijn vaderland zou terugkeren.

Alles in Nederland maakte indruk op me. De huizen met die grote ramen zonder gordijnen, de vele fietsen, al die slootjes en grachten, het paardrijden in de duinen, de Noordzee met zijn immense stranden, de patat met mayonaise en vooral de uiterst zorgvuldige manier waarop de Nederlanders hun broodtrommel klaarmaken, met allerlei broodbeleg en niet te vergeten de gekleurde hagelslag. Tot grote trots van mijn omgeving werd ik uitgenodigd om bloemenmeisje te zijn. Niet dat ik enig idee had van wat dat inhield, maar natuurlijk was ik geveleid dat ik de stedenband tussen Haarlem en het Franse Angers mocht vertegenwoordigen. Het was duidelijk dat ik voordat ik verliefd werd op mijn man, al verliefd was op zijn land.

Ik trouwde op het gemeentehuis in Hillegom en mijn thuis werd aan het water, namelijk de Oosteindervaart. Ik had besloten dat ik daar als het ware opnieuw wortel wilde schieten. De bewoners van de Oosteindervaart verwelkomden mij met open armen en na enkele jaren mocht ik op hetzelfde mooie gemeentehuis uit handen van de burgemeester de Nederlandse nationaliteit ontvangen. Voor mij was dit een plechtig en emotioneel moment dat duidelijk bleek gaf van mijn gehechtheid aan dit land. Mijn ouders die jaarlijks op bezoek kwamen, werden gelukkig ook verliefd op mijn stukje paradijs. Mijn vader die vroeger veel jaagde, vond het prachtig om al die eenden, fazanten en hazen te zien, want in Frankrijk zie je ze nog maar zelden in het wild. Hij bracht dan ook de meeste tijd aan de kant van de vaart door en in de veertig jaar dat hij naar Nederland komt, heeft hij slechts een keer Amsterdam bezocht, maar wel een tiental keren de Keukenhof. Ook mijn zus verbaast zich bij elk bezoek opnieuw over die ongelooflijke combinatie van infrastructuur en groen. Nederlanders beschikken over de gave om in dit dichtbevolkte land toch een gevoel van ruimte en vrijheid te creëren.

Na dit lange betoog waaruit duidelijk blijkt dat ik toch nog Franse roots heb, want ik val niet meteen met de deur in huis, is het tijd om te zeggen wat mij op het hart ligt: de Duinpolderweg. De omstreden Duinpolderweg, dit schrikbeeld, deze tsunami, deze snelweg waar men eigenlijk geen plaats voor vindt. Er wordt al jaren over gesproken. Argumenten, discussies, ruzies, onenigheden, lobby's, noem het maar op. Terwijl de een zegt dat deze weg een noodzakelijk kwaad is, zegt de ander dat dit traject niet nodig is. Er wordt gezegd dat het een politieke kwestie is, ik bespaar u de details. Voor sommigen is de keuze gemaakt: een deel van het probleem moet worden opgelost door dat kleine stukje natuur op te offeren dat tussen Bennebroek en Hillegom ligt. Ze spreken over een noodzakelijk kwaad met helaas enkele schaduwkanten. Ik moet bekennen dat ik moeite heb met dat woord. De flora en fauna van dit natuurgebied degraderen tot schaduwkanten, vind ik toch te ver gaan. Willen we echt de flora en fauna opofferen? Ik hoop uit de grand van mijn hart dat we onze ziel niet aan de duivel verkopen want deze zogenaamde 'oplossing' is niet aanvaardbaar. Dat zou namelijk betekenen dat de toekomstige generaties nooit meer kunnen genieten van dit prachtige erfgoed en de laat overgebleven Hillegomse polder. Voor de trekvogels uit dit gebied zou het betekenen dat ze een enkele reis zouden

moeten nemen, want bij terugkeer zou hun habitat verdwenen zijn...net zoals dat prachtige stukje Nederland voor mij...

Antwoord

Deze bijdrage van een mevrouw, die van origine Française is, is een vurig pleidooi voor het ongerept laten van de polder tussen Bennebroek en Hillegom in (Oosteinderpolder). Het is in feite een zienswijze, die erop neer komt om niet over te gaan tot realisatie van een alternatief op basis van 'alternatief midden'. De belanghebbende schetst haar verbondenheid met ons land, de streek en het gebied ter plekke en verzoekt het bestuur kennis te nemen van haar affiniteit er mee. Daarbij wijst zij op de aanwezige rijke flora en fauna. Deze mevrouw heeft ook ingesproken in de Statencommissie van Zuid-Holland en daarbij haar belangen benadrukt en kenbaar gemaakt. Dat is naar ons inzicht ook haar wens hier en nu en daar is zij in geslaagd. De definitieve afweging volgt nu door het bestuur.

Zienswijze 085

Zienswijze onderdeel 085.1

Hieruit is op te maken dat de verschillende wegvakken in de prognose voor 2030 al aan hun maximale verkeersintensiteit zitten, of daar al overheen gaan. Door het realiseren van de Duinpolderweg zal de verkeersintensiteit op deze wegvakken zeer waarschijnlijk toenemen. Figuur 1 uit de gevoeligheidsanalyse laat dit al zien voor de Pastoorslaan, maar vermoedelijk zal hetzelfde optreden voor de Stationsweg en de Wilhelminalaan. In het rapport wordt dat voor deze wegvakken niet inzichtelijk gemaakt. Ook maakt figuur 1 niet inzichtelijk wat de Duinpolderweg betekent voor de verkeersintensiteit op de N208 bij Hillegom. Door de verwachte toename van het verkeer is het aannemelijk dat het op de N208 binnen Hillegom drukker zal worden wanneer de infra die voor ontsluiting wordt gebruik overbelast raakt.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief laat inderdaad een toename zien op de Pastoorslaan. Op de Stationsweg en Wilhelminalaan is in de figuur geen toename te zien, omdat deze ook niet voorkomt. Intensiteiten op deze wegen blijven ongeveer gelijk. Het voorlopig Voorkeursalternatief zorgt voor afnames op de wegen in Hillegom zelf, door het verkeer beter te verdelen tussen een ontsluiting ten noorden van Hillegom en de bestaande ontsluiting aan de zuidkant van Hillegom (richting N207). Het voorlopig voorkeursalternatief zorgt ervoor, dat er niet direct een noodzaak is om aanvullende maatregelen te nemen om de verkeerssituatie te verbeteren, zoals benoemd in het voorstel. Er kan zich eventueel een noodzaak voordoen. Dit is afhankelijk van de uitwerking van het definitief voorkeursalternatief. De woningbouwlocatie die u voorstelt, is op dit moment niet gewenst door de gemeente Hillegom. U geeft aan dat u bereid bent om met beide colleges in onderhandeling te treden. Wat betreft de woningbouw is de gemeente Hillegom echter bevoegd gezag.

Zienswijze onderdeel 085.2

Inzet Zanderij zorgt voor win-win situatie

Een alternatief om deze verkeersdruk te verlichten is om ter hoogte van de Zanderij in Hillegom een alternatieve ontsluiting aan te leggen die Pastoorslaan, Stationsweg en Wilhelminalaan kan ontlasten en tevens voor de duur van de ruimtelijke reservering van de doortrekking van de Duinpolderweg maar ook langer een goede verbinding kan leggen naar de N206 via de N442 welke laatste is geclassificeerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (GOW bubeko, grens 20.000 motorvoertuigen per etmaal). In onderstaande afbeelding staat de voorgestelde ontsluiting in hoofdlijnen weergegeven.

Deze ontsluiting kan tevens gebruikt worden als ontsluiting voor een nieuwe duurzame woonwijk van ongeveer 750 woningen. Hierdoor ontstaat een win-win situatie. Niet alleen leidt de voorgestelde ontsluiting tot een verlichting van de verkeersdruk ten westen van N208, ook wordt een verkeersveilige verbinding voor langzaam verkeer van en naar het station gerealiseerd. De ontwikkeling van woningbouw leidt tot een vermindering van het grote tekort aan nieuwbouwwoningen dat in de regio aanwezig is. Dit is nog urgenter geworden nu door de aanleg van het voorgestelde voorkeurs tracé van de Duinpolderweg woningbouwplannen van de gemeente mogelijk geen doorgang kunnen vinden.

Nieuwe woningen in de Zanderij zorgen uiteraard voor meer verkeer, maar daartegenover staat ook een nieuwe verkeersstructuur die voldoende capaciteit heeft. Goudappel Coffeng heeft recent onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten. Dit rapport Verkeersanalyse De Zanderij Hillegom', van 14april 2017 is als bijlage bijgevoegd.

Antwoord

Het voorlopig Voorkeursalternatief laat inderdaad een toename zien op de Pastoorslaan. Op de Stationsweg en Wilhelminalaan is in de figuur geen toename te zien, omdat deze ook niet voorkomt. Intensiteiten op deze wegen blijft ongeveer gelijk. Het voorlopig Voorkeursalternatief zorgt voor afnames op de wegen in Hillegom zelf, door het verkeer beter te verdelen tussen een ontsluiting ten noorden van Hillegom en de bestaande ontsluiting aan de zuidkant van Hillegom (richting N207). Het voorlopig voorkeursalternatief zorgt ervoor, dat er niet direct een noodzaak is om aanvullende maatregelen te nemen om de verkeerssituatie te verbeteren, zoals benoemd in het voorstel. Er kan zich eventueel een noodzaak voordoen. Dit is afhankelijk van de uitwerking van het definitief voorkeursalternatief. De woningbouwlocatie die u voorstelt, is op dit moment niet gewenst door de gemeente Hillegom. U geeft aan dat u bereid bent om met beide colleges in onderhandeling te treden. Wat betreft de woningbouw is de gemeente Hillegom echter bevoegd gezag.

Zienswijze onderdeel 085.3

De nieuwe ontsluitingsweg verlaagt ook de verkeersdruk op de andere oostwest verbindingen, zoals de Wilhelminalaan, Stationsweg en de Pastoorslaan. Het verkeer kan zich beter spreiden over de verbindingen. Met ongeveer 6.000 mvt per etmaal in 2030 op de nieuwe verbindingsweg, is hier binnen de richtlijnen van Duurzaam veilig ook nog voldoende verkeersruimte om extra verkeer door realisatie van de Duinpolderweg op te kunnen vangen. De Zanderij kan daarmee bijdragen aan een betere verkeersdoorstroming aan de westkant van de N208.

Voorstel integrale oplossing

Als grondeigenaar van de Zanderij ben ik bereid om met uw colleges concrete afspraken te maken over het beschikbaar stellen van de benodigde gronden voor de voorgestelde ontsluiting als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling. Ik zie met belangstelling uit naar uw reactie op onze zienswijze en op bovengenoemd voorstel. Een afschrift van deze brief hebben wij gestuurd aan de Colleges van B&W van Hillegom, Lisse, Noordwijkerhout, Bloemendaal en aan het bestuur van Holland Rijnland.

Antwoord

Het voorlopig Voorkeursalternatief laat inderdaad een toename zien op de Pastoorslaan. Op de Stationsweg en Wilhelminalaan is in figuur geen toename te zien, omdat deze ook niet voorkomt. Intensiteiten op deze wegen blijft ongeveer gelijk. Het voorlopig Voorkeursalternatief zorgt voor afnames op de wegen in Hillegom zelf, door het verkeer beter te verdelen tussen een ontsluiting ten noorden van Hillegom en de bestaande ontsluiting aan de Zuidkant van Hillegom (richting N207). Het voorlopig voorkeursalternatief zorgt ervoor, dat er niet direct een noodzaak is om aanvullende maatregelen te nemen om de verkeerssituatie te verbeteren, zoals benoemd in het voorstel. Er kan zich eventueel een noodzaak voordoen. Dit is afhankelijk van de uitwerking van het definitief voorkeursalternatief. De woningbouwlocatie die u voorstelt, is op dit moment niet gewenst door de gemeente Hillegom. U geeft aan dat u bereid bent om met beide colleges in onderhandeling te treden. Wat betreft de woningbouw is de gemeente Hillegom echter bevoegd gezag.

Zienswijze 086

Zienswijze onderdeel 086.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 087

Zienswijze onderdeel 087.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 088

Zienswijze onderdeel 088.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 089

Zienswijze onderdeel 089.1

Bij deze dienen wij onze zienswijze bij u in betreffende de Planstudie Duinpolderweg - hierna te noemen DPW inclusief de beoogde lokale verbinding tussen de Weerlaan en de nieuwe DPW. Vooropgesteld vinden wij, dat sinds uw openbare bekendmaking medio december 2017 van het voorlopig voorkeursvariant, wij direct als zwaar getroffen, daadwerkelijke nu al schade lijden door waardeverlies van onze locatie met bebouwingen. Dit vanwege het voornemen van de Provincies Noord en Zuid Holland om een tweebaansweg ontsluitingsweg Weerlaan aansluitend op de DPW op 10 meter direct naast onze woning en gebouwen te projecteren. Ook de op korte termijn geplande DPW tweebaansweg die op lange termijn uitgebreid gaat worden naar een vierbaansweg door / over onze locatie aan de achterzijde op nog geen 100 meter afstand van onze bebouwing is hier mede debet aan. Wij gaan u dan ook, aan de hand van de komende definitieve vaststelling van het traject, indien nodig, benaderen voor de compensatie van het ontstane verlies die voor ons is ontstaan door uw boven beschreven voornemen voor de realisatie van de ontsluitingsweg en de DPW.

Wij zijn tegen de bovengrondse aanleg van de DPW en de lokale verbinding tussen de Weerlaan en de DPW zoals het er nu voorligt. Dit vanwege de feiten dat wij in zeer ernstige mate daadwerkelijk en direct tweezijdig geconfronteerd gaan worden met alle bijkomende negatieve milieu effecten op ons toekomstige leven zoals:

Lichthinder - Luchtkwaliteit - Geluidshinder - Sociale veiligheid - Externe veiligheid – Veiligheid hogedruk Gasleiding 12 inch. 40 BAR GAS UNIE Vossepolder - Visuele hinder - Gezondheid - Grondwaterstanden - Grondwaterstromingen - Grondwaterkwaliteit - Bodemverontreiniging - Bodem zettingen - Ongelijkmatige zettingen – Barrièrewerking(en) - Trillingen - Woon en landschapsbeleving - Verlies en inbreuk van Privacy - Verder te noemen negatieve milieu effecten in de ruimste zin van het woord.

Antwoord

Het aanwijzen van een mogelijk tracé door een overheid kan in de praktijk leiden tot een reactie in de vastgoedmarkt. In deze fase is waardedaling echter nog niet eenduidig vast te stellen omdat de precieze ligging van de weg en inpassingsmaatregelen om de negatieve effecten te verminderen, nog niet bekend zijn. Zo kan bijvoorbeeld de ligging van de nieuwe verbinding tussen de Weerlaan en de nieuwe weg nog wijzigen. Ook is het nog mogelijk, zoals u voorstelt om de weg verdiept aan te leggen. Dit wordt in de volgende fase van het project gedetailleerd uitgewerkt. Dan worden ook de milieueffecten over de volle breedte gedetailleerd in kaart gebracht. Direct belanghebbenden zoals omwonenden worden hier bij betrokken. Als door het definitief vaststellen van het ontwerp van de weg in het inpassingsplan waardevermindering optreedt aan uw woning, dan kunt u in aanmerking komen voor een planschadevergoeding als daarvoor grondslag bestaat. Hiervoor kunt u een schadevergoeding aanvragen bij de provincie Zuid-Holland. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd kan hiervan gebruik worden gemaakt. Uw aansprakelijkheidsstelling nemen wij op dit moment voor kennisneming aan.

Zienswijze onderdeel 089.3

Wij stellen u dan ook voor om:

A-Om de DPW, ons aangaande, middels een tunnel(s) c.q. afgesloten tunnelbakconstructie(s) door/in de Weerlanerpolder vanaf de N 208 tot aan de Ringvaart te laten lopen en de aansluiting met de Haarlemmermeer richting N 205 middels een aquaduct te realiseren. Dit is Geologisch, Hydrologisch en technisch zeer goed mogelijk vanwege het feit dat er op 10 meter onder het (slappe) maaiveld in de Weerlanerpolder zich een draagkrachtige zandlaag bevindt. Hiermede zijn zeer veel negatieve milieu effecten te ondervangen en zou het kunstwerk over de Voltstraat heen kunnen komen te vervallen.

B-De bebouwingen op het perceel van ondergetekenden zijn op staal gefundeerd en dus zeer gevoelig voor de meeste bovenbeschreven negatieve milieu effecten, die daadwerkelijke schade(s) in de ruimste zin van het woord veroorzaken.

Antwoord

Het kruisen van de ringvaart met een brug is onderdeel van het gekozen voorlopig Voorkeursalternatief. Een aquaduct heeft voordelen maar daar zijn ook aanzienlijke kosten aan verbonden. Een tunnel is geen onderdeel van het de alternatievenafweging geweest gezien de hoge financieringskosten. Daarbij is de aansluiting van de Weerlaan in een tunnel een complicerende factor . Na

vaststelling van een voorkeursalternatief wordt bij de nadere uitwerking in het vervolgonderzoek de exacte ligging van de weg, waaronder ook de hoogteligging, en vormgeving van de kruisingen bepaald.

Zienswijze onderdeel 089.4

De voorgestelde lokale verbinding tussen de Weerlaan en de DPW te laten vervallen, omdat het nut en noodzaak hiervoor echt ontbreken. Dit vanwege het feit dat het verkeer via de huidige bestaande Weerlaan visa versa kan doorrijden tot aan de rotonde N 208, om vervolgens na 75 meter via de N208 de eventuele nieuwe aansluiting DPW te kunnen kiezen.

Des nee: De voorgestelde lokale verbinding tussen de Weerlaan en de DPW niet te laten lopen over het oude manege terrein, maar er voorbij, via de tweede bocht Weerlaan om vervolgens via een T kruising of rotonde eventueel verdiept aan te sluiten op de DPW in de Weerlanerpolder. De lokale verbinding vanaf de Weerlaan over de Weerlanervaart heen richting DPW zal dan komen te liggen tussen de zeer ruimtelijke liggingen van de huisnummers 53 en 55 Oude Weerlaan Hillegom. Hier bevinden zich percelen die in eigendom van de Gemeente Hillegom zijn en deze percelen grenzen direct aan de huidige voorgestelde ligging van de DPW .

Antwoord

Uit de verkeersanalyse horende bij het samenstel op basis van Zuid, is te zien dat een aansluiting met de weerlaan ter hoogte van de oude manege wel degelijk zorgt voor positieve effecten. Zo wordt de Hillegommerbrug en daarmee de Meerlaan en Venneperweg in Beinsdorp meer ontlast. Daarnaast wordt de Leidsestraat aan de zuidkant van Hillegom ook rustiger bij dit samenstel, ten opzichte van veel andere alternatieven. Wat betreft de precieze ligging. Deze is op dit moment nog niet bepaald en zal verder uitgewerkt worden in de volgende fase, nadat een definitief voorkeursalternatief is vastgesteld. De opmerking over de percelen van de gemeente Hillegom en het iets schuiven met het tracé zullen hierin meegenomen worden.

Zienswijze onderdeel 089.5

Op voorhand stellen wij u, Provincies Zuid en Noord Holland, dan ook aansprakelijk voor alle eventuele schade(s) die voort zijn gevloeid en voort gaan vloeien naar aanleiding van uw bovenomschreven voornemens tot realisatie van de DPW.

Antwoord

Zie het antwoord bij 89.1

Zienswijze 090

Zienswijze onderdeel 090.1

Huidige N207 aanpassen naar Duinpolderweg. Weg verbreden en doortrekken. Knelpunten en aan aansluitingen aanpassen, verkeerslichten verminderen en tunnels aanleggen in plaats van de bruggen. Weg ligt er al, moet alleen aangepast worden. Is meest logische en duurzame oplossing. Daarnaast zal de n208 naar minimaal 2x2 baans moeten om de capaciteit te verhogen.

Antwoord

Het doortrekken van de N207 naar de N206 is onderzocht in de alternatieven Hillegomse Zienswijze (zuidelijk deel) en Parel 2.0. Doordat het alternatief Parel 2.0 niet ook een noordelijk deel kent, lijkt deze het meest op een doortrekking van de N207. Uit de resultaten van het MER blijkt dat het alternatief Parel 2.0 op het Nul-alternatief na, het minst voldoet aan de doelstellingen van dit project. Aan de leefbaarheidsdoelstelling wordt op veel van de kwetsbare wegvakken niet voldaan. Hoewel het alternatief Parel 2.0 minder negatieve milieueffecten effecten kent dan bijvoorbeeld Midden en Zuid, zijn er nog steeds negatieve effecten op bijvoorbeeld landschap, natuur en landbouw. Vanwege de hoge kosten van het alternatief Parel 2.0 en de relatief mindere opbrengsten scoort Parel 2.0 minder op de MKBA.

Zienswijze 091

Zienswijze onderdeel 091.1

Tegen het voorkeursalternatief van Duinpolderweg Lisse Zuid - A44. Ik zie minimale toegevoegde waarde van een weg in dit

gebied. Route via sassenheim-A44 gaat vanuit Centrum Lisse net zo snel. Zonde van geld en landschap.

Antwoord

De randweg Lisse is aangedragen in een pakket van lokale maatregelen, die nodig zijn om in een bredere gedeelte van het studiegebied noodzakelijke effecten te kunnen genereren. Het is doorgerekend en heeft betekenis voor de omgeving Lisse nu en in de toekomst. Bij de afweging om tot realisering over te gaan moeten uiteraard de genoemde belangen goed worden meegenomen. Het bestaande areaal biedt voor de toekomst onvoldoende soelaas om de bereikbaarheid te garanderen.

Zienswijze onderdeel 091.2

Liever investeren in goede doorstroom Centrum Lisse naar het oosten. Vanuit Lisse Noord en Zuid zijn de mogelijkheden op zich prima. Aquaduct i.p.v. brug Lisserbroek zou een hoop schelen, verder goede verbinding IJweg-N207, met name op en afrit daar. Die weg is richting A4 al flink verbeterd, andere kant op ben ik voorstander van verbreding richting N208 en aansluiting naar N206. Oftewel Alternatief Parel 2.0 met advies aquaduct Lisserbrug.

Antwoord

Uit de resultaten van het MER blijkt dat het alternatief Parel 2.0 op het Nul-alternatief na, het minst voldoet aan de doelstellingen van dit project. Aan de leefbaarheidsdoelstelling wordt op veel van de kwetsbare wegvakken niet voldaan. Hoewel het alternatief Parel 2.0 minder negatieve milieueffecten effecten kent dan bijvoorbeeld Midden en Zuid, zijn er nog steeds negatieve effecten op bijvoorbeeld landschap, natuur en landbouw. Vanwege de hoge kosten van het alternatief Parel 2.0 en de relatief mindere opbrengsten, scoort Parel 2.0 minder op de MKBA.

Zienswijze 092

Zienswijze onderdeel 092.1

Heel fijn een nieuwe aansluiting met de a44

Antwoord

Bedankt voor uw bijdrage.

Zienswijze 093

Zienswijze onderdeel 093.1

De weg zal een enorme verstoring van ons dorp. Bollenboeren zijn de dupe maar zeker ook hun personeel. Het zal langdurige werkeloosheid in de hand werken. Daarnaast verliezen we geld met ons toerisme die voor de bloemen komen. Horeca en ondernemers zullen hiervan de negatieve consequenties van ondervinden. En het belangrijkste NOG meer groen we uit de bollenstreek. Een verarming voor mens en dier. Dit mag niet gebeuren!

Antwoord

De zorgen die u heeft over de verstoring van het dorp en de effecten op de bollenteelt en het toerisme blijken niet uit het uitgevoerde onderzoek. De bereikbaarheid van Hillegom verbetert en het doorgaande verkeer dat gebruik maakt van de route door Beinsdorp neemt af. Verder ondervindt de bollenteelt enige nadelen zoals areaalverlies en afsnijding van percelen, maar met herverkaveling kan een deel van de nadelen hersteld worden. Bovendien ondervindt de sector ook voordelen door een betere bereikbaarheid, wat ook positief doorwerkt voor het toerisme. Bij het bepalen van de exacte ligging van het tracé zal ook specifiek worden gekeken samen met het Zuid-Hollands Landschap naar een inpassing die de schade voor de Vosse- en Weerlanerpolder beperkt. Ook wordt gezocht naar mogelijkheden om het verlies te compenseren.

Zienswijze 094

Zienswijze onderdeel 094.1

Kopie van zienswijze 018.

Zienswijze 095

Zienswijze onderdeel 095.1

Laat onze mooie polder met rust door het zo te laten. Ronduit belachelijk om de tweede poellaan hier voor te misbruiken.

Antwoord

De bereikbaarheid van Lisse is een vraagstuk dat bediend wordt door deze oplossing. Bij het aanleggen van iets nieuws vindt er bundeling van verkeer plaats, waardoor op andere plaatsen verlichting optreedt. In het buitengebied moet dat met grote zorgvuldigheid plaatsvinden en worden ingepast. Dat is hier ook aan de orde.

Zienswijze 096

Zienswijze onderdeel 096.1

In die zin kan ik mij vinden in de mening die de Hillegomse coalitie is toebedeeld: de Middenvariant door de Oosteinderpolder is significant beter dan de Zuidvariant door Horst ten Daal. GS kozen voorlopig echter voor de Zuidvariant. Waarom dit niet de beste keuze is, licht ik graag toe.

- De Zuidvariant loopt dicht langs dichtbevolkte wijken in Hillegom en dit legt een zwaardere milieulast neer bij veel inwoners. Beter zou een weg zijn waarin de last wordt verdeeld over Hillegommers en Bennebroekers. Bij voorkeur een weg die ver van beide kernen verwijderd is om zo het geaggregeerde nutsniveau van alle stakeholders (omwonenden) te maximaliseren: de Middenvariant.

Antwoord

Uit het m.e.r.-onderzoek komt naar voren dat de milieueffecten van het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze (Midden) en het samenstel op basis van alternatief Zuid, elkaar voor wat betreft de milieueffecten niet veel ontlopen. Ook het eerstgenoemde alternatief heeft dus nadelen voor de omgeving. De bestuurlijke afweging en keuze is gebaseerd op een veelheid aan informatie, waarbij we naast de milieueffecten ook de effecten op verkeer en landbouw hebben onderzocht.

Zienswijze onderdeel 096.2

- De Zuidvariant takt aan op de N208 ter hoogte van bedrijventerrein Horst ten Daal. Er dienen veel bedrijven en huizen gesloopt en verplaatst te worden. Een kapitaalvernietiging die elders dus weer moet worden hersteld. Dit is niet alleen financieel, maar ook qua draagvlak onder de inwoners en ondernemers in Hillegom een vreemde keuze die moeilijk uit te leggen is, daar de Middenvariant veel minder sloop van vastgoed met zich meebrengt.

Antwoord

Het Middenalternatief brengt ook sloop van vastgoed met zich mee. Het grootste deel hiervan bevindt zich echter in de Haarlemmermeer. De keuze van een voorkeursalternatief is een integrale afweging van een veelheid van aspecten waar eventuele sloop van woningen of bedrijven er één van is.

Zienswijze onderdeel 096.3

- Doordat voor de aantakking van de Zuidvariant op de N208 minder ruimte beschikbaar is dan voor een mogelijke aantakking van de Middenvariant op de N208, is er minder "speelruimte" om een "verkeersefficiënt knooppunt" met weinig mogelijke opstoppingen die kunnen ontstaan, te ontwikkelen.

- Het tracé van Midden loopt vloeiender door het landschap met betere voorgestelde knooppunten dan voor tracé Zuid het geval is in termen van hoe snel het verkeer kan worden afgewikkeld. Op- en afritten waarbij het verkeer kan blijven doorstromen in plaats van gelijkvloerse kruisingen met verkeerslichten en dergelijke waarbij verkeersstromen om en om worden afgewikkeld, zijn mijns inziens beter. Ook wanneer dat zou betekenen dat een dergelijk "knooppunt" iets duurder zou uitvallen.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is een verbinding tot de N208 opgenomen (met daarna een reservering). Voor beide alternatieven is een aansluitvorm getekend. Het is inderdaad zo, dat de ruimte bepaalt welke aansluitvormen mogelijk zijn en daarmee de kosten bepalen.

Zienswijze onderdeel 096.4

- De Middenvariant als geheel is goedkoper dan de Zuidvariant. Ook bij doortrekken naar N206. Tot slot nog wat mijns inziens belangrijke punten met betrekking tot de realisatie van een oost-westverbinding.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 096.5

- De Ringvaartkruisende capaciteit in onze regio is klein: er is dus behoefte aan meer bruggen dan wel aquaducten om het oost-westwegverkeer efficiënt over de Ringvaart te kunnen geleiden. Ik ben verheugd dat in beide overgebleven mogelijke tracés er meerdere van dergelijke "kunstwerken" zijn opgenomen.

- Een aquaduct is weliswaar duurder dan een brug, maar het vormt de garantie dat zowel wegverkeer als scheepvaartverkeer ongehinderd zijn doorgang kan vinden. Een aquaduct is iets wat ik in dat opzicht zou verkiezen boven een brug over de Ringvaart.

- Indien een aquaduct dan wel brug wordt aangelegd, is het raadzaam om direct in te spelen op een mogelijke toekomstige wegverbreding. Dus om direct een twee keer twee rijstroken breed kunstwerk te maken in plaats van het twee keer één rijstrook brede kunstwerk dat voor de weg in de huidige plannen strikt noodzakelijk is. In dat opzicht dient dus geleerd te worden van de ervaringen met de (voor het huidige verkeersaanbod te smalle) brug van de N207 over de Ringvaart in Hillegom Zuid.

- Indien nu al kan worden geprognoseerd dat op de lange termijn een (Duinpolder-)wegverbreding (uitbreiding van het aantal rijstroken) onontkoombaar is, is het raadzaam om direct daarvoor de ruimte te reserveren zodat dat geen issue meer kan vormen indien de tijd zover mocht zijn.

- Hoe glooiender bochten worden aangelegd, hoe minder het verkeer zijn snelheid hoeft aan te passen om daarna weer op te trekken, hoe minder additionele uitstoot van schadelijke stoffen en hoe sneller de totale afstand kan worden afgelegd. Ook hierop scoort de Middenvariant beter dan de Zuidvariant.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is nu een half hoge brug voorzien. In het uiteindelijke ontwerp zullen zal een afweging

gemaakt worden hoe de precieze kunstwerken vormgegeven worden en hoe deze in het totaal scoren. Het gaat hierbij dan om een afweging van het totaal aan effecten. Scheepvaartverkeer kan hier een onderdeel van uitmaken, maar bijvoorbeeld ook het beheer, geluidsoverlast, maar bijvoorbeeld ook het kunnen combineren met andere verkeersstromen, zoals fiets. Kortom, een uitgebreider afweging wordt gemaakt in de volgende fase.

Zienswijze onderdeel 096.6

- Hoe minder de totale (Duinpolder-)weglengte van A4 tot N208 (of N206) afwijkt van de hemelsbrede afstand tussen begin- en eindpunt, hoe minder reistijd elke weggebruiker heeft en hoe minder uitstoot er wordt veroorzaakt. De aantakking van de Zuidvariant op de N205 en de overige aanpassingen die de N205 in die variant zou krijgen, zorgen echter voor extra reistijd en uitstoot. Indien men uitgaat van de geprojecteerde 14.500 motorvoertuigen die per etmaal de Ringvaart zullen kruisen via de nieuwe weg (zie rapport Royal Haskoning), dan levert een kleine deviatie van de kortste (hemelsbrede) route een groot milieu- en tijdverlies op. De Zuidvariant, met zijn grotere aantal (scherpere) bochten en extra weglengte, is ook nu de onlogische keuze. Ga na dat elke 100 meter extra weglengte (nog los van milieueffecten doordat er bij scherpere bochten wordt afgeremd en opgetrokken) dus betekent dat een gemiddelde gezinsauto (à gecombineerd verbruik van zeg 5 liter / 100 km) elke keer 0,005 liter extra kwijt is. Dus elke dag (bij 14.500 van dergelijke voertuigen, geen rekening houdende met vrachtwagens et cetera) kost elke 100 meter meer weglengte, 72,5 liter extra benzineverbruik met bijbehorende uitstoot. Dus elk jaar circa 26.500 liters extra verspilde benzine per 100 meter extra weglengte. Dus daarom mijn advies: kies zo veel mogelijk voor zo kort mogelijke tracés. De Middenvariant dus.

Antwoord

De tracering is afhankelijk van een veelheid van factoren. Lang niet altijd wordt gekozen voor de kortste route. Dit is afhankelijk van alle MER aspecten. Gezondheid en uitstoot tellen hierin mee.

Zienswijze onderdeel 096.7

- Eén positief aspect van de Zuidvariant is dat deze in Hillegom twee grote aansluitingen kent (bij N208 en bij Vossepolder). Dit is iets wat wellicht nog het overwegen waard is om toe te voegen aan de Middenvariant: een extra aansluiting vanuit Hillegom. Probleem is echter dat ook dan het verkeer langs Treslong, Vossepolder en Meer en Dorp zal toenemen. Mogelijkerwijs kan een groter aantal op- en afritten van N205 en Duinpolderweg (mits efficiënt, zonder veel verkeerslichten en het liefst niet gelijkvloers) uitkomst bieden (verder te onderzoeken in welke mate en waar precies), opdat verkeersstromen meer verspreid worden en niet geconcentreerd via één punt de provinciale- en rijkswegen betreden. Dit leidt tot meer mogelijke routes die men kan afleggen van vertrekpunt tot bestemming. Dit zorgt voor een robuuster netwerk.

- Robuustheid van de infrastructuur (zodat bij een verstoring zoals een ongeval of wegafsluiting niet het hele netwerk vastloopt, maar alternatieve routes beschikbaar zijn) is iets wat nagestreefd dient te worden. Meer op- en afritten, meer verbindingswegen (zoals ten zuiden van Lisse en ten noorden van Zwaanshoek) en meer bruggen (of aquaducten) over de Ringvaart kunnen hiervoor zorgen. De mogelijke extra kosten zullen meevallen door de extra baten die men ervoor terugkrijgt.

- Indien uit onderzoek blijkt dat de verbinding N208-N206 nuttig is, zou ik opteren voor een spoedige aanleg ervan (desnoods simultaan met de aanleg van het gedeelte N208-N205(-A4)), om te voorkomen dat er zich een herhaling voordoet van het jarenlange proces waarin men verwickeld raakt bij de aanleg van überhaupt een nieuwe weg (zie hoe lang er reeds onderzoek is gedaan en er debatten zijn gevoerd voordat we uiteindelijk zijn beland op het punt waar we nu zijn in het Duinpolderwegdossier).

Antwoord

In de suggestie om bij een middenalternatief ook een aansluiting Vossepolder te maken, wordt gelijk de argumentatie geleverd, waarom dit niet wordt overwogen. Het zou namelijk een lang stuk extra infrastructuur opleveren, dat voor extra aantasting zorgt in dit gebied. Het voorlopig voorkeursalternatief kent nu een samenstel van maatregelen. Door de toevoeging van een verbinding aan de noordkant van Hillegom en aan de Zuidkant van Lisse ontstaat inderdaad een robuuster netwerk. Dit is ook terug te zien in het bijdragen aan de doelstellingen. De verbinding met de N206 is nu opgenomen als reservering. Dit is juist om zekerheid te bieden in het gebied. Wanneer sprake van doortrekking is nu nog niet bepaald en afhankelijk van snelheid van ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Zienswijze onderdeel 096.8

- Om niet alleen bij te dragen aan het welzijn van omwonenden, maar ook aan het zo veel mogelijk in stand houden van het

natuurlijke en culturele erfgoed (polderlandschap, weidevogelgebied, bloembollenvelden, bossen en duinen), dient er idealiter voor gekozen te worden te weg zo goed mogelijk in te passen in de omgeving. Een verdiepte aanleg van de Middenvariant door de Oosteinderpolder is een voorbeeld daarvan. Minder optische "schade" en tevens minder akoestische "schade" (verdiepte aanleg betekent dat het geluid minder ver kan reiken).

Antwoord

Wij begrijpen de wens om een verdiepte aanleg te overwegen en ook de belangen die daarbij worden aangehaald. Verdiepen roept echter ogenblikkelijk een majeure ander vraagstuk op, namelijk de betaalbaarheid en daarmee de haalbaarheid van zo'n oplossing. Wat verdiept is moet ook ergens weer 'boven' komen. Dat heeft andere effecten dan realisatie en inpassing op maaiveldniveau.

Zienswijze onderdeel 096.9

Resumerend is een goede oost-westverbinding nodig om het verkeer in onze regio nu en in de toekomst beter aan te kunnen. De Zuidvariant die door GS voorlopig is gekozen, kent een groot aantal nadelen en is een lastig te verantwoorden keuze. Het draagvlak voor de Zuidvariant blijkt bovendien klein te zijn in Hillegom, maar ook onder meer in de rest van de Bollenstreek. De Middenvariant, die glooiend, met efficiëntere knooppunten en met een relatief kleine deviatie van de kortste afstand van begin- tot eindpunt loopt van N205 door Oosteinderpolder naar N208 (en mogelijk verder naar N206), is mijns inziens een veel betere keuze, zoals hierboven toegelicht. Verder heb ik hierboven een aantal in mijn optiek cruciale punten benoemd waar rekening mee moet worden gehouden bij de realisatie van de Duinpolderweg. Ik vertrouw erop dat het meest wijze besluit wordt genomen door PS en GS, en dat in plaats van voor de Zuidvariant er voor de Middenvariant wordt gekozen.

Antwoord

Zie antwoord op 096.9

Zienswijze 097

Zienswijze onderdeel 097.1

Ondergetekenden wonen aan de Bennebroekerdijk, iets ten zuiden van de brug naar Bennebroek en hebben een gemeenschappelijke uitrit naar de Bennebroekerdijk, circa 10 m ten zuiden van de brug. Op de plantekening is er sprake van de aanleg van een -Randweg Zwaanshoek- die start aan de Bennebroekerdijk op ongeveer 150 m noordelijk van de brug naar Bennebroek en dan in oostelijke richting naar de Spieringweg loopt. Bijhorend is er sprake van een verkeersmaatregel, zijnde een afsluiting voor autoverkeer over de Bennebroekerdijk. Deze afsluiting zou ergens tussen de Bennebroekerweg en de brug naar Bennebroek moeten komen te liggen. Wij zijn voorstander van deze randweg, maar willen wel dat de Bennebroekerdijk open blijft voor autoverkeer van de bewoners aan de dijk. Een totale afsluiting voor autoverkeer, direct bij de brug naar Bennebroek, betekent dat wij een heel eind moeten omrijden als we naar Bennebroek willen. Aangezien dat een door ons een veel gekozen richting is, is een dergelijke afsluiting voor ons zeer bezwaarlijk. Bovendien brengt het extra autoverkeer op de omrijroute, terwijl het juist verkeersluwer zou moeten worden.

We hopen dat u onze zienswijze in de verdere ontwikkeling van de plannen wilt laten meewegen en ontvangen gaarne een ontvangstbevestiging per post of Email.

Antwoord

De afsluiting van de Bennebroekerdijk is bedoeld om te voorkomen dat het verkeer de dijk en de Bennebroekerweg blijft gebruiken in plaats van de nieuwe verbinding. Wij begrijpen uw argument; een knip is echter noodzakelijk. Bij de verdere uitwerking, mocht dit onderdeel ook in het definitieve voorkeursalternatief zitten, kan gekeken worden of deze knip ook op een andere plek te maken is, met hetzelfde verkeerskundig effect. In de verdere uitwerking zal in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Zienswijze 098

Zienswijze onderdeel 098.1

Bij alle alternatieven wordt geen rekening gehouden met de trein. Bij ALTERNATIEF MIDDEN gaat de weg onder de treinrails door (daar bestaat reeds een treinbrug) waardoor de doorstroom van het verkeer vele malen beter is.

Bij de overige alternatieven moet verkeer over een treinverbinding/rails waar minstens 13 keer per uur een trein langs komt. Derhalve gaat mijn voorkeur uit naar het ALTERNATIEF MIDDEN.

Antwoord

Bij het voorlopig voorkeursalternatief en bij alternatief Midden worden de Hoge Snelheidslijn en Schiphollijn in de uitwerking gekruist ter plaatse van de huidige onderdoorgang in de Bennebroekerweg. Daar waar in de uitwerking van de alternatieven het spoor gekruist wordt, wordt rekening gehouden met een ongelijkvloerse kruising. Dit geldt ook voor de spoorlijn Leiden - Haarlem. Indien bij vaststelling van het voorkeursalternatief gekozen wordt voor een doortrekking tot de N206 (direct of op termijn) is in de voorlopige uitwerkingen opgenomen dat de spoorlijn Leiden - Haarlem ongelijkvloers worden gekruist met een onderdoorgang voor de nieuwe weg.

Zienswijze 099

Zienswijze onderdeel 099.1

Kopie van zienswijze 098. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 100

Zienswijze onderdeel 100.1

Vragen over bereikbaarheids- en toekomstige mobiliteit.

Hebben we op den duur daadwerkelijk een bereikbaarheids- en mobiliteitsprobleem in de Duin- en Bollenstreek? Ik zou deze vraag graag driedig voor Hillegom, Lisse, Sassenheim beantwoord zien.

Moeten we ruimte aan recreatie, toerisme of infrastructuur* reserveren? In hoeverre wordt er gewicht toegekend aan toeristische en of recreatieve bestemmingen als onderdeel van onze regio economie? In hoeverre is de Greenport nog duurzaam in de Bollenstreek nu het meer een handelscentrum is geworden? Verwerking van de bollen hoeven in de toekomst niet meer via de Bollenstreek te verlopen! Zijn er geen mogelijkheden om het vrachtvervoer te minimaliseren in de Duin- en Bollenstreek?

* Welke infrastructuur benodigen wij in de Duinbollenstreek? Is dit voor duurzame mobiliteit, wegennet auto en vrachtvervoer of een combinatie? Ik stel deze vraag met name de aantrekkelijke ligging van de Duinbollenstreek en de functie die er aan wordt toegekend.

Op Rijkswegen en Provinciale wegen wordt de capaciteit steeds kleiner met als gevolg steeds grotere verkeerscongesties. Een en ander kan het sluipverkeer verder doen toenemen en dat komt in de Plan-m.e.r. studie goed naar voren als de Duinpolderweg variant midden wordt aangelegd. Ik heb uitgerekend dat er 10.000 extra verkeersbewegingen zijn over de Ringvaart. Klopt dit? Een verslechtering van de leefomgeving, volksgezondheid, bereikbaarheid, etc. als gevolg. Dit druist precies tegen de hoofdoelstellingen van het project.

Antwoord

Het project Duinpolderweg kijkt in een bredere context naar de opgaven. Vandaar dat er ook een aantal doelstellingen zijn benoemd. Vanuit de probleemanalyse en het nulalternatief wordt door gemeenten en beide provincies geconcludeerd dat niets doen geen optie is. Eerder hebben gemeenten afzonderlijk getracht problemen op te lossen, maar het gevaar is, dat problemen dan alleen maar naar de buurman verschuiven. Vandaar dat gemeenten de beide provincies hebben gevraagd de problematiek in bredere context op te pakken.

Het behoud van de Greenport is één van de doelstellingen horende bij het project. Het is juist de sector zelf die aangeeft, dat het

van belang is, dat de Bollenstreek het hart blijft van de sector. Om die kennis en kunde te behouden dienen bepaalde werkzaamheden in de streek te blijven.

De capaciteit van Rijkswegen en Provinciale wegen is niet onuitputtelijk te vergroten. Het is niet zo dat de capaciteit terug loopt, maar dat de mobiliteit nog steeds toeneemt. Zo is inderdaad ook een toename te zien in verkeer in het gebied. Dit komt omdat de Bollenstreek zich nog steeds verder ontwikkelt (plannen voor 16.000 woningen). Daarnaast wordt de economische verbondenheid van de streek met de Haarlemmermeer en de Amsterdamse regio steeds groter (de woon-werk pendel).

Ook de provincies zien het liefst dat al deze verplaatsingen duurzaam plaatsvinden. Wellicht dat dit in de verre toekomst ooit wordt gerealiseerd. Nu al worden duurzame vormen gestimuleerd, zoals de fiets en het HOV. Met de huidige groei van de mobiliteit is dit echter nog niet voldoende om de toenemende hoeveelheid te faciliteren.

Zienswijze onderdeel 100.2

In mijn vrije tijd heb ik veel buitenlandse reizen gemaakt. Het unieke historische karakter van de Duinbollenstreek, het middeleeuwse karakter is nog in oorspronkelijk landschapsstructuur aanwezig, het heeft een relatief open karakter, de landgoederen, de geestgronden die met de hand zijn afgegraven, trekvaart, de duinen, weidegebieden, de flora en fauna, een stiltegebied, en deze streek is mij zo lief dat ik mij verplicht voel de onderstaande zienswijze te schrijven.

Gezien het karakter van deze streek verdient het een lokale mobiliteit oplossingen en voor zover deze een absolute must in de mobiliteit in de Bollenstreek zijn. Alleen waarvan onomstotelijk is bewezen infrastructuur, waarvan vooral het nut en noodzakelijk bewezen is, de schade aan natuur, landschap, etc. beperkt schaden, er een integrale en samenhangende oplossing in belang van het grotere geheel aanwezig is, etc. zijn er in dit gebied uitbreiding van infrastructuur toegestaan. Zo zou het moeten zijn om dit gebied te behouden voor landbouw, natuur, recreatie, toeristische trekpleister, etc. De Bollenstreek heeft zelfs een grote (inter)nationale betekenis. De sierteelt bepaald mede het imago van Nederland. Ik hoor dat in veel landen, en vooral in China en Japan, waar mijn broer voor de VN heeft gewerkt, was dit keer op keer te horen. Het kapitaliseren van landschap, natuur, recreatie, toerisme, landbouwproductie zijn niet in de MKBA meegenomen. In de gevoeligheidsanalyse is de rekbaarheid van de waarden aangegeven met een verschil van 70 %. Daarop kunnen geen beslissingen worden genomen. Hierbij spreek ik mijn afschuw uit over de voorkeursvariant Zuid van de Gedeputeerde Staten van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. Hier is duidelijk sprake van een bestuurlijke (wan)prestatie om alles op alles te zetten om de Duinpolderweg er door heen te drukken met als zogenaamde basis Adviesgroep uit het maatschappelijke midden. De Adviesgroep was niet representatief, had een ongewogen stemadvies, miste voldoende expertise, etc.

Als er wel een weg nodig is dan is deze beter met Parel 2.0 in te vullen met een aquaduct onder de Ringvaart door. Voorwaarde is ondertunneling en of verdiept tracé. Het voordeel is dat loodrecht op dit tracé ook in de toekomst een verdiept tracé richting het Noorden, aan de westzijde van het spoor, kan worden aangesloten richting het station van Hillegom. Dit vermindert de autonome groei in de Weeresteinstraat, Leidsestraat, etc. aanzienlijk. Onderzoek zou dit moeten uitwijzen. Uit de Plan-m.e.r. studie komt naar voren dat dit een aanzienlijke betere leefbaarheid ten Noorden van Hillegom, De Zilk, etc. is. Bovendien lost het een knelpunt op bij de steenfabriek in Hillegom.

Hoofddoelstellingen (2) van het project

1. Het faciliteren van ruimtelijk-economische ontwikkelingen en activiteiten door bereikbaar te verbeteren aan de Duinbollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer.
2. Verminderen van de verkeershinder in leefomgeving.
3. Etc.. etc.

De Bollenstreek ligt qua historisch landschap aantrekkelijk tussen de Noordvleugel, metropool-economie Amsterdam en de Zuidvleugel / metropool-economie van Den Haag en Rotterdam, met daarin Airport Schiphol en Rotterdam. Op welke manier is mobiliteit en benodigde woningbouw ooit op de agenda van de gemeenteraden van de Duinbollenstreek gekomen? Het is overduidelijk dat de Duinpolderweg als politiek doel dwars door de discussie over knelpunten in de Duinbollenstreek is gemanoeuvereerd. Mensen voelen zich verbijstert over de keuze variant Zuid in en buiten Hillegom. NOG Beter 2.0 ligt er notabene naast. De discussie ging over oplossen lokale knelpunten! De NOG Beter 2.0 vermindert de verkeersintensiteit in de Meerlaan met 61%, terwijl de variant midden dit slechts met 39 % doet. Een nadeel zijn de woningen aan de Weerlaan en de Vossepolder, maar door ondertunneling onder de Ringvaart door en goede geluidschermen zijn de

bewoners beter af en de uitlaatgassen kunnen aan de westelijke kant van de ondertunneling worden uitgeblazen. Er gaat dan veel minder verkeer over de randweg dat in het voordeel is van de aanliggende wijk Tongelaer in Hillegom. De conclusie is dan ook uiteraard er sprake is van de verstedelijking van de Bollenstreek. Is dat wel de juiste keuze? Moet hier eerst niet een maatschappelijk debat over worden gevoerd? Wat willen we met de beschikbare ruimte in de Bollenstreek? De variant midden is een zeer schadelijke variant die verkeershinder in de leefomgevingen veroorzaakt. De groei van ruimtelijke-economische

ontwikkelingen zijn al in de autonome groei of nuloptie berekend. Woningbouw in Noord- en Zuid-Holland De provincies hebben het over demografische ontwikkelingen. Hieronder weet ik alleen over de demografische ontwikkelingen. Nergens staat de Bollenstreek een bijdrage moet leveren. Als men kijkt naar de aantallen dan is dat meer dan een Bollenstad. Wie schreeuwt van de daken dat het nepnieuws is? Precies, Alfons Morssink, voorzitter van de ondernemersvereniging in de Bollenstreek, degene die een dubieuze rol speelde in de Adviesgroep. De woningbouwdoelstelling van de Metropoolregio Amsterdam tot 2040 is 300 duizend woningen (waarvan een deel in de Haarlemmermeer de komende jaren tegen de Duin- en Bollenstreek aan wordt gebouwd). Het kabinet Kok heeft besloten geen Bollenstad te bouwen en mijn vader heeft op basis van dit besluit een woning in Hillegom gekocht. Het pact van Teijlingen en het besluit van Kok heeft geen houdbaarheidsdatum. De Provincie Zuid-Holland wil de komende 22 jaar 240 duizend woningen bouwen. Gezien er in Noord- en Zuid-Holland plannen zijn 540.000 woningen te bouwen de komende decennia heeft dit een enorme invloed op de infrastructuur en de keuze daarin. Vraag: moeten we de woningbouw wel realiseren in de mate hierboven is aangegeven. Door de snellere mobiliteit is ook te denken aan meer noordelijke regio's van Nederland. Als die ook worden ontsloten dan is de toegevoegde waarde van de economische groei groter. Nut en noodzaak van de Duinpolderweg variant midden (of Zuid) is nog steeds niet aangetoond en ook moet de mobiliteit in een groter verband worden beoordeeld. Ik verzet mij tegen ruimtelijke reservering voor de asfalt variant ook die van N208 naar de N206. Procedure Van de 7 varianten, die in de MER-studie zijn onderzocht (MER studie heeft onjuistheden), zijn beperkt tot 2 varianten n.l. de (voorkeurs)variant Zuid en de variant midden. In deze varianten zijn losse onderdelen van de 7 varianten gecombineerd. De twee overgebleven varianten zijn alleen beoordeeld met behulp van een zogenaamde "Gevoeligheidsanalyse", maar zijn niet zelf op hun effecten bestudeerd. Na veel aandringen werden de MER-gegevens vrij gegeven. Raadslieden werden op die manier langere tijd van relevante informatie onthouden en daardoor een kortere voorbereidingstijd voor gedegen besluitvorming.

Het is ronduit denigrerend waarop NOG Beter 2.0 wordt gebagatelliseerd. Logisch dat de NOG Beter 2.0 niet door provincie Noord-Holland geen draagvlak heeft. LTO en de ondernemers van de Noord Bollenstreek hebben aangegeven wel voor NOG Beter 2.0 te zijn. Deze variant stuitte bij de projectgroep op verzet. Leden van de Adviesgroep (misschien is deze groep nog groter) hebben aangegeven dat er op de variant Zuid is aangestuurd. Op deze manier zou Hillegom zogenaamd op het verkeerde been worden gezet en vervolgens op het andere been met de variant midden akkoord te gaan. Gezien de discussie en onderliggende stukken is het mij wel duidelijk geworden dat er een vooropgezet plan is geweest om provincie Noord-Holland zijn zin te geven met de variant midden. Welk belangen spelen hier voor de gemeente Hillegom. Ze maken de verminderde leefbaarheid, gezondheidsschade (met name Bennebroek), etc. ten Noorden ondergeschikt aan de financiële belangen? Dit is dwaling van de bevolking en dat zal juridisch worden uitgevochten.

De variant midden lost de knelpunten niet of onvoldoende op. Het is een feit dat één weg niet alle knelpunten kan oplossen. Dan hebben we het nog niet eens over de gevolgschade van variant midden. De belangen die LTO behartigt werden ongeschikt gemaakt, maar de landbouw sector zorgt wel voor ongeveer 100 miljard exportwaarde per jaar. In 1996 is een landbouwareaal van 2625 hectare bollengrond in de Duin- en Bollenstreek veiliggesteld in het Pact van Teylingen.

De Adviesgroep had geen representatieve vertegenwoordiging, onvoldoende expertise, ongewogen stemadvies, etc. Platform NOG Beter 2.0 vertegenwoordigde een aantal organisaties. Lokker heeft dit duidelijk een vertegenwoordiging uit het maatschappelijk midden aanbevolen. Bovendien werden de belangen van Hillegom onvoldoende behartigd. Het gaat hier notabene om een tracé dat over Hillegoms grondgebied loopt. Het hele proces kon niet door de bevolking van Hillegom worden gevolgd. De gemeente Hillegom speelt hierin een zeer dubieuze rol en heeft veel uit te leggen. Het lijkt erop dat de coalitie BBH, VVD, CDA en D'66 al ver van te voren wisten hoe het spel gespeeld moest worden. De wethouder De Jong zat zogenaamd met zakdoekjes klaar op 19 december 2017, maar het tegenovergestelde was daadwerkelijk aan de orde. Hij kon beter koffie en taart serveren! Hij heeft de Hillegomse bevolking een rad voor de ogen gedraaid. De hele democratie wordt op deze manier door de VVD, CDA, D'66 en BBH in de gemeenteraad Hillegom uitgehold. GroenLinks had het initiatief genomen om met een gezamenlijk standpunt naar buiten te komen in de zienswijze. Tot ongeveer half februari 2018 heeft de coalitie het in het ongewisse gelaten, terwijl het al minstens ongeveer twee maanden voor de coalitie vast stond dat de zienswijze een variant midden zou opleveren.

Dat de dorpsraad van Beinsdorp voor de variant midden heeft uitgesproken, terwijl het voor het dorp veel beter af is dat de NOG Beter 2.0 er komt. Welk belang geeft Haarlemmermeer aan deze dorpsraad?

Antwoord

De bijdrage in deze zienswijze is een vurig pleidooi voor het behoud van het karakter en de bijzondere eigenschappen van de Bollenstreek. Dat waarderen wij. Indien wij hier anders over dachten had het proces van de planstudie geen 5 jaar hoeven duren en was het niet nodig geweest hierover al meer dan tien jaar intensief in gesprek te zijn. De bijdrage van betrokkene gaat in een aantal opzichten de scope van dit project te boven. Daar waar het gaat om de vraag waar het rijk wil investeren, wijzen wij op de progressie in de verschillende nota's voor de ruimtelijke ordening in Nederland. Ten aanzien van woningbouw in de Bollenstreek

levert de streek niet alleen een bijdrage aan een rijksopgave, maar bouwt het ook voor eigen behoefte. Bereikbaarheid is daarin in het verleden achtergebleven. Het project voorziet deels ook een inhaalslag op dit punt. De benadering van de adviesgroep delen wij niet. Zowel qua samenstelling als werkwijze. Op basis van het werk van deze groep zijn keuzes gemaakt, die kennelijk niet de keuzes van betrokkene zijn. Parel 2.0 heeft net als NOG Beter 2.0 goede kanten, maar ook een aantal effecten of tekortkomingen. Waardoor er niet voor gekozen is. Ten aanzien van de procedure worden kwalificaties gegeven, die wij wel begrijpen als iemand wat verder afstaat van een proces, maar die wij niet omarmen. Woorden als denigrerend, verkeerde been, dwaling, dubieuze rol, doen geen recht aan het proces zoals wij dat kennen. Een proces waarin het ook mogelijk is een wens naar voren te brengen, die uiteindelijk niet gehonoreerd wordt.

Zienswijze 101

Zienswijze onderdeel 101.1

Kopie van zienswijze 098. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 102

Zienswijze onderdeel 102.1

Kopie van zienswijze 098. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 103

Zienswijze onderdeel 103.1

Proces

In de aanbiedingsbrief en in de documenten bij het vaststellingsbesluit stelt u dat de keuze gebaseerd is op overleg met vertegenwoordigers van bewoners, bedrijven en belangenorganisaties, verenigd in de adviesgroep. Dit is voor de weg uit Lisse naar de A44 in het geheel niet het geval. De feiten zijn als volgt:

- Bewoners uit het plangebied, zowel in gemeente Lisse als in Haarlemmermeer (Buitenkaag en Lisserbroek) zijn middels uw brief van 22-12-2017 voor het eerst bekend geraakt met de plannen. Van enige inspraak of overleg is nimmer sprake geweest.
- Ondernemers in het plangebied zijn nimmer betrokken in de planvorming. Er heeft geen overleg plaatsgehad, nog zijn de provincies of adviesgroep actief in contact getreden met de ondernemers in dit gebied.
- De streep op de kaart die nu als een voorkeur wordt aangegeven is slechts getekend door een activistische belangengroep uit Vogelenzang/Bennebroek, vanuit hun NIMBY-gedachte. Zij hebben nimmer contact gezocht met de bewoners en bedrijven uit het plangebied, doch eenvoudig een pennenstreek op de kaart gezet, zonder na te denken.
- Uit alles in het MER-rapport blijkt dat Royal Haskoning/DHV de situatie ter plaatse:
 - o Niet kent;
 - o Niet beoordeeld heeft;
 - o Niet bezocht heeft;
 - o Niet onderzocht heeft.
- o Dit is op 23 januari 2018 tijdens de inloopavond in Leeuwenhorst, door een woordvoerder van Royal Haskoning/DHV bevestigd.
- Ook de beide provincies zijn niet op de hoogte van de situatie ter plaatse, hebben daar geen onderzoek naar gedaan en hebben in ieder geval geen moeite gedaan om de bewoners en bedrijven in het gebied actief te betrekken.
- Hier is sprake van uitermate onzorgvuldig, onjuist en onprofessioneel handelen. In strijd met algemeen aanvaarde normen van fatsoen. Bovendien is sprake van onbehoorlijk bestuur. De opmaak en inhoud van het rapport en het voorstel druist daarmee in tegen de principes van een democratische rechtstaat en houdt daardoor geen stand.

Antwoord

De beweringen zoals hier gedaan gaan voorbij aan het feit dat al vanaf oktober 2016 bekend was dat alternatieven zoals deze in de

belangstelling stonden als te onderzoeken alternatief. Er is geen enkel geheim gemaakt van waarover de studie zich zou uitstrekken. Pas op 19 december 2017 is daadwerkelijk duidelijk geworden dat het onderdeel Lisse ook zou worden opgenomen in het voorlopig Voorkeursalternatief. Daarover is actief gecommuniceerd met onder meer de brief waarop gedoeld wordt. Over bron en herkomst van de adviesgroep is in de projecthistorie het nodige bekend gemaakt. De beweringen over de deskundigheid en kennis van het onderzoeksbureau RHDHV laten wij voor rekening van de steller. Het is feitelijk onjuist. De rapporten hebben vooral tot doel om het bestuur in de gelegenheid te stellen tot een afgewogen oordeel te komen. Dat in de stap van voorlopig naar definitief iedereen de kans heeft om zich te laten horen en dat daarmee opnieuw rekening wordt gehouden door het bestuur, bewijst deze nota van beantwoording en de bespreking er van zelf.

Zienswijze onderdeel 103.2

De problematiek die wij thans kennen als Duinpolderweg kent een geschiedenis die terug gaat tot de jaren 30 van de 20e eeuw. De afgelopen 15 jaar gaat die problematiek hoofdzakelijk over een ontsluiting van de Noordelijke Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. Opgemerkt wordt dat West-Oostverbindingen vanuit de Bollenstreek überhaupt problematisch zijn.

Aan de zuidzijde van Noordwijk en Katwijk wordt thans door middel van de Rijnlandroute langs Leiden aan een oplossing en dus verbinding met de A4 gewerkt. Bovendien wordt op termijn de Ir.G.J. Tjalmaweg verbreed. De bypass bij Lisse voegt op dat punt niets toe.

Ook aan de noordzijde van de huidige N206 bij De Zilk en Hillegom bestaat behoefte aan een West-Oost-verbinding. De keuze voor een stroomweg op het tracé naar de Nieuwe Bennebroekerweg biedt een oplossing. De bypass bij Lisse voegt op dat punt niets toe.

Elders in Bollenstreek is nooit behoefte geweest en kan deze ook niet aangetoond worden, aan een regionale stroomweg. Het verkeersaanbod is daarvoor te beperkt. Met de aanleg van de Rijnlandroute in het zuiden en de Duinpolderweg in het noorden wordt in de behoefte voorzien. De bypass bij Lisse voegt regionaal niets toe. Er is ook geen probleem om op te lossen. In het Engels: "If it ain't broke, don't fix it". Het lijkt erop alsof bij een onnodige oplossing achteraf een probleem gezocht is. Dat is mislukt.

Antwoord

In de probleemanalyse van de Duinpolderweg zijn verschillende knelpunten benoemd, ook in het gebied rondom de zuidelijke verbinding Lisse. Deze probleemanalyse is in 2016 opgesteld en heeft tot aanscherping van de doelstellingen geleid. De zuidelijke randweg Lisse levert een bijdrage aan deze doelstellingen en wordt ook door de gemeente Lisse ervaren als een noodzakelijkheid om de bereikbaarheid van de gemeente nu en in de toekomst te kunnen borgen.

Zienswijze onderdeel 103.3

Verkeer uit Noordwijkerhout en Noordwijkerhout-Zuid, dat geen feitelijke uitleglocaties voor woningbouw meer heeft, kiest oostwaarts voor de kortste route naar de A44. Via de 's-Gravendamseweg-Carolus Clusiuslaan en Van Pallandtlaan (N443 en N208). Deze bypass biedt daarvoor geen toegevoegde waarde.

Verkeer uit Noordwijkerhout-Noord en Lisse kiest haar ontsluitingsroute naar het noorden via de Delfweg-Stationsweg en N208 via de steenfabriek naar de N207. Deze bypass biedt voor dat verkeer geen toegevoegde waarde.

In zijn algemeenheid worden wegen aangelegd daar waar nut en noodzaak is. Na aanleg ontstaat altijd gebruik, simpelweg omdat de weg er ligt. Echter vooraf moet op die specifieke locatie behoefte, nut en noodzaak zijn. Die is via de 2e Poellaan naar de A44 niet aanwezig en kan ook niet aangetoond worden.

Antwoord

Verkeer uit Lisse gebruikt beide wegen ook voor ontsluiting. Doordat aan de zuidkant van Lisse een nieuwe verbinding wordt aangelegd zal minder verkeer uit Lisse de ontsluitingsroutes via de Van Pallandtlaan en N208/N207 gebruiken, wat voor een ontlasting van deze verbindingen zorgt. Daarnaast is ook de verbinding door Lisserbroek zwaar belast en zorgt een nieuwe verbinding voor afname op deze verbinding. Vooraf zijn doelstellingen benoemd. Deze verbinding levert een bijdrage aan een aantal van deze doelstellingen, op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Zienswijze onderdeel 103.4

Wel zijn er lokale problemen op de bruggen in de dubbeldorpen. Concreet Lisse-Lisserbroek en Hillegom-Beinsdorp. Die lokale problemen vereisen een lokale oplossing. Die realiseer je niet door een regionale stroomweg, maar door alternatieven. In de bijlage treft u een set aan alternatieven aan.

De lokale problematiek vanuit Lisse via de Kanaalstraat en de Lisserweg naar de A44 bij Oude Wetering/Burgerveen is van een andere orde. Dit verkeer naar het noorden bestaat uit zo'n 1500 bewegingen in de ochtendspits. Een deel daarvan is puur lokaal Lisse->Lisserbroek. De bypass ten zuiden van Lisse lost voor dat verkeer niets op. Voor deze problematiek is een alternatief voor handen, opgesteld door de Projectgroep Hou Het Buitengebied Open. Dit alternatief sluit aan bij de Mobiliteitsnota van de gemeente Lisse en biedt een uitstekende oplossing voor lokaal verkeer uit de nieuwe woonwijk Binnenturfspoor. Tevens wordt het landbouwverkeer hiermee voorzien van een veilige en daartoe uitgeruste route. Het betreft een tweede lokale oeververbinding aan het einde van de Randmeerstraat/Vrijheidsstraat (Shawano's) in Lisse naar de Lisserdijk/nieuw aan te leggen randweg Turfspoor. Deze weg wordt langs de Nieuwerkerkertocht doorgetrokken naar de N207. Een wijkontsluiting is sowieso vereist en in planning. Dit is de ideaaloplossing. De oeververbinding bestaat uit een aquaduct, met vrij liggende fietspaden, als voorkeur om scheepvaart niet op korte afstand met meerdere bruggen te hinderen. Alternatief is een lage brug, maar dit wordt afgeraden. Zie voor nadere uitwerking de alternatievennota in de bijlage. Wij vragen u dit alternatief uitvoerig en zorgvuldig te laten onderzoeken en doorrekenen?

Antwoord

Het voorgestelde alternatief met flankerende maatregelen, dat geschetst wordt, kent grote nieuwe delen infrastructuur en maatregelen, die andere delen van het netwerk zwaar belasten. Onder andere een verbinding door de beschermde Poelpolder, een nieuwe verbinding in de Haarlemmermeer, het verplaatsen van verkeer naar de N450 en Teylingerdreef. Deze maatregelen vormen een veelvoud aan ingrepen, ten opzichte van de geschetste verbinding aan de zuidkant van Lisse en zijn financieel en maatschappelijk zeer ingrijpend. De financiële en maatschappelijke haalbaarheid van dit alternatief wordt als zeer klein beoordeeld.

Zienswijze onderdeel 103.5

A44

De beoogde bypass sluit bij op- en afrit 2 (Kaag/Abbenes) aan op de A44. Dit is in de ochtend- en avondspits precies op het allerdrukste punt en smalste deel (tussen de Kaagbrug en Kaag-Dorp), zo blijkt uit onderzoek en eigen dagelijkse waarneming. Extra verkeer toevoegen leidt onherroepelijk tot een verkeersinfarct. Verkeer kan op dit smalle punt amper invoegen, met vrijwel zeker aanrijdingen tot gevolg. Die leiden vervolgens weer tot kilometerslange files in beide richtingen. Daarmee gaat de Bollenstreek en Leidse regio helemaal op slot. Deze aansluiting is absoluut geen optie en dient te vervallen. Rijkswaterstaat heeft aangekondigd dat niet voor 2022, maar zeker erna alle viaducten van de A44 tussen Burgerveen en Oegstgeest vervangen moeten worden. De zijn 85 jaar oud en al over de einddatum van hun levensduur. Enkele staan op instorten. Bij die vervanging wordt de hele A44 omgelegd. Er zal geen sprake zijn van uitbouw naar 2x3 rijstroken, de weg blijft bij 2x2 rijstroken. De overbelasting neemt hierdoor niet af. Dagelijks valt dit waar te nemen in de ochtend- en avondspits, waarbij het deel tussen Sassenheim en Kaag(Dorp) overbelast is. Extra verkeer op die plaats invoegen kan helemaal niet. Het zou leiden tot een enorme belasting en aanslag op de omgeving voor wat betreft milieu (fijnstof), bewoners/bedrijven (geluid, stank, zichtoverlast). Daardoor voegt deze bypass niets toe.

Antwoord

De oprit van afslag 2 richting Amsterdam ligt juist na de twee smalle kunstwerken. Verkeer dat afslag 2 gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegenspitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een verlichting van de Van Pallandtlaan en een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten. RWS heeft aangekondigd dat op termijn onderhoud nodig zal zijn aan de kunstwerken op dit deel van de A44. Dit zou ook kansen kunnen bieden voor het creëren van een verbeterde ontsluiting van dit gebied.

Zienswijze onderdeel 103.6

MER-rapport

Er is een ruim 300 pagina's tellend MER-rapport opgesteld, waarin de 7-varianten stuk voor stuk op vele aspecten werden beoordeeld. Zo'n beoordeling had betrekking op het geheel van een variant. Uit de variant "NOG Beter 2.0", die uit meerdere delen bestaat, is nu 1 onderdeel bij wijze van 'cherry picking' gehaald door Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland. Een ongehoorde keuze.

In de Nota voorlopig Voorkeursalternatief wordt weliswaar ingegaan op het weglaten van het deel bij Rijnsburg, omdat

Rijkswaterstaat dat niet wil en er een begraafplaats in de weg ligt. Deze nota en de MER-zelf rept met geen woord over impact van de zuidelijke randweg bij Lisse. Er is op dat deel überhaupt door Royal Haskoning/DHV nog niets onderzocht, zo heeft een woordvoerder van Royal Haskoning/DHV bevestigd. Dat alleen al is kwalijk, want de effecten op de leefomgeving zijn enorm, maar door te cherry-picken gaan GS voorbij aan de geldigheid van een MER. Voor dit wegdeel bestaat geen MER. Deze handelswijze kan en mag helemaal niet. Eerst is een op maat gemaakte en zorgvuldig uitgevoerde MER vereist!

De hele bypass bij Lisse komt feitelijk niet in het MER voor. Het enige dat er over vermeld wordt is dat deze bypass een oplossing biedt voor de drukte tijdens de Keukenhofperiode. Het is onbestaanbaar dat de overheid een weg aanlegt voor enkele piekmomenten (2017: maximaal 4 dagen) gedurende 8 weken per jaar. Bezoek van een populaire attractie brengt nu eenmaal wachten en file met zich mee, zoals ook de Efteling in Kaatsheuvel regelmatig laat zien. Slimme parkeer- en pendelbusoplossingen zijn hiervoor internationaal gekende alternatieven.

Het MER-rapport ontkent gedwongen vertrek op de beoogde locatie. Dat is pertinent onjuist. Er is wel degelijk sprake van enkele gevallen van gedwongen vertrek. Zowel voor bewoners als voor bedrijven. Het rapport faalt op dat punt.

Antwoord

In de zienswijze wordt voorbijgegaan aan de volgende feiten: de alternatieven zijn in een MER onderzocht, ook het onderdeel randweg bij Lisse. Daarnaast zijn op verschillende punten gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om te bezien of een te kiezen voorkeursalternatief tot onoverkomenlijkheden leidt, hetgeen niet het geval is. Daarbij moet ook worden gememoreerd dat er na deze fase nog een besluit-m.e.r.-procedure wordt doorlopen, waarin de spa nog dieper de grond in gaat. Overigens is de Commissie voor de m.e.r. van mening dat de huidige rapportages het bestuur op een juiste en volkomen wijze in de gelegenheid stelt om tot een besluit te komen. Eerder heeft dezelfde commissie aan het bestuur aangegeven een 'open mind' te houden voor het samenstellen van een alternatief. Meer specifiek: de oprit van afslag 2 richting Amsterdam ligt juist na de twee smalle kunstwerken. Verkeer dat afslag 2 gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegenspitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een verlichting van de Van Pallandtlaan en een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten. RWS heeft aangekondigd, dat op termijn onderhoud nodig zal zijn aan de kunstwerken op dit deel van de A44. Dit zou ook kansen kunnen bieden in het creëren van een verbeterde ontsluiting van dit gebied.

Zienswijze onderdeel 103.7

Het MER-rapport schrijft over beperkte geluidsoverlast en noemt daartegen ook geen maatregelen. Hoe duidt u 7100 verkeersbewegingen per 24 uur op 100 meter afstand?

Het MER-rapport schrijft over beperkte zichtoverlast, omdat de weg tussen de bebouwing wegvalt. De steller van het rapport laat hiermee zien dat hij nooit ter plaatse onderzoek heeft gedaan. De beoogde weg komt over een lengte van 1500 meter op een 6 meter hoog talud te liggen in het laatste open polderlandschap in Haarlemmermeer-Zuid. Dit gekoppeld aan een 6,5 meter hoge brug, alles direct in het zicht waardoor het open polderlandschap vernietigd wordt. Ter bescherming van de omgeving zijn geluidschermen nodig (ongeacht een eventuele tunnel of verdiepte aanleg), die de weg nog meer laten opvallen. Laat dit dwaze plan vervallen!

Antwoord

Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase wordt verder gekeken waar en op welke manier maatregelen genomen kunnen worden om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. Ook staan het exacte tracé en de hoogteligging van de weg nog niet vast. Dit geldt ook voor het deel van de verbinding in het zuiden van de Haarlemmermeerpolder. Het kan ook zijn dat de weg op maaiveld komt te liggen. In de volgende planfase, waarin het voorlopig voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt, zal hier nader naar worden gekeken.

Zienswijze onderdeel 103.8

De gemeente Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland hebben voor het Buitengebied-Zuid en Buitengebied-Zuid-Waterberging recent onherroepelijke bestemmingsplannen vastgesteld. Dit in het licht van de aanleg van een waterpiekberging van 1.000.000 m³. Deze plannen zijn tot stand gekomen na zorgvuldig overleg met bedrijven, agrariërs (LTO), dorpsraden Lisserbroek, Buitenkaag en Abbenes en bewoners in het betreffende gebied, allen verenigd in de Klankbordgroep Piekberging Haarlemmermeer. Daarbij zijn wegen niet toegestaan. Het bestemmingsplan voorziet slechts in een onderhouds- en beheerpad ten behoeve van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Uit onze informatie blijkt dat Rijnland medio 2018 gaat starten met de bouw van de piekberging en dat Provincie Noord-Holland zeker niet gaat toeren aan het bestemmingsplan. Dit betekent dat op DEZE plaats geen nieuwe weg kan worden aangelegd. Voorts vragen wij ons af:

- Hoe is het mogelijk dat dit project 'vergeten' is?
- Hoe denken GS het te verkopen dat de bewoners en bedrijven in dit gebied voor de tweede maal in korte tijd belast worden met grote infrastructurele werken met een ENORME impact, waarvoor nut en noodzaak op DEZE plaats ontbreken?

Antwoord

Bestemmingsplannen zijn nooit onherroepelijk. De goedkeuringsbesluiten van die plannen zijn dat wel, na afloop van de beroepstermijn, maar inhoudelijk zijn de plannen altijd aan te passen, indien de omstandigheden daarom vragen. Of dat in het geval van de piekberging aan de orde is, is nog te bezien. Wij zien de realisatie van de piekberging als een autonome ontwikkeling, waarmee rekening moet worden gehouden, maar waaruit ook een aantal ontwerpgegevens voortvloeien, die samen met een aantal partijen tot een goed einde moet worden gebracht. Hoogheemraadschap, Rijkswaterstaat, gemeente Haarlemmermeer en Hoogheemraadschap van Rijnland zijn daarover met elkaar in gesprek. Uit de Probleemanalyse van 2016 blijkt de relatieve onbereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek en is gedistilleerd dat doorstuderen op mogelijke oplossingen nuttig en noodzakelijk zijn. Het bestuur heeft dat onomwonden bevestigd.

Zienswijze onderdeel 103.9

Omgeving

Aanleg/bouw van een extra brug heeft grote impact op de scheepvaart. Immers er wordt ook al een HOV-brug gepland en een extra lokale brug tussen Lisse en Lisserbroek. 6 bruggen in 5 kilometer op een veelvuldig door beroepsvaart gebruikte route leidt onherroepelijk tot grote (bedrijfs)schade. Deskundigen spreken over miljoenen Euro's.

Er is hier bovendien sprake van de staande mast-route. De vele bruggen leiden tot wachtende schepen aan nieuw te bouwen wachtplaatsen, stapelen voor de deur en aan privésteigers, direct in de privé-omgeving van omwonenden. Dit leidt tot grote overlast in dit wettelijk vastgelegde rustige open gebied (gem. Haarlemmermeer; 2013). Een onaanvaardbare keuze.

Een brug in een bocht veroorzaakt verkeersproblemen voor de scheepvaart. Voor schepen vermindert de draairuimte om de bocht te maken. Hierdoor ontstaan economische problemen (de hierboven genoemde miljoenen euro's schade) en komt de veiligheid op het water in het geding.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief bevat een halfhoge brug. Het klopt, dat er rekening gehouden moet worden met de dimensionering van het brugdek en de doorvaartbreedte, omdat de brug in een bocht ligt. De veelheid van bruggen hoeft niet noodzakelijkerwijs tot meer vertraging te leiden. Sterker nog, de Provincie Noord-Holland werkt op deze route aan een 'blauwe golf' waarbij scheepvaartverkeer in colonne over de Ringvaart wordt geleid.

Zienswijze onderdeel 103.10

De bodem in Haarlemmermeer is zeer gevoelig voor bodemzetting, opbarstingen en daardoor opkomend zout water. Bodemlagen staan over kilometers met elkaar in verbinding, waardoor bodemwerken (heien, ontgraven en dergelijke) op grote afstand tot kwel- en well-vorming leidt. Gevolg hiervan is grondwateroverlast in tuinen, kruipruimten en kelders. Thans is dat al merkbaar bij de aanleg van de 380 KV-leiding. Op een kilometer afstand van die werkzaamheden ontstaan wellen en hebben bewoners enorme wateroverlast. Gevallen van 30.000 liter water die ELKE week uit de kelder moet worden gepompt, zijn geen uitzondering. Schade aan woningen, tuinen en fundering zijn een zekerheid, die slechts met tonnen/miljoenen aan investeringen kunnen worden opgelost. Nieuwe bodemwerken moeten worden voorkomen, zolang provincie, gemeente en waterschap dit niet oplossen.

Er is in de omgeving van de geplande weg sprake van een uniek open weidegebied. Hierin huizen o.a. unieke vleermuizen, grutto's, roofvogels en tureluurs. Dit open weidegebied maakt bovendien deel uit van het Groene Hart, waarin wettelijke beperkingen bestaan op bouwen en op aanleg van wegen.

Bovendien is hier sprake van het laatste open poldergebied in Haarlemmermeer. Hou dit gebied open. Gemeente Haarlemmermeer heeft zich bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied-Zuid in 2013 hiervoor duidelijk uitgesproken.

Bovendien is bovenstaand meer dan voldoende aangetoond dat de bypass van Lisse naar de A44 bij Abbenes geen toegevoegde waarde heeft voor de regionale infrastructurele problematiek in de west-oost-verbindingen vanuit de Noordelijke Bollenstreek naar de A4. Die problematiek onderkennen wij namelijk terdege, maar los dat dan op de juiste wijze op! Alternatieven dragen wij onderstaand aan.

Antwoord

Het is bekend dat de bodem van de Haarlemmermeer op een aantal plekken gevoelig is voor bodemzetting en opbarsten. In de volgende planfase wordt hier meer in detail naar gekeken en wordt bepaald welke maatregelen genomen kunnen worden om de nadelige effecten van de aanleg van de weg tot een minimum te beperken. Verder heeft de weg gevolgen voor natuur en landschap. Ook hiervoor geldt dat nog gekeken moet worden naar maatregelen om effecten te voorkomen, te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 103.11

Persoonlijk

Persoonlijk ontstaat direct schade door verminderd woongenot. Wij hebben ons perceel in 2006 gekocht op basis van de situatie ter plaatse. Een unieke rustige plek in het hart van de Randstad, met 1 kilometer vrij uitzicht naar 3 kanten (Oost, Zuid en West), met als doel ons daar definitief te vestigen en een kleinschalige Bed & Breakfast te starten. Door dit vreselijke plan (de "Vogelzangse Vernietigingsmuur" van activist Jan Knijn) wordt ons woongenot en onze toekomst vernietigd. Er is sprake van zichtschaade door een enorme dijk, talud, geluidswal en weg met een hoogte van 5 tot 10 meter op 100 meter afstand van mijn woning.

Er is sprake van geluidsschaade door de beoogde 7100 verkeersbewegingen per etmaal.

Er is sprake van gezondheidsschaade door verminderde levensverwachting voor mij, mijn gezin, maar uiteindelijk de hele omgeving, door fijnstof, permanente geluidsdruk, stress en verminderd woongenot.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt inderdaad op een aantal plekken hinder voor omwonenden met betrekking tot onder meer fijnstof en geluidshinder. Deze effecten zijn terug te vinden in de m.e.r.-rapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase zal verder gekeken worden waar en op welke manier maatregelen genomen kunnen worden om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. U spreekt van een weg op een enorme dijk, maar in dit stadium liggen het exacte tracé en de hoogteligging van de weg en ook de manier waarop de weg de Ringvaart kruist, nog niet vast.

Zienswijze onderdeel 103.12

Er is sprake van een vermogensdelict doordat deze plannen direct impact hebben op de marktwaarde van onze woning, zie hieronder voor toelichting.

Door de bekendmaking van dit voorkeurstracé op 19 december 2017 ontstaat voor omwonenden een directe verplichting dit te melden bij verkoop van hun woning. Deze woningen zijn daarmee dé facto per die datum onverkoopbaar geworden. De schade die hierdoor ontstaat bedraagt in mijn persoonlijke situatie nu al minimaal € 1 miljoen (één miljoen euro!!!). Daar komt schade door verminderde pensioenopbrengst bij. Deze wordt nader berekend.

Mocht u dit voorkeurstracé handhaven, hetgeen ik u ontraad, rest mij niets dan rechtsmiddelen in te roepen. In dat geval stel ik bij deze de beide provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, hun bestuurders dat wil zeggen de verantwoordelijke colleges van gedeputeerden, provinciale staten, alsmede de individuele gedeputeerden mevrouw Elisabeth Post en de heer Floor Vermeulen collectief en individueel aansprakelijk en zal hen bestuursrechtelijk en civiel hierop in rechte betrekken.

Antwoord

Het aanwijzen van een mogelijk tracé door een overheid leidt in de praktijk inderdaad vaak tot een reactie in de vastgoedmarkt. Om die reden is het belangrijk zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden aan huizeigenaren en bedrijven. Het benoemen van een voorlopig Voorkeursalternatief is de eerste stap. Dat geeft ook duidelijkheid voor huizeigenaren en bedrijven langs andere tracés. De intentie van de provincies is om zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden over het definitieve tracé. Dat is een belangrijke voorwaarde om de verwerving van vastgoed te kunnen starten. De vastlegging in een Provinciaal Inpassingsplan biedt vervolgens

de juridische basis voor het uitkeren van een planschadevergoeding als daarvoor grondslag bestaat.

Zienschijze onderdeel 103.13

Alternatieven

Er zijn verschillende alternatieven onderzocht. Onduidelijk is waarom de provinciebesturen zijn gaan 'shoppen' ofwel 'cherry-picken' uit de verschillende varianten.

Geen enkele variant kan op meer dan 80% draagvlak rekenen. Onduidelijk is waarom de provinciebesturen de aanleg van de weg op delen van deze varianten toch doordrukken.

Voor de problematiek van verkeer op de N208 tussen Lisse en Sassenheim kan door slimme maatregelen (spitsstroken, slimme rotondes, verbreden van de Van Pallandtlaan met een spitsstrook) eenvoudig en zeer goedkoop een oplossing worden gevonden.

Het ultieme alternatief is bovendien voorhanden. Wij hebben onderzocht welke kansrijke opties er zijn. Die opties zijn in een samenstel van alternatieven in de bijlage bij deze zienschijze opgenomen. De alternatieven zijn maatschappelijk en politiek getoetst. De reacties waren verrassend positief. Een lokale verbinding van Lisse naar Lisserbroek kan op unaniem draagvlak rekenen. Ook de creativiteit om slimme flankerende maatregelen voor te stellen oogst waardering, zo stelden wij tijdens de inloopavond op 23 januari 2018 vast.

Antwoord

Het samenstel dat nu gekozen is, komt voort uit het kijken naar bruikbare delen van de onderzochte alternatieven en hoe deze bijdragen aan de gestelde doelstellingen en daarmee de legitimering van de keuze. Het voorgestelde alternatief met flankerende maatregelen, kent grote nieuwe delen infrastructuur en maatregelen, die andere delen van het netwerk zwaar belasten. Onder andere een verbinding door de beschermde Poelpolder, een nieuwe verbinding in de Haarlemmermeer, het verplaatsen van verkeer naar de N450 en Teylingendreef. Deze maatregelen vormen een veelvoud aan ingrepen, ten opzichte van geschetste verbinding aan de Zuidkant van Lisse en zijn financieel en maatschappelijk zeer ingrijpend.

Zienschijze onderdeel 103.14

Keuze en leiderschap

Van bestuurders wordt leiderschap verwacht en dat doe je door keuzes te maken. Beste provinciebestuurders, het is tijd om alle ondeugdelijke rapporten, misinterpretaties en onjuiste besluiten te keren.

Het is tijd om besluiten te nemen met de Gezond Boeren Verstand-methode. Keer terug op uw schreden en stop de onzinnige keuze voor de bypass van de 2e Poellaan naar de A44! Onderzoek en kies voor het alternatief en de bijbehorende flankerende maatregelen!

Die 1500 meter weg zullen de duurste meters in de geschiedenis blijken, zonder nut, zonder noodzaak op DIE locatie en bovendien zonder enige bijdrage aan de infrastructurele problematiek in de Noordelijke Bollenstreek en Zuid-Kennemerland.

Wij vertrouwen erop u hiermee onze zienschijze voldoende duidelijk te hebben gemaakt en zien uw reactie in de vorm van persoonlijke beantwoording graag tegemoet.

Antwoord

Wij delen niet de kijkrichting van deze belanghebbende. Het is juist vanuit bestuur en leiderschap dat er naar jaren van studie, praten, het actualiseren van de probleemanalyse een voorlopig Voorkeursalternatief wordt voorgesteld. Dat dat een alles overziend verhaal zou worden en dat niet een oplossing 100% van alle gerezen problemen en knelpunten in zo'n groot studiegebied kan oplossen is evident. Daarom is er ook gekeken naar een samenstel dat veel deelbelangen in het gebied kan bedienen. De zienschijze van deze belanghebbende is kristalhelder, is overgekomen en zal meegenomen worden in de vervolgeraadslaging.

Zienschijze 104

Zienschijze onderdeel 104.1

Ben tegen de zuid variant. Zinloze dure oplossing. Er is absoluut niet bewezen dat dit iets oplost. Via Sassenheim is A44 heel goed bereikbaar zonder veel overlast. Nu krijgen we twee bruggen binnen een paar km. Ontsluiting nieuwbouw turfspoor kan eenvoudig naar bestaande brug bij Sassenheim geleid worden. Onzinnig verlies van onze toch al weinige natuur.

Antwoord

Het is geen optie om de problemen die al bestaan en de te verwachten vraagstukken voor de toekomst te lijf gaan met het bestaande areaal aan voorzieningen. Dit alternatief (nulalternatief) is wel serieus doorgerekend en bekeken. Het bestuur heeft er afstand van genomen, omdat de bereikbaarheid van dit deel van de regio in de grensstreek tussen twee provincies voor de toekomst niet gegarandeerd kan worden.

Zienswijze 105

Zienswijze onderdeel 105.1

Ik wordt met die afsluiting elke keer gedwongen om de dijk richting de Cruquius te nemen om daar vervolgens via de nieuwe weg naar de Spieringweg te rijden en dan weer terug naar het centrum om bij mijn huis te komen. Deze omweg zorgt ervoor dat ik mij een toerist in mijn eigen dorp ga voelen omdat ik er helemaal omheen moet rijden.

Het is een klein dorp en dat lijkt misschien niet zo erg, maar denk aan een zaterdag en een zondag als het enorm druk is die kant op wegens de woonboulevard op de Cruquius, dan kunnen de dijk en de spieringweg het verkeer die kant al niet aan in de huidige situatie, voeg daar dan ook nog eens het verkeer aan toe wat normaal vanuit Bennebroek over de Bennebroekerdijk naar Hoofddorp zou rijden en je krijgt helemaal een verkeersopstopping.

Antwoord

De randweg Zwaanshoek zorgt voor een ontlasting van de Bennebroekerweg. Uit de verkeersberekeningen is niet gebleken dat er capaciteitsproblemen ontstaan, zoals omschreven. Weekendverkeer en dan met name aanwezigheid van de detailhandel bij Cruquius zou eventueel op bepaalde momenten tot een zware belasting kunnen leiden. Het verkeer dat echter de Bennebroekerweg gebruikt door Zwaanshoek, doet dit dagelijks. In de verdere uitwerking zal in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te faciliteren. U geeft aan tegen deze maatregel te zijn en wij zullen uw zienswijze als zodanig meewegen.

Zienswijze onderdeel 105.2

Ik voetbal zelf in Bennebroek en wij hebben regelmatig uitwedstrijden in de richting van Hoofddorp of Nieuw Vennep. Dan moet ik met de auto eerst naar BSM in Bennebroek achteraan sluiten in de file (die naar de Cruquius loopt vanwege de woonboulevard) om er zo minimaal 20 minuten over te doen om eindelijk bij BSM aan te komen en om daar mijn team genoten op te halen die mee willen rijden. Vervolgens moet ik terug over de brug en weer aansluiten in de file die op de dijk staat richting de woonboulevard. Dit in zijn geheel betekent dat ik over een stukje waar ik normaal in 10min heen en weer ben gereden nu naar verwachting een kleine 40 minuten over zal doen.

Antwoord

De randweg Zwaanshoek zorgt voor een ontlasting van de Bennebroekerweg. Uit de verkeersberekeningen is niet gebleken, dat er capaciteitsproblemen ontstaan, zoals omschreven. Weekend verkeer en dan met name aanwezigheid van de detailhandel bij Cruquius zou eventueel op bepaalde momenten tot een zware belasting kunnen leiden. Het verkeer dat echter de Bennebroekerweg gebruikt door Zwaanshoek, doet dit dagelijks. In de verdere uitwerking zal in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te faciliteren. U geeft aan tegen deze maatregel te zijn en wij zullen uw zienswijze als zodanig meewegen.

Zienswijze onderdeel 105.3

Daarnaast zit er op de hoek van de Bennebroekerweg en de Bennebroekerdijk ook nog eens een snackbar. Deze snackbar heeft een groot aantal klanten dat ons mooie dorpje passeert of er soms speciaal voor uit Bennebroek komen om daar hun eten te halen. Als de Bennebroekerdijk ter hoogte van Zwaanshoek wordt afgesloten zullen al deze mensen moeten omrijden en dan is het nog maar de vraag wie van deze mensen dat daar ook werkelijk voor over heeft. Dus dit zou onze snackbar (de enige Horeca gelegenheid die Zwaanshoek nog heeft) gewoon bijna de nek om kunnen draaien.

Antwoord

In de verdere uitwerking zal in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te houden. De bereikbaarheid van deze specifieke horecagelegenheid zal daarbij ook worden beschouwd.

Zienswijze onderdeel 105.4

Daarnaast denk ik dat zodra de Nieuwe Bennebroekerweg wordt doorgetrokken tot Hillegom je zoveel verkeer door Zwaanshoek verliest dat er geen reden meer is om de Bennebroekerweg door Zwaanshoek af te moeten sluiten of zelfs maar de nieuwe weg van de Dijk naar de Spieringweg te moeten maken.

De Spieringweg is ook helemaal niet geschikt om grote hoeveelheden verkeer door te laten. De kwaliteit en breedte van deze weg zijn daarvoor verre van voldoende

Antwoord

De randweg Zwaanshoek zorgt voor een ontlasting van de Bennebroekerweg. Uit de verkeersberekeningen is niet gebleken, dat er capaciteitsproblemen ontstaan, zoals omschreven. Weekend verkeer en dan met name aanwezigheid van de detailhandel bij Cruquius zou eventueel op bepaalde momenten tot een zware belasting kunnen leiden. Het verkeer dat echter de Bennebroekerweg gebruikt door Zwaanshoek, doet dit dagelijks. In de verdere uitwerking zal in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te faciliteren. U geeft aan tegen deze maatregel te zijn en wij zullen uw zienswijze als zodanig meewegen.

Zienswijze 106

Zienswijze onderdeel 106.1

Hierbij wil ik graag mijn zienswijze indienen op het voorkeursalternatief voor de polderweg. Buiten het feit om dat de rustige omgeving voor de bewoners verstoord wordt, heeft dit naar mijn idee nogal wat impact op de prachtige natuur. Er komen veel bijzondere vogels als ooievaars, ijsvogels, buizerds, fazanten en zelfs lepelaars voor in park Zwaanshoek noord. Moet de natuur nou echt verstoord worden daarvoor? Heroverweegt a.u.b. de route en laat deze dieren wonen in dit gebied.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief heeft voor verschillende milieuaspecten, waaronder natuur en landschap, nadelen, ook ter hoogte van Zwaanshoek. Als het voorlopig Voorkeursalternatief uiteindelijk ook het voorkeursalternatief wordt, dan zal in de volgende planfase nauwkeuriger naar de trasering en hoogteligging worden gekeken, in combinatie met te nemen maatregelen om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze 107

Zienswijze onderdeel 107.1

Deze zienswijze betreft vooral voor het voorkeursalternatief NOG beter 2.0 waarin ineens een randweg door Zwaanshoek verschijnt. Deze randweg gaat via Park Zwaanshoek-Noord wat nota bene net aangelegd is. In dit park is de natuur net gewend, er zitten inmiddels roofvogels, hazen en andere dieren. Deze roofvogels (buizerds, valken en andere vogels zoals Kievieten en allerlei soorten eenden) broeden er ook. Als daarlangs een weg zou komen, wordt de rust compleet verstoord en zal al dat prachtige net opgebouwde natuur en "wildlife" verdwijnen. Het park is een oase van rust, een pracht stukje natuur in al de zo drukke gemeente.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken, waaronder Zwaanshoek, milieuhinder voor omwonenden en veroorzaakt effecten op natuur en landschap. Deze effecten zijn terug te vinden in de m.e.r.-rapportages. Uitgangspunt is om aan wettelijke voorschriften en eisen te voldoen. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase zal verder

gekeken worden waar en op welke manier maatregelen kunnen worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. Ook liggen het exacte tracé en de hoogteligging van de weg nog niet vast.

Zienswijze onderdeel 107.2

Daarnaast is de informatievoorziening in dit voorkeursalternatief vreselijk. Er wordt enkel een brief gestuurd, daarin staat niet duidelijk wat dit voor gevolgen heeft en hoe groot de kans is dat dit daadwerkelijk gaat gebeuren.

Antwoord

De brief die is verzonden is een extra dienstverlening aan hen die als nieuwe belanghebbenden te maken kunnen krijgen met een alternatief dat nog niet zo lang geleden als kansrijk is benoemd. Het stelt hen in staat om zich uitgebreid te informeren over de feiten en omstandigheden van het voorlopige voorkeursbesluit. Dat de brief op een aantal punten nog geen informatie geeft, heeft te maken met het feit dat nog niet met zekerheid informatie verschaft kan worden over kans en gevolgen. Dat vraagt een genuanceerde benadering. Op de inloopavond, waarop in de brief werd geduid, kon minutieus worden ingezoomd op specifieke vragen. Op dit moment wordt rond de zomer van 2018 verwacht dat een definitief besluit wordt genomen, ook over dit onderdeel van het alternatief. Verder kent het project nieuwsbrieven, nieuwsflitsen, media-aandacht, inloopbijeenkomsten etc.

Zienswijze 108

Zienswijze onderdeel 108.1

Wat mij het meest stoort is dat er totaal geen overleg is geweest met ons als bewoners van de Lisserdijk, het stond zelfs 2 dagen eerder in het Leids dagblad dan dat wij als kerstkado deze brief kregen. Hoezo overleg gehad met alle partijen?

Antwoord

In oktober 2016 heeft de Adviesgroep Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg een aantal alternatieven aangedragen, waaronder het onderhavige. Deze zijn in openbaarheid besproken. Het onderdeel randweg Lisse is vervolgens ook gekozen bij het besluit van 19 december 2017. De brief is, naast de openbaarheid die er geweest is, bedoeld als een extra service om belanghebbenden op de hoogte te stellen over wat zich af gaat spelen de komende tijd en om te voorkomen dat men relevante momenten mist, zoals bijvoorbeeld de inloopbijeenkomst en de gelegenheid met zienswijzen te komen. Natuurlijk is er begrip voor dat het ontvangen van een dergelijke brief ook impact heeft.

Zienswijze onderdeel 108.2

Het heeft tot gevolg gehad dat onze huizen nu al in waarde zijn verminderd en dat mensen afzien van de koop. Wie gaat dit voor ons vergoeden? We krijgen al een piekberging bijna in onze achtertuin en nu een weg met brug in de naaste omgeving en zoals op laatste tekening te zien is dwars door onze huizen. We hebben al veel hinder van de vliegroutes van Schiphol en nu krijgen we dag en nacht ook nog hinder van langszazend verkeer. Wij hebben dit huis 2 jaar geleden gekocht en een half jaar verbouwd voor een gigantisch bedrag en nu wordt ons leven vergald door deze plannen! wij kochten het voor het rustige wonen en het vrije uitzicht naar 3 kanten. zie foto's

Antwoord

Het aanwijzen van een mogelijk tracé door een overheid leidt in de praktijk inderdaad vaak tot een reactie in de vastgoedmarkt. Om die reden is het belangrijk zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden aan huizeigenaren en bedrijven. Het benoemen van een voorlopig Voorkeursalternatief is de eerste stap. Dat geeft duidelijkheid voor huizeigenaren en bedrijven langs andere tracés. De intentie van de provincies is om zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden over het definitieve tracé. De vastlegging in een Provinciaal Inpassingsplan biedt vervolgens de juridische basis voor het uitkeren van een planschadevergoeding als daarvoor grondslag bestaat.

Zienswijze onderdeel 108.3

In het MER rapport staat dat de brug tussen de bebouwing wegvalt en niet te zien is, hoe wil je dit rijmen in een open

polderlandschap met een brug met doorvaart hoogte 5 meter, met geluidsschermen erbij wordt de brug 8-10 meter hoog dat zie je al van verre liggen. Straks hebben we een brug boven ons en een ontsluitingsweg naar de nieuw te bouwen wijk bij turfspoor achter ons.

Daarnaast het wachtende scheepvaart verkeer voor de brug: beroepsvaart en pleziervaart geeft veel overlast voor ons als bewoners, de wachtplaatsen, geluidsoverlast door de draaiende motoren en het fijnstof dat in hoge mate aanwezig is. In het land achter ons zijn ook wellen aanwezig en doordat ze aan het boren zijn voor het nieuwe elektriciteitsnet hebben wij als bewoners veel last van grondwateroverlast. Zie foto.

Antwoord

De weg heeft gevolgen voor onder meer leefmilieu, bodem en water en natuur en landschap. De effecten zijn in het MER Duinpolderweg op hoofdlijnen in beeld gebracht om de verschillende alternatieven tegen elkaar af te kunnen wegen. In het m.e.r.-rapport staat onder het aspect 'barrièrewerking' (pag. 151 van het hoofd rapport) dat in de beoordeling van de tracéalternatieven de focus ligt op woningen met zicht op de weg binnen een afstand van 500 meter. Voor deze woningen is bepaald in hoeverre het uitzicht gehinderd wordt. Hoe hoger de weg (en eventuele schermen), en hoe dichterbij de woonbebouwing, des te groter de visuele hinder. Het hinderlijke effect van de nieuwe weg kan verzacht worden als hij gecamoufleerd wordt met beplanting, als hij (deels) wegvalt tegen de achtergrond van een al aanwezige andere weg of als vrij zicht op de weg beperkt wordt door al aanwezige beplanting of bebouwing. Er staat dus niet dat de brug (altijd) wegvalt en niet te zien is. In de volgende fase van het project wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en zullen de effecten meer gedetailleerd in beeld worden gebracht. De keuze tussen een brug of aquaduct is nog niet gemaakt. Waar nodig wordt het tracé van de weg in detail nog aangepast en worden maatregelen genomen om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 108.4

Hoe willen ze de auto's die van deze weg gebruik willen maken persen in de flessenhals die de A44 nu al is. Er gebeuren zoveel ongelukken op deze smalle kaagbrug die zo slecht is dat deze al met een stalen constructie gestut is. Het lijkt mij beter dat de A44 eerst aangepakt en verbreed wordt voordat er nog meer verkeer op uitgestort wordt maar er zijn regionaal veel betere oplossingen voor dit probleem met aanpassingen op het huidige wegennet ...inrichten van spitsstroken op de Vanpallandlaan en op de Heereweg naar Lisse toe. Daar is ruimte om een 3e rijbaan te creëren. Goede omleidingsroutes naar bedrijventerreinen dan wordt de Kanaalstraat niet meer overbelast door vrachtkverkeer. Ik denk dat er beter een aquaduct gemaakt kan worden ter hoogte van de 2e poellaan en de randmeerstraat en dan doortrekken langs de manege en een aansluiting maken op de nieuwe wijk turfspoor en dan doortrekken naar de 207. als er dan een ongeluk plaatsvindt op de kaagbrug ligt niet de hele bollenstreek plat maar kan je nog omrijden via de A4. Als je dan de weg laat lopen met aan weerskanten een dijk heeft niemand er last van, geen zicht erop. scheepvaart kan ongehinderd zijn route

vervolgen en geen wachttijden voor het verkeer met de open bruggen Ik denk dat met het maken van een aquaduct ook de HOV verbinding kan vervallen als je de bus eerst langs de Keukenhof laat rijden en dan door het dorp en dan via aquaduct naar de 207. Hopelijk krijgt U een nieuwe visie op de route en laat U niet het laatste mooie stukje polder om zeep helpen.

Antwoord

Wat betreft de A44: De oprit van afslag 2 richting Amsterdam ligt juist na de twee smalle kunstwerken. Verkeer dat afslag 2 gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegengestelde richting van de spitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een verlichting van de Van Pallandlaan en een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. RWS heeft aangekondigd, dat op termijn onderhoud nodig zal zijn aan de kunstwerken op dit deel van de A44. Dit zou ook kansen kunnen bieden voor het creëren van een verbeterde ontsluiting van dit gebied. Op deze manier levert de randweg Lisse op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen. Andere maatregelen die voorgesteld worden, zullen ook niet zomaar uitvoerbaar zijn. Bovendien kan een aquaduct ook in het huidige voorlopig Voorkeursalternatief een meerwaarde opleveren, maar hier zit een financiële afweging aan vast.

Zienswijze 109

Zienswijze onderdeel 109.1

Ik reageer en ageer tegen het onderdeel van het plan in Zwaanshoek, een stukje weg maken van de Bennebroekerdijk naar Spieringweg is slechts verschuiving van het eventuele verkeersprobleem

Antwoord

Zo zien de indieners van het onderdeel van het alternatief het niet. De weg door Zwaanshoek zorgt voor veel overlast op het bewuste wegvak. Realisatie van een weg er omheen komt hieraan tegemoet. Dat dat effecten heeft op dat deel van het buitengebied is duidelijk. De keus om dit voor te stellen, heeft te maken met de verwachting dat een verbetering voor Zwaanshoek niet op een andere wijze tot stand gebracht kan worden. Indien dit wel het geval zou zijn, zou niet geschroomd zijn om dit al eerder uit te voeren. Wij zijn er mee bekend dat de gemeente Haarlemmermeer in het verleden hier veel aandacht aan heeft gegeven.

Zienswijze onderdeel 109.2

en gaat regelrecht in tegen de plannen om van een stukje Zwaanshoek landelijk gebied (met 2 jaar geleden een aangelegd park) te behouden waar de beschermde grutto en de lepelaars en ijsvogel al zijn gesignaleerd en waar de inwoners en omwonenden een stukje groen hebben om te recreëren, daar moet geen weg doorheen of langs komen!!!

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken, waaronder Zwaanshoek, milieuhinder voor omwonenden en veroorzaakt effecten op natuur en landschap. Deze effecten zijn terug te vinden in de m.e.r.-rapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase zal verder gekeken worden waar en op welke manier maatregelen kunnen worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. Ook liggen het exacte tracé en de hoogteligging van de weg nog niet vast.

Zienswijze 110

Zienswijze onderdeel 110.1

Onze Bollenstreek en woonplaats Hillegom mag niet onderbroken worden door een drukke racebaan. Dit komt onze flora en fauna niet ten goede en is een slag voor het imago van de bollenstreek.

Antwoord

De Bollenstreek is relatief onbereikbaar dan de rest van Nederland. Dat wees het toepassen van de bereikbaarheidsindicator van het rijk in 2016 uit. De uitkomsten zijn opgenomen in de geactualiseerde probleemanalyse. De werkgelegenheid in de streek neemt af en daardoor wordt de uit- en ingaande pendel groter. Zowel als bijdrage aan de rijksopgave als voor eigen behoefte, worden nog woningen in de regio gerealiseerd. Zonder een robuust wegennet zijn werk, woningen en voorzieningen onbereikbaar. Het bestuur vindt dit ongewenst. Dat neemt niet weg dat het inpassen van een voorziening als deze, grote zorgvuldigheid vraagt en dat wettelijke normen en regelgeving daarbij contouren vormen. Het standpunt van betrokkene over de ligging tekent zich in de zienswijze duidelijk af. De definitieve keuze op dat punt volgt nog.

Zienswijze 111

Zienswijze onderdeel 111.1

Ik ben eigenaresse van het perceel kadastraal bekend onder HLG01A07120G000 nb Pastoorslaan groot 32.675m2. Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over de Planstudie Duinpolderweg. De volgende argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag.

- 1 De aanleg van de nieuwe verbindingsweg tussen de N208 en de N206 parallel aan de Pastoorslaan zorgt voor verlies aan bollengrond van hoogwaardige hyacintenteelt. Hiermee wordt voorbijgegaan aan de vastgestelde Intergemeentelijk Structuurvisie Greenport 2016. Hierin is expliciet vastgelegd het belang van het behoud van de huidige bloembollenteelt. Immers de aanleg van een tracé van 30 meter breed tussen de N208 en N206 leidt tot het verlies van ca 6 ha aan bollengronden.
- 2 De aanleg van een tracé ten noorden van de Pastoorslaan maakt de ontsluiting van mijn perceel niet meer mogelijk. Hierdoor wordt de bedrijfsvoering van de hyacintenteelt op mijn perceel onmogelijk gemaakt.

Antwoord

De Intergemeentelijke Structuurvisie 2016 (ISG) gaat inderdaad uit van het behoud en de versterking van de greenport Duin- en Bollenstreek. In de ISG 2016 van de zes bollenstreekgemeenten en in de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland is echter ook vastgelegd dat bollengrond die wordt onttrokken, gecompenseerd moet worden. Hiervoor is nadere regelgeving uitgewerkt. GOM geeft uitvoering aan dit stelsel van bollengrondcompensatie. In de volgende fase wordt de precieze ligging van de weg bepaald. Belanghebbenden worden bij dit ontwerpproces betrokken om een optimale ligging van de weg te krijgen. Daarbij wordt ook gekeken naar bereikbaarheid van de percelen om de negatieve effecten op de bedrijfsvoering te beperken.

Zienswijze onderdeel 111.2

3 Een 4-baansweg waar 100 km/u is toegestaan, leidt onherroepelijk tot een toename van fijnstof en CO₂- uitstoot. Schadelijke effecten hiervan op de hyacintenteelt lijkt mij evident.

4 Het tracé loopt slecht een aantal meters van mijn perceel vandaan. De aanleg leidt tot grond mechanische aanpassingen in de grond welke invloed heeft op het grondwaterpeil en de kwaliteit van mijn grond kunnen aantasten.

Antwoord

Het doortrekken van de Duinpolderweg tussen de N208 en de N206 is op dit moment nog niet aan de orde, maar is op de langere termijn wel denkbaar. Mocht dit deel van de weg in de toekomst worden aangelegd, dan gaat het niet om een vierbaansweg, maar een tweebaansweg, met een maximumsnelheid van 80 km/u. De weg heeft inderdaad gevolgen voor onder meer leefmilieu, natuur en landschap. Deze effecten zijn in het MER Duinpolderweg op hoofdlijnen in beeld gebracht om de verschillende alternatieven tegen elkaar af te kunnen wegen. Mocht dit deel van de Duinpolderweg in de toekomst worden aangelegd, dan zal het ontwerp nog verder worden uitgewerkt en zullen de effecten gedetailleerder in beeld worden gebracht. Waar nodig wordt het tracé van de weg in detail nog aangepast en wordt gekeken naar maatregelen nodig zijn om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 111.3

5 Woningbouwopgave gemeente Haarlemmermeer en de Bollenstad voor de komende jaren zal aanzienlijk toenemen. De verkeersontsluiting tussen de N208 en N206 zal leiden tot aanzienlijke intensivering van het verkeer met extra risico's op verkeersongelukken. Verkeersongelukken die effect kunnen hebben op de kwetsbare hyacintenteelt van mijn naastgelegen perceel.

Antwoord

Intensivering van verkeer leidt niet direct tot meer verkeersongevallen. Door een goed ontwerp kunnen zich zelfs minder verkeersongevallen voordoen, terwijl er een toename in verkeer is.

Zienswijze onderdeel 111.4

Samenvattend kom ik tot de conclusie dat door de bestemmingswijziging naar verkeersdoeleinden deze zuidvariant tot verlies van hoogwaardige bollengrond leidt van ca. 6 ha. Dat hiermee voorbij wordt gegaan aan de eerdere vaststelling van het ISG2016. De argumenten 2 t/m 5 geven aan dat ook indirect het voortbestaan van de hyacintenteelt op mijn 3,3 ha grote perceel onzeker is.

Mijn voorstel is om het verlies van ca. 6 ha aan bollengrond en het risico van een aanvullend verlies van 3,3 ha ongedaan te maken door te opteren voor een van de andere varianten. Op basis van bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze, niet in te stemmen met het voorlopige voorkeursalternatief.

Antwoord

In de Landbouweffectrapportage zijn de effecten van de alternatieven op de landbouw onderzocht. Deze hebben Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland in de integrale afweging betrokken. Ze hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet kwam aan de doelstelling van het project.

Zienswijze 112

Zienswijze onderdeel 112.1

Ik ben tegen dit voorgestelde plan.

- 1) de veiligheid van een woonwijk met kinderen is voornamer dan meer verkeer.
- 2) wat is het nut van deze weg?
- 3) de alternatieve route is/gaat vlak langs een woonwijk, dwars door een industrie en natuurgebied.
- 4) pas gebouwde manege zou nu al gesloopt moeten worden, terwijl hij er nog maar pas staat.

Antwoord

Een helder geluid. Over nut en noodzaak is al veel te lezen in de antwoorden, die gegeven zijn op deze vraag. In het kort kan worden gezegd dat De Bollenstreek relatief onbereikbaar is dan de rest van Nederland. Dat wees het toepassen van de bereikbaarheidsindicator van het rijk in 2016 uit. De uitkomsten zijn opgenomen in de geactualiseerde probleemanalyse. De werkgelegenheid in de streek neemt af en daardoor wordt de uit- en ingaande pendel groter. Zowel als bijdrage aan de rijksopgave als voor eigen behoefte worden nog woningen in de regio gerealiseerd. Zonder een robuust wegennet zijn werk, woningen en voorzieningen onbereikbaar. Het bestuur vindt dit ongewenst. Dat neemt niet weg dat het inpassen van een voorziening als deze grote zorgvuldigheid vraagt en dat wettelijke normen en regelgeving daarbij contouren vormen. Veiligheid mag nooit een ondergeschoven belang vormen en is dat ook in dit geval niet. Elke te realiseren weg moet aan normen op dat punt voldoen. Dat er soms sprake kan zijn van het tenietdoen van voorzieningen die in het meer recente verleden zijn aangelegd, is zo. Particuliere belangen leggen het soms af tegen algemene maatschappelijke belangen. Uitgangspunt is wel dat hier wijs mee omgegaan wordt. Zowel financieel-economisch als moreel/emotioneel. De nieuwe manege is niet in het geding, een deel van het alternatief gaat over de plek van de oude manege.

Zienswijze 113

Zienswijze onderdeel 113.1

Ik woon op de hoek van de Roversbroekdijk en de Rosa Spierstraat. Wij hebben nu al veel geluidsoverlast van vliegtuigen en verkeer. Ik heb bezwaar tegen nog meer geluidsoverlast op onze woonplek. Verder vind ik het erg jammer dat een voor ons bijzonder mooi wandelgebied nu doorkruist gaat worden door een snelweg. Ik maak hierbij pro forma bezwaar tegen de aanleg van een afrit van de A44 naar Lisse met behoud van alle rechten en zal t.z.t. met een inhoudelijk bezwaar komen en de juridische grondslagen daarbij.

Antwoord

De weg heeft gevolgen voor onder meer leefmilieu (waaronder geluidhinder), natuur en landschap. De effecten zijn in het MER Duinpolderweg op hoofdlijnen in beeld gebracht om de verschillende alternatieven tegen elkaar af te kunnen wegen. In de volgende fase van het project wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en zullen de effecten meer gedetailleerd in beeld worden gebracht. De keuze tussen een brug of aquaduct is bijvoorbeeld ook nog niet gemaakt. Waar nodig wordt het tracé van de weg aangepast en worden maatregelen genomen om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze 114

Zienswijze onderdeel 114.1

Wij vragen ons af waarom de duinpolderweg er door gedrukt moet worden. Er zijn genoeg alternatieven om de knelpunten lokaal aan te pakken.

Antwoord

Als deze aanname juist zou zijn, zou het bestuur niet gekomen zijn met deze mogelijke oplossingen voor de gerezen vragen. In het kader van de uitvoering van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek zijn tal van kleinere lokale maatregelen al in ogenschouw genomen en voor een deel ook al gerealiseerd. Dat bleek in 2016 uit de geactualiseerde probleemanalyse onvoldoende om de Duin- en Bollenstreek goed bereikbaar te houden in de toekomst.

Zienswijze onderdeel 114.2

Indien de duinpolderweg door Hillegom gaat lopen, wordt Hillegom doormidden gezaagd. Dit probleem deed zich ook voor in Badhoevedorp, dat dorp is jarenlang gesplitst geweest. Continue is daar actie overgevoerd. Het landelijke karakter van Hillegom, maar ook Lisse en Bennebroek zal enorm aangetast worden. De bewoners krijgen te maken met allerlei neveneffecten o.a. verwoesting van het gebied, geluidsoverlast en fijn stof. Nee bestuursleden de Duinpolderweg is een heel slecht plan.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken, waaronder bij Hillegom en Lisse, milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluid, en voor natuur- en landschap. Deze effecten zijn terug te vinden in de Milieueffectenrapportages. Het voorlopig Voorkeursalternatief loopt door het bedrijventerrein Horst ten Daal en loopt vervolgens ten noorden van de bebouwing van Hillegom door de zuidrand van de Vosse- en Weerlanerpolder. Hillegom wordt niet, zoals u stelt, doormidden gezaagd, al zorgt de weg wel voor de nodige barrièrewerking. De vergelijking met Badhoevedorp gaat niet helemaal op, omdat het daar om een vierbaans rijksweg ging en bij de Duinpolderweg om een tweebaansweg. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase zal verder gekeken worden waar en op welke manier maatregelen kunnen worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen, bijvoorbeeld geluidschermen of extra kruisende verbindingen (ontsnipperende maatregelen) zijn nu nog niet in de studie betrokken.

Zienswijze onderdeel 114.3

Geen van de alternatieven komt in aanmerking. Kijk a.u.b. naar meer lokale aanpassingen en laat het landschap en flora en fauna en ons rustig en landelijk blijven genieten van dit stuk natuurlijk Nederland.

Antwoord

Alternatieven met lokale maatregelen waren ook onderdeel van de planstudie tot dusver en genereren naar het inzicht van het bestuur niet het effect dat nodig is om de gerezen problemen het hoofd te bieden. De Probleemanalyse van 2016 en de uitkomsten van de planstudie van 2017 laten zien dat nietsdoen geen optie is. Dat betekent dat maatregelen ergens plaats moeten vinden. Wij hebben begrip voor de wens om te koesteren wat als waardevol ervaren wordt en vinden het van belang om uiterst zorgvuldig te zijn in de afwegingen en de uiteindelijke realisatie.

Zienswijze 115

Zienswijze onderdeel 115.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 116

Zienswijze onderdeel 116.1

Duinpolderweg weg ermee...! Een dorp dat helemaal geen verkeersknelpunten kent wordt opgezaagd met een weg die kennelijk voor anderen belangrijk is, maar niets oplost. Zelf wil geen enkele gemeente deze weg op een plek waar het door natuurgebied, industriegebied of door een woonwijk gaat. Maar lekker makkelijk... een gemeente die er niet om vraagt daar mag je kennelijk van een afstand wel over besluiten.

De verkeersknelpunten die er zijn in de regio liggen ver van Hillegom af. Los ze op daar waar ze zijn. Voor Hillegom is het dichtstbijzijnde knelpunt de N207 die te smal is vanaf de driemerenweg naar het kruispunt met de N208. De brug is daarbij een groot knelpunt. Verdubbel de brug en het knelpunt zal grotendeels opgelost zijn. Om dan een goede oost/west verbinding te krijgen is het goed om de N207 rechtdoor te trekken naar de N206, met een directe afslag naar Keukenhof. Daar zit voor de streek het grootste knelpunt in de bollentijd. Aanleggen van een andere weg levert zeker 17% meer verkeer op. Dat is al onderzocht en staat in officiële stukken van de gemeente Hillegom te lezen over de herziening van de N208 van een paar jaar geleden. Zoveel meer verkeer wil je niet in een dorpskern!

Antwoord

Het voorgestelde voorlopig voorkeursalternatief zorgt ook voor een aanpak van de problematiek bij de brug in de N207 en aansluiting op de N208. Door de aanleg van een nieuwe verbinding aan de noordkant van Hillegom, wordt het verkeer beter verdeeld. Uit het MER blijkt, dat dit effectiever is, dan het verdubbelen van de brug en doortrekken naar de N206. Op dat moment wordt de N208/Leidsestraat extra belast in Hillegom. Dit is nu al een zeer drukke weg. Uw zienswijze zal meegenomen worden als een pleidooi voor een doorgetrokken N207. Deze verbinding is onderdeel van de alternatieven 'Hillegomse Zienswijze' en Parel 2.0.

Zienswijze onderdeel 116.2

Partijen die gaan voor veiligheid zouden dat ook zeker niet moeten willen. De voorkeursvariant, noordelijke, zuidelijke en middenvariant gaan ten koste van heel veel meer natuurgebied, huizen, bedrijven etc. In een democratie zouden op zijn minst de mensen die er het meeste last van hebben het laatste woord en de definitieve beslissing moeten kunnen nemen. Niet mensen die een eigen probleem willen oplossen door in een andere gemeente ver weg een groot knelpunt te creëren. In het adviesorgaan dat de laatste voorkeursvariant heeft geadviseerd was geen Hillegommer aanwezig, geen vertegenwoordiger van de bedrijven uit Hillegom, geen gemeenteraadslid of andere deskundige uit de gemeente. Makkelijk regeren dus over andermans terrein. De DPW lost niets op maar creëert problemen. Duinpolderweg Weg ermee!!

Antwoord

De leden van de adviesgroep hebben hun werk gewetensvol gedaan. In hun beraadslaging hebben zij zich ervan vergewist dat zij niet alleen hun eigen belangen te vertegenwoordigen hadden, maar ook belangen van hen, die niet aan tafel konden zitten. Zowel in de adviesgroep als in de stuurgroep zitten personen, die de belangen van Hillegom op het oog hebben. In een democratie hebben de gekozen volksvertegenwoordigers het laatste woord, waarbij er ook sprake is van een verdeling van bevoegdheden over verschillende overheidslagen. Zij worden geacht het algemene belang te dienen, dat soms ook in kan gaan tegen een particulier belang. Maar in een dergelijk geval wordt dat onder meer beheerst door beginselen van behoorlijk bestuur. Adviezen die worden gegeven, hebben geen binding en besluiten die worden genomen kunnen voorzien worden van zienswijzen. Na een eindoordeel van het bestuur heeft de rechter het laatste woord als deze wordt aangesproken. Het bestuur heeft daarover nu een voorlopig standpunt ingenomen. Dat wordt met alle zienswijzen en de te geven antwoorden opnieuw besproken door bestuur en volksvertegenwoordiging in de staten van Zuid- en Noord-Holland.

Zienswijze 117

Zienswijze onderdeel 117.1

Als direct belanghebbende, de weg gaat namelijk pal langs of dwars door onze woning, wil ik graag gebruik maken van de mogelijkheid om mijn zienswijze kenbaar te maken.

Wij, mijn gezin en ik, wonen inmiddels 20 jaar in onze huidige woning. Ruim 15 jaar eerder waren er al plannen voor het doortrekken van de 206 dwars door onze woning. Die plannen zijn toen niet doorgegaan en nu komen deze plannen opnieuw als verrassing uit de hoge hoed. Dit geeft voor ons als bewoner van een woning die op het traject ligt een zeer onprettig gevoel. Een gevoel van onduidelijkheid. In uw stuk staat dat nut en noodzaak nog vastgesteld moet worden maar uit alle stukken blijkt dat er al een vergevorderd stadium is bereikt om tot besluitvorming te komen. De bewoners zijn geïnformeerd, hebt u aangegeven. Dit informeren bestaat louter uit het zaaien van onrust want er wordt immers nog niets besloten en nut en noodzaak staan ook nog niet vast. Maar wat moeten wij nu als bewoners, welke toekomst hebben wij en wat kunnen we nu met onze woning. Wij zouden hier graag blijven wonen maar hebben er ook begrip voor als er een ontsluiting moet komen op de plek waar wij nu wonen. Wat wij graag willen is een einde aan de onduidelijkheid. Hak de knoop door en neem een besluit zodat alle partijen weten waar ze aan toe zijn. Trek de weg door en zorg ervoor dat het beoogde doel behaald wordt. De situatie zoals die nu weer is door het zaaien van onrust door de mistige onduidelijkheid is funest. Als direct betrokkenen zouden wij graag willen dat er besluitvorming komt over het gehele traject. Als dat door onze woning gaat, dan moet dat maar, maar dan weten wij in ieder geval waar we aan toe zijn en kunnen wij onze toekomst plannen. Wij zijn absoluut geen speculant m.b.t. de waarde van ons eigendom maar bewoners die nu weer een vervelende en onzekere toekomst tegemoet gaan. Wij wensen u veel succes met de besluitvorming en hopen dat deze duidelijkheid zal scheppen voor alle belanghebbenden.

Antwoord

Dit is een begrijpelijke reactie van belanghebbenden, die wonen op een plek in een omgeving waar al lang discussie over is. Een besluit over een definitief voorkeursalternatief kan een einde maken aan de onzekerheid, waaraan dringende behoefte bestaat. De

woning van belanghebbenden is ten westen van de N208 gesitueerd. Zoals het voorlopig Voorkeursalternatief nu is geconfigureerd zou men te maken kunnen krijgen met een ruimtelijke reservering. Bij de statenleden is ervoor gepleit om de ruimtelijke reservering in elk geval zodanig op te nemen in een interprovinciaal inpassingsplan dat er rechtszekerheid ontstaat voor belanghebbenden zoals deze familie. Het bestuur heeft voor ogen nu in afzienbare tijd tot duidelijkheid te komen. In die zin is de langste tijd van onzekerheid achter de rug en kan het proces dat wordt beschreven vanaf het definitief besluit over een voorkeursalternatief in gang worden gezet.

Zienswijze 118

Zienswijze onderdeel 118.1

Heel goed een afslag Lisse Zuid, maak hem alleen wel dubbelbaans met dubbelbaanse brug of tunnel. Het zelfde geld voor de brug tussen Lisse en Lisserbroek. Maar daar ook een dubbelbaansbrug van en of nog beter een tunnel. Hetzelfde geld voor de brug iets verder bij de MacDonalds bij Hillegom bij de Leimuiderweg maak ook hier een grotere brug met dubbele tweebaanswegen op en of een tunnel. Het loopt altijd vast bij de te kleine bruggen. Ook zou een verbreding van de N208 bij Lisse geen overbodige luxe zijn. En een heikel punt bij de Lissenaren het restaurant in het niet functionerend station van Lisse, maak deze weer gereed om in gebruik genomen te kunnen worden zodat treinen er kunnen stoppen en vertrekken voor passagiers.

Antwoord

Het kruisen van de ringvaart met een brug aan de zuidkant van Lisse is onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief. Na vaststelling van het voorkeursalternatief zal bij de uitwerking in het vervolgonderzoek de exacte ligging en de vormgeving van deze kruising worden bepaald. Het aantal rijstroken (2x1 of 2x2) is bepaald op basis van verkeersberekeningen.

Zienswijze 119

Zienswijze onderdeel 119.1

Wij zijn erop tegen om de weg van de weerlaan door te trekken naar de nieuwe duinpolderweg langs de Vossepolder. Het is al een drukke weg waar veel verkeer rijdt en dat zal alleen maar erger gaan worden. Denk aan de schoolgaande kinderen wat een gevaar gaat opleveren met oversteken. Daarbij zal het bij de rotonde Olympiaweg/Meerlaan nog langere files ontstaan dan dat het nu al is. Dit gaat ook gevaarlijke situaties opleveren.

De duinpolderweg was bedoeld voor een verbinding van de N206. En nu is hier voorlopig geen sprake van maar de weg wordt dat aangelegd tot N208. Hier hebben wij als Hillegommers extra last van. Wat denken hoe de stroom daar zal lopen van het verkeer, de nieuwe aangelegde rotonde bij Hillegom is te klein om de doorstroom te houden van het verkeer het is nu al iedere keer wachten als je vanaf de pastoorslaan komt. Kortom of gehele weg aanbrengen of helemaal niets aanbrengen

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief levert op een aantal plekken meer drukte op in het Hillegoms netwerk, maar ook verlichting op veel plekken en snellere verbinding richting Haarlemmermeer en Amsterdam. Verkeersveiligheid is een belangrijk issue voor de beide provincies. Zo wordt in het voorlopig Voorkeursalternatief een verbinding voor langzaam verkeer gecreëerd tussen de Patrimoniumbuurt en overig Hillegom. Met een goed ontwerp wordt veel aandacht gegeven aan verkeersveiligheid. Uw zienswijze zal opgenomen worden als een pleidooi voor een volledige verbinding, dan wel geen verbinding.

Zienswijze 120

Zienswijze onderdeel 120.1

Laatste echte recreatie stuk van de poelpolder wordt geofferd voor het probleem dat gemaakt werd door Haarlemmermeer en Noord-Holland: de wens straks alleen nog 30 km en fietsverkeer over de Lisserbrug en de huidige trechter bij de Steenfabriek van Hillegom waar de rijstroken bij de provinciegrens teruglopen van 2 naar 1!

Kies een echte oplossing i.p.v. weer een op- en afritje op de drukke snelweg. Meer op- en afritten leiden altijd tot meer filevorming op snelwegen. De Middenweg en omgeving in de poelpolder die zullen worden gekruist door de nieuwe weg wordt nu zeer intensief gebruikt door wandelaars, joggers, fietsers e.d. uit de omgeving. De enige plek waar ze nabij even kunnen uitwaaien en de zinnen relatief rustig kunnen verzetten.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief wordt een aansluiting gemaakt op een bestaande op- en afrit. Dit gebeurt op een punt, waarmee richting Amsterdam juist een aantal bottlenecks van de A44 wordt vermeden. De middenweg wordt met een ongelijkvloers kunstwerk gekruist. Daarmee hoeft (recreatief) verkeer dat op de middenweg rijdt de nieuwe verbinding niet gelijkvloers te kruisen.

Zienswijze 121

Zienswijze onderdeel 121.1

1. Algemene beoordeling van aanpak op beoordeling van natuureffecten van de alternatieven Van belang bij een MER, als het gaat om de aanwezige Flora en Fauna, is de werkelijk aanwezige populatieaantallen van de diverse soorten. In paragraaf 3.2. van het Deelrapport "Natuur Duinpolderweg Final" is gekeken naar het aantal soorten dat voorkomt. Daarbij wordt melding gemaakt dat er sprake is van 1 veldbezoek op 10 mei 2017 en het raadplegen van de NDFF database daags ervoor. Ik maak me grote zorgen als het veldbezoek op 10 mei 2017 en een raadplegen van de NDFF op 9 mei de basis zou zijn van de conclusies van het deelrapport Natuur. Ik zou u de suggestie willen meegeven bij de diverse natuurorganisaties te rade te gaan welke werkelijke objectieve waarnemingen van soorten beschikbaar zijn in de diverse gebieden en deze mee te nemen in de beoordeling van de effecten van de aanleg van een alternatief, voorafgaand aan de keuze van een voorkeursalternatief.

2. Vaatplanten

In subparagraaf 3.2.1 van het deelrapport wordt gesteld dat bij het raadplegen van de NDFF database er twee beschermde soorten vaatplanten kunnen worden aangetroffen in het gebied. Waar deze zijn aangetroffen blijft in het ongewisse. Dit kan niet achterhaald worden. En er wordt gesproken over een 'voor de hand liggendheid waar deze soorten wellicht aangetroffen hadden kunnen worden. Het gaat ook te ver om een keuze van een tracé op te hangen aan één of twee soorten. Toch noem ik het wel. Men stelt namelijk dat de soorten waargenomen zouden kunnen zijn in de Vosse- en Weerlanerpolder. Over deze polder wordt gesteld dat dit gebied onaangeroerd blijft door de verschillende alternatieven.

Graag wijs ik u erop dat het voorlopige voorkeursalternatief wel degelijk het zuidelijke deel van deze Vosse- en Weerlanerpolder doorkruist. Ik kom daar in mijn visie onder het onderwerp voorlopig voorkeurstacé daar dan ook nog op terug. Ook dit punt onderbouwt mijn stelling dat er onvoldoende basis is gebruikt voor het trekken van conclusies. Het werkelijk doen van waarnemingen in het veld, of het verzamelen van wat beschikbaar is, zou de kwaliteit van het MER doen toenemen.

3. Zoogdieren

Als het gaat om de zoogdieren wordt er in het rapport ruim aandacht besteedt aan vlermuizen. Dit lijkt me een goede zaak. Al is ook daar de conclusie dat aanvullend onderzoek noodzakelijk is. Over de populatie van hazen op de bollenvelden en op de graslanden, wordt totaal niet gesproken. Ik zie dit als een leemte in de kennis over de effecten.

4. Amfibieën en reptielen

In tabel 3-4 wordt weergegeven of de bepaalde alternatieven van invloed zijn op het leefgebied van de rugstreeppad. Het lijkt me wat willekeur om voor de alternatieven Midden (ook variant stroomweg) en de Hillegomse zienswijzen te stellen dat er een leefgebied is tussen Hillegom en Bennebroek (daarmee waarschijnlijk doelend op de Oosteinderpolder) en dit voor het Alternatief Zuid te stellen dat een leefgebied niet uit te sluiten valt. De uitspraak lijkt opnieuw gedaan te zijn op basis van een enkele waarneming in de NDFF database.

5. Broedvogels

In paragraaf 3.2.5 wordt gesproken over broedvogels. De uitspraak "gezien het intensieve gebruik door bloem- en tuinplantentelers is het plangebied niet bijzonder geschikt voor zeldzame of kritische broedvogels" is te kort door de bocht. Gevoelige rode lijstsoorten als de Veldleeuwerik en de Gele Kwikstaart doen het al jaren goed op de bloembolenvelden in vergelijking met andere akkerbouwgebieden of intensief beheerde weilanden. Al bijna 20 jaar worden op diverse bollenvelden de aantallen in kaart gebracht. En ook de kwetsbare rode lijstsoort Patrijs, broedt in het bollengebied, wat door diverse alternatieven met een

Duinpolderweg doorkruist wordt. De stelling op pagina 28 dat in akkers en graslanden Patrijzen en Veldleeuweriken kunnen broeden, mag wat mij betreft wat stilliger verwoord worden; De soorten broeden al in onze bollenvelden en met dat biotoop moet alleen om die reden al zuinig moet worden omgesprongen. Dit pleit voor de nulalternatief. Het populatieaantal van de Patrijzen in de streek is historisch laag. Daar moeten we zuinig op zijn. Wat mij betreft een reden opnieuw een reden te kiezen voor de nulvariant.

Antwoord

Het klopt dat er nog geen uitgebreid onderzoek gedaan is naar voorkomende soorten flora en fauna in het gebied. In deze fase van planvorming, waarbij we de alternatieven op hoofdlijnen tegen elkaar hebben afgewogen, is dat ook niet nodig. De Commissie voor de m.e.r. oordeelt in haar advies van februari jl. dat het MER Duinpolderweg voldoende informatie bevat om een bestuurlijk voorkeursalternatief te kunnen kiezen of samen te kunnen stellen uit de onderzochte alternatieven. Op basis van het MER signaleert de Commissie wel een aantal belangrijke aandachtspunten voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de project-m.e.r.-fase. Deze aanbevelingen hebben onder meer ook betrekking op het inzichtelijk maken van de effecten op de leefomgeving op lokaal niveau en maatregelen die mogelijk moeten worden genomen om de effecten op de natuur en het veen in de polders te beperken. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief zullen we deze aanbevelingen ter harte nemen. In de volgende project-m.e.r.-fase gaan we het voorkeursalternatief verder uitwerken (zowel wat betreft de precieze tracering en hoogteligging) en zullen we ook meer in detail naar de huidige waarden en de effecten kijken. Uw zienswijze kunnen we daarbij goed gebruiken. We zullen in die fase ook, in overleg met betrokken partijen zoals het Zuid-Hollands Landschap, kijken waar mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn, waarmee de effecten kunnen worden beperkt.

Zienswijze onderdeel 121.2

Visie op het voorlopige voorkeursalternatief Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid Holland hebben in december 2017 gekozen voor het voorlopige voorkeursalternatief dat er nu ligt: De zuidelijke variant waarbij er wordt uitgegaan van een verbinding tussen de A4 en de N208 via de Nieuwe Bennebroekerweg in Hoofddorp en de noordrand van Hillegom, met een randweg bij Lisse en Zwaanshoek. Ik ben geen voorstander van deze variant van het "alternatief Zuid". Ik ben voorstander van het nulalternatief, waarbij geen enkele weg wordt aangelegd. Ik heb daarbij de volgende redenen:

Antwoord

Uit de stukken die onderdeel uitmaken van de planstudie tot dusver, blijkt dat de nuloptie niet voldoet in de toekomst. Zelfs bij geringe economische groei gaat dit op. Met deze kennis in het achterhoofd is besloten om tot aanwijzing van dit voorlopig Voorkeursalternatief te komen.

Zienswijze onderdeel 121.3

6. Biodiversiteit in het algemeen

Hoofdstuk 5 van het deelrapport "Natuur Duinpolderweg Final" beoordeelt het effect van alternatieven op een theoretische manier met modellen. Gekeken wordt naar het effect op soorten van organismen die om theoretische redenen aanwezig kunnen zijn. Het modelwerk laat zien dat alle alternatieven, behalve het nulalternatief, effecten hebben op soorten die het model beschrijft als Wnb-soorten (Wet natuurbeheer-soorten). Resultaten daarvan zijn weergegeven in tabellen 5.2 tot en met 5.8. Er zijn verschillen de verschillende alternatieven. Deze zijn klein. Het grootste verschil is te zien tussen het nulalternatief en het aanleggen van een alternatief. Dit is logisch en om die reden goed om nog eens te benoemen.

Antwoord

Uw constatering is juist. Iedere ingreep heeft in meer of mindere mate negatieve effecten op soorten die op basis van de Wet Natuurbeheer zijn beschermd. Dit is ook zo beschreven in de het Milieueffectrapport.

Zienswijze onderdeel 121.4

Mogelijk is het nog goed om aan te geven dat er tussen het voorlopig voorkeursalternatief en het nulalternatief nog varianten denkbaar zijn. Het aanleggen van een weg tussen de Weerlaan in Hillegom en de N205 (of alleen de Ringvaartdijk), ontlast al voor een groot deel het knelpunt dat wordt ervaren bij de brug over de ringvaart in Beinsdorp. Het resterende deel (vanaf de weerlaan door de Weerlanerpolder, door industrieterrein Horst ten Daal en vervolgens verder tot aan de N206 lijkt me onnodig. Het bespaart u geld en de natuur wordt eveneens gespaard als u zou besluiten het resterende deel niet aan te leggen.

Antwoord

Dit alternatief maakt onderdeel uit van het MER. Het gaat dan om het alternatief NOG beter 2.0. Uw zienswijze zal worden meegenomen als pleidooi voor dit alternatief.

Zienswijze onderdeel 121.5

7. Het voorlopige voorkeustracé doorkruist de plannen van de gemeente Hillegom De gemeente Hillegom besteedde samen met de provincie en andere lokale belanghebbende partijen, vanaf 2012 veel tijd en geld aan de inrichting van het natuur- en recreatiegebied van de Weerlanerpolder. Het Zuid-Hollands Landschap beheert het gebied met adviezen van betrokken partijen (natuurliefhebbers, paardenliefhebbers, en agrarische ondernemers) en ook met regels die afkomstig zijn van de bestuursrechter van de Raad van State. Mochten de gedeputeerden van Noorden Zuid-Holland van mening blijven dat dit het meest geschikte voorkeuralternatief is, dan zal ik, samen met andere lokale betrokkenen niet veel meer snappen van de samenwerking tussen bestuurders. Hoe kan er aan de ene kant geld worden besteed aan de opbouw van een gebied dat een jaar later weer wordt afgebroken door uitgave van geld?

Antwoord

In de volgende fase wordt de exacte ligging van het tracé bepaald. Daarbij kijken wij ook specifiek, samen met het Zuid-Hollands Landschap, naar een inpassing die de schade voor de Vosse- en Weerlanerpolder beperkt.

Zienswijze onderdeel 121.6

8. Het verlies van kostbaar bollenland met landschappelijke waarde ten Noorden van De Zilk Ten Noorden van De Zilk ligt een prachtig open bollengebied. Tellingen van Bollenvogels laat zien dat ook de Patrijs zich in 2015 hier ook nog liet zien. De soort gaat hard achteruit in onze streek. Het aanleggen van de Duinpolderweg door dit open gebied gaat ten koste van een landschap met cultuurhistorische waarde. Kwalitatief goede bollengrond moet elders weer gecompenseerd worden. Dus laat a.u.b. dit gebied zijn waarde behouden.

Antwoord

Het doortrekken van de Duinpolderweg tussen de N208 en de N206 is op dit moment nog niet aan de orde, maar is op de langere termijn wel denkbaar. De weg heeft inderdaad gevolgen voor onder meer leefmilieu, natuur, landschap en cultuurhistorisch waarden. Deze effecten zijn in het MER Duinpolderweg op hoofdlijnen in beeld gebracht om de verschillende alternatieven tegen elkaar af te kunnen wegen. Mocht dit deel van de Duinpolderweg in de toekomst worden aangelegd dan zal het ontwerp nog verder worden uitgewerkt en zullen de effecten meer gedetailleerd worden onderzocht. Waar nodig worden het tracé en de hoogteligging van de weg in detail nog aangepast en wordt gekeken waar en welke maatregelen nodig zijn om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze 122

Zienswijze onderdeel 122.1

Kopie van zienswijze 083. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 123

Zienswijze onderdeel 123.1

Hierbij dien ik mijn zienswijze in betreffende het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg. Dat er problemen zijn die opgelost moeten worden betreffende het (al door toenemende) verkeer tussen west en oost (en v.v.) van de ringvaart daar sta ik achter. Het voorstel met voorkeursalternatief wat er nu ligt, daar kan ik mij deels in vinden. Een verbinding

oost/west Ringvaart, ter hoogte van Hillegom Zuid in de vorm van een aquaduct, lijkt mij zeker een oplossing. Echter een nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg bij Zwaanshoek, met een afsluiting van de Bennebroekerdijk lijkt mij zeker geen oplossing. Het heeft mij veel vragen doen stellen tijdens de informatiebijeenkomst d.d. 23 januari jl. Wat mij deze avond opviel, waarbij ik met meerdere personen van de provincie Noord-Holland heb gesproken is dat er op de vragen die ik stelde eigenlijk geen antwoord direct antwoord was. Hieruit heb ik doen opmaken, dat er geen gericht onderzoek heeft plaatsgevonden betreft dit voorstel. Het doel van dit voorstel (nieuwe verbinding Bennebroekerdijk- Spieringweg) zou zijn om het verkeer door de dorpskern van Zwaanshoek te doen verminderen (dit vertelde een medewerker van de provincie Noord-Holland). Het doel snap ik, echter zie ik het niet als oplossing, maar als verplaatsing van een probleem, met de nodige problemen die zich verder aandienen.

Antwoord

Het project Duinpolderweg bevat niet noodzakelijkerwijs één verbinding, maar kan ook een samenstel zijn van maatregelen. In de MER is een zevental alternatieven uitgewerkt, waarin getoetst is, hoe deze scoren op de doelstellingen. In veel alternatieven was ook een verbinding tussen de N205 en de N208 (dan wel N206) aan de zuidkant van Zwaanshoek uitgewerkt. Bij een aantal alternatieven werd echter geconstateerd, dat hiermee nog niet de doelstelling voor de Bennebroekeweg in Zwaanshoek werd gehaald. In één van de zeven alternatieven, namelijk NOG BETER 2.0 was een randweg Zwaanshoek uitgewerkt. Deze bleek een aanvullend positief effect te hebben en is daarom meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief. De gestelde doelstellingen zijn voor het totaal en beide provincies zetten zich in om deze doelstellingen zoveel mogelijk te behalen. Een lokale maatregel, kan dus bijdragen aan een probleem met een regionaal karakter. Daarnaast wordt juist getracht om de lokale verbindingen te ontlasten, zodat deze routes aantrekkelijk zijn voor fietsverkeer. Wat betreft de extra belasting van de spieringweg: Het deel van de Spieringweg tussen Bennebroekeweg en de nieuwe noordelijke verbinding kent een lichte toename van autoverkeer met enkele honderden motorvoertuigen per dag. Verkeer verplaatst zich vooral noordwaarts. Wat betreft het kruisen van de Hanepoel. Dit is in meerdere zienswijzen benoemd en levert inderdaad een conflict op met de huidige inrichting en gebruik van de Hanepoel. In de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief zal gekeken worden, hoe hier vorm aan gegeven kan worden.

Zienswijze onderdeel 123.2

Hierbij voor – en nadelen op een rij:

Voordeel:

- Vermindering van verkeer over de Bennebroekerdijk en door de Bennebroekeweg.

Nadelen:

- Het blijft aantrekkelijk om door Bennebroek te blijven rijden, waarbij de dorpskern van Bennebroek niet ontlast wordt, maar eerder verzwaard.
- Een isolerende (en daarbij frustrerende) werking gericht op de bewoners van Zwaanshoek. Zwaanshoek heeft weinig tot geen faciliteiten in het dorp, waardoor bewoners veelal gericht zijn op Bennebroek (huisarts, tandarts, winkels, kerk, sportvereniging etc.) Zwaanshoekers zullen met deze optie moeten omrijden als zij naar Bennebroek willen. Dit is een extra milieubelasting gezien de uitstoot van fijnstof en NOx.
- Extra belasting van de Spieringweg, ter hoogte van een gedeelte met veel (basis- en voortgezet) schoolgaand fietsverkeer!!!!
- Scheiding van weg Hanepoel bij afsluiting, of extra belasting Hanepoel bij geen afsluiting door sluipverkeer. Hier is de weg niet opgebouwd (20 km pu weg). En/of parkeerproblemen op de Hanepoel, waarbij de ervaring leert (ervaren tijdens afsluiting Meerweg Bennebroek) dat mensen hun auto parkeren om zo naar sportvereniging BSM te kunnen lopen. Er zijn echter geen openbare parkeerplaatsen op de Hanepoel, dus dat levert problemen op.
- Minder snelle bereikbaarheid van hulpdiensten (bijv. brandweer Bennebroek)
- De nadelige effecten voor ondernemers te denken aan Global Garden, patatboer de Kemphaan en de winkels in Bennebroek.
- Al het verkeer moet dan via die ene weg (Bennebroekerdijk vanaf Cruquius) en via dat ene stoplicht. Op zondag is het al druk met verkeer wat van Cruquius Plaza vandaan komt, als daar ook het verkeer langs moet vanuit Hoofddorp en Zwaanshoek komen er simpelweg onnodige files te staan.

Antwoord

De ontlasting van de zijde van Bennebroek wordt behaald door de nieuwe verbinding die tussen de N208 en de N205 wordt aangelegd. In de verkeersberekening van het voorlopig voorkeursalternatief is juist ook een afname in Bennebroek te zien. Doordat de Bennebroekerbrug ontlast wordt van autoverkeer ontstaat er juist meer ruimte voor fietsverkeer. Dit maakt de verbinding

aantrekkelijker voor fietsverkeer. De Hanepoel is aangekaart in een veelheid van zienswijzen en conflicteert inderdaad in het huidige gebruik van deze verbinding. In de verdere uitwerking zal hier aandacht voor zijn. De precieze uitwerking van de knip is nog niet gemaakt, maar het kan zijn, dat passage voor nood- en hulpdiensten mogelijk blijft.

Zienswijze onderdeel 123.3

Als er een nieuwe weg moet komen tussen de Bennebroekerdijk en Spieringweg gezien de bestemmingsplannen, dan lijkt mij dat een gedeeld probleem tussen de Cruquius en Zwaanshoek en zal er gekeken moeten worden naar een passende oplossing. Want de groei van Cruquius (huizen en bedrijven, te denken aan een het gigabedrijf Dura Vermeer aan de Cruquiusdijk) heeft ook invloed op deze weg. Zij zullen hier ook gebruik van gaan maken, wat niet wenselijk is.

Antwoord

Dit deel van het samenstel is vooral om te voorzien in de problemen die Zwaanshoek heeft met een bestaand wegvak dat qua vorm, functie en inrichting niet past bij de intensiteiten aan verkeer, die daar dagelijks gebruik van maken. Een nieuwe randweg wordt wat ons betreft niet aangelegd om daarmee nieuwe problemen te veroorzaken. Overigens zijn er stemmen die zeggen: kijk eerst even aan wat het overige deel van de oplossingen al doet.

Zienswijze onderdeel 123.4

Dan heb ik nog niet eens gesproken over de nadelige gevolgen op het gebied van het mooie net aangelegde park, (waar veel mensen gebruik van maken -zelfs door mensen uit o.a. Bennebroek, Heemstede, Beinsdorp-) en de dieren (waaronder de ooievaar die nog weleens te zien is) die er in het park leven, geluids- en lichthinder en uitstoot van fijnstoffen en NOx. Hopelijk geeft dit een helder beeld van de mogelijke gevolgen van dit plan (nieuwe verbindingsweg Bennebroekerdijk-Spieringweg met afsluiting van Bennebroekerdijk). Uiteraard ben ik bereid om zaken mondeling toe te lichten.

Antwoord

De weg heeft voor verschillende milieuaspecten waaronder geluid, NOx, CO2, fijnstof en voor natuur, landschap en recreatie, negatieve effecten. Dat geldt overigens ook voor het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze (Midden). Deze effecten hebben we in de MER-rapporten op hoofdlijnen in beeld gebracht. In de volgende planfase zullen we het voorkeursalternatief in tracerings- en hoogteligging meer in detail uitwerken en zullen we preciezer naar de milieueffecten kijken. Tevens zullen we onderzoeken of, en zo ja welke maatregelen nodig zijn op de effecten te compenseren of verder te beperken.

Zienswijze onderdeel 123.5

N.B.: graag zou ik nog het e.e.a. kwijt willen betreffende de manier van communiceren, waarbij ik verwacht dat een organisatie als jullie open staat voor feedback.

- de brief die verstuurd is door de provincie Noord-Holland, is in een ongelukkige periode verstuurd (vlak voor kerst)
- de brief had een onduidelijke en niet kloppende tekening (verbindingsweg Bennebroekerdijk en Spieringweg is getekend door het park heen)

- tijdens de informatiebijeenkomst werd tijdens de gevoerde gesprekken als oplossing aangedragen dat je dan met de fiets zou kunnen (om niet om te hoeven rijden)... Dit deed mij echter verbazen.

Nu fietsen wij zoveel als mogelijk en wat het weer toelaat, maar het gaat niet alleen om ons. Zwaanshoek heeft ook veel oudere bewoners, die niet in de mogelijkheid zijn om te fietsen of mantelzorgers die met hun vader of moeder (uit bijv. Bennebroek) meerdere malen moeten vervoeren o.d. (Tevens wil de maatschappij dat de mensen langer thuis willen blijven wonen en dat mensen vrijwilligerswerk doen. Isoleren van een dorp is dan niet handig.)

Antwoord

Het is goed om de opmerkingen over de informatievoorziening in een iets groter kader te plaatsen. Vanaf 2012 is elk jaar minimaal sprake geweest van een grote oploop over het project in het studiegebied zelf, waarbij de aandacht in woord- en geschrift veelvuldig is geweest. Ook in de media daaropvolgend in het proces. De laatste keer voor de grote inloopbijeenkomst van 23 januari 2018 (waar 800 mensen kwamen) was over de inrichting van de studie (dus welke alternatieven zijn er te bestuderen?) in november 2017. Extra huis-aan-huis-brieven in 2017 zijn ervoor bedoeld geweest om belanghebbenden in de nieuwere gedeelten van de alternatieven te attenderen op het feit dat er ruimte en gelegenheid is om te zeggen wat men op het hart heeft, zodat het

bestuur bij de volgende beraadslaging mee kan krijgen wat de direct belanghebbenden in het gebied erover te zeggen hebben. Daarvoor dient trouwens ook de stap van een voorlopig naar een definitief voorkeursalternatief, waarbij wij nu zijn aanbeland. In zo'n groot studiegebied is de wijze waarop in maatwerk gecommuniceerd kan worden altijd een ingewikkelde vraag en tevens wat in een planning het beste moment is. Vlak voor kerst niets zeggen en dan opeens in januari presenteren wat er is gebeurd, is ook niet gelukkig. Een brief heeft wat presentatiemateriaal betreft ook zijn beperkingen. Daarvoor is wel de oploop in januari bedoeld geweest. De opmerkingen over dat men moet gaan fietsen kunnen wij niet anders duiden dan dat dat in een gesprek als een optie aan de orde is gekomen. Uiteraard zijn er veel minder problemen als iedereen gaat fietsen, maar het bestuur gaat er vanuit dat mensen vrijheid hebben in de keuze van de modaliteit die men nodig heeft. Daaraan probeert het openbaar bestuur faciliterend te zijn, niet dicterend.

Zienswijze onderdeel 123.6

Toegevoegde handgeschreven brief:

Ik ben elf jaar oud en woon in Zwaanshoek.

Ik heb gehoord van de plannen over de nieuwe weg in Zwaanshoek aan het natuurpark.

Ik was erg geschrokken van deze plannen, omdat ik vind dat er geen weg langs een natuurpark hoort. Deze weg zal de natuur verstoren. Het is er nu heel rustig, waardoor de dieren niet verstoord worden en rustig kunnen leven.

Ik hou erg van de natuur en maak mij zorgen over de plannen van deze weg.

Mijn verzoek is om deze plannen nog eens goed te bekijken of er geen andere plaats is voor deze weg of dat het wel nodig is.

Ik zorg ook goed voor dit park om plastic op te rapen en weg te gooien en we moeten zuinig zijn met wat we nog hebben!

Antwoord

Wij begrijpen dat je je zorgen maakt over de plannen voor een nieuwe weg langs het natuurpark. Het is niet leuk als een rustige plek, waar veel dieren voorkomen en mensen van genieten, wordt verstoord door een nieuwe weg. Deze nieuwe weg zorgt er wel voor dat de Bennebroekerweg in Zwaanshoek rustiger wordt. En dat is voor de mensen die daar wonen belangrijk. Zo'n keuze is best ingewikkeld, want wat is nu belangrijker? De natuur en de mensen die daarvan genieten of de mensen langs de drukke weg door het dorp? Wat wij in ieder geval gaan doen is beter kijken naar de manier waarop de weg komt te liggen. Die zo aanleggen dat je er veel minder last van hebt, is de kunst. Mensen die daar vlakbij wonen of het heel belangrijk vinden, kunnen daar ook over meedenken. Dus misschien kun jij wel helpen daarbij.

Zienswijze 124

Zienswijze onderdeel 124.1

Als bewoner van de Spieringweg te Zwaanshoek, maak ik mij zorgen over het voorgenomen besluit om een noordelijke randweg bij Zwaanshoek te maken. Een dergelijk nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg én een afsluiting van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer zal zorgen voor meer verkeer op de Spieringweg in Zwaanshoek.

De huidige overlast van de verkeersstroom tussen het viaduct over de N205 en Bennebroek zal zich door deze maatregel slechts verplaatsen van het woongebied Bennebroekerdijk/Bennebroekerweg naar het woongebied Spieringweg.

Antwoord

Door de komst van een nieuwe verbinding richting Hillegom in het voorlopig Voorkeursalternatief en een knip bij de Bennebroekerdijk, is te zien dat er juist minder verkeer rijdt op de Bennebroekerdijk richting Hillegom. Ook blijft de Bennebroekerweg nog bruikbaar voor lokaal verkeer om richting de Bennebroekerdijk te rijden. Vanuit de verkeersanalyse is dus juist een afname te zien. Nu wordt het zuidelijk deel van de Spieringweg nauwelijks gebruikt voor doorgaand verkeer. In de nieuwe situatie verandert dit niet. Het deel van de Spieringweg tussen Bennebroekerweg en de nieuwe noordelijke verbinding kent een lichte toename van autoverkeer met enkele honderden motorvoertuigen per dag.

Zienswijze onderdeel 124.2

De bewoners van dit stuk Spieringweg, welke tevens een 30 kilometer zone betreft, zullen dan te maken krijgen met meer geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit, verkeersonveilige situaties voor fietsers en waardevermindering van hun woning.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase zal verder gekeken worden waar en op welke manier maatregelen kunnen worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. De exacte tracering en hoogteligging van de weg liggen in het huidige stadium van planvorming ook nog niet vast en zullen bij de uitwerking van het voorkeursalternatief nog meer in detail worden bekeken.

Zienswijze onderdeel 124.3

De Spieringweg is reeds aangemerkt als overbelast en duidelijk niet geschikt om nog meer verkeer te verwerken.

Mogelijke alternatieven zijn:

- Geen noordelijke randweg, maar flankerende maatregelen ter hoogte van de brug (regelgeving openstelling brug, afstelling verkeerslichten, etc.)
- Aanleg noordelijke randweg en deze doortrekken naar de 205 (Drie Merenweg)
- Aanleg noordelijke randweg én openstelling Bennebroekerdijk, zodat verkeer de gelegenheid heeft een keuze te maken welke route te nemen en de overlast hierdoor verspreid wordt.

Hopelijk kunt u bovenstaande zienswijze meenemen binnen de besluitvorming rondom het voorlopig Voorkeursalternatief.

Antwoord

De hoeveelheid extra verkeer op de spieringweg ter hoogte van Zwaanshoek, betreft enkele honderden motorvoertuigen. Hier staat een flinke afname op de Bennebroekerweg tegenover. Door de randweg aan te leggen zonder afsluiting van de Bennebroekerdijk, zal de afname op de Bennebroekerweg komen te vervallen. Het omlaag brengen van het aantal motorvoertuigen hier is juist één van de doelstellingen van het project. In het voorlopig Voorkeursalternatief wordt niet aangesloten op de Driemereweg (N205). Dit zou een veelheid aan verkeerseffecten tot gevolg hebben en juist zorgen voor het aantrekken van veel verkeer.

Zienswijze 125

Zienswijze onderdeel 125.1

Ik ben tegen de aanleg van deze weg die dwars door polders en het gebied bij de Tiltenberg zou gaan lopen. Het natuurlandschap [achterland van de duinen] en historische bollengronden die kenmerkend zijn voor dit gebied worden opgeofferd omdat men geen zin heeft om tijdens de spits in de file te staan. Het weinige ongerepte landschap dat er nu nog is wordt geofferd vanuit louter economische motieven [geld!]. Nut en noodzaak van deze weg zijn nog steeds niet hard aangetoond. Voordat je het weet ligt er een Bollenstad pal naast Hoofddorp!

Antwoord

Over nut en noodzaak is al veel te lezen in de antwoorden, die gegeven zijn op deze vraag. In het kort kan worden gezegd dat De Bollenstreek relatief onbereikbaar is dan de rest van Nederland. Dat wees het toepassen van de bereikbaarheidsindicator van het rijk in 2016 uit. De uitkomsten zijn opgenomen in de geactualiseerde probleemanalyse. De werkgelegenheid in de streek neemt af en daardoor wordt de uit- en ingaande pendel groter. Zowel als bijdrage aan de rijksopgave als voor eigen behoefte worden nog woningen in de regio gerealiseerd. Zonder een robuust wegennet zijn werk, woningen en voorzieningen in de toekomst onbereikbaar. Het bestuur vindt dit ongewenst. Dat neemt niet weg dat het inpassen van een voorziening als deze grote zorgvuldigheid vraagt en dat wettelijke normen en regelgeving daarbij contouren vormen. Het realiseren van een Bollenstad is niet aan de orde.

Zienswijze 126

Zienswijze onderdeel 126.1

Kopie van zienswijze 124. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 127

Zienswijze onderdeel 127.1

Ik ben tegen de Duinpolderweg. Voornamelijk tegen de ruimtelijke reservering tussen de N208 en de N206, volgens de ligging van alternatief Zuid, met een gelijkvloerse aansluiting op de Zilkerduinweg. Hierdoor wordt de N206 en de Zilkerduinweg drukker. Iets dat niet verstandig is ivm de natuur en de waterwinning in de duinen. Toename van verkeer zal zorgen voor meer fijnstof en dus voor meer vervuiling van het duingebied (dus het drinkwater). De oprit zoals hij getekend is vanaf de n442 (hoogduinweg) naar de N206 zal ervoor zorgen dat er een veel bezocht basketbalveld en skatepark moeten wijken. Ook ligt hier een groenstrook met mountainbikepad en zorgt deze bebossing voor een natuurlijke geluidswal voor de gehele Zilk m.b.t. de N206. De weg ligt verhoogd, dus de oprit zal een flink stuk langs de Zilkerduinweg lopen. Wat een hoop woongenot weg zal nemen bij de bewoners (incl. mijzelf). Als forens met een baan in Amsterdam ervaar ik nooit problemen om richting De Zilk te rijden.

Antwoord

Het doortrekken van de Duinpolderweg tussen de N208 en de N206 is op dit moment nog niet aan de orde, maar is op de langere termijn wel denkbaar. De weg heeft inderdaad gevolgen voor onder meer leefmilieu, natuur en landschap. Deze effecten zijn in het MER Duinpolderweg op hoofdlijnen in beeld gebracht om de verschillende alternatieven tegen elkaar af te kunnen wegen. Mocht dit deel van de Duinpolderweg in de toekomst worden aangelegd dan zal het ontwerp nog verder worden uitgewerkt en zullen de effecten meer gedetailleerd worden onderzocht. Waar nodig worden het tracé en de hoogteligging van de weg in detail nog aangepast en wordt gekeken naar en welke maatregelen nodig zijn om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 127.2

Daarom is de nut en noodzaak van de weg voor mij niet aanwezig.

Antwoord

De Bollenstreek is relatief onbereikbaar dan de rest van Nederland. Dat wees het toepassen van de bereikbaarheidsindicator van het rijk in 2016 uit. De uitkomsten zijn opgenomen in de geactualiseerde probleemanalyse. De werkgelegenheid in de streek neemt af en daardoor wordt de uit- en ingaande pendel groter. Zowel als bijdrage aan de rijksopgave als voor eigen behoefte worden nog woningen in de regio gerealiseerd. Zonder een robuust wegennet zijn werk, woningen en voorzieningen in de toekomst onbereikbaar. Het bestuur vindt dit ongewenst. Dat neemt niet weg dat het inpassen van een voorziening als deze grote zorgvuldigheid vraagt en dat wettelijke normen en regelgeving daarbij contouren vormen.

Zienswijze 128

Zienswijze onderdeel 128.1

Ik ben faliekant tegen de Duinpolderweg.

1) Nut en noodzaak zijn nooit goed aangetoond. In modellen wordt met maar liefst 100 jaar gerekend om tot een positieve baten analyse te komen. Ik ben er van overtuigd dat onze mobiliteit de komende 25 jaar enorm gaat veranderen. Die aannames over 100 jaar zullen de plank volledig misslaan.

2) Eigen auto bezit neemt af (misschien al over 10 jaar, zeker over 25 jaar) en auto's (autonoom rijdend) zullen veel efficiënter dan nu gebruik maken van (al bestaande) infrastructuur. De huidige modellen houden daar (totaal gebrek aan visie) geen enkele rekening mee. Door nu lef te tonen kan er veel geld (en natuur) gespaard worden: doe niets maar stimuleer de ontwikkeling van slimme auto's.

Antwoord

In 2016 is in de hernieuwde probleemanalyse opnieuw gekeken naar nut en noodzaak: deze probleemanalyse is onderschreven door beide Provinciale Staten, die onderschrijven dat nietsdoen geen optie is. De berekeningen van maatschappelijke baten en kosten volgen de systematiek, die door het rijk is aangegeven hiervoor. Dit geldt ook voor de termijnen waarop wegen worden afgeschreven. In de verkeersmodellen wordt rekening gehouden met wijzigingen, die zich in de loop van de jaren in het vraagstuk van mobiliteit gaan voordoen. Baten worden vooral toegerekend aan de beginperiode van aanleg, maar het klopt dat een deel van de baten vanuit een lange afschrijffperiode wordt teruggerekend. Deze landelijk afgesproken methode wordt in ieder project in Nederland gebruikt.

Het eigen autobezit neemt op dit moment niet af. Studies die gedaan worden naar autonome voertuigen en deelsystemen laten inderdaad zien, dat het wellicht zo kan zijn, dat het aantal voertuigen op termijn zal afnemen. Hier staat echter tegenover dat die voertuigen in totaal veel meer kilometers maken. Dit heeft te maken dat de toegankelijkheid voor het systeem toeneemt (ouderen en jeugd) en voertuigen zich ook zonder passagiers gaan verplaatsen. Hier wordt dus wel degelijk naar gekeken.

Zienswijze onderdeel 128.2

3) Als de weg er dan al moet komen (waar ik dus nut en noodzaak niet van inzie) zijn werkelijk geen van de varianten (genoegzaam bekend) de juiste. Alternatief:

- a) Laat de Weerlaan met een tunnel onder de Ringvaart (alleen oude manege staat dan in de weg) aansluiten op de kruising (upgrade die tot rotonde) drie Merenweg/noordelijke randweg en/of
- b) Upgrade de kruising N207/N208 tot rotonde en maak van de brug over ringvaart ook een tunnel; alles is al bijna 4 baans en
- c) Als het dan echt moet kan de rotonde onder b) via de bestaande Hyacintenlaan (ook upgraden) met minimale aanpassingen/schade aansluiten op de N206 (wat kennelijk ook een wens is).

Antwoord

De omschreven alternatieven komen overeen met maatregelen in alternatief NOG beter 2.0 en Parel 2.0, met het verschil dat er vooral ondergrondse ontwerpen worden omschreven. De voorgestelde maatregelen zijn in zekere zin dus wel bestudeerd, alleen met een ander (goedkoper) ontwerp. De toevoeging van ondergrondse infrastructuur, zorgt voor een nog grotere kostenpost, wat de kansrijkheid niet ten goede komt.

Zienswijze 129

Zienswijze onderdeel 129.1

Wij zijn tegen de ruimtelijke reservering voor doortrekking van de Duinpolderweg vanaf de N208 naar de N206. Deze weg is geen verbetering maar eerder een verslechtering.

De plannen laten zien dat ter hoogte van de Tiltenberg in Vogelenzang een op- en afrit komt. Dit houdt in dat er veel verkeer door het dorp De Zilk zal rijden om op deze weg te komen. De Zilkerduinweg, waar nu voor een groot gedeelte een 30 km zone is ingesteld, zal een drukke doorgaande weg worden, met het vele landbouwverkeer zal dit een groot probleem worden. Wanneer er een gelijkvloerse op- en afrit komt zal dit ook gevolgen hebben voor het landbouwverkeer. De bedrijven die in dit gedeelte van de streek gevestigd zijn zullen deze oprit moeten kruisen om bij hun werkgebied te komen. Bovenstaande geldt trouwens ook voor het dorp Vogelenzang.

Antwoord

Uit de verkeersberekeningen blijkt, dat bij een eventuele doortrekking naar de N206 van het voorlopig Voorkeursalternatief, het inderdaad drukker wordt op de Zilkerduinweg richting de aansluiting. Het gaat hier echter niet om grote hoeveelheden doorgaand verkeer, maar met name lokaal verkeer uit de Zilk zelf. In de onderzochte alternatieven zat echter ook het volledig maken van de aansluiting op de N206 ten westen aan de westkant van de Zilk. Met flankerende maatregelen (een spitsluiting/dan wel een knip ergens) zouden inwoners van de Zilk verder gestimuleerd kunnen worden om de aansluiting aan de westzijde van het dorp te gebruiken.

De verkeersberekeningen laten in Vogelenzang en Zilkerduinweg/Bartenweg een afname zien. Dit alles bij een doortrekking. Uw zienswijze zal meegenomen worden als reactie tegen de reservering.

Zienswijze onderdeel 129.2

Er wordt beweerd dat een ruimtelijke reservering voor het tracé N208-N206 nodig is vanwege "economische en demografische ontwikkelingen" in de toekomst. Dit kan alleen maar een bevolkingstoename als gevolg van verstedelijking zijn; De Bollenstad. Dit willen wij persé niet! Het wereldwijde unieke karakter van de Duin- en Bollenstreek zal hiermee verdwijnen. Elke wegverbinding ten westen van de N208 maakt de weg vrij voor zo'n ontwikkeling. Wij verzoeken u af te zien van doortrekking en geen reservering op te nemen.

Antwoord

De planstudie is begonnen vanuit het idee te komen met complete structuuroplossingen. Dat wil zeggen verbindingen tussen de N206 en de A4. In de ontwikkeling van de studieopdracht en op verzoek van de staten is ook gekeken naar pakketten lokale maatregelen. Uiteindelijk is zowel het samenstel van de projectgroep als van de adviesgroep, een alternatief dat in eerste aanleg niet verder reikt dan tot de N208. Maar wel in de aanname dat als het nodig mocht zijn er niet opnieuw een discussie zou ontstaan over hoe dan verder. Daartoe dient in eerste instantie de ruimtelijke reservering. Ten tweede, maar niet minder belangrijk, geeft een reservering belanghebbenden ook kansen om tot overdracht van eigendom te komen. Er kan dan geld voor gereserveerd worden. Ten derde is met een ruimtelijke reservering niet een onnodig groot gedeelte van het studiegebied bevroren. Alleen wat er daadwerkelijk nodig is bij realisatie. Het geeft dus duidelijkheid en een mogelijkheid om tot schadeverhaal te komen. Het realiseren van een Bollenstad is niet aan de orde.

Zienswijze 130

Zienswijze onderdeel 130.1

De Raad van de gemeente Bloemendaal heeft kennis genomen van uw besluit van 19 december 2017, waarmee uw college het voorkeursalternatief van de Duinpolderweg heeft gekozen. De gemeenteraad maakt graag gebruik van de mogelijkheid zijn zienswijze bij u tijdig in te dienen.

De raad constateert dat de totale procedure enige jaren in beslag heeft genomen en hoopt nu van ganser harte dat er binnen afzienbare tijd een definitief besluit gaat komen, teneinde alle onzekerheid en onrust in diverse gemeentes en haar inwoners te beëindigen.

De Raad is op voorhand verheugd te constateren dat met uw keuze veel van Bloemendaal bespaard blijft. De Raad is echter van mening dat zij bij deze zienswijze niet alleen moet reageren op uw keuze, maar daaromtrent nog wel iets wil toevoegen.

Wij gingen er altijd van uit dat niet alleen nut en noodzaak van een nieuwe verbinding vast moet staan, maar dat de voor te stellen verbinding natuur en landschap zal sparen (bijvoorbeeld door verdieping van de aanleg en/of aanleg van een tunnel), inwoners geen extra overlast mag en kan bezorgen en er ook een oplossing komt, althans wordt geboden, voor het openbaar vervoer, teneinde de verkeersdruk echt te doen verminderen.

Het moge bekend zijn dat de gemeenteraad van Bloemendaal en vele inwoners vanaf het begin tegenstander zijn geweest van de zogenaamde noordelijke variant en wel om vele terechte redenen. Daarbij speelde vooral de aantasting van natuur, landschap en leefmilieu alsmede de door aanleg ontstane extra verkeersdruk een grote rol. Dit alles heeft er toe geleid dat een dergelijke variant voor de gemeenteraad en de inwoners van Bloemendaal niet acceptabel was. Uw huidige keuze, de zuidelijke variant, is wat dat betreft gunstig voor de gemeente Bloemendaal en haar inwoners.

Echter, de Raad kijkt verder en meent over de huidige keuze, in het kader van en zienswijze op uw keuze, toch nog het volgende te willen opmerken.

Uitgangspunt van elke aanpassing dient naar onze mening te zijn dat allereerst gekeken moet worden of een lokaal probleem ook lokaal kan worden opgelost. Dat vinden we in de motivering van uw keuze onvoldoende terug.

De hierboven genoemde uitgangspunten zouden naar onze mening voor elke gemeente en derhalve ook voor de provincie moeten gelden.

Voorts is de Raad van mening dat, als er een plan voor een nieuwe verbinding N208-N206 komt, allereerst nut en noodzaak

daarvan vast moet staan. Voorts dient het een integraal plan te zijn, dat geen verkeerstoename tot gevolg heeft en geen extra overlast voor inwoners die direct woonachtig zijn in de omgeving van de verbinding, dan wel van de aan- en afvoerwegen daar naartoe. Bovendien zou de verbinding gericht moeten zijn op verduurzaming van het vervoerssysteem en een logisch lokale oplossing moeten zijn voor een lokaal probleem. Daarbij moet eerst gekeken worden naar bestaande infrastructuur, en het geheel moet minimale gevolgschade hebben voor de omgeving (het milieu).

Antwoord

Uitgangspunt voor de aanvang van de Plan-m.e.r.-studie was nut- en noodzaak. Dat is met de actualisering van de Probleemanalyse in 2016 ook vastgesteld. De gemeente stelt verder eisen aan de uitvoering van het gedeelte dat valt binnen het bestek van de ruimtelijke reservering. Tegen de tijd dat dit noodzakelijk wordt, kunnen deze wensen en ambities betrokken worden bij het vervolg.

Zienswijze onderdeel 130.2

Uitgaande van al deze aspecten, in zijn totaliteit dan wel in onderlinge combinatie van een deel van deze aspecten, zijn de Noord- en de Middenvariant voor ons niet aanvaardbaar en is de keuze van deze Zuidvariant niet realistisch. De NOG Beter 2.0 variant met gebruik van de Weerlaan in Hillegom voldoet nog het meest aan deze aspecten, juist indien het MER rapport eveneens als uitgangspunt betrokken wordt.

De gemeenteraad gaat er van uit dat uw College bij de heroverweging de in deze brief beschreven zienswijze ter harte neemt. Gaarne lichten wij, middels een delegatie van onze Raad, ons standpunt zo nodig mondeling aan u toe.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig Voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 tenietgedaan.

Zienswijze 131

Zienswijze onderdeel 131.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 132

Zienswijze onderdeel 132.1

Wat mij betreft komt er geen weg aan de Lisse zuidkant. Ik weet dat er heel veel mensen gebruik maken van de Middenweg om te wandelen, fietsen, joggen, skeeleren etc.

Het is daar zo fijn, omdat je dicht bij huis bent, en heerlijk tussen de weilanden en dieren kunt zijn. Het is essentieel voor mensen om even buiten te kunnen ontspannen zonder dat je daarvoor een half uur in de auto moet zitten. Het werkt tegen depressies en burn-outs, dé ziektebeelden van de huidige maatschappij.

Dit stukje natuur - even buiten zijn, dicht bij huis - mag gewoon niet doorkruist worden met een weg! Daar gaat het hele ontspannen buitengevoel van naar de knoppen. 1000x zonde als dit plan doorgang vindt. Er moeten andere oplossingen mogelijk zijn.

Antwoord

De meningen over de wenselijkheid van de randweg Lisse lopen uiteen. De aandragers van dit onderdeel van het alternatief zien de weg als een waardevolle aanvulling op het bestaande verkeersareaal om de bereikbaarheid van Lisse te borgen. Het bestuur is het daarmee eens. Dat neemt niet weg dat er ruimte mag zijn om ook het andere standpunt naar voren te brengen. Het maakt opnieuw duidelijk dat er over ruimte en het gebruik en de invulling daarvan verschillend gedacht wordt. Wij zien de verklaring van deze belanghebbende ook als een statement, waarvan het bestuur kennis kan nemen bij het eindoordeel.

Zienswijze 133. A. van Diemen

Zienswijze onderdeel 133.1

Ik wijs de huidige voorkeursvariant radicaal af. Voor mij is het enige acceptabele de optimalisatie van het huidige netwerk: lokale problemen worden lokaal opgelost, met alle positieve gevolgen voor de interprovinciale bereikbaarheid. Ik wil géén extra verbinding tussen de N208 en N206! We hebben namelijk al een hele mooie verbinding: de N443. Laten we deze eens effectief gebruiken!

Antwoord

Uit de probleemanalyse is gebleken, dat de problematiek meer omvat, dan puur lokale problemen. Deze ontstaan lokaal door het ontbreken van een goed en robuust regionaal netwerk.

Zienswijze onderdeel 133.2

Het voorlopige voorkeursalternatief is onlogisch, onnodig en onacceptabel. Uit het MER onderzoek blijkt dat de meeste tracés, en met name het Zuid en Midden tracé, van zeer negatieve invloed zijn op natuur, het landschap, leefomgeving en milieu. Sterker nog, ze zijn in strijd met vigerende Europese en Nederlandse wet- en regelgeving. Het voorlopige voorkeursalternatief doet vóórkomen alsof de impact op natuur, landschap en milieu binnen de perken valt, echter zijn de cijfers waarop GS zich beroept gebaseerd op slechts een deel van het totale door GS beoogde traject A4 - N206, namelijk het stuk tussen de N205 en de N208 en de randwegen rondom Lisse en Zwaanshoek.

Antwoord

Uit het MER blijkt dat alle onderzochte alternatieven in verschillende of mindere mate van invloed zijn op de verschillende milieuaspecten. Het is niet zo dat de genoemde alternatieven allemaal van zeer negatieve invloed zijn. De alternatieven zijn geen van allen in strijd met de vigerende Europese en Nederlandse wet- en regelgeving, anders waren ze om die reden al eerder afgefallen of was hier door de Commissie voor de m.e.r. (die inmiddels een positief advies heeft uitgebracht) op gewezen. De effecten van het voorlopig Voorkeursalternatief op natuur, landschap en milieu zijn op een aantal plekken nog aanzienlijk, maar in vergelijking met de andere onderzochte alternatieven, zijn de effecten relatief beperkt. GS van Noord- en Zuidholland baseren hun besluit op het volledige onderzoek naar alternatieven tussen de A4 en de N206. Het nu voorliggende voorlopig Voorkeursalternatief bestaat uit de delen A4-N205 en de door u genoemde delen N205-N208 en de randwegen bij Lisse en Zwaanshoek. Het deel N208-N206 behoort niet tot het voorlopig Voorkeursalternatief, maar de optie om dit deel in de toekomst alsnog aan te leggen wordt opgehouden. In de volgende fase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en worden de effecten meer in detail onderzocht (plan-m.e.r.- fase). Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen, om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 133.3

De voorgestelde gefaseerde invoer oogt initieel minder onacceptabel, echter is de som der delen desastreus. Eenmaal gekozen voor een eerste fase, is de tweede fase met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid onafwendbaar. Ik vind het zeer misleidend en getuigen van onbehoorlijk bestuur om een keuze te maken op grond van onvolledige informatie. (Onvoldoende

onderzocht zijn de gevolgen van het verlies van ondernemingen in Hillegom, het verlies van werkgelegenheid in de regio, het verlies strategische grondposities t.b.v. bedrijventerrein/woningen/ natuur, de compensatie en verplaatsing van waardevolle natuurground (broedplaats weidevogels), kosten door schade aan belangrijke natuurgrounden, compensatie planschade, bredere waardevermindering van de omgeving, etc.) Het lijkt erop dat GS op deze manier een spoedige beslissing forceert met gevolgen die nu bewust vaag worden gehouden, dan wel door de mantel der toekomstige onzekerheid bedekt worden. Het lijkt een tactiek om de onrust zoveel mogelijk te beperken. Dit is zeer kwalijk en onacceptabel.

Antwoord

Niet onderbouwd wordt waarom belanghebbende van mening is dat de studie onvolledig is en er sprake is van onvoldoende onderbouwing. De Commissie voor de m.e.r. heeft - net als andere stakeholders - aangegeven dat het studiemateriaal het bestuur in staat stelt om tot een gedragen besluit te komen. De planstudie is begonnen vanuit het idee te komen met complete structuuro oplossingen. Dat wil zeggen verbindingen tussen de N206 en de A4. In de ontwikkeling van de studieopdracht en op verzoek van de staten is ook gekeken naar pakketten lokale maatregelen. Uiteindelijk is zowel het samenstel van de projectgroep als van de adviesgroep, een alternatief dat in eerste aanleg niet verder reikt dan tot de N208. Maar wel in de aanname dat als het nodig mocht zijn er niet opnieuw een discussie zou ontstaan over hoe dan verder. Daartoe dient in eerste instantie de ruimtelijke reservering. Ten tweede, maar niet minder belangrijk, geeft een reservering belanghebbenden ook kansen om tot overdracht van eigendom te komen. Er kan dan geld voor gereserveerd worden. Ten derde is met een ruimtelijke reservering niet een onnodig groot gedeelte van het studiegebied bevroren. Alleen wat er daadwerkelijk nodig is bij realisatie. Het geeft dus duidelijkheid en een mogelijkheid om tot schadeverhaal te komen.

Zienswijze onderdeel 133.4

Géén extra verbinding N208-N206

De impact van een extra verbinding tussen de N208 en de N206 op de leefbaarheid, het landschap, het milieu (o.a. luchtkwaliteit) en de natuur van het internationaal enorm geliefde bollengebied is enorm. Niet alleen wordt de omgeving qua beleving onaantrekkelijker gemaakt voor toeristen en bewoners (vergeet niet de grote recreatieve waarde van dit gebied!), ook de leefbaarheid in dorpen als Noordwijk, Vogelenzang, Hillegom, Aerdenhout, Heemstede en Bennebroek zal drastisch afnemen vanwege de aanzuigende werking van een dergelijk tracé. Niet alleen nemen de concentratie fijnstof, stikstof en CO2 uitstoot significant toe (met alle gezondheidsrisico's van dien), ook de geluidsbelasting en verkeersdruk in de dorpen zal toenemen vanwege de mensen die op doorreis zijn. Een extra verbinding zal niet leiden tot een betere doorstroming. In tegendeel! Onafhankelijke verkeerskundigen laten unaniem dit geluid horen. We mogen onze hoofden niet in het zand steken. Het gehele traject -en in het bijzonder het stuk N208-N206- staat haaks op de ambities (en verplichting!) van het Rijk èn betreffende gemeenten ten aanzien van duurzaamheid en groen. Daarnaast is een nieuw traject N205-N206 totaal overbodig, creëert het problemen en getuigt het hierdoor van onbehoorlijk bestuur en kortzichtigheid. Deze weg is niet in het belang van de gemeenschap. Deze weg is in het belang van enkelingen.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg heeft juist mede tot doel om de leefbaarheid in de dorpen zoveel mogelijk te verbeteren. Dat lukt niet overal. De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO2, fijnstof en geluidshinder en heeft daarnaast onder meer gevolgen voor natuur en landschap. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Het stuk tussen de N208 en de N206 maakt geen onderdeel uit van het voorlopig Voorkeursalternatief. De mogelijkheid dat deze verbinding er in de toekomst alsnog komt, wordt wel opengelaten. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase wordt verder gekeken waar en op welke manier maatregelen kunnen worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. De tracering en hoogteligging zullen waar nodig in detail ook nog worden aangepast om de effecten te beperken.

Zienswijze onderdeel 133.5

Met relatief kleine aanpassingen kunnen we een goed resultaat bereiken. Het is zowel wat betreft kosten-baten als wat betreft landschapsbeleving, milieu en toekomstige ontwikkelingen t.a.v. mobiliteit het meest efficiënt en effectief om te investeren in het lokaal oplossen van lokale knelpunten en in goede OV voorzieningen in de betreffende regio's. Want dat is waarover we het hebben: lokale knelpunten. Dat de Haarlemmermeer geld nodig heeft om te kunnen anticiperen op de verwachte verkeersstromen ten gevolge van haar eigen bouwplannen betekent niet dat de omliggende gemeenten hiervan de dupe moeten worden. En ten aanzien van de ontsluiting van Noordwijkerhout: de N443 is een uitstekende route naar de A4 en overige Greenports. Omleiding

A4-A4 kan -in de sporadische noodgevallen die er zijn- uitstekend geschieden via de Nieuwe Bennebroekerweg, de N205, het stukje N207 naar de N208 (na aanpassing van de weg aldaar), de N208 en A44. Hiervoor is absoluut géén extra verbinding van de N205 naar de N206 nodig.

Antwoord

Kijkend naar de doelstellingen die gesteld zijn voor de Duinpolderweg, zijn een aantal bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen gesteld. Uit het MER blijkt dat een aantal alternatieven wel degelijk tot een flinke verbetering leidt van het verkeersnetwerk. Verder wordt wel degelijk ook ingezet op OV-maatregelen in het gebied. Ook is het zo, dat niet alleen de Haarlemmermeer de enige gemeente is met woningbouwplannen. In de Bollenstreek liggen tot 2030 plannen voor zo'n 8500 woningen.

Zienswijze onderdeel 133.6

- Houd de cultuurhistorische, toeristische en recreatieve waarde van de bollenstreek in stand Bovenstaande oplossingen zijn zeer toereikend voor de uitbreidingsplannen en mobiliteitsbehoeftes van betreffende gemeenten, besparen heel veel geld, heel veel tijd en dragen bij aan de duurzaamheidsambities van het Rijk met haar onderliggende overheden. Ik ben van mening dat dit traject een zeer mooi voorbeeld zou kunnen zijn van een vernieuwende overheid; een overheid die met effectieve creatieve oplossingen komt ten aanzien van onder andere mobiliteitsproblemen. Hebben de provincies dit mobiliteitsvraagstuk openbaar gemaakt, zodat de weg vrij is voor innovatieve oplossingen? Neen. Een enorme gemiste kans. Ik vind dat we het onszelf verplicht zijn tot 'anders denken'; dat we het onszelf verplicht zijn los te komen van onze tunnelvisies. Ik citeer Einstein: "We cannot solve our problems with the same thinking we used when we created them". Dus laten we vooral hierin voorop lopen.

Antwoord

In de Probleemanalyse 2016 zijn tal van mogelijke oplossingen voor de gerezen vraagstukken tegen het licht gehouden. De sporten van de ladder van Verdaas zijn afgelopen en belicht om te kijken of deze stuk voor stuk voldoende soelaas kunnen bieden en voorkomen kan worden dat extra infrastructuur moet worden aangelegd. De conclusie was toen dat dit niet het geval is. Stuk voor stuk zijn sporten van de ladder goede bijdragen, maar tezamen blijft het onvoldoende voor een toekomst waarin bereikbaarheid van belang is. Aanpalend wordt overigens ook een project rond HOV (Noordwijk-Schiphol) voorbereid voor uitvoering. Het zijn twee kanten van dezelfde munt. Een mooie quote van Einstein overigens. Het aanbod mee te denken in een creatief proces is in 2012 gedaan en opnieuw in 2016. Alle alternatieven zijn oplossingen van belanghebbenden buiten de overheid. Deze oplossingen zijn op niveau gebracht om een realistische toets mogelijk te maken. Ook met hulp van experts. Daar lijkt de belanghebbende aan voorbij te gaan in zijn reflectie.

Zienswijze onderdeel 133.7

Ergo:

- Investeer in de toekomst die past bij de huidige toekomstige ontwikkelingen in plaats van reeds achterhaalde ontwikkelingen. (Zie CBS voor data) Focus derhalve op optimalisatie van huidig wegennet, op duurzaamheid, op beleving, op natuurrecreatie en op herbestemming van bestaande plots ten behoeve van het kunnen invullen van groei-behoefte.

- Los de problemen lokaal op:

o Maak de N207 en N208 passend op elkaar

(bijv.: verdubbeling N207 naar N208 en een superrotonde om verkeersstroom te verbeteren)

o Optimaliseer waar nodig de N443 als verbindingsweg naar de N206

o Randweg Zwaanshoek en Lisse indien nut en noodzaak aangetoond is

o Géén verbinding N205-N208 (verhoogt alleen maar de verkeersdruk in Bennebroek, Heemstede en Hillegom)

o Géén extra verbinding N208-N206 (nut en noodzaak ontbreekt volledig! Sterker nog, het is stompzinnig)

o Creëer een groot P+R terrein rondom het stations Hillegom en Voorhout

o Creëer meer verbindingen tussen de stations Hillegom - Leiden en Hillegom - Heemstede-Aerdenhout

o Creëer meer busverbindingen tussen station Voorhout en Noordwijk aan Zee, net name in het hoogseizoen. Cijfers hiertoe kan citymarketing Noordwijk aanleveren.

o Faciliteer meer OV fietsen in de regio.

Antwoord

Onder het ergo volgt een opsomming waarover in het voorgaande al is gereageerd. Daar laten wij het bij.

Zienswijze onderdeel 133.8

'Zij die de geschiedenis kennen, kennen de toekomst'

Bereikbaarheid van gemeenten is van groot belang voor de leefbaarheid ervan. Net als de faciliteiten die een leefomgeving biedt: rust, ruimte, natuur, erfgoed, gezonde lucht.... De huidige situatie biedt veel relatief eenvoudige mogelijkheden om tot goede oplossingen te komen. Je hebt maar 1 kans om erfgoed te verknallen. Dus laten we die kans vooral NIET pakken. De geschiedenis leert ons dat het verknallen van erfgoed veel impact heeft. Zij het negatief... En een ezel stoot zich in het algemeen...?! Dus géén nieuwe verbinding N205-N206. Één van de meest aangehaalde quote van de economie: wat schaars is, is gewild. Dus houd de Duin- en Bollenstreek schaars. Je zult zien dat ze hierdoor steeds waardevoller wordt voor ons land. En het mooie is: aan die onschatbare waarde, dat kleine lapje Nederlands erfgoed, daaraan heb jij bijgedragen. Hoe mooi kan het zijn.

Antwoord

Opmerking: eerste deel gaat ook over nut en noodzaak (bereikbaarheid) en alternatieven (bestaande situatie gebruiken etc.). De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO2, fijnstof en geluidshinder en heeft daarnaast onder meer gevolgen voor natuur en landschap. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Het deel tussen de N205 en N208 maakt onderdeel uit van het voorlopig Voorkeursalternatief; het deel tussen de N208 en N206 niet. De mogelijkheid dat deze laatste verbinding er in de toekomst alsnog komt, wordt wel opengelaten. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase wordt verder gekeken waar en op welke manier maatregelen kunnen worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. De tracering en hoogteligging worden waar nodig in detail ook nog aangepast om de effecten te beperken.

Zienswijze 134

Zienswijze onderdeel 134.1

Door middel van deze zienswijze spreek ik mij uit tegen de Duinpolderweg voor alle varianten die door de Hillegomse Polders gaan. Dus zowel tegen de noordelijke variant, de midden variant als het door de provincies aangewezen voorkeursalternatief. Deze polders bestaan voor een groot deel uit bijzonder waardevol en voor de provincie Zuid-Holland uniek veenweidegebied met grote natuur en cultuurhistorische waarde. Dit eeuwenoude landschap kan en mag niet op het spel worden gezet voor de kortetermijnbelangen van de mens en zijn af en toe haperende vervoersmogelijkheden.

Antwoord

Het wordt door de betrokken partijen onderkend dat zowel de Oosteinderpolder (samenstel op basis van 'midden') als de Vosse- en Weerlanerpolder (samenstel op basis van 'zuid') belangrijke natuurwaarden en landschappelijke en cultuurhistorische waarden vertegenwoordigen. Dit is ook de reden geweest om de alternatieven niet dwars door de polders, maar juist zoveel mogelijk langs de rand ervan te traceren. Dan nog is er sprake van aanzienlijke effecten. Deze worden in de milieueffectrapportages ook genoemd. In de volgende fase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt wat betreft de exacte tracering en hoogteligging en wordt preciezer gekeken naar de milieueffecten (project-m.e.r.). Met het oog op het zoveel mogelijk beperken van de effecten wordt ook gekeken naar maatregelen om deze te voorkomen, te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 134.2

In de niet zo verre toekomst zal het verkeer er totaal anders uit gaan zien. De introductie van zelfrijdende auto's (die veel dichter op elkaar kunnen rijden) en de ontwikkelingen betreffende het autobezit (deelauto's zijn de toekomst) zorgen ervoor dat er minder ruimte op de wegen nodig zal zijn. Inzetten op lightrail systemen en een frequenter openbaar vervoer in het algemeen zijn toekomstbestendigere ontwikkelingen dan old school maar weer eens een wegaanleggen.

Zet in op maatregelen aan het bestaande wegennetwerk. Trek desnoods de Weerlaan door middel van een tunnel door naar de N205 als de asfalthonger dan werkelijk zo groot is. Vervang stoplichten door rotondes waar dat mogelijk is en accepteer vooral eens dat een paar minuten tijdverlies geen onoverkomelijk drama is. Hierdoor wordt het unieke landschap van onze regio gespaard voor nu en voor toekomstige generaties en blijft er voor de natuur en de dieren die daarvan afhankelijk zijn ook nog wat leefgebied over. Het is ook hun wereld. Duinpolderweg? No way!

Antwoord

Studies die gedaan worden naar autonome voertuigen en deelsystemen laten inderdaad zien, dat het wellicht zo kan zijn, dat het aantal voertuigen op termijn zal afnemen. Hier staat echter tegenover dat die voertuigen in totaal veel meer kilometers maken. Dit heeft te maken dat de toegankelijkheid voor het systeem toeneemt (ouderen en jeugd) en voertuigen ook zonder passagiers gaan verplaatsen.

Kijkend naar lightrail en frequenter openbaar vervoer: In de regio wordt gewerkt aan een nieuwe HOV-verbinding tussen Schiphol en Noordwijk. Voor het ontwikkelen van nog frequenter systemen is ook voeding (aantallen reizigers) van deze systemen nodig. In eerdere studies is geconcludeerd dat dergelijke hoogwaardige systemen niet levensvatbaar zijn in dit gebied.

De doortrekking van de Weerlaan is onderdeel van het alternatief NOG beter 2.0. Dit alternatief zorgt voor de minste aantasting van de landschappelijke en natuurwaarden.

Zienswijze 135

Zienswijze onderdeel 135.1

Hierbij onze zienswijze op het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg. Allereerste wie zij wij en waarom zijn wij belanghebbende: Wij zijn Kwekerij J.C. & F. van Haaster BV, een bloembollenkwekerij aan de Zilkerduinweg 402c te Vogelenzang. De huidige eigenaren zijn de 3e generatie bloembollenkwekers in dit bedrijf. Dit jaar zal de 4e generatie zijn intrede maken in dit bedrijf.

Het bedrijf is volop in beweging en zeer gericht op de toekomst. Dit blijkt wel uit de investeringen die het afgelopen jaren zijn gedaan in werkwijze, materiaal en bollengrond.

Nu kan een bloembollenkwekerij uiteraard niet bestaan zonder goede bloembollengrond en een centraal gelegen locatie om de bloembollen te verwerken en te behandelen. In onze huidige situatie is dit voor ons optimaal. De schuur voor verwerking en behandeling ligt midden in onze bloembollengronden.

Met het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg heeft voor onze bedrijfsvoering nog weinig gevolgen. Wij zijn wel tegen het opofferen van bollengrond voor wegen en huizen. Er is al een schaarste aan bollengrond in Nederland. Dit terwijl bloembollen een belangrijk exportproduct is en in de regio zorgt voor werkgelegenheid en toerisme.

Gaat men afwijken van het voorlopig Voorkeursalternatief naar noordelijke richting, ofwel zoals aangegeven naar de noordkant van het graalbos dan heeft dit wel verstrekende gevolgen voor ons bedrijf. Deze variant gaat een perceel 1e klas bollengrond doorkruisen van 7 ha en volle eigendom van ons bedrijf is. Vervolgens gaat deze variant de Zilkerduinweg kruisen om direct aan de oostkant van door een kavel van 5 ha in eigendom waar ook onze schuren op zijn gevestigd.

In het allerslechte scenario gaat deze variant vervolgens ten zuiden van de Nieuweweg te Hillegom door naar de N208 dwars door een perceel van 6 ha bollengrond wat tevens in eigendom is. Met deze variant verliest ons bedrijf, naast de schuren, 18 ha bollengrond. Dit betekent het einde van ons bedrijf. Voorbestaan zonder 18 ha goede bollengrond waarin de afgelopen jaren in is geïnvesteerd is niet mogelijk.

Antwoord

U beschrijft dat het voorlopig Voorkeursalternatief geen specifieke schade aan uw bedrijf veroorzaakt, maar uw heeft in zijn algemeenheid wel bezwaar tegen het opofferen van schaarse bollengrond. Een eventuele keuze voor een noordelijker alternatief (samenstel op basis van Hillegomse Zienswijze) veroorzaakt wel veel schade aan uw bedrijf. Zoveel zelfs, dat u vreest voor het voortbestaan ervan. In de Landbouweffectrapportage zijn de effecten voor de landbouw in beeld gebracht. Daarbij is niet de schade voor individuele effecten beschreven. Beide basisalternatieven (Zuid en Midden) scoren even negatief op effecten voor de landbouw. Om andere dan landbouwkundige redenen is gekozen voor een samenstel op basis van alternatief Zuid. Op dit moment is het doortrekken van de weg van de N208 naar de N206 nog niet aan de orde en is alleen sprake van een reservering. Verder wordt de exacte ligging van de weg in de volgende fase bepaald. Direct belanghebbenden zoals grondeigenaren worden hierbij betrokken. Misschien is het mogelijk om de negatieve effecten voor uw bedrijf door een meer optimale ligging te beperken.

Zienswijze onderdeel 135.2

Naast deze persoonlijke belangen voor ons bedrijf en de bollengrond vinden wij het onacceptabel dat er een nieuwe verbinding

moet worden gemaakt naar de N206 en N208.

Wij zijn van mening dat aanpassingen en investeringen in de bestaande wegen (denk aan Zilkerduinweg, Margrietelaan, Pastoorlaan en Weerlaan) voldoende oplossingen en mogelijkheden bieden voor de verkeersstromen.

Antwoord

Wat betreft de reservering: nu is inderdaad voorzien, dat het verkeer gebruik zal maken van Zilkerduinweg, Margrietelaan, Pastoorlaan en Weerlaan. Dit zijn echter wel wegen met een smal profiel. Op het moment dat hier grote hoeveelheden verkeer op gaan rijden, zijn deze wegen niet geschikt. Dit is waarom een reservering is opgenomen. Indien de regio in een hoog groeitempo blijft (qua economie, groei mobiliteit en woningbouwproductie), zullen deze wegen het verkeer niet adequaat kunnen opvangen.

Zienswijze 136

Zienswijze onderdeel 136.1

Met deze brief reageert het bestuur van het Verenigd Bedrijfsleven Noordwijkerhout (VBN) op het door Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland gekozen voorlopig Voorkeursalternatief.

Hoewel wij verheugd zijn dat er na zoveel jaren van planvorming eindelijk een concrete stap wordt gezet om de bereikbaarheid van de Bollenstreek te verbeteren, zijn wij van mening dat het voorkeursalternatief slechts een deel van de oplossing is.

Voor het bedrijfsleven is het doel altijd duidelijk geweest: voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen is een goed doorstromende verbinding tussen de N206 en de A4 noodzakelijk. Waar het tracé voor deze verbinding precies komt te liggen, is voor ons minder relevant.

Echter, het besluit dat het eerste (of zo u wilt het laatste) stukje N206 - N208 met de daarbij behorende verdubbeling van de N208 - N205 pas op termijn wordt gerealiseerd maar wel direct in de ruimtelijke procedures wordt meegenomen, is wat ons betreft volstrekt onvoldoende. De verbindingsweg moet in één keer worden aangelegd omdat nut en noodzaak hiervan al vele malen is aangetoond.

Namens onze leden vragen wij u dan ook het voorkeursalternatief op dat aspect aan te passen.

Antwoord

Dit is een afgetekende wens van ondernemers uit Noordwijkerhout om meteen over te gaan tot de doortrekking vanaf de N208 naar de N206. Men vindt - zonder dat nader te expliciteren - dat nut en noodzaak hiervoor al talloze malen is aangetoond. Waarvan acte. Het is goed dat van dit duidelijke geluid bij het eindoordeel over een voorkeursalternatief kennis wordt genomen.

Zienswijze 137

Zienswijze onderdeel 137.1

Als bewoner aan de Broekweg te Lisse gaat mij m.n. de nieuwe ontsluiting van Lisse aan. Ca. 20 jaar geleden heeft het onderzoek van Royal Haskoning aangetoond dat een ontsluiting ten zuiden van Lisse onontbeerlijk was. Echter alle jaren daarna hebben de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse deze noodzaak nooit serieus genomen. Planologische kansen laten liggen.

Kentekenonderzoek laat zien dat er veel forenzen vanuit de Poelpolder via de huidige brug rijden. De wegen op instabiel veengrond rondom de huidige brug zijn oorspronkelijk enkel bedoeld voor paard en wagen. De toenemende verkeerslast incl. zwaar vrachtverkeer heeft door de jaren heen veel schade aan huizen, lucht- en leefmilieu gebracht. Het betreft hier ook een woonwijk dat doorklieft wordt door allerlei doorgaand verkeer. Waar ook nog steeds 50 km per uur gereden mag worden. In het plan Dubbeldorp wordt duidelijk dat de gemeente Haarlemmermeer dit zelf niet wil in zijn te bouwen woonwijk. Dus de doorgaande weg vanaf de brug wil afwaarderen. Terecht, maar in mijn ogen wel erg hypocriet gezien hun handelen de laatste 20 jaar in dit dossier.

Voeg nu eens na al die jaren daad bij woord en start met de aanleg van een zuidelijke ontsluiting. Natuurlijk zijn er mensen in de

Poelpolder die dit afschuwelijk vinden, maar dezelfde mensen rijden wel dagelijks langs mijn deur om het dorp uit te gaan.

Antwoord

Volgens ons is deze beweging nu ingezet met het voorlopig voorkeursalternatief. Deze bijdrage is een steun in de rug.

Zienswijze 138

Zienswijze onderdeel 138.1

Hierbij willen wij onze zorg uitspreken over het voorlopig Voorkeursalternatief van den Duinpolderweg. De Nieuwe Bennebroekerweg, ook wel de ring van Hoofddorp genoemd, zal worden verbreed van 2 x 1 naar 2 x 2 rijbanen. Het aantal verkeersbewegingen zal toenemen. Ons bedrijf en onze woning liggen naast de Nieuwe Bennebroekerweg. Wij maken ons zorgen over de verkeersveiligheid

Antwoord

Uit de verkeersberekeningen blijkt, dat het drukker wordt op de Nieuwe Bennebroekerweg. Door de woningbouwontwikkelingen en een eventuele verbinding met Zuid-Holland neemt het verkeer hier toe. Bij een verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg zal in het ontwerp ook aandacht zijn voor de veiligheid op de kruispunten. Mocht uit berekeningen blijken dat het geluidsniveau ontoelaatbaar stijgt, wordt gekeken naar maatregelen om de effecten te compenseren.

Zienswijze onderdeel 138.2

en het geluid op het kruispunt Hoofdweg/Duinpolderweg. Er gebeuren hier al regelmatig ongelukken. Ook het verkeer wat stopt en wegrijdt maakt veel geluid. Het zal drukker worden waardoor de overlast zal toenemen. Wij zijn bezorgd vandaar dat wij gebruik maken van deze inspraakreactie.

Antwoord

Het project, waar de Nieuwe Bennebroekerweg onderdeel van uitmaakt, heeft verschillende milieueffecten tot gevolg, waaronder geluidhinder. In de milieueffectrapportages is hier aandacht aan besteed. In de volgende planfase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en worden ook de milieueffecten meer in detail bekeken. Daarbij zal ook gekeken worden waar en welke maatregelen (bijv. geluidschermen) nodig zijn om de effecten verder te beperken.

Zienswijze 139

Zienswijze onderdeel 139.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 140

Zienswijze onderdeel 140

Via de website www.petitie24.nl zijn 322 handtekeningen verzameld, voornamelijk uit Hillegom, zonder aan te geven waar men op gericht is. Op de website staan honderden petitities. Wij troffen de volgende tekst aan op de site:

'Gedeputeerde Staten van de provincies Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor een nieuwe wegverbinding naar de Haarlemmermeer die het bedrijventerrein Horst ten Daal (ten noorden van Hillegom) en het net ingerichte natuur- en recreatiegebied Vosse- en Weerlanerpolder doorkruist. De provincies hebben het advies van de projectorganisatie Duinpolderweg (gebaseerd op het advies van alle Zuid-Hollandse gemeenten) niet overgenomen. De keuze is gevallen op het tracé van de Adviesgroep 'Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer'. ' Kortom, Hillegom wordt de dupe van de bebouwingsdrift van de Haarlemmermeer. Bloeiend Hillegom vindt dit onacceptabel. Het enige stuk beschermd natuurlandschap (Vosse- en Weerlanerpolder) zal verdwijnen. Er zullen woningen moeten worden gesloopt en zullen bedrijven gedwongen moeten verhuizen

(Horst ten Daal) wat ten koste gaat van werkgelegenheid en de economische groei zal belemmeren. Het doel van de aanleg van deze variant is om de bereikbaarheid van en naar de Haarlemmermeer te verbeteren. Daar zien wij zeker de noodzaak van in, maar in de keuze die nu gemaakt is wordt Hillegom het kind van de rekening, terwijl er voldoende andere mogelijkheden zijn die NIET ten koste gaan van groen, sloop en werkgelegenheid.

Antwoord

Bloeiend Hillegom (een lokale politieke partij) is kennelijk de initiator van deze petitie, waarin de te dienen belangen van bereikbaarheid niet worden betwist, maar de voorlopige keuze. Wij lezen in de benadering steun voor het samenstel op basis van de gedeeltelijke Hillegomse zienswijze, aangezien dat gebaseerd is op advies van alle Zuid-Hollandse gemeenten. Het bestuur neemt deze verklaring mee in haar keuze voor het definitieve voorkeursalternatief.

Zienswijze 141

Zienswijze onderdeel 141.1

Kopie van zienswijze 136. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 142

Zienswijze onderdeel 142.1

Onzekerheid bewoners Door het voorgenomen besluit is er grote onzekerheid ontstaan onder de bewoners/ onze huurders. De woonkwaliteit van de woningen gaat, als er geen verregaande maatregelen getroffen worden, zeer sterk achteruit. Wij denken hierbij aan geluidsoverlast, gezondheidseffecten en stankoverlast, maar ook aan de bereikbaarheid van deze wijk. De wijk wordt mogelijk nog verder geïsoleerd van de rest van Hillegom.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase wordt verder gekeken waar en op welke manier maatregelen kunnen worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken.

Zienswijze onderdeel 142.2

Verhuurbaarheid

Wij voorzien een sterk negatief effect op de verhuurbaarheid van de woningen zodra de weg is gerealiseerd. Dit gaat van ons naar alle waarschijnlijkheid veel meer inspanningen vergen om na realisatie van de weg de woningen nog verhuurd te krijgen. Waarde daling vastgoed Een moeilijkere verhuurbaarheid heeft ook een negatief effect op de marktwaarde van ons bezit. Dit voorgenomen besluit zal een bijzonder groot deel van ons bezit in dit gebied negatief treffen en wij voorzien een grote schadepost.

Gebiedsontwikkeling

In de introductie is al kort weergegeven dat wij een langetermijninvestering hebben gedaan met in het vooruitzicht een nieuwe wijk waar diverse groepen huishoudens samenkomen. Door de plannen voorzien wij een onzekere periode voor de planrealisatie. In het ongunstige scenario betekent dit zelfs afstel van de plannen dan wel dat de plannen alleen nog mogelijk zijn binnen zeer beperkte kaders. Met als gevolg het niet kunnen realiseren van de tussen de gemeente Hillegom en Stek overeengekomen volkshuisvestelijke doelen.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief is geprojecteerd direct ten zuiden van de Patrimoniumbuurt. De daadwerkelijke effecten van de weg op de woningen in deze buurt is op dit moment moeilijk in te schatten. Dit zal onder meer afhangen van de exacte ligging van de weg en de ruimtelijke inpassing. Deze leggen we in de volgende fase vast als het ontwerp wordt uitgewerkt. Hier wordt u als

direct belanghebbende bij betrokken. Indien u verwacht dat waardedaling van de woningen optreedt kunt u hiervoor een planschadevergoeding aanvragen bij de provincie Zuid-Holland. Dit kan op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd in het Provinciaal Inpassingsplan.

Zienswijze onderdeel 142.3

Participatie

U meldt in diverse onderbouwingen dat u met veel partijen heeft gesproken. Helaas zijn wij nooit betrokken in deze gesprekken. Wij betreuren deze gang van zaken ten zeerste door de grote effecten die dit voor ons en onze huurders gaat hebben.

Nadere toelichting

Wij hopen u bij deze voldoende inzicht te hebben gegeven in de effecten van uw voorkeursbesluit en verzoeken u dan ook om uw keuze te heroverwegen. Wanneer u een nadere toelichting wenst, dan staan wij hier altijd voor open.

Antwoord

Vanaf 2011 zijn er veel contacten met belanghebbenden buiten geweest en zijn groepen en groeperingen ook uitgenodigd om mee te denken en zelf oplossingen aan te dragen. Dat heeft geleid tot zeven alternatieven, die allemaal 'van buiten' komen. Op een zeker moment heeft de Adviesgroep Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek aangegeven de samenstelling van de groep niet meer te willen aanpassen in deze fase van de studie, omdat alle belangen die er zijn, ook gehoord en verwerkt konden worden. Elk jaar zijn er grote inloopbijeenkomsten geweest waar ook de finesses van belangen gedeeld konden worden. De laatste dateert van 23 januari 2018 zoals u bekend is. Het aanbod voor een nadere toelichting is gezien.

Zienswijze 143

Zienswijze onderdeel 143.1

De indiener uit bezwaar tegen het ontbreken van een onderbouwing voor deze variant in de MER. Daarnaast wordt aangegeven dat de A44 al overbelast is en dat dit door deze verbinding verder zal verergeren. De weg doorsnijdt het landelijk gebied van de Rooversbroekpolder en het zuidelijk deel van de Haarlemmermeerpolder, dat tevens onderdeel uitmaakt van het Groene Hart. Ook wordt de geplande piekberging doorsneden. Indiener heeft tevens bezwaar tegen de locatie van de brug, nabij een bocht in de Ringvaart, waardoor een gevaarlijke situatie ontstaat. Ook wordt gewezen op de milieueffecten die ontstaan en de directe woonomgeving en het woongenot van de indiener negatief beïnvloeden en de nadelige effecten voor de natuur.

Antwoord

Wij begrijpen dat de verbinding tussen Lisse en de A44 nadelige gevolgen heeft voor uw woonomgeving. Deze verbinding is in het MER op hoofdlijnen onderzocht op milieueffecten. Alternatief NOG Beter 2.0, waar dit deel van het voorlopig Voorkeursalternatief aan is ontleend, heeft in algemene zin minder milieueffecten tot gevolg dan de andere alternatieven. Dat wil niet zeggen dat de weg ten zuiden van Lisse geen invloed heeft op de omgeving. De weg loopt door het zuidelijk deel van de Haarlemmermeerpolder en doorsnijdt de Rooversbroekpolder. De weg heeft gevolgen voor onder meer geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschap. De exacte hoogteligging en tracering moeten we nog nader bepalen. Dat zullen we doen in de volgende planfase. Dit geldt ook voor de manier waarop de verbindingsweg de Ringvaart kruist (voorlopig is nu uitgegaan van een brug), de aansluiting op de A44 en de manier waarop de weg langs de piekberging komt te lopen. In de project-m.e.r. kijken we ook meer in detail naar milieueffecten en mogelijk te nemen maatregelen om effecten te voorkomen, beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 143.2

In het tweede deel van deze zienswijze worden alternatieve voorstellen gedaan voor een wegverbinding

Antwoord

De alternatieven die u schetst voor de Duinpolderweg zullen we nader bestuderen en waar mogelijk betrekken bij de uitwerking van het voorkeursalternatief.

Zienswijze 144

Zienswijze onderdeel 144.1

Zienswijze op de Duinpolderweg op de voorkeursvariant Maatregelen pakket N.O.G. beter 2.0. De verbindingsweg tussen Lisse en de oprit van de A44 bij Kaag en Abbenes wordt voorgesteld als een 80 km weg. Dus deze is dan niet toegankelijk voor landbouwverkeer.

De praktijk wijst uit dat er tussen de zuidelijke helft van de Haarlemmermeer en de verschillende Bollenstreek gemeentes veel landbouwverkeer is. Er worden veel bollen in netten geteld in de Haarlemmermeer door kwekers uit de Bollenstreek. De kwekers gebruiken weer veel stro vanuit de Haarlemmermeer om de velden af te dekken tegen stuiven en vorst. Dit stro komt weer bij de akkerbouwers uit de Haarlemmermeer vandaan. Ook de veehouders in de Bollenstreek hebben belang bij een goede verbinding voor landbouwverkeer. Mais en voederbieten zijn producten die geteeld worden in de Haarlemmermeer, voor de veetelers die alleen grasland hebben. De loonbedrijven die oogstwerkzaamheden doen voor de veehouders komen juist uit en via de Haarlemmermeer. Al dit verkeer gaat nu nog via de dorpskern (Kanaalstraat) van Lisse met alle risico's en oponthoud van dien. Deze nieuwe verbinding is een uitgelezen kans voor het agrarische verkeer om de dorpskern te ontlasten. Maak van deze nieuwe verbinding een 60 km weg zodat het landbouwverkeer er gebruik van kan maken. Dit zal voor een betere doorstroming van het verkeer in heel Lisse zorgen.

Antwoord

In het huidige ontwerp is de weg opgenomen als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom en als zodanig ontworpen, inclusief 80-kilometerregime. Of deze weg een landbouwverbod zal kennen, is nu nog niet bepaald. De problematiek van landbouwverkeer op de nieuwe weg wordt in de volgende fase expliciet meegenomen

Zienswijze 145

Zienswijze onderdeel 145.1

Deze zienswijze doe ik u toekomen als bewoner van de 1e Loosterweg te Hillegom. Ik wil voorop stellen dat ik in algemene zin de nut en noodzaak van de Duinpolderweg wel onderschrijf. In een eerdere zienswijze heb ik aangegeven voorstander te zijn van de noordelijke variant, echter is deze variant al afgefallen om voor ons onbegrijpelijke redenen, temeer deze variant een vergelijkbare impact in de omgeving heeft als bijvoorbeeld de Midden-variant. Reden voor mijn voorkeur was gelegen in het feit dat deze variant het meeste recht deed aan de vraagstukken en de (lange) geschiedenis van de weg, met als bijkomend voordeel dat de Noord-variant het minste impact zou hebben op mijn leefomgeving, ondanks de nabijheid van deze weg, zijnde ongeveer 400 meter. De huidige voorkeursvariant bestaat uit meerdere elementen echter zal ik mij in deze zienswijze beperken tot het deel van de Duinpolderweg welke op grondgebied van Hillegom is gelegen, zijnde Zuid-variant fase1 met een reservering voor doortrekking naar de N206 als fase 2. De Zuid-variant fase 1 kan ik niet steunen tenzij gelijk gekozen wordt voor fase 2, het doortrekken naar de N206, waarbij de Leidsevaart, bij voorkeur, gekruist wordt door een onderdoorgang.

Antwoord

De zienswijze is helder in intentie en uitspraak. Het noordelijk alternatief is eind oktober 2016 niet verder in de studie betrokken vanwege de hoge mate van waarschijnlijkheid dat dit alternatief geen vergunning zou kunnen krijgen voor uitvoering in verband met stikstof. Aan de westzijde van het plangebied liep dit alternatief het langst langs de kwetsbare binnenduinrand. De meningen dat dit alternatief het beste aansloot bij de vraagstukken waarvoor het bestuur zich gesteld zag, liepen overigens zeer uiteen. De wens van deze belanghebbende voor een directe doortrekking met onderdoorgang van de Leidsevaart is hierbij aangetekend. Voor een doortrekking wordt op dit moment niet gekozen.

Zienswijze onderdeel 145.2

De redenen voor het niet kunnen steunen van Zuid-variant fase 1 zijn:

Deelrapport Verkeer geeft aan dat het verkeer in de Zuid-variant fase1 zal toenemen op de 1^e Loosterweg en Margrietelaan ten opzichte van huidig en autonoom door de aanzuigende werking van de nieuwe verbinding. Gezien het huidige wegprofiel zal de

verkeersintensiteit mogelijk te hoog worden voor deze wegen. Als voorbeeld: op dit moment is het voor mijn woning al niet mogelijk dat een vrachtwagen en een auto elkaar passeren door de aanwezige geparkeerde auto's.

Antwoord

Het klopt dat in het huidige voorlopig voorkeursalternatief de 1e Loosterweg en Margietenlaan zwaarder belast worden. Mocht er wel een doortrekking gerealiseerd worden, nu opgenomen als reservering, dan zal het verkeer juist afnemen op deze wegen.

Zienswijze onderdeel 145.3

In het deelrapport Leefmilieu bijlage 1 is te zien dat als het verkeersgeluid van huidig naar autonoom al toeneemt op de 1e Loosterweg. In Zuid-variant fase1 neemt het geluid zichtbaar nog verder toe waar ik mij niet in kan vinden. Gezien de voorgaande 2 punten zal ook de luchtvervuiling toenemen in Zuid-variant fase 1. Het uitzicht vanuit mijn woning blijft in deze variant gelijk tenzij de huidige 1e Loosterweg opgevaardeerd wordt om de toenemende drukte op te kunnen vangen, gelijk aan variant NOG2.0. Samenvattend gaat het woongenot achteruit bij Zuid-variant fase 1 en dus kan ik deze variant niet steunen. Mocht men echter alsnog besluiten om gelijk Zuid-variant fase 2 aan te leggen, dan kan ik mij daar naar alle waarschijnlijkheid wel in vinden. De verkeersintensiteit op de 1e Loosterweg lijkt niet direct te stijgen echter is dit niet expliciet terug te vinden.

Bij Zuid-variant fase 2 lijkt het verkeersgeluid gelijk of iets te stijgen ten opzicht van autonoom, echter is dat door de schaal niet duidelijk te constateren. Een vergelijkbaar verhaal voor de luchtvervuiling. Voor beide geldt wel dat met de overwegende zuidwestelijke wind ik aan de 'verkeerde' zijde van de weg woon. Nadeel van deze variant is dat deze wel in zicht komt vanuit mijn woning met een afstand van ongeveer 300 meter ter plekke van de bypass met de 1e Loosterweg. Echter met een onderdoorgang bij de Leidsevaart voorzie ik dan geen probleem.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase wordt meer in detail naar de effecten gekeken en wordt bezien waar en op welke manier maatregelen genomen moeten worden om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. Het voorgaande geldt ook voor het eventueel in de toekomst doortrekken van de Duinpolderweg tussen de N208 en N206.

Zienswijze onderdeel 145.4

Diverse instanties hebben te kennen gegeven dat zij de Midden-variant zouden wensen als oplossing voor de Duinpolderweg. Daar kan ik heel kort over zijn: geen voorstander. Mijn woning komt, met een afstand van ongeveer 80 meter tot de as van de weg, volledig in de invloedssfeer van de Duinpolderweg zowel qua verkeersgeluid, luchtvervuiling maar bovenal wordt mijn huidige vrije uitzicht over de bollenvelden, over de Leidsevaart tot aan de duinen geheel gevuld met deze weg, zeker als de brug over de Leidsevaart gehandhaafd blijft. Verder maakt deze variant van de 1e Loosterweg een doodlopende weg, wat behalve sociaal onveilig is, ook een inbreuk op mijn sociale leven is. Een deel van mijn sociaal leven speelt zich namelijk af in Vogelenzang en door de doorsnijding van de Duinpolderweg ben ik genoodzaakt om vele kilometers om te rijden via De Zilk of via Bennebroek. Uiteraard geldt dit ook voor mijn visite. Conclusie bij deze variant is dat mijn woongenot dermate achteruit gaat dat dit een onacceptabel niveau bereikt, welke zelfs in uitdrukking komt in de waarde van de woning.

Antwoord

Bij het huidige ontwerp van alternatief Midden wordt de 1e Loosterweg ten noorden van uw woning inderdaad doorsneden door de nieuwe weg, waardoor geen doorgaand verkeer mogelijk is. Wij begrijpen dat dit nadelig is voor uw situatie. Op dit moment is het voorlopig Voorkeursalternatief echter het samenstel op basis van alternatief Zuid. In de volgende fase wordt het ontwerp verder gedetailleerd. Direct omwonenden worden hierbij betrokken.

Zienswijze onderdeel 145.5

Algemene conclusie van mijn zienswijze: ik zou graag zien dat de Duinpolderweg gelijk wordt aangelegd tot en met de N206 via de Zuid-variant. Overige varianten kunnen niet of in mindere mate op mijn steun rekenen. Mocht u nog vragen hebben over mijn zienswijze, ben ik altijd deze bereid te beantwoorden, bij voorkeur op de locatie om een en ander duidelijk te maken. Verder wil ik

graag de mogelijkheid open houden om mijn zienswijze aan te vullen.

Antwoord

Waarvan acte. Zie het antwoord bij 145.1. Aanvulling van de zienswijze in de zin van in de toekomst betrokken blijven en kunnen reageren op verder stappen is geen probleem. Voor uiteindelijke realisatie gaat er op dat punt nog heel wat water door de Leidsevaart.

Zienswijze 146

Zienswijze onderdeel 146.1

Zienswijze heeft betrekking op de 2de Poellaan Lisse.

Ten eerste wil ik kenbaar maken dat het in de media continu verkeerd wordt beschreven. Men heeft het over het doortrekken van de 2de Poellaan. Niets is minder waar! de 2de Poellaan wordt naar de woonwijk (Vrouwenpolder) de Poelpolder gebracht. Rotonde wordt namelijk tegen de woonwijk geplakt. Vanuit die rotonde wordt het verkeer weer de polder ingestuurd richting oprit snelweg. Hoe verzin je zoiets? Lokaal verkeer (schoolgaande jeugd op de fiets) mengt zich met interlokaal verkeer dat dringend de snelweg wil bereiken. Het heeft een aanzuigende werking op het overige verkeer, en dat allemaal naast woonhuizen. Toename van fijnstof, geluidsoverlast, gevaarlijke situaties. Kortom deze rotonde hoort niet in een woonwijk. Verder heeft de 2 de Poellaan een aantal fikse bochten voor het de woonwijk bereikt, hoe wil men het voortrazende verkeer daar overheen laten gaan? Mocht het vernietigen van het laatste stukje recreatie polder doorgaan dan is het zaak de rotonde zover mogelijk van de woonwijk te positioneren. Bij voorkeur, in het daadwerkelijke verlengde van de 2de Poellaan. Dus in het weiland ver van de woonwijk. Trouwens heeft de gewillige gemeente Lisse niet wat weiland in bezit aan de rand van de 2de Poellaan? Daar hoort de rotonde thuis, niet in een woonwijk!

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief sluit aan op de Ruishornlaan. Dit is de lokale ontsluitingsweg van Lisse. Uit de verkeerscijfers blijkt namelijk, dat de nieuwe verbinding met name gebruikt wordt door verkeer uit Lisse (en veel minder door verkeer vanaf de 2e Poellaan). Met de aanleg van deze verbinding is een vermindering van motorvoertuigen te zien op de 2e Poellaan. Dit is waarom de aansluiting juist bij de lokale ontsluitingsweg van Lisse zelf zit.

Zienswijze 147

Zienswijze onderdeel 147.1

Het alternatief 'Midden' heeft veruit mijn voorkeur. De reden is dat 'Midden' op eenvoudige wijze oplossingen biedt voor de huidige knelpunten.

- Voor Noordwijkerhout, De Zilk, Vogelenzang, Hillegom-Noord en Bennebroek voorziet het in een goede verbinding met de Driemerenweg en de A4.

- Het verkeer door de kernen van Bennebroek en Zwaanshoek zal afnemen. Indien de Duin-polderweg te zuidelijk, door Hillegom-Noord, komt te liggen zal men toch nog kiezen om vanuit het noorden door de kernen Bennebroek en Zwaanshoek te rijden.

De randweg om Zwaanshoek zal weinig oplossing bieden. Bij afsluiting van het gedeelte van de dijk tussen de Bennebroekerweg en de Bennebroekerbrug raakt het plaatselijke verkeer in de war.

Bovendien bij deze afsluiting krijgt de dijk met aanwonenden tussen de Bennebroekerbrug en de Randweg dat verkeer te verwerken.

De randweg daalt de Haarlemmermeer in en doorsnijdt de Hanepoel. Wordt de Hanepoel niet afgesloten dan wordt dat dunne weggetje wel erg belast. Wordt de Hanepoel wel afgesloten dan raakt het plaatselijke verkeer nog meer in de war. Vervolgens komt de Randweg het RECREATIE-gebied Zwaanshoek-Noord binnen. Mondt daarna uit op de Spieringweg en het verkeer moet door het bebouwde gedeelte van de oostkant van Zwaanshoek naar de rotonde. Wat wordt er opgelost?

Antwoord

In de MER is geconcludeerd, dat er een aantal alternatieven te vinden is, met een aanzienlijk oplossend vermogen. We zullen uw bijdrage meenemen als een pleidooi voor alternatief midden. In het voorlopig voorkeursalternatief is uiteindelijk gekozen voor een samenstel, met elementen van een aantal alternatieven om zo tot een goede bijdrage te komen aan de doelstellingen, rekening houdend met de kost.

Eén onderdeel hierin is de randweg Zwaanshoek. Deze verbinding levert een bijdrage aan de ontlasting van Zwaanshoek. Na aanleg zal dit vast tot enige verwarring leiden, maar zoals in veel projecten te zien, zal het verkeer zich spoedig aanpassen. Wat betreft de Hanepoel heeft een flink aantal indieners gewezen op de functie van de Hanepoel. In de verdere uitwerking zal hierin het ontwerp aandacht voor zijn. De nieuwe verbinding belast de Spieringweg vooral richting het noorden. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat slechts enkele honderden het bebouwde gedeelte zullen passeren.

Zienswijze onderdeel 147.2

Laat 'Midden' doorgaan zonder de Randweg langs Zwaanshoek en mocht in de toekomst blijken dat er door allerlei ontwikkelingen meer nodig is, ga welgemoed en voortvarend aan de slag; ik denk mee.

Antwoord

De overtuiging bestaat dat door dit voorgesteld voorlopig voorkeursalternatief een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Er gaan inderdaad veel stemmen op om aan te zien wat het overige deel van het samenstel van het voorlopig voorkeursalternatief doet zonder de randweg Zwaanshoek. Dit wordt het bestuur ook meegegeven om dit af te wegen. Het is tevens bekend dat de meningen over oplossingen voor Zwaanshoek de gemoederen al jaren bezighouden en dat overeenstemming over de manier waarop ingewikkeld is. Het bestuur doorbreekt met een besluit wel die impasse.

Zienswijze 148

Zienswijze onderdeel 148.1

Deze zienswijze is een combinatie van andere zienswijzen. Namelijk de zienswijzen 196 en 143.

Antwoord

Voor de beantwoording van het eerste deel van uw zienswijze zie de beantwoording van zienswijze 196. Voor de beantwoording van het tweede deel van uw zienswijze zie zienswijze 143.

Zienswijze 149

Zienswijze onderdeel 149.1

U geeft vanaf 8 januari tot en met 18 februari 2018 de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen i.v.m. de planstudie Duinpolderweg. Ik stuur u hierbij mijn zienswijze tegen dit voorlopige voorkeursalternatief, en wel om de volgende redenen; Het voorlopige voorkeursalternatief voorziet in een weg die, volgens de huidige plannen, dusdanig naast onze erfgrans is voorzien, dat enige vorm van hinder danwel overlast, het woongenot danig aantast. Ook voor wat betreft gezondheidsrisico's met zo'n weg, zo dicht langs ons perceel maken wij ons de nodige zorgen. Ons leefgenot wordt door de realisatie van de route behoorlijk aangetast. Het gaat hierbij niet alleen om milieuaspecten als geluid, waarvan ik mij afvraag of deze binnen acceptabele grenzen blijft, maar ook om steeds maar weer visueel geconfronteerd te worden met de impact van deze aan te leggen route. Wij vragen ons af of er

niet een veel grotere afstand tot de huidige bebouwing genomen dient te worden. Wij zijn benieuwd welke afstand u tot de bebouwing gaat hanteren maar ik begrijp dan ook dat e.e.a. nog in ontwikkeling is. Ik ga ervan uit dat bij de uitwerking van dit plan e.e.a. gedegen onderzocht wordt en daarbij ook door u rekening wordt gehouden met onze belangen. Zoals tijdens de huidige communicatie en in de tekeningen weergegeven lijkt e.e.a. rooskleuriger voorgesteld dan in de praktijk mogelijk is.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder en heeft effecten op natuur en landschap. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase, waarbij meer in detail naar tracering, hoogteligging en effecten wordt gekeken, wordt bezien waar en op welke manier maatregelen moeten worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken.

Zienswijze onderdeel 149.2

Zoals wij het nu kunnen zien wordt er ook geen rekening gehouden met de reeds bestaande piekberging. Alleen al hierdoor voorzie ik sowieso een wijziging van dit voorstel.

Antwoord

De inpassing van de weg ten opzichte van de piekberging zal na een besluit over een definitief voorkeursalternatief in overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland nader worden afgestemd.

Zienswijze onderdeel 149.3

Alleen al hierdoor voorzie ik sowieso een wijziging van dit voorstel. Als belanghebbende, zijnde de directe 'buur' van de nieuw voorgestelde route, vinden wij het dan ook wenselijk om in alle vormen van communicatie op de hoogte te worden gehouden, danwel actief mee te mogen denken in mogelijkheden hierin. In het verleden is er echter een oude variant Duinpolderweg ter sprake geweest die onze voorkeur heeft. Reeds eerdere door mijzelf ingediende plannen en ideeën over het mogen gebruiken, herstellen van het Rijksmonument en het beter inrichten van ons eigen perceel stuit al jaren op weerstand bij de gemeente, waardoor het uitvoeren hiervan tot op heden nog steeds niet mogelijk is gemaakt, ondanks alle gesprekken die hier al over plaatsgevonden hebben de afgelopen 9 jaren. Ik maak mij daarom extra zorgen over dit plan en of er daardoor niet NOG meer beperken gaan ontstaan ten aanzien van door de mij gewenste activiteiten op ons eigen perceel. Wij begrijpen dat u als gemeente/provincie moet zoeken naar een voor iedereen zo efficiënt mogelijke manier van ontsluiting van wijken en routes maar dit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van ons als individuele bewoner.

Antwoord

Op de hoogte blijven van de vorderingen kan het eenvoudigst door een inschrijving op de website voor de nieuwsbrief. In de volgende fase van de studie wordt gezocht naar betrokkenheid van belanghebbenden, die passend is bij dat stadium. Mensen die direct in hun belangen geschaad worden, zijn voor het bestuur in elk geval belangrijke stakeholders. De kwestie die aangerond wordt over het rijksmonument gaat de scope van dit project te buiten, maar is hierbij opgetekend. Indien het algemeen belang prevaleert, mag dit nooit ten koste gaan van het particulier belang zonder daarbij in te zoomen op oplossingen, die aanvaardbaar zijn voor alle partijen. Of dit met compensatie, schadevergoeding of schadeloosstelling gepaard gaat, dan wel dat dit met een ontwerpaanpassing kan, is op dit moment nog niet te overzien.

Zienswijze 150

Zienswijze onderdeel 150.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 151

Zienswijze onderdeel 151.1

Het zou voor ons veel beter zijn dat de verbinding met de N206 Duinpolderweg z.s.m. gerealiseerd wordt. Dit scheelt veel reistijd voor mijn klanten en zullen dus eerder beslissen een bezoek te brengen aan onze showroom.

Antwoord

Een adhesiebetuiging voor zowel realisatie als de doortrekking vanuit een economisch perspectief. Waarvan acte.

Zienswijze 152

Zienswijze onderdeel 152.1

Wij zijn verhuisd naar het (betrekkelijk) rustigere, ruimtelijkere en groenere Bennebroek en tot op heden wonen wij daar met veel genoeg. En vele Bennebroekers met ons. Wij wonen in Meerwijk, in de oostelijke helft (oost van de Rijksweg) van Bennebroek, op een paar honderd meter afstand van de Oosteinderpolder, waarlangs wij overigens ook een stukje land huren t.b.v. een moestuintje.

Wij maken ons dan ook ernstig zorgen over de komst van een 100 km (2 x 2 baans-) weg aan de zuidkant van ons dorp, of dit nu de noordelijke, de midden of de zuidelijke variant zou zijn. Als inwoner van Bennebroek zie ik geen enkel voordeel voor dit plan en na het doorlezen van de conclusies van de planstudie/MER ben ik nog minder overtuigd van nut en noodzaak. Juist in dit oostelijke deel van Bennebroek, met zuid van ons het open landschap van de diverse polders, liggen uiteenlopende vormen van directe overlast op de loer.

Antwoord

Er is begrip voor om te houden wat je hebt. Zowel qua woongenot als rust in de omgeving, maar er zijn ook andere belangen. De Bollenstreek is relatief onbereikbaar dan de rest van Nederland. Dat wees het toepassen van de bereikbaarheidsindicator van het rijk in 2016 uit. De uitkomsten zijn opgenomen in de geactualiseerde Probleemanalyse. De werkgelegenheid in de streek neemt af en daardoor wordt de uit- en ingaande pendel groter. Zowel als bijdrage aan de rijksopgave als voor eigen behoefte worden nog woningen in de regio gerealiseerd. Zonder een robuust wegennet zijn werk, woningen en voorzieningen onbereikbaar. Het bestuur vindt dit ongewenst. Dat neemt niet weg dat het inpassen van een voorziening als deze grote zorgvuldigheid vraagt en dat wettelijke normen en regelgeving daarbij contouren vormen.

Feitelijk wordt op dit moment overigens niet gestudeerd op een 100 km-weg met twee keer twee rijstroken tussen de N205 en de N208, maar wij begrijpen dat dat het beeld is dat mensen op hun netvlies kunnen hebben.

Zienswijze onderdeel 152.2

De voorlopig gekozen Zuidelijke variant zal voor heel oostelijk (oost van Rijksweg) Bennebroek op diverse punten nadelige gevolgen hebben, te weten:

***Geluidsoverlast**

Tot nu toe hebben wij reeds te stellen met de incidentele geluidsoverlast van vliegverkeer, maar dit is over het algemeen nog niet zo erg dat ons woongenot hierdoor continue ernstige hinder ondervindt. Echter: met de vrijwel altijd aanwezige zuidwesten wind kunnen wij zelfs de treinen op spoorwegverbinding Heemstede/Aerdenhout-Leiden v.v. horen. Dit zal in het geval van een 100 km weg ten zuiden van Bennebroek betekenen dat wij vrijwel 24/7 verkeersgeluiden zullen horen. Iets waar wij niet aan kunnen ontkomen, tenzij wij weer verhuizen.

Ik lees niets specifiek terug over de gevolgen van de voorkeursvariant en de reservering voor het doortrekken van deze weg naar de N206 voor de inwoners van (Oost-)Bennebroek in de gedane onderzoeken.

***Stankoverlast**

Nu reeds valt mij elke ochtend bij het 'luchten' van onze woning op, dat wij niet veel frisse lucht binnen halen. Heel vaak constateer ik een vieze lucht, die mij doet denken aan 'uitlaatgassen', mogelijk kerosine? Het lijkt mij vreselijk om elke dag nog meer stank te moeten incasseren. Ik vind hierover niets terug in de uitkomsten van de planstudie/MER, althans niets waaruit blijkt dat er rekening wordt gehouden met de inwoners van (Oost-)Bennebroek.

*** Luchtverontreiniging**

Dit is voor ons niet direct zichtbaar, hoorbaar of ruikbaar maar uiteraard wel aanwezig en dit vormt een gevaar voor onze gezondheid. En voor vele Bennebroekers, zeker voor degenen die al problemen hebben met hun luchtwegen (astma, COPD,

longemfyseem etc.), andoeningen waar steeds meer Nederlanders onder lijden! Zolang wij hier wonen, kunnen wij hier niet aan ontkomen. Ook hierover vind ik geen specifieke uitkomsten betreffende de inwoners van (Oost-) Bennebroek. De rapporten komen op mij erg algemeen en theoretisch over, terwijl het besluit dat op basis van deze rapporten gemaakt gaat worden toch duizenden individuen aangaat! Tegelijkertijd zie ik uit de rapporten geen enkel voordeel van de 'Zuidelijke Variant' voor inwoners van Bennebroek. Wat wel blijkt uit de rapporten:

Dat de zuidelijke voorkeursvariant (* en de wens om reeds een voorsprong te nemen op een capaciteit van 2x2 rijbanen en het doortrekken op termijn naar de N206) tamelijk tot zeer slecht scoort op de volgende punten:

*Externe veiligheid

*Geluidshinder

*Luchtkwaliteit

*Gezondheid (methode GGZ)

*Landschappelijke structuren en beleving

*Cultuurhistorie (diverse polders)

*Natuur: verstoring van gebieden en soorten, rekening houdend met Totaal N2000, WnB en NNW-soorten hebben de Zuid- en Midden variant de grootste negatieve effecten!

*Bodem

*Water

*Landbouw

Het lijkt mij duidelijk dat er met de Zuidelijke variant met bovenstaande directe en indirecte gevolgen een ernstige aanslag wordt gedaan op de leefbaarheid van de betrokken bewoners.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken, waaronder ter hoogte van Hillegom, milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder en heeft effecten op cultuurhistorische waarden, landschap en natuur. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase, waarbij meer in detail naar tracering, hoogteligging en effecten wordt gekeken, wordt bezien waar en op welke manier maatregelen moeten worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. De milieueffecten van het voorlopig Voorkeursalternatief en de mogelijke doortrekking daarvan richting de N206 voor (oost)Bennebroek zijn, vanwege de afstand tot de weg, zeer gering tot te verwaarlozen. Het betreft verder geen 100 km/u weg met 2x2 rijstroken, maar een 80 km/u weg met 2x1 rijstrook tussen de N208 en N206. Overigens verwachten wij, gelet op de aanzienlijke afstand van het voorlopig Voorkeursalternatief tot uw woning, dat de effecten van de weg op uw woning zeer beperkt zijn.

Zienswijze onderdeel 152.3

(* Dit geldt overigens ook of in nog meerdere mate voor de varianten 'Midden' en 'Zuid'!! Wanneer er dan gekeken wordt naar de 'voordelen' van de zuidelijke variant boven de andere varianten valt op dat het enige voordeel te verwachten is qua 'economisch effect'. Met dit economisch effect lijkt o.a. de zuidelijke variant een 'betere bereikbaarheid' op te leveren, maar mij wordt niet duidelijk om welke bereikbaarheid het hier eigenlijk gaat. Uit diverse rapporten lees ik dat het plaatselijk in deze regio helemaal niet zo slecht gesteld is met de bereikbaarheid/doorstroming van verkeer en dat er met veel kleinere aanpassingen een oplossing gerealiseerd zou kunnen worden om de huidige situatie te verbeteren. Aanpassingen die veel minder nadelige gevolgen hebben en ongetwijfeld veel minder (gemeenschaps-) geld zullen kosten!

Antwoord

De economische effecten van de alternatieven Zuid en Midden zijn vergelijkbaar. In het verlengde van de hoeveelheid verkeer die van de nieuwe infrastructuur gebruik maakt, is de bijdrage aan de regionale economie bij deze alternatieven het grootst in vergelijking met andere. De huidige en toekomstige problemen met betrekking tot de bereikbaarheid zijn in de probleemanalyse beschreven. Het voorlopig voorkeursalternatief levert de grootst bijdrage aan de doelstelling van het project.

Zienswijze onderdeel 152.4

Ik lees ook over een kennelijk te verwachten sterke demografische groei. Er wordt echter niet expliciet genoemd waar deze demografische groei dan precies gaat plaats vinden en in diverse rapporten lees ik dat er in deze regio helemaal geen extreme demografische groei (lees: woningbouw) op stapel is.

Wat ik wel tegenkom is dat er gerept wordt over het creëren van een 'Bollenstad' en dat het wel handig is om eerst een oost-west verkeersader te maken, zodat de weg letterlijk vrij komt voor de aanleg van zo'n stad. Dit terwijl de betrokken plaatselijke bewoners van dit gebied hier niet op zitten te wachten.

Antwoord

De streek bouwt woningen als bijdrage in de rijksopgave voor dit gebied als voor de eigen behoefte. Omdat de werkgelegenheid afneemt, neemt de pendel toe in de toekomst. De bereikbaarheid wordt dan een issue. Van een Bollenstad is geen sprake.

Zienswijze onderdeel 152.5

Wat ik als Bennebroeker onbegrijpelijk en onaanvaardbaar vind, denkend vanuit 'de plaatselijke bevolking' waar ik deel van uit maak: Hoe is het mogelijk dat er anno 2018 nog steeds de mond vol is van duurzaamheid, milieu, leefbaarheid etc. maar dat er in de praktijk alleen gekeken wordt naar de economisch meest gunstige uitkomst van diverse onderzoeken! Waarbij deze economisch 'meest gunstige' uitkomst niet gestoeld is op de huidige situatie met daarbij een mogelijke huidige problematiek, die opgelost zou moeten worden, maar waarbij de economisch 'meest gunstige' uitkomst lijkt te gaan over iets wat in de toekomst zou liggen namelijk woningbouw in de vorm van een 'Bollenstad'. Zelfs op de website van de provincie Noord-Holland wordt in de eerste alinea over de Duinpolderweg gesuggereerd dat de 'leefbaarheid' in deze regio 'onder druk' staat. Deze uitspraak zie ik op basis van mijn eigen ervaring en waarneming en op basis van de uitkomsten van planstudie/MER als volledig ongegrond en ik acht de komst van de 'zuidelijke variant' (evenals de midden- en noordelijke variant) juist de ultieme oorzaak van het onder druk komen te staan van onze leefbaarheid! Naar mijn mening wordt er al jarenlang onderzoek gedaan naar een probleem dat eigenlijk niet echt een probleem genoemd mag worden, namelijk de vermeende gestagneerde doorstroming van het verkeer in deze regio en lijkt het er eerder op dat er naar een onuitgesproken doel wordt toegewerkt n.l. het creëren van grootscheepse nieuwbouw waar de plaatselijke bevolking in deze regio helemaal geen behoefte aan heeft.

Antwoord

In de eerdergenoemde Probleemanalyse is in kaart gebracht hoe het in veel kernen er voor staat met de leefbaarheid in relatie tot de verkeersdruk. Onder meer worden er elf wegvakken in beschreven waarvan vorm, functie en gebruik niet overeenstemmen met de verkeersintensiteit ter plekke. Met andere woorden dit zijn knelpunten. Voordat dit werd onderzocht werden deze knelpunten door velen al zo beleefd. Gevraagd werd aan beide provincies om dit te onderzoeken. Met deze uitkomst. Door een verbinding te maken worden verkeersstromen gebundeld. Dat betekent dat er verschillen zullen optreden tussen waar het beter wordt en waar de aandacht naar uit moet gaan, omdat daar sprake zal zijn van zorgvuldigheid in uitvoering, inpassing en mitigatie en compensatie met aanvullende maatregelen.

Zienswijze onderdeel 152.6

Hoe kan het anders dat de zuidelijke variant de voorkeursvariant wordt, terwijl deze -net als de midden- en noordelijke variant- helemaal niet zo goed uit de onderzoeken naar voren komt als er gekeken wordt naar de baten/kosten verhouding. Na het doornemen van de uitkomsten uit de planstudie/MER ben ik dan ook helemaal niet overtuigd van het nut en/of de noodzaak van de aanleg van de zuidelijke variant, maar gezien het bovenstaande evenmin van de midden of noordelijke variant. Mijn voorkeur gaat uit naar de NUL-variant (geen nieuwe weg) maar als er dan toch een aantoonbaar probleem zou bestaan betreffende (huidige!) bereikbaarheid of doorstroming van het verkeer binnen de betreffende regio, dan zou mijn voorkeur gaan naar de NOG Beter 2.0 variant, die duidelijk beter scoort als het gaat om kosten/baten verhouding. Door efficiënte aanpassingen bij Lisse, Hillegom en Zwaanshoek kunnen de aangehaalde 'problemen' voldoende worden opgelost met een minimale belasting van het milieu (voor mens, dier en plant) en minimale kosten. Kortom: Nut en noodzaak van een totaal nieuwe oost-west verbinding (Duinpolderweg) tussen A4 en N208 zijn niet aangetoond. Nut en noodzaak van een totaal nieuwe oost-west verbinding (doorgetrokken Duinpolderweg) tussen N208 en N206 zijn niet aangetoond. Uit planstudie/MER blijkt dat qua baten/kosten verhouding de NUL-variant en NOG Beter 2.0-variant het beste scoren.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig Voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve

effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 tenietgedaan. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft een goede MKBA-score, deze is vergelijkbaar met die van de samenstellen op basis van de Hillegomse Zienswijze en Zuid. Alle drie hebben een robuuste positieve score. Het is de mening van Gedeputeerde Staten dat de nul-variant niet voldoet aan de doelstelling en geen optie is.

Zienswijze 153

Zienswijze onderdeel 153.1

Geacht College, Ondergetekende wijst de door u geplande variant(en) ten behoeve van de aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg in het noorden van de gemeente Hillegom radicaal af. Voor mij is als enig alternatief acceptabel de verbreding van de brug over de Ringvaart en de verbreding van N207 van de brug richting N208 met een eventuele verlenging van de weg richting N206.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor het voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het verbreden van de brug in de N207 over de ringvaart met een doortrekken naar de N206 is onderdeel geweest van de afweging. Deze route scoorde minder op de doelstellingen.

Zienswijze onderdeel 153.2

Een doorgetrokken Duinpolderweg betekent op termijn een verbinding met de A4 met als resultaat een enorme toename van verkeersbewegingen door de bollenstreek en door de gemeente Hillegom. Roet, stank, overlast, lawaai met als gevolg een verslechtering van ons woon- en leefklimaat. Dat willen wij niet.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase, waarbij meer in detail naar tractering, hoogteligging en effecten wordt gekeken, wordt bezien waar en op welke manier maatregelen moeten worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken.

Zienswijze onderdeel 153.3

Het is wel erg gemakkelijk van uw provincie om de gemeente Hillegom te belasten met uw probleem. Onze gemeente wordt weer als uw afvoerputje gebruikt.

Antwoord

Het besluit om te komen tot dit voorlopig voorkeursalternatief is genomen door de bevoegde gezagen van beide provincies. Wij beleven de waardering die deze belanghebbende eraan geeft anders. In de bestuurlijke context worden besluiten genomen tegen de achtergrond van het algemeen belang. Dat is wat anders dan de kwalificatie, die in deze zienswijze gegeven wordt. Het is ook geen gemakkelijk besluit om rekening te houden met zoveel verschillende - vaak tegenstrijdige - belangen. Dat wordt weloverwogen gedaan, waarbij er sprake is van invloed hierop door belanghebbenden gezien deze procedure.

Zienswijze onderdeel 153.4

- De door u gewenste Duinpolderweg met aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg en eventueel Weerlaan betekent een enorme toename van het verkeer op de N208, Weerlaan en Olympiaweg. Niet alleen gedurende de Keukenhof, maar ook in de zomermaanden zal de toename van het verkeer via de Duinpolderweg en de Hillegomse doorgaande wegen grote problemen geven door de toevloed van toeristen en vakantiegangers richting kust over deze door u geplande weg. De N208 wordt in die periode namelijk ook intensief gebruikt door het langzame verkeer van de bollen- en aanverwante bedrijven.
- De toename van het verkeer naar en van de Duinpolderweg gaat tevens ten koste van de ontsluitingswegen van de aanliggende woonwijken in Hillegom. Het verkeer komend uit en gaande naar deze woonwijken zal minder snel de wijk kunnen verlaten of ingaan.
- Het feit dat u een brug over de Ringvaart wilt aanleggen, is zéér ongewenst. Zeker in de zomermaanden, want dan gaat de brug voor de plezierbootjes vaak om het kwartier open met als gevolg enorme files. Een aquaduct zou nog meer voor de hand kunnen liggen.
- Ook de toename van het verkeer richting van of naar de Duinpolderweg zal de geluidshinder flink doen toenemen. Zeker als het verkeer over de nog aan te leggen brug over de Ringvaart moet gaan. Water is een geluidsdrager en zal dus meer hinder geven. Met zuidwestenwind hoor je het verkeer over de N207 en de brug duidelijk in de wijk Elsbroek. Met noordoostenwind is de Vossepolder de klos.

Antwoord

Door de aansluiting van het voorlopig voorkeursalternatief is op een klein deel van de N208 een toename van het verkeer te zien. Op de wegen in Hillegom is juist een afname te zien. Dit komt omdat Hillegoms verkeer zich verdeeld over de noordelijke en zuidelijke ontsluiting. Ook de Olympiaweg wordt hierdoor rustiger. De Keukenhof wordt steeds succesvoller en zorgt voor meer verkeer in het gebied. Het voorlopig Voorkeursalternatief zorgt juist voor een spreiding van verkeer en een alternatief voor de N207.

In het voorlopig Voorkeursalternatief wordt rekening gehouden met een half hoge brug. Er is in het MER ook gekeken naar een aquaduct. Vanwege de kosten is nu voor een halfhoge brug gekozen. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief zal er uitgebreid aandacht zijn voor geluidsoverlast en eventuele compenserende maatregelen, mochten wettelijke grenzen overschreden worden.

Zienswijze onderdeel 153.5

- De toename van het verkeer richting Duinpolderweg zal ook de hoeveelheid fijnstof en andere stoffen die de gezondheid van bewoners in die regio kunnen aantasten doen toenemen.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase, waarbij meer in detail naar tractering, hoogteligging en effecten wordt gekeken, wordt bezien waar en op welke manier maatregelen moeten worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken.

Zienswijze onderdeel 153.6

- Tenslotte zal de realisatie van de Duinpolderweg en de toename van het verkeer over de N208, de Olympiaweg en de Weerlaan de aantrekkelijkheid van de daar aangelegen woonwijken doen afnemen en de waarden van de daar gebouwde huizen doen afnemen. Dat is een niet te verwaarlozen zaak.

Antwoord

Waardedaling van een woning door het vaststellen van een inpassingsplan heet planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd kan hiervan gebruik worden gemaakt, indien daarvoor grondslag bestaat.

Zienswijze 154

Zienswijze onderdeel 154.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 155

Zienswijze onderdeel 155.1

Wij willen de weg zoveel mogelijk naar het zuiden aanleggen zodat de kwekers hun bedrijf kunnen blijven uitvoeren.

Antwoord

Voor de verbinding tussen Lisse zuid en de A44 is in het voorlopig voorkeursalternatief gekozen voor de ligging uit het alternatief NOG Beter 2.0. In een volgende fase wordt de ligging verder geoptimaliseerd waarbij rekening wordt gehouden met het doorsnijden van kavels en bedrijven.

Zienswijze 156

Zienswijze onderdeel 156.1

Als belanghebbende bij het project Duinpolderweg, namelijk eigenaar van boerderij de Meerhof (Hoofdweg 1695 te Abbenes, hierna: 'de boerderij'), dien ik de volgende zienswijze in. De zienswijze betreft zowel de inhoud van het project (specifiek: de verbindingsweg Lisse - A44) als het (inspraak)proces.

Lisse - A44

Besluitvorming en effecten van deze specifieke weg. Onderdeel van twee van de zeven alternatieven, namelijk het Voorkeursalternatief (mede op basis van het alternatief Nog Beter 2.0) en het alternatief Nieuwe N206, is een verbindingsweg tussen Lisse en de A44 op/-afrit Abbenes (hierna: 'Lisse - A44'). Het verbaast mij dat deze weg als onderdeel van (deze alternatieven van) het project Duinpolderweg is opgenomen, en niet als los alternatief of als los project wordt gezien. Fysiek gezien is er slechts een indirecte verbinding met de rest (en het grootste deel) van het project. Als gevolg van opname in (de alternatieven van) dit grotere project, vallen in de rapporten de effecten van deze verbindingsweg weg in het grotere geheel van de Duinpolderweg. Het is echter belangrijk om te weten wat de effecten zijn van dit specifieke deel (Lisse - A44). Een medewerker van de projectorganisatie heeft mij bericht dat na de definitieve keuze voor het voorkeursalternatief, het tracé gedetailleerd wordt uitgewerkt en een gedetailleerde milieueffectrapportage wordt opgesteld. Maar op dat moment is de keuze al gemaakt, terwijl de effecten van dit specifieke deel expliciet zouden moeten worden meegenomen in de besluitvorming.

Antwoord

Wij zijn van mening dat voor een effectieve bediening van de knelpunten, die in voorgaande studies zijn gesignaleerd, het onderdeel Lisse belangrijk is als oplossing. Het kan in die zin ook niet los gezien worden van de vraagstukken in totaliteit en wordt daarom in het samenstel opgenomen. Ook juist is dat er nog verdere studie moet plaatsvinden naar de exacte situering na een definitieve keuze.

Zienswijze onderdeel 156.2

Nut en noodzaak van deze weg

Daar waar de redenering voor de grotere onderdelen van het project Duinpolderweg uitvoerig wordt beschreven op de website en de daarop te vinden documenten, is die redenering voor het onderdeel Lisse - A44 vrijwel afwezig. Dit projectonderdeel wordt überhaupt slechts zeer summier beschreven, en wat de analyse van nut en noodzaak is voor het ingrijpende voorstel om deze verbindingsweg te creëren, is onduidelijk. Met de verbindingsweg Lisse - A44 lijkt het belang van een kleine groep bedrijven te worden bediend, terwijl niet helder is hoe dit belang is afgewogen tegenover het algemeen belang en de belangen van de eigenaren van het gebied waar de geplande weg doorheen loopt (zie ook mijn punt hierboven over de besluitvorming).

Antwoord

De bestuurders zijn van mening dat de uitkomsten van de Probleemanalyse 2016 redenen waren om te studeren op een groot aantal alternatieven, die mogelijk oplossingen konden genereren in een groot studiegebied. Daarbij zijn ook de bereikbaarheidsvraagstukken van Lisse specifiek aan de orde geweest en in meer algemene zin het beperkte aantal Ringvaartpassages dat voor knelpunten zorgdraagt, ook in de toekomst bij realisatie van de dubbeldorpen. Verkeer dat afslag 2 richting Amsterdam gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegengestelde richting van de spitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting leidt tot een verlichting van de Van Pallandtlaan en een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. Rijkswaterstaat heeft aangekondigd, dat op termijn onderhoud nodig zal zijn aan de kunstwerken op dit deel van de A44. Dit zou ook kansen kunnen bieden voor het creëren van een verbeterde ontsluiting van dit gebied. Op deze manier levert de randweg Lisse op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen.

Zienswijze onderdeel 156.3

Landelijk uitzicht, luchtkwaliteit, geluidshinder en verkeershinder In het voorkeursalternatief komt de verbindingsweg dicht in de buurt van de grond van de boerderij te liggen. Bij het alternatief Nieuwe N206 zou de weg zelfs nog dichterbij komen. Ik maak me ernstig zorgen over de gevolgen van deze alternatieven voor het landelijke uitzicht, de luchtkwaliteit, de geluidshinder en de verkeershinder. Ik ben zelf opgegroeid op deze boerderij en heb altijd genoten van het mooie landelijke uitzicht vanaf de boerderij. Ik hoopte daar nog lang van te kunnen genieten. Wanneer de verbindingsweg Lisse - A44 er komt, wordt dit karakteristieke uitzicht voor een derde deel afgenomen. En deze natuurlijke omgeving is niet alleen van belang voor het uitzicht/karakter van dit gebied, maar ook voor de dieren die er leven.

De boerderij heeft een werk- en een woonbestemming. Dit betekent dat er 24 uur per dag mensen op en rond de boerderij aanwezig kunnen zijn. Zij (waaronder ikzelf dus) moeten dit kunnen doen zonder zich zorgen te hoeven maken over hun gezondheid (luchtwegen en gehoor), en moeten er kunnen uitrusten en slapen zonder lawaai.

Uit de milieueffectrapportage van de zeven alternatieven blijkt wat de gemiddelde levensduur-vermindering van elk van de alternatieven is. Los van het feit dat de effecten van de verbindingsweg Lisse - A44 mijns inziens ten onrechte zijn geïncorporeerd in het grotere project (zie mijn eerdere punt over de besluitvorming), doet een dergelijke berekening geen recht aan de situatie van pal naast de nieuwe weg wonen of werken, zeker in een relatief dunbevolkt gebied als dit. Ik verwacht dat mijn levensduurvermindering aanzienlijk boven het gerapporteerde gemiddelde zal liggen.

Antwoord

De weg heeft gevolgen voor onder meer leefmilieu en landschap. De effecten zijn in het MER Duinpolderweg op hoofdlijnen in beeld gebracht om de verschillende alternatieven tegen elkaar af te kunnen wegen. In de volgende fase van het project wordt de ligging van de weg gedetailleerd uitgewerkt en zullen de effecten meer gedetailleerd in beeld worden gebracht. Waar nodig wordt het tracé van de weg in detail nog aangepast en worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen om de effecten zoveel mogelijk te beperken.

Zienswijze onderdeel 156.4

Een ander gevolg van de voorgenomen verbindingsweg Lisse - A44 dat ik voorzie is dat er meer verkeer voor de boerderij langs (over de Hoofdweg dus) zal rijden om vanuit Abbenes naar Lisse te rijden. Verkeer dat in de huidige situatie naar Lisse gaat, komt niet langs de boerderij. Naast dat dit hinder oplevert, zeker op een boerenbedrijf waar grote voertuigen het erf op en af moeten rijden, kan dit ook voor gevaarlijke situaties zorgen, op een weg waar 'van de weg af raken' meteen dodelijk kan zijn (vanwege de Hoofdvaart).

Antwoord

In de verkeersanalyse is te zien, dat het om een beperkte stroom gaat (in vergelijking met hoeveelheden verkeer op andere plekken) wat extra over de hoofdvaart gaat rijden. Het is echter bekend, dat wegen met veel erfaansluitingen en landbouwverkeer qua verkeersveiligheid een risico vormen. Hier staat tegenover, dat de verkeersveiligheid ook niet gediend is door grote hoeveelheden verkeer door woonkernen, zoals dat nu het geval is in Lisserbroek (waaronder ook landbouwverkeer). Dit neemt niet weg, dat bij de verdere uitwerking van het definitieve voorkeursalternatief uitgebreid gekeken zal worden naar de verkeersveiligheid en of er eventueel maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid te kunnen garanderen.

Zienswijze onderdeel 156.5

Voortbestaan boerderij/bedrijf

Zoals uit het voorgaande mag blijken, ben ik het niet eens met het voornemen om een verbindingsweg Lisse - A44 te creëren, en met de manier waarop dit onderdeel is geworden van de voorkeursvariant. In het voorkeursalternatief-en bij alternatief Nieuwe N206 nog in meerdere mate - komt de weg dicht in de buurt van mijn eigendom, wat al economische schade zal hebben in de vorm van waardeverlies. Ik neem aan dat het voor zich spreekt dat wanneer de weg nog dichterbij zou komen - en mijn eigendom zelfs zou raken of doorkruisen, ik niet alleen de hiervoor genoemde problemen zie, maar dat dan ook het voortbestaan van de boerderij / het bedrijf in gevaar komt.

Antwoord

Vanwege het beoogde begin- en eindpunt van de verbinding Lisse Zuid-A44 achten wij de kans zeer klein dat uw bedrijf door de nieuwe weg wordt geraakt.

Zienswijze onderdeel 156.6

'Effectbeoordeling landbouw'

Bij de effectbeoordeling landbouw (samengevat in tabel 16 van de Nota voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg), zijn allerlei aspecten voor landbouw bij elkaar opgeteld. Deze verschillende aspecten zijn echter van verschillende orden. In het alternatief 'Nog Beter 2.0', waar de verbindingsweg Lisse - A44 in is opgenomen, worden 'Vervoer landbouwproducten in en uit gebied'(met beoordeling +/-0) en 'Verlies en doorsnijding overige landbouwkundige gronden' (met beoordeling (0/-) tegen elkaar weggestreept, resulterend in een eindscore van 0. Deze vergelijking is onredelijk.

Overigens valt hier ook de nadruk die gelegd wordt op het belang van bollenbedrijven op; 'bollengrond' wordt zelfs uitgesplitst in verschillende klassen, terwijl overige grond wordt samengevoegd onder 'overige landbouwkundige gronden'. Dit terwijl het economisch (en maatschappelijk) belang van die 'overige landbouwkundige gronden' niet onder dat van bollengrond zou moeten worden geplaatst.

Antwoord

In deze fase van het onderzoek zijn de effecten van de weg, waaronder de effecten voor de landbouw, beschreven op een niveau dat voldoende is voor een afweging tussen alternatieven. Op deze schaal achten wij de beschreven beoordeling en waardering van de effecten geoorloofd.

Zienswijze onderdeel 156.7

(Inspraak)proces

Als onderdeel van deze zienswijze maak ik u de volgende klachten kenbaar die ik heb bij het (inspraak)proces:

Informatieavond 23-2-2018

Wat mij zeer teleurstelt is dat de betrokken overheden of de projectorganisatie mij niet hebben uitgenodigd voor de informatieavond van 23 februari jl. Aangezien ik direct belang heb bij dit project, was een -aan mij persoonlijk geadresseerde- uitnodiging voor deze avond op zijn plaats geweest. Nu vernam ik pas na 23 februari dat deze avond werd georganiseerd, terwijl het voor mij (en voor de overheden / de projectorganisatie uiteraard ook) zeer relevant was geweest wanneer ik aanwezig was geweest.

Dienstverlening gemeenteloket

Op de website wordt verwezen naar onder andere enkele gemeentehuizen om de documenten van het project te bekijken. Op 8 februari jl. heb ik daarom tijd gemaakt om naar het gemeentehuis van Hoofddorp te gaan, maar daar aangekomen bleek dat dit voor niets was geweest, want niet alle tekeningen waren aanwezig. Ik heb daarom een afspraak moeten maken met een medewerker van de projectorganisatie.

Onduidelijke informatie op website

Tot slot vind ik de informatievoorziening op de website ([https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer vervoer/Projecten verkeer en vervoer/Duinpolderweg](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer%20vervoer/Projecten%20verkeer%20en%20vervoer/Duinpolderweg)) onvolledig. Doordat er geen gedetailleerde tekeningen online staan waarop perceelgrenzen staan aangegeven, werd ik dus min of meer verplicht om naar de gemeente te gaan (tevergeefs, zie boven). Zonder gedetailleerde tekeningen (die ik uiteindelijk wel heb gezien, via de medewerker van de projectorganisatie) is immers niet duidelijk hoe de tracés precies lopen en hoe iemand in zijn belang wordt geraakt. De kans bestaat daardoor dat mensen zich nu niet melden en zich straks overvallen voelen.

Antwoord

Wij nemen aan de deze belanghebbende de informatieavond van 23 januari 2018 op het oog heeft. De uitnodigingen daarvoor zijn op de gebruikelijke wijze gedaan en als extra service zijn er nog brieven verstuurd. Daarmee waren 800 mensen in de gelegenheid om te spreken met adviseurs en bestuurders over alle feiten en omstandigheden. Het is spijtig dat betrokkene de uitnodiging en aankondiging gemist heeft. Op de website van het project staat het i-report, waarbij kan worden ingezoomd op de ligging van de tracés. Wat wel nadrukkelijk wordt aangegeven hier en nu is dat de exactheid, die belanghebbende op het oog heeft niet past bij de fase, waarin de studie zich nu bevindt. De alternatieven geven nog niet op perceelniveau aan hoe het tracé precies komt te verlopen. Dat vraagt in de volgende fase nog uitzoekwerk. Dus de zekerheid, die gevraagd wordt is een schijnzekerheid. Het gaat daarbij om een voorlopige keuze. De definitieve kan hiervan afwijken.

Zienswijze 157

Zienswijze onderdeel 157.1

Het voorlopig Voorkeursalternatief van de Duinpolderweg is gelegen in de nabijheid van de onroerende zaak Weeresteinstraat 173-175-177. Om die reden maak ik mijn zienswijze kenbaar.

Het voorkeursalternatief is zodanig in de nabijheid van onze onroerende zaak gelegen dat als het dit tracé gaat worden, wij meer dan evenredig te maken krijgen met:

- geluidshinder
- fijnstof
- verkeersbewegingen

De noodzaak tot aanleg van deze tweebaansweg is echter tot op heden niet helder, voor het publiek onderbouwd. Laat staan dat deze weg een vierbaansweg gaat worden. Het probleem van ontsluiting van Noord-Holland (Haarlem, Heemstede, Bennebroek en Haarlemmermeer) wordt nu gelegd op het bordje van de Hillegommers. Dit is niet fair, Hillegom is immers geen Noord-Holland. Een noodzaak tot aanleg van een vierbaansweg is wel aanwezig, indien men besluit tot woningbouw in het noordelijk deel van gemeente Hillegom. De capaciteit van een tweebaansweg is dan immers onvoldoende.

Maar wees dan duidelijk richting het publiek, en deel mede dat de noodzaak tot aanleg van de weg gelegen is in het feit van woningbouw, en onthoud je van de huidige drogredenen.

Antwoord

De Bollenstreek is relatief onbereikbaar dan de rest van Nederland. Dat wees het toepassen van de bereikbaarheidsindicator van het rijk in 2016 uit. De uitkomsten zijn opgenomen in de geactualiseerde Probleemanalyse. De werkgelegenheid in de streek neemt af en daardoor wordt de uit- en ingaande pendel groter. Zowel als bijdrage aan de rijksopgave als voor eigen behoefte worden nog woningen in de regio gerealiseerd. Zonder een robuust wegennet zijn werk, woningen en voorzieningen onbereikbaar. Het bestuur vindt dit ongewenst. Dat neemt niet weg dat het inpassen van een voorziening als deze grote zorgvuldigheid vraagt en dat wettelijke normen en regelgeving daarbij contouren vormen. In elke openbare bijeenkomst vanaf 2011 zijn in elk geval pogingen ondernomen om duidelijkheid te geven over zowel inhoud, proces als planning van deze opgave. Wij sluiten niet uit dat dat voor belanghebbenden soms toch onduidelijk kan blijven.

Zienswijze onderdeel 157.2

Hillegom wordt door de huidige locatie van de weg in 2 delen gespleten, een fenomeen waar Badhoevedorp eindelijk van is verlost. Het rijksmonument "De eendracht", gelegen aan de Weeresteinstraat wordt geraakt door het tracé. Mocht de provincie toch besluiten tot het huidige voorkeursalternatief, dan kunt u met mij contact opnemen om overleg te hebben over schadeloosstelling.

Antwoord

In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. Dan wordt ook de inpassing ten opzichte van bestaande woningen nader beschouwd en worden eventuele maatregelen uitgewerkt. De directe belanghebbenden worden hierbij betrokken. In die fase bekijken de provincies ook welke schade woningeigenaren ondervinden.

Zienswijze 158

Zienswijze onderdeel 158.1

Ik ben tegen het aanleggen van de weg door het park welke nu is aangeduid als voorkeursalternatief. Volgens het bestemmingsplan zou er niet gebouwd worden in het park en het stuk na het park pas ergens in 2040. Nu wordt het 2 jaar nadat we er zijn gaan wonen al aangepast en krijgen we uitzicht over een weg in plaats van een park en vrij zicht. Verder verwacht ik dat er geluidsoverlast zal worden ondervonden door de weg aangezien er niets tussen de weg en onze woning ligt wat het geluid kan blokkeren.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder en heeft effecten op natuur en landschap. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase, waarbij meer in detail naar tracering, hoogteligging en effecten wordt gekeken, wordt bezien waar en op welke manier maatregelen moeten worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken (bijv. geluidschermen), te voorkomen of te compenseren (natuur). Deze maatregelen zijn nu nog niet in de studie betrokken.

Zienswijze onderdeel 158.2

Ik vraag me verder af of de weg daadwerkelijk iets zal verbeteren aan de huidige verkeerssituatie, maar dat er juist een probleem wordt veroorzaakt (bij het aansluitpunt aan de ringvaart).

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief zorgt voor een betere verdeling van het verkeer over de verschillende ringvaartkruisingen en zorgt voor ontlasting van een aantal lokale passages. Kijkend naar de doelstellingen is er zeker wel oplossend vermogen en zorgt het voorlopig Voorkeursalternatief voor een verbetering van het netwerk

Zienswijze onderdeel 158.3

Een ander argument is het park wat is aangelegd als vogelvriendelijk park en vogels zou moeten aantrekken om er te gaan verblijven. Dit is inderdaad gelukt en we hebben al verschillende zeldzame vogels gezien zoals een koppel ijsvogels waar er maar een paar koppels in Nederland van zijn. Verder zijn er verschillende roofvogels te zien zoals buizerd, de havik, kiekendief en een wouw. Verschillende trekvogels komen er en is er in de zomer een veelheid van watervogels in de waterpartij aanwezig. Aanleggen van de weg gaat ten koste van dit leefgebied en zullen de vogels zich niet meer laten zien in het park.

Antwoord

Zie antwoord bij 158.1

Zienswijze 159

Zienswijze onderdeel 159.1

De Duinpolderweg is op dit moment een hot item in Hillegom. Objectief gezien is er in Hillegom mijns inziens geen behoefte aan deze weg, maar deze wordt min of meer opgedrongen door de Haarlemmermeer en Noord Holland. Toegegeven, de provincie Noord Holland wil er aan meebetalen en dat is op zich een mooi gebaar. Maar zij zijn dan ook de grootste belang hebbende. De vraag is "wat heeft Hillegom er aan". Kort gezegd, weinig. Maar als de weg er eenmaal ligt, dan zullen de Hillegommers er ook gebruik van gaan maken. Populair gezegd. Niet, omdat het moet, maar omdat het kan.

Antwoord

Deze zienswijze bevat een aantal beschouwingen, die aan duidelijkheid niets te wensen overlaat. Wij delen niet de mening dat de weg is opgedrongen door Noord-Hollandse partners. De geschiedenis van het project bewijst dat dat onjuist is. De partijen die in de stuurgroep betrokken zijn vinden het realiseren van een verbinding overigens een gezamenlijk belang, waarvan nut en

noodzaak zijn aangetoond.

Zienswijze onderdeel 159.2

Maar wat zijn de effecten vanuit Noord-Holland. Het verkeer zal worden aangetrokken door de mogelijkheden die de weg biedt. Ook het vrachtverkeer zal via deze route toenemen. Het verkeer in de zomer naar bijvoorbeeld Zandvoort en Noordwijk zal bij zonnige dagen immens zijn. Wat te denken van de file die er ontstaat als de brug open gaat.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief biedt niet alleen positieve effecten voor Noord-Holland. Ook Zuid-Holland profiteert van de aanleg. Verder is het juist de bedoeling om het vrachtverkeer via de nieuwe verbinding te ontsluiten. Op dit moment rijdt veel vrachtverkeer nog door de kernen, waaronder die van Hillegom. Verder ontstaat inderdaad een snellere verbinding richting Noordwijk, die aantrekkelijk kan zijn voor recreanten. Ook hier geldt dat het beter is, om het verkeer niet door de kernen te laten rijden. In het voorlopig Voorkeursalternatief is een halfhoge brug voorzien; in het MER is gekeken naar een aquaduct, maar vanuit kostenperspectief is gekozen voor een halfhoge brug.

Zienswijze onderdeel 159.3

Nu zijn er meerdere varianten. Ik heb de avond in bij Leeuwehorst in Noordwijk en de inloopavond in Hillegom bezocht. Ik heb de varianten kunnen aanschouwen en de en de meningen van anderen kunnen aanhoren. Uiteraard komt het er op neer, dat een weg niet in ieders achtertuin gewenst is. Hoewel ik dat begrijp is dat wel wat kort door de bocht. Kijken we naar de varianten van de mogelijkheden van het tracé, dan vallen mij meerdere zaken op. Van alle varianten is de weg in de loop van de tijd steeds meer naar Hillegom (de bebouwde kom) toegekomen. Er wordt nu zelfs gesproken over het verbreden van de Weerlaan. Dat betekent, dat er een belangrijke toegangsweg door de bebouwde kom van Hillegom gaat lopen. Hoe gek kan het worden. Goed. Laten we ons beperken tot het tracé wat door Noord Holland akkoord is bevonden. Deze loopt in Hillegom net buiten de bebouwde kom langs de Weerlaan. Een industrieterrein moet hierdoor worden opgerooid. Hetgeen veel extra geld zal gaan kosten. De wijk Patrimonium zal van Hillegom worden afgesneden. Je zal er maar wonen. Ingesloten tussen drukke wegen terwijl je kinderen veilig naar school moeten kunnen gaan. Hillegom is een dorp dat geen randweg heeft, zoals bijvoorbeeld bij Lisse. Alle verkeer dat Hillegom passeert gaat door het dorp. Als er dan een nieuwe en belangrijke toegangsweg wordt aangelegd, dan zegt een mens met gezond verstand toch, dat deze ruim om het dorp heen zal moeten worden gelegd. Dan maak je in ieder geval niet dezelfde fout die men vroeger ook heeft gemaakt.

Antwoord

Liggingen verder van Hillegom vandaan zijn onderdeel geweest van de afweging. Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben alles overziend gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project.

Zienswijze onderdeel 159.4

Dan de diverse rapportages die gemaakt zijn. Er wordt gesproken over het milieu. Hebben we gedacht aan de rapportages van de diverse instanties de laatste jaren over het fijnstof en wat bijvoorbeeld een overdaad van geluid met je doet. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat dit in het geheel niet is meegenomen. Kennelijk is het milieu belangrijker dan de mensen die er wonen. Dat is een misvatting van de eerste orde.

Antwoord

De effecten op de gezondheid zijn separaat onderzocht in de milieueffectrapportages en zijn gebaseerd op de nieuwste inzichten. Zie hiervoor het deelrapport Leefmilieu, hoofdstuk 5 gezondheid. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase, waarbij meer in detail naar tracering, hoogteligging en effecten wordt gekeken, wordt bezien waar en op welke manier maatregelen moeten worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken (bijv. geluidschermen, te voorkomen of te compenseren (natuur). Deze maatregelen zijn nu nog niet in de studie betrokken.

Zienswijze onderdeel 159.5

Ik ben het eens met de zienswijze van de gemeente Hillegom, maar het ziet ernaar uit dat dit een gelopen race is. Ik pleit voor de enig juiste oplossing. Leg een nieuwe randweg aan die buiten Hillegom ligt en dus gesitueerd dient te worden tussen Hillegom en

Bennebroek. Beter bekend onder de naam "Alternatief midden" Dat is beter voor Hillegom voor Bennebroek en voor de Haarlemmermeer. Alle belanghebbende gemeenten krijgen dan een betere ontsluiting. Daarnaast zal deze oplossing waarschijnlijk een belangrijke besparing opleveren, omdat het huidige industrieterrein onaangetast zal blijven en er in z'n algemeenheid minder gesloopt zal behoeven te worden.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze en het alternatief Midden kennen tussen de N208 en de Nieuwe Bennebroekerweg dezelfde ligging.

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Het traject van de verbinding tussen de N208 en de A4 doorsnijdt bij de Hillegomse Zienswijze het open landschap van de Oosteinderpolder.

Bij de Spieringweg ten zuiden van Zwaanshoek worden bij de Hillegomse Zienswijze woningen en bedrijven doorsneden. Het samenstel op basis van alternatief Zuid vermijdt deze woningen en bedrijven.

Doordat nauwelijks open gebieden worden doorsneden, zijn de nadelige effecten van het voorlopig Voorkeursalternatief op het landschap beperkter dan bij de meeste andere alternatieven.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuur oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

Zienswijze 160

Zienswijze onderdeel 160.1

Betreft de mogelijke nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg. Los van het feit dat het niet wenselijk is om een nieuwe aansluiting voor de deur op de Spieringweg te krijgen met al het afremmend en optrekkend verkeer, ben ik van mening dat het probleem van het sluipverkeer door het dorp Zwaanshoek niet opgelost kan worden door een nieuwe sluiproute te creëren en dit verkeer te lozen op de Spieringweg, die al zwaar overbelast is. Zeker na het besluit de ontsluiting van Cruquius Plaza deels over de Spieringweg te laten lopen en het reeds al huidige verkeer, wat elke dag over de weg rijdt. In eerdere gemeentebesluiten is er aangegeven om de hoofdroutes op te waarden en polderwegen af te waarden, waardoor er verkeersluwte zou moeten ontstaan, echter dit is alleen maar toegenomen. Het kan daarom ook niet zo zijn dat we het probleem van het sluipverkeer door het dorp Zwaanshoek gaan verleggen naar een nieuw aan te leggen sluiproute tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg. Ook de brug bij Bennebroek is niet berekend op extra verkeer. Er zal een goede verbinding gemaakt moeten worden met de bestaande hoofdroutes met aansluitingen op de Nieuwe Bennebroekerweg of Driemereweg. En niet het sluipverkeer stimuleren door een nieuw probleem te creëren op de Spieringweg.

Antwoord

De randweg Zwaanshoek zorgt voor een ontlasting van de Bennebroekerweg. Uit de verkeersberekeningen is niet gebleken, dat er capaciteitsproblemen ontstaan op de Spieringweg. Weekend verkeer en dan met name aanwezigheid van de detailhandel bij Cruquius zou eventueel op bepaalde momenten tot een zware belasting kunnen leiden. Het verkeer dat echter de Bennebroekerweg gebruikt door Zwaanshoek, doet dit dagelijks. De provincie is bekend met het voornemen om de Spieringweg juist af te waarden. In de verdere uitwerking zal in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te faciliteren. U geeft aan tegen deze maatregel te zijn en wij zullen uw zienswijze als zodanig meewegen.

Zienswijze 161

Zienswijze onderdeel 161.1

Ik ben tegen een weg door de Poelpolder van Lisse Zuid. Het gaat om een relatief probleem in de spits. De prijs die we betalen door de afbraak van een stukje polderlandschap is hoger dan wat we ervoor terugkrijgen. De enige afweging die nu gemaakt wordt is een economische (geld). Uitgangspunten zijn mi niet correct en daardoor ontstaat een tunnelvisie bij beleidsmakers.

Antwoord

De randweg om Lisse is aangedragen in een pakket van lokale maatregelen, die nodig zijn om in een breder gedeelte van het studiegebied noodzakelijke effecten te kunnen bereiken. Het is doorgerekend en heeft betekenis voor de omgeving Lisse, nu en in de toekomst. Bij de afweging om tot realisering over te gaan, moeten alle belangen uiteraard goed tegen elkaar worden afgewogen. De bestaande verkeersstructuur is onvoldoende om in de toekomst bereikbaarheid te kunnen garanderen.

Zienswijze 162

Zienswijze onderdeel 162.1

Deze zienswijze wordt door de indiener samengevat in de volgende zeventien vragen:

1. Heeft de provincie zich gerealiseerd dat het uitbrengen van het nieuws op 20 december, dus enkele dagen voor kerstmis een ongelukkige keuze was?
2. Waarom heeft de provincie niet eerst contact gezocht met de direct betrokkenen?
Zeker van de huizen die waarschijnlijk gesloopt moeten worden voor de aanleg van de weg?
3. Waarom heeft de provincie niet eerst een algemene uitleg verstrekt van de eventueel toe te passen schaderegeling?
4. Gaat de provincie uit van de minnelijke aankoop van panden, die wellicht gesloopt moeten worden voor de aanleg van de weg?
5. Gaat de provincie haar beleid inzake de communicatie met de direct betrokkenen verbeteren?
6. Of wil de provincie persé dat ik een advocaat in de arm neem, die ogenblikkelijk een zware schadeclaim neerlegt en aanstuurt op een proces?
7. De directe schade, ingangsdatum 20-12-2017, die tijdgebonden is en de schade, doordat mijn huis gesloopt wordt door de aanleg van de weg. Krijg ik binnenkort een uitnodiging om te overleggen met de provincie over mijn schade?
8. Er wordt al decennia gesproken over de Duinpolderweg; vele mogelijke tracés zijn al bekend gemaakt, is het huidige voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg een serieuze keuze of moeten we vrezen dat er deze zomer weer een nieuwe variant ligt?
9. Hoe lang denkt de provincie dat die onzekerheid nog zal duren?
10. Heeft de provincie een verborgen agenda, waar het gaat om de bouw van vele duizenden woningen in de bollenstreek?
11. Zo ja, waarom wordt die agenda verborgen gehouden?
12. Is de provincie met mij van mening dat een effect van het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg is, dat de intensiteit in voertuigen per etmaal op de N 208, ter hoogte van mijn huis vergroot wordt?
13. Wat betekent het antwoord op vraag 12 voor de leefbaarheid van mijn situatie?
14. Betekent het antwoord op vraag 12 dat de geluidsnormering, verkeersveiligheid en de fijnstof hoeveelheden negatief beïnvloed worden?
15. Kan de N 208, ter hoogte van mijn huis een erftoegangsweg genoemd worden? Wordt de maximale intensiteit in voertuigen per etmaal nu al overschreden voor dit type weg?
16. Op de gevel van de nieuwe achterbouw van mijn huis, is de huidige situatie dat er voor deze nieuwbouw geen hogere grenswaarde behoeft te worden aangevraagd (48 dB(A)), gaat dat met de komst van de Duinpolderweg veranderen?
17. Kan de provincie de vragen 12 t/m 16 ook beantwoorden voor de situatie als de middenvariant wordt gekozen?

Antwoord

1. Het moment van besluitvorming stond reeds enige tijd vast en is ook gecommuniceerd. De brief is bewust verstuurd om transparant te zijn en alle belanghebbenden direct op de hoogte te stellen. De impact van de brief, vlak voor de kerst is achteraf gezien onderschat.

2. Het ontwerp van de weg kent in deze fase nog diverse vrijheidsgraden. De lijnen op de kaart suggereren meer duidelijkheid dan er daadwerkelijk is. Daarom is er in deze fase voor gekozen om geen individuele belanghebbenden te betrekken maar vertegenwoordigers van belangengroepen. In de volgende fase worden individuele personen en bedrijven wel benaderd.

3. Aangezien slechts één van de zes onderzochte alternatieven wordt gekozen, is er niet voor gekozen om alle bedrijven en personen die mogelijk schade ondervinden, te informeren over de schaderegeling.
4. De verwervingsstrategie is nog niet uitgewerkt, maar er wordt altijd eerst gestart met minnelijke verwerving. Onteigening is mogelijk en wordt ook voorbereid om het als ondersteunend instrument achter de hand te houden.
5. We kunnen niet beloven dat we altijd communiceren op een moment dat dit voor iedereen gelegen komt. We zijn immers gebonden aan de momenten van bestuurlijke besluitvorming. Maar als we voorzien dat het moment misschien ongelukkig wordt gevonden, dan kunnen we dat moment wel alvast vooraf aankondigen. Wellicht scheelt dat.
6. Of belanghebbenden zich juridisch willen laten ondersteunen laten wij graag aan belanghebbenden zelf over.
7. Of u schade ondervindt en of uw huis gesloopt moet worden hangt in eerste instantie af van de definitieve tracékeuze die naar verwachting in september wordt gemaakt. Daarna wordt het ontwerp gedetailleerd uitgewerkt en worden inpassingsmaatregelen uitgewerkt. Dit laatste gebeurt in overleg met direct belanghebbenden, waaronder grondeigenaren. Dan wordt de definitieve impact voor uw woning/bedrijf en uw toekomstplannen duidelijk. In die fase volgen ook de eerste gesprekken over verwerving en waardebeoordeling, mocht dit onvermijdelijk zijn. Planschadevergoeding is mogelijk vanaf het moment dat het plan definitief planologisch is vastgelegd.
8. Provinciale Staten (PS) zijn bevoegd gezag voor het vaststellen van het voorkeursalternatief. Zij maken een eigen afweging op basis van onder meer het besluit van Gedeputeerde Staten (GS), de onderliggende documenten en contacten met de omgeving. Het is dus mogelijk dat in dit duale stelsel van besluitvorming door PS wordt afgeweken van het door GS voorgelegde besluit.
9. Volgens de huidige inzichten besluiten PS in september over het definitieve voorkeursalternatief. De volgende fase (uitwerken ontwerp en planologisch vastleggen) neemt circa twee jaar in beslag.
10. Met de komst van de Duinpolderweg is geen dubbele agenda gemeoid. De verbinding tussen de N208 en de A4 wordt nu al noodzakelijk geacht voor de mobiliteit en leefbaarheid in het gebied. Daar komen nog eens de bestaande woningbouwplannen van de gemeenten bij die nut en noodzaak van de Duinpolderweg alleen maar meer bevestigen.
11. Niet van toepassing, zie antwoord bij 10.
12. Zowel het samenstel op basis van alternatief Zuid, het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze en alternatief Midden hebben allen als gevolg dat de N208 tussen de rotonde bij de Weerlaan en de nieuwe aansluiting te maken krijgt met een toename van verkeer.
13. Een toename van verkeer zal waarschijnlijk ook leiden tot een toename van fijnstof en geluid. De exacte effecten zullen in de volgende fase worden onderzocht.
14. Zie antwoord bij 13.
15. De N208 is, in zijn geheel, niet aangemerkt als erftoegangsweg. In de volgende fase wordt de toename van geluid en fijnstof als gevolg van de toename in verkeer verder onderzocht.
16. Wanneer wettelijke normen worden overschreden moeten compenserende maatregelen worden getroffen. In die fase wordt ook meer bekend over de invloed op grenswaarden voor wat betreft gevelbelasting in geluid.
17. De antwoorden op vraag 12 tot en met 16 zijn ook van toepassing als voor de middenvariant wordt gekozen.

Zienswijze 163

Zienswijze onderdeel 163.1

Er moet iets gebeuren om de Bollenstreek bereikbaar te houden, maar wat mij betreft is het voorlopig voorkeurs alternatief

duinpolderweg geen goed idee. Dit tracé loopt dwars door de Weerlanerpolder en dat zou de doodsteek zijn voor dit mooie natuurgebied met al haar bewoners. Dit gebied is een van de weinige gebieden met natte weilanden in de omgeving waar de ernstig bedreigde weidevogels zich kunnen voortplanten. Het gaat dramatisch met de grutto in Nederland, maar in de Weerlanerpolder weten ze gelukkig nog steeds voor nageslacht te zorgen. Ook de tureluur en de Kieviet hebben hier hun kraamkamers. Door een drukke weg door hun leefgebied aan te leggen zullen wij ze ernstig verstoren. Dit natuurgebied is zo mooi en zo belangrijk voor de hazen, de diverse eenden soorten, de lepelaars, de grote zilverreiger, de bruine kiekendief. Zelfs de ijsvogel heeft er zijn plek. Wij zouden trots moeten zijn op dit gebied en er zeker geen weg doorheen moeten trekken. Bovendien zou deze weg langs de nieuwe manege lopen. Dit lijkt mij absoluut niet wenselijk. De paarden en de zwaluwen die in de stallen wonen hebben rust nodig, geen lawaai, geen stinkende weg.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief heeft voor verschillende milieuaspecten, waaronder natuur en landschap, nadelen voor de Vosse- en Weerlanerpolder. Als het voorlopig Voorkeursalternatief uiteindelijk ook het voorkeursalternatief wordt, dan zal in de volgende planfase nauwkeuriger naar de tracering, hoogteligging en milieueffecten worden gekeken, in combinatie met te nemen maatregelen om de effecten zoveel mogelijk te beperken of te compenseren. Gelet op de afstand van de geprojecteerde weg tot de manege verwachten wij overigens dat de gevolgen voor de manege beperkt zijn.

Zienswijze onderdeel 163.2

Een beter alternatief lijkt mij het verbreden van de N207 vanaf de ringvaartbrug tot de N208 en deze te verbinden met de N206. Dit is een relatief kleine aanpassing aan het landschap. Hiermee bied je ook direct een oplossing voor de Keukenhof- en zomerdrukte. De maanden maart tot en met september zijn alle lokale wegen overvol met dagjesmensen. Mijn voorstel zou zijn om direct een afslag naar de Keukenhof te maken.

Antwoord

Het verbreden van de brug in de N207 over de ringvaart met een doortrekken naar de N206 is onderdeel geweest van de afweging. Deze route scoorde minder op de doelstellingen.

Zienswijze 164

Zienswijze onderdeel 164.1

Dat er iets moet gebeuren om te voorkomen dat de wegen tussen Duin- en Bollenstreek, Zuid- Kennemerland en Haarlemmermeer in de toekomst permanent vast staan is voor mij duidelijk. Ik ben er alleen niet van overtuigd dat het voorlopig voorkeursalternatief duinpolderweg de juiste oplossing is om de volgende redenen:

Met het voorlopig voorkeurs alternatief los je de drukte in de bollentijd niet op. Bezoekers van Keukenhof zullen nog steeds en masse via snelweg A4 en N207 reizen. Dit verkeer loopt vast bij de kruising N207- N208 waardoor uiteindelijk de hele N207 vanaf de A4 vast staat. Regiobewoners gaan via de IJweg, Lisserbroekerweg, Lisserbrug naar Lisse of via Venneperweg Hillegommerdijk en Hillegommerbrug naar Hillegom. Deze wegen zijn niet berekend op de extreme hoeveelheden auto's die er in het voorjaar overheen gaan en het verkeer staat daarom al sinds jaar en dag volledig vast in het voorjaar. Dit probleem begint zich sinds een paar jaar ook in de zomer voor te doen. Door het veelvuldig openen van de bruggen t.b.v. pleziervaart slibben de wegen dicht. Mijns inziens zou het verbreden van de N207 vanaf de kruising N205 tot de kruising N208 een betere oplossing zijn voor de doorstroming van het verkeer. Er zou dan ook een aparte toegangsweg naar de Keukenhof kunnen worden aangelegd. Uiteraard zou deze weg wel over bollenland lopen zou er gekeken moeten worden naar hoe dit voor de bollenkwekers zou gunstig mogelijk gerealiseerd kan worden.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief voorziet in een nieuwe verbinding aan de noordkant van Hillegom en in een verbinding aan de Zuidkant van Lisse, zo wordt de druk op de N207 minder en hebben bewoners van Hillegom en Lisse een alternatief in de periode van de Keukenhof. De verbreding van de N207 tot de N208 is in een aantal alternatieven ook onderzocht. Op het moment, dat er geen andere maatregelen genomen worden, is te zien dat de problemen zich dan verplaatsen naar de N208, zowel richting Hillegom als Lisse. Wat betreft de brugopening zet de provincie Noord-Holland in op het beter geleiden van deze toenemende

stromen pleziervaart. Door aanleg van een 'blauwe golf' zouden vaartuigen meer in colonne door de ringvaart kunnen varen en overlast verminderen.

Zienswijze onderdeel 164.2

Het voorlopig voorkeurs alternatief loop via de Nieuwe Bennebroekerweg, een stukje over de N205, naar een nieuw aan te leggen verbinding over de ringvaart, door de Weerlanerpolder naar de N208. Dit lijkt mij geen logische route. Er zit een soort slinger in. Bovendien lijkt mij dit ook onnodig duur. Bestaande kruispunten moeten flink aangepast worden. Daarnaast mis ik bij deze variant een verbinding naar de N206. Er is hier wel ruimte voor gereserveerd, maar mijns inziens zou die verbinding er meteen moeten komen. Komt de duinpolderweg namelijk uit op de N208 dan creëer je op die weg een probleem. De N208 is al druk genoeg.

Antwoord

Uit de verkeersberekeningen blijkt, dat een groot deel van het verkeer zijn weg vervolgt over de Driemerenweg (N205). De slinger faciliteert hiermee deze verkeersstroom. Het voorlopig Voorkeursalternatief kent inderdaad een reservering tot de N208. Met een verbinding tot de N208 wordt reeds een groot deel van de positieve verkeerseffecten bereikt. Het voorlopig Voorkeursalternatief zorgt op een klein deel van de N208 voor een toename van het verkeer, maar ontziet al het Hillegoms wegennet. Uw zienswijze zal meegenomen worden als stem voor een doortrekking naar de N206

Zienswijze onderdeel 164.3

Mijn grootste bezwaar m.b.t. het voorlopig voorkeurs alternatief is dat de weg dwars door de Weerlanerpolder komt te lopen. De Weerlanerpolder is het leefgebied van de weidevogels. Het gaat in Nederland slecht met de weidevogels, heel slecht. In de Weerlanerpolder was men de afgelopen jaren goed bezig het gebied zo aantrekkelijk mogelijk te maken en te houden voor de weidevogels. Het verhogen van de waterstand en het terughoudend maaibeleid hebben ervoor gezorgd dat de grutto, de tureluur en ook de Kieviet zich in dit gebied hebben weten voort te planten. Een weg door dit gebied laten lopen kan nooit goed zijn voor de weidevogels. Wij zouden hun leefgebied moeten beschermen.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief heeft voor verschillende milieuaspecten, waaronder natuur en landschap, nadelen voor de Vosse- en Weerlanerpolder. Als het voorlopig Voorkeursalternatief uiteindelijk ook het voorkeursalternatief wordt, dan zal in de volgende planfase nauwkeuriger naar de tracering, hoogteligging en milieueffecten worden gekeken, in combinatie met te nemen maatregelen om de effecten zoveel mogelijk te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 164.4

Om bovenstaande redenen zie ik meer in de middenvariant van de duinpolderweg (alternatief midden), waarbij de weg vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg recht door de Oosteinderpolder naar de N208 loopt. Mij lijkt het verstandig om die weg dan ook direct door te trekken naar de N206 en daarnaast lijkt het mij verstandig de N207 door te trekken naar de N206. Hiermee ontlast je de brugdorpen en zijn er direct voldoende alternatieven tijdens de spits en de periodieke drukte. Hiermee zijn we klaar voor de steeds groter wordende verkeersstromen. Verder lijkt het mij verstandig als er geen bruggen over de ringvaart, maar tunnels onder de ringvaart door komen. Bruggen belemmeren in de lente en zomer de doorstroming.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal. Het traject van de verbinding tussen de N208 en de A4 doorsnijdt bij de Hillegomse Zienswijze het open landschap van de Oosteinderpolder.

Bij de Spieringweg ten zuiden van Zwaanshoek worden bij de Hillegomse Zienswijze woningen en bedrijven doorsneden. Het samenstel op basis van alternatief Zuid vermijdt deze woningen en bedrijven.

Doordat nauwelijks open gebieden worden doorsneden, zijn de nadelige effecten van het voorlopig Voorkeursalternatief op het landschap beperkter dan bij de meeste andere alternatieven.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

Zienswijze 165

Zienswijze onderdeel 165.1

Geachte Gedeputeerde,

Hierbij dienen ondergetekenden hun zienswijze in naar aanleiding van de resultaten van de planstudie en het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg. Wij maken bezwaar tegen het gekozen voorlopig Voorkeursalternatief. Het door u gekozen voorlopig Voorkeursalternatief bestaat uit een combinatie van onderdelen uit verschillende alternatieven.

Gronden voor het bezwaar:

1- De aanleg van de Duinpolderweg (DPW) is niet noodzakelijk en ongewenst

Tot op de dag van vandaag zijn nut en noodzaak van de aanleg van de DPW nog steeds niet aangetoond. Uit de berekeningen/rapporten blijkt dat in de toekomst de verkeersstroom niet toe- maar zelfs afneemt! De enige ontwikkeling (voor de aanleg van de DPW) die men kan bedenken is het creëren van een (voor de streek ongewenste) Bollenstad.

Antwoord

De Bollenstreek is relatief onbereikbaar dan de rest van Nederland. Dat wees het toepassen van de bereikbaarheidsindicator van het rijk in 2016 uit. De uitkomsten zijn opgenomen in de geactualiseerde probleemanalyse. De werkgelegenheid in de streek neemt af en daardoor wordt de uit- en ingaande pendel groter. Zowel als bijdrage aan de rijksopgave als voor eigen behoefte worden nog woningen in de regio gerealiseerd. Zonder een robuust wegennet zijn werk, woningen en voorzieningen onbereikbaar. Het bestuur vindt dit ongewenst. Van het realiseren van een Bollenstad is geen sprake.

Zienswijze onderdeel 165.2

2. Bezwaar tegen de voorgestelde aansluiting van de randweg ten noorden van Zwaanshoek

(NOG Beter 2.0) is ongewenst De aanleg van een randweg om Zwaanshoek heen (om de Bennebroekerweg te ontlasten) is een prima idee. Maar...dan moet je deze randweg natuurlijk niet uit laten komen op de Spieringweg! Dit in verband met te verwachte verkeershinder en -veiligheid daar (o.a. een deel schoolzone waar 30 km/uur geldt), maar de randweg doortrekken en aansluiten op de Drie Merenweg middels goede op- en afritten.

3. Geen Alternatief méér naar het noorden: Breng de oplossingen daar aan, waar de problemen zijn!

Verdubbeling van het aantal rijstroken op de Nieuwe Bennebroekerweg, en deze door middel van een nieuwe verbinding aansluiten op Rijksweg A4.

Een nieuwe verbinding tussen de N205 en N208 met een nieuwe brug over de Ringvaart. Deeltracé Alternatief Zuid.

Noot: Aansluiting op de N205 ter hoogte van de Noordelijke Randweg, en op de N208 tracé Weerlaan (conform Alternatief NOG Beter 2.0) biedt de beste oplossing. Een nieuwe verbinding ofwel randweg ten noorden van Zwaanshoek (NOG Beter 2.0), met in achtneming van het gestelde bezwaar in pos. 2.

- Een nieuwe verbinding ofwel randweg naar rijksweg A44 ten zuiden van Lisse (NOG Beter 2.0). Breng de oplossingen daar aan, waar de problemen zijn!!

4. Evt. aanvullingen op de alternatieven voor een (nog) betere doorstroming van het verkeer in de regio

- Verdubbeling van het aantal rijstroken op de N205 (vanaf de N207 tot aan de Nieuwe Bennebroekerweg).

- Verdubbeling van het aantal rijstroken op de N207 (na de afslag N205 tot aan de N208), met een tweede nieuwe brug over de Ringvaart.

In afwachting van uw bericht, tekenen wij.

Antwoord

Het aansluiten van de randweg Zwaanshoek op de N205 Driemerenweg, zorgt ervoor dat een veelvoud aan verkeer deze verbinding gaat gebruiken, terwijl de huidige randweg een beperkt gebruik kent en vooral bedoeld is ter ontlasting van Zwaanshoek. Een aansluiting op de N205 veroorzaakt veel extra verkeer, richting Cruquius, maar ook op de Spieringweg richting het zuiden. Uit uw reactie blijkt dat u voorstander bent van het NOG beter 2.0 alternatief, met een aanpak van de Elsbroekerbrug (verbreding van N207 tot N208). Deze onderdelen maken onderdeel uit van het MER en zijn als zodanig beoordeeld. In een afweging tot een voorlopig Voorkeursalternatief is echter gekozen voor een ander samenstel. Uw zienswijze zal meegenomen

worden als steunbetuiging aan het alternatief NOG Beter 2.0. Wat betreft het verbreden van de N205, vanaf Hoofddorp tot N207; uit de verkeersberekeningen is deze verdubbeling niet noodzakelijk gebleken. Bij NOG beter 2.0 bleek wel dat een verdubbeling tussen Nieuwe Bennebroekerweg en Noordelijke randweg Nieuw Vennep noodzakelijk was. Dit alternatief is nu echter niet het voorkeursalternatief.

Zienswijze 166

Zienswijze onderdeel 166.1

Kopie van zienswijze 136. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 167

Zienswijze onderdeel 167.1

Hierbij wil ik mijn zienswijze geven op het voorlopige voorkeursalternatief van de provincies Noord- en Zuid-Holland voor de Duinpolderweg. Ik ben blij dat na vele jaren van discussie, protest en overleg nu eindelijk de tijd lijkt aangebroken dat knopen worden aangepakt over het project Duinpolderweg. Hopelijk zal dit ertoe leiden dat lokale en regionale problemen als (1) de filevorming op de Bennebroekerweg van/naar de A4, (2) de zwaarbelaste kommen en bruggen van onder meer Beinsdorp, Zwaanshoek en

Bennebroek en (3) het ontbreken van fatsoenlijke oost-westverbindingen tussen N205 en N206 eindelijk tot het verleden gaan behoren. Helaas lijken de provincies te kiezen voor een voornamelijk gelijkvloerse gebiedsontsluitingsweg en niet voor ongelijkvloerse stroomweg. Hoewel in het voorlopige voorkeursalternatief enkele (lokale) wegen ongelijkvloers worden gekruist, worden de meeste zijwegen door middel van rotondes of gelijkvloerse kruisingen (met naar ik aanneem verkeerslichten) gekruist. Alleen al op het

tracé in de Haarlemmermeer gaat het dan om drie rotondes en acht gelijkvloerse kruisingen waarvan de meeste op dit moment al bestaan. Een zodanig groot aantal rotondes en gelijkvloerse kruisingen zal een zware belemmering blijven geven op de doorstroming in het midden van de Haarlemmermeer.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief kent inderdaad de karakteristieken van een gebiedsontsluitingsweg. Bovendien sluit de verbinding vanuit de Bollenstreek nu aan op de Driemerenweg (N205) en niet op de Nieuwe Bennebroekerweg. Uit de verkeersanalyse blijkt dat veel regionaal verkeer juist de Driemerenweg gebruikt richting het noorden van de provincie en richting Amsterdam (A9). De Nieuwe Bennebroekerweg is nu één van de belangrijkste ontsluitingswegen voor Hoofddorp. Met name aan de zuidkant wordt nog veel ontwikkeld en groeit het verkeersaanbod.

Zienswijze onderdeel 167.2

Ik wil de provincies daarom in overweging geven een groter aantal kruisingen ongelijkvloers, al dan niet 'koud', te kruisen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de kruising met de Bennebroekerweg bij de Nelson Mandeladreef, de kruising met de Spoorlaan en de (nieuwe) kruising van de N205 met de nieuwe weg naar Hillegom. Het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen zal uiteraard gepaard gaan met de nodige kosten, maar een positieve invloed geven op de doorstroming en de bereikbaarheid. Ten overvloede merk ik op dat het niet 'verboden' is ongelijkvloerse kruisingen aan te leggen in gebiedsontsluitingswegen. Voor zover besloten wordt geen aanvullende ongelijkvloerse kruisingen aan te leggen, zou ik de provincies (en in dit licht met name de Provincie Noord-Holland) en de gemeente Haarlemmermeer willen verzoeken zich in te spannen om dan op een andere wijze de doorstroming op de Duinpolderweg (en hierbij met name het tracédeel Nieuwe Bennebroekerweg) zo hoog mogelijk te maken. Dit door onder meer het zodanig aanpassen van de programmatuur van de verschillende verkeerslichten dat het verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg meer en langer groen licht heeft (waar op dit moment bijvoorbeeld de kruisende N520 een voorkeurspositie lijkt te hebben). Ook kan gedacht worden aan het ondertunnelen van kruisende fietspaden (zoals bij de Hoofdweg en de Bennebroekerweg nabij de Nelson Mandeladreef) waardoor zowel de veiligheid als de doorstroming wordt vergroot.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief wordt de Nieuwe Bennebroekerweg juist als gebiedsontsluitingsweg ingericht. Doorgaand

verkeer uit de Bollenstreek (behoudens bestemming Schiphol) gebruikt de Driemerenweg richting Amsterdam.

Zienswijze onderdeel 167.3

Verder zou ik de provincies in overweging willen geven om, wanneer om wat voor reden dan ook, een verdere vertraging in de besluitvorming (en daarmee uitvoering) van het project verwacht wordt, het project in delen op te knippen en de oncontroversiële onderdelen eerder in uitvoering te brengen. Hierbij doel ik met name op de aanleg van het deel tussen de Nelson Mandeladreef en de Spoorlaan in Hoofddorp (en de verbreding van het achterliggende deel tot aan de N205) waar tegen weinig bezwaren te verwachten zijn. Tot op heden is door de provincies niet aangegeven of de provincie(s) dan wel gemeente(s), na gereedkoming, het wegbeheer op zich zullen nemen. Wanneer de nieuwe weg door de provincies zal worden beheerd, zal deze naar ik aanneem een N-nummer moeten krijgen. In het verleden is ooit aangegeven dat de zuidelijke ringweg van Hoofddorp het nummer N195 zou kunnen krijgen. Aangezien dit nummer nog beschikbaar is, zou dit voor de nieuwe weg gebruikt kunnen worden.

Antwoord

Dit is nog eens meedenken over de toekomst van de verbinding na realisatie. Over de manier van beheer en de kwalificatie (of dit een provinciale weg wordt met een N-nummer) wordt verder nagedacht, zodra duidelijk is hoe de weg er precies uit gaat zien. De gedachtegang dat dit een provinciale weg zou kunnen worden is niet vreemd, maar een aantal onderdelen van het samenstel zouden ook in een lokaal netwerk passend zijn. In feite gaat het huidige samenstel al uit van een zekere fasering. Hieraan ligt een afweging ten grondslag. Niet verder gaan dan op dit moment noodzakelijk is, maar voldoende maatregelen om effecten, die nodig zijn, te kunnen oproepen. De voorgestelde fasering vindt het bestuur echter te beperkend gezien de noodzaak om maatregelen te treffen.

Zienswijze 168

Zienswijze onderdeel 168.1

De zuid variant zou gekozen worden, vanaf de A4 bij de MC Donalds. Dit is ook goed voor Keukenhof!

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig Voorkeursalternatief op basis van alternatief Zuid omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. De verwachting is dat ook de Keukenhof profiteert van dit voorlopig Voorkeursalternatief.

Zienswijze 169

Zienswijze onderdeel 169.1

Geachte heer, mevrouw,

Via deze weg maak ik bezwaar maken tegen het voorgestelde voorkeursalternatief Duinpolderweg; voorkeursalternatief 'Zuid'.

Hieronder een toelichting, puntsgewijs, waarom ik het absoluut niet eens ben met het gekozen voorkeursalternatief:

- Het voorkeursalternatief loopt dwars door Hillegom, waardoor er overlast voor de bewoners is, het recent ingerichte natuur- en recreatiegebied De Vosse- en Weerlanerpolder doorsneden wordt en bedrijventerrein Horst ten Daal ingrijpend geherstructureerd moet worden.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief loopt door het bedrijventerrein Horst ten Daal (dat geherstructureerd moet worden), langs Hillegom en langs de rand van de Vosse- en Weerlanerpolder. De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder en heeft effecten op natuur en landschap in de Vosse- en Weerlanerpolder. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Als het voorlopig Voorkeursalternatief uiteindelijk ook het voorkeursalternatief wordt, dan wordt in de volgende planfase nauwkeuriger naar de tracering, hoogteligging en milieueffecten gekeken, in combinatie met te nemen maatregelen om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren..

Zienswijze onderdeel 169.2

•De beperkte ruimte voor bedrijventerreinen in Hillegom wordt hiermee nog verder verminderd en dit zal negatieve effecten hebben voor werkgelegenheid en lokale economie

Antwoord

Wij zullen proberen de negatieve effecten voor de werkgelegenheid en economie zoveel mogelijk te beperken. In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. Daarin wordt de exacte ligging van bedrijfsgebouwen ook beschouwd. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten zal met de gemeente Hillegom worden bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente.

Zienswijze onderdeel 169.3

• Bij doortrekking van de Duinpolderweg (vanaf de N208) naar de N206 loopt de weg dwars door een woonlint bij de Zilkerduinweg in De Zilk. Dat is toch onbespreekbaar!
• Verder zal met Alternatief Zuid de doorsnijding van kavels veel minder gunstig zijn waardoor landschappelijke waarden meer worden aangetast.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief en ook de mogelijke toekomstige doortrekking van de weg tussen de N208 en N206 gaat op een aantal plekken ongunstig door de verkaveling. Dit heeft gevolgen voor landschap, cultuurhistorische waarden en landbouw. Bij de nadere uitwerking wordt waar mogelijk, meer in detail naar de tracering gekeken om een ongunstige kaveldoorsnijding zoveel mogelijk te beperken.

Zienswijze onderdeel 169.4

• Door aansluiting van de Weerlaan op de beoogde Duinpolderweg variant Zuid neemt het verkeer toe op deze Weerlaan. Daar is deze weg totaal niet op berekend. Dat werd ook al snel duidelijk toen er werkzaamheden waren op de N208 en het verkeer via de Weerlaan moest worden omgeleid. Regelmatig stond het verkeer vast. Daar komt met name in de zomer nog bij dat de brug over de Ringvaart richting Beinsdorp regelmatig open staat.... met verkeer dat vaststaat tot op de Weerlaan.....Je creëert zo een verkeersinfarct van tot en met. En een hoop uitlaatgassen extra voor omwonenden. Onacceptabel als je het mij vraagt.
• Laat staan dat de gemeente Hillegom plannen heeft om naast de Brandweerkazerne (ook gelegen aan de Weerlaan!) een Integraal Kindcentrum te realiseren. Hoe moet dat ooit goed gaan met al die verschillende verkeersstromen? Het is mij niet duidelijk hoe dit is meegenomen in de onderzoeken

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief zorgt niet voor een toename van verkeer op het deel van de Weerlaan ter hoogte van de Brandweerkazerne, maar juist voor een afname. Op dit moment rijdt veel verkeer via de Weerlaan naar de Meerlaan en de brug over. Dit verkeer zal nu de nieuwe verbinding pakken. Hiertegenover staat dat mensen uit Hillegom zelf meer de Weerlaan zullen gebruiken. Op het totaal is er echter een lichte afname te zien. De Weerlaan is een lokale weg in Hillegom: mocht er een IKC gerealiseerd worden, zal goed gekeken worden naar de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. De gemeente Hillegom zal hiervoor aanspreekpunt zijn (de gemeente is de beheerder van deze weg).

Zienswijze onderdeel 169.5

• Ook maak ik bezwaar tegen de toenemende vervuiling die het aantrekkende verkeer met zich mee brengt. Is hier wel voldoende onderzoek naar gedaan. De voorkeursvariant 'Zuid' is m.i. nergens duidelijk beschreven en is niet doorgerekend in de Milieu Effect Rapportage waardoor de verkeers- en maatschappelijke effecten onbekend zijn. Waarom is er niet gekozen voor de Midden variant?
• De Midden variant voldoet volgens het MER het beste aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen, waarom is er niet voor deze variant gekozen?
• De midden variant is daarbij ook eens aanzienlijk goedkoper!!
• De ligging van alternatief 'Midden' is ongeveer in het midden tussen Hillegom en Bennebroek. De belasting van de dorpskernen in termen van lucht en geluid zijn daardoor voor beide dorpen aanzienlijk minder.

Antwoord

In het volgend deel van de studie worden de effecten van het definitief alternatief uiteraard nog verder onderzocht. In maatwerk. Het onderzoek tot dusver is voldoende geweest voor het maken van een principekeuze. De zienswijze is een adhesiebetuiging voor het alternatief op basis van de Hillegomse zienswijze. Het bestuur heeft echter voorlopig een andere afweging gemaakt en in de inspraak gebracht.

Zienswijze onderdeel 169.6

Andere vragen

- Is er bij de nut en noodzaak van deze Duinpolderweg rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen wat betreft mobiliteit? De technologische ontwikkelingen, de manier waarop we ons in de toekomst gaan verplaatsen?
- Vind u ook niet dat we innovatiever met het mobiliteitsvraagstuk moeten omgaan en niet meteen naar de 'makkelijkste' weg van meer asfalt moeten grijpen? Hebben er andere opties op tafel gelegen?
- In het kader van de afspraken over CO2 uitstoot/klimaat neutraal zouden we dan niet meer moeten investeren in hoogwaardig openbaarvervoer? Elektrisch vervoer? Ik zou graag zien dat hier ook in wordt geïnvesteerd.

Antwoord

De vragen van deze belanghebbende zijn herkenbaar. In de modellen voor de toekomst, waarmee gerekend is, wordt inderdaad rekening gehouden met ontwikkelingen in het vraagstuk van mobiliteit. Uit de Probleemanalyse 2016 blijkt dat het realiseren van een verbinding niet de makkelijkste weg is. De Ladder van Verdaas is gebruikt om te kijken of de gerezen problemen ook met andere middelen zijn op te lossen. Het rapport laat zien dat dit niet het geval is. Verder is het project HOV Noordwijk-Schiphol onlosmakelijk verbonden aan dit project. De Bereikbaarheidsstudie Grensstreek leverde in 2007/2008 een pakket maatregelen op, die samen en in verband met elkaar nodig zijn om de grensstreek ZH/NH in de toekomst bereikbaar te houden. Een deel van die maatregelen zijn al uitgevoerd of in uitvoering.

Zienswijze onderdeel 169.7

Tot slot:

- De Oosteinderpolder is een 10 ha gebied in de gemeente Hillegom. Het gebied is verkocht aan projectontwikkelaar Natuur&Wonen BV voor ontwikkeling van natuur, een havengebied, recreatiewoningen en waterwoningen. In het gebied staan de landschappelijke waarden en natuurwaarden centraal maar die belangen moeten delen met andere gebruikersvormen. Hierdoor kunnen cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden in het geding komen.
- De Vosse- en weerlaanpolder is een ruim 20ha groot gebied met een grote soortenrijkdom aan (beschermde) planten en vogels. Decennia lang zijn er stappen gezet om deze polder optimaal in te richten als natuurgebied en dit gebied beschikbaar te maken voor wandelaars en fietsers. Het gebied wordt gedeeltelijk afgesloten in het broedseizoen om optimaal rust te geven aan weidevogels. Sinds 2015 is het gebied in beheer van Zuid Hollands Landschap gekomen. Hiermee is een laatste stap gezet in de borging en verdere verbetering van de aanwezige natuurwaarden in dit gebied. Na jaren van grondtransacties, vergunningen en procedures zou het bizar zijn deze polder op te heffen voor de nieuwe Duinpolderweg. Ik zie een reactie op dit bezwaar met belangstelling tegemoet.

Antwoord

Van beide polders is bekend dat er sprake is van belangrijke cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarden. Uit de milieueffectrapportages kan ook worden geconcludeerd dat de effecten van de alternatieven in deze polders aanzienlijk zijn. Bij afweging tussen de alternatieven en de keuze voor het voorkeursalternatief wordt naast de effecten op natuur en landschap ook naar milieueffecten, effecten op landbouw en verkeerseffecten gekeken.

Zienswijze 170

Zienswijze onderdeel 170.1

Ik wil in deze zienswijze aangeven dat een aanleg van een Duinpolderweg totaal geen zin heeft als deze niet meteen doorgetrokken wordt naar de N206. Als deze weg tot de Haarlemmerstraat wordt aangelegd worden de verkeersproblemen alleen

maar groter op deze weg. Dus een totaal onzinnig idee van de provincies.

Antwoord

Een afgetekende mening om meteen tot de N206 door te trekken. Dat zou een robuuste structuur opleveren. Echter veel van de effecten worden ook nu gegenereerd met iets minder aanleg, waarbij ook het meest kwetsbare gebied gespaard blijft. Dat belang prevaleert voorlopig, maar doortrekking blijft mogelijk als de toekomst dit nodig maakt. Er wordt een vinger aan de pols gehouden. De ruimtelijke reservering wordt met het oog hierop ook voorgesteld.

Zienswijze 171

Zienswijze onderdeel 171.1

Bij deze willen wij en eigen zienswijze in op het Voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg.

1. Wij pleiten ervoor om GEEN verbindingsweg tussen A44 en Lisse te maken.

De kosten wegen niet op tegen de baten ; er staan in de spitsuren 2 x een uurtje file. Te omzeilen door iets eerder van huis of werk te gaan. Doorkruising van, land- en tuinbouwgebied splitst dit gebied in 2 delen. Wij willen dit gebied intact houden! Het lost de lokale drukte op de Kanaalstraat/Brug Lisse dorp niet op. Bovendien zal deze weg een aanslag zijn op de flora en fauna van een van de weinige stukjes OVERGEBLEVEN mooi Lisse ,waar vele mensen gebruik van maken voor wandelen, joggen en fietstochtjes. En genieten van de rust.

2. Mocht de weg er toch komen dan kunnen wij leven met een variant OM het glas- en tuinbouwgebied heen. (zie tekening). Deze variant houdt het glas - en tuinbouwgebied intact. Ook houdt het de Middenweg bereikbaar voor vrachtwagens en trailers. Het is aannemelijk dat een goede bereikbaarheid van het glas -en tuinbouwgebied bijdraagt in een goede handel. (Bij het doorkruisen van de Middenweg d.m.v. een 80 km weg zonder verbinding is er direct een probleem met het verkeer; de weg is nagenoeg 1 vrachtwagen breed! Het lijkt onmogelijk om deze (doodlopende) weg voor af- en aanvoer te gaan gebruiken.)

3. Een verbindingsweg TEGEN de woonwijk aan behoort volgens ons OOK tot de mogelijkheden. Met een brug of tunnel over of onder de Ringvaart met daaropvolgend een weg die verder gaat als 50 km weg langs de woonwijk Lisse Rond. Deze zal de verkeersdrukte rond Kanaalstraat/Lisse brug zeer zeker gaan ontlasten !

Antwoord

De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een verlichting van de Kanaalstraat in Lisse en een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. Daarnaast zorgt de aansluiting ook voor een ontlasting van de van Pallandtlaan in Sassenheim (aansluiting N208-N442). Op deze wijze levert de randweg Lisse op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen. De verkeerseffecten zijn terug te vinden in het verkeersrapport, als onderdeel van alternatief NOG Beter 2.0 en in de gevoeligheidsanalyse horende bij het samenstel op basis van alternatief zuid. Hierin zijn de verkeerseffecten van het voorlopig voorkeursalternatief omschreven.

Wat betreft de precieze ligging, deze zal in de volgende fase van de MER nog verder uitgewerkt dienen te worden. De gedane suggesties passen goed in een discussie over een goede inpassing. Met deze inspraakperiode is een flink aantal reacties uit het gebied gekomen, waarin argumentatie wordt geleverd rondom de ligging. Deze zal worden meegenomen in het vervolg.

Zienswijze 172

Zienswijze onderdeel 172.1

Het besluit over de duinpolderweg met de locatie is misschien dan wel een heel goed alternatief. Maar het feit dat de gemeente Haarlemmermeer dit vervolgens gebruikt voor een totaal andere agenda is op zijn zachts gezegd schandelijk. Waarom moet er een weg komen tussen de Spieringweg en de Bennebroekerdijk? Zogenaamd om een de dorpskern Zwaanshoek te ontlasten. Maar eigenlijk is het een weg om straks woningbouw van 5000 woningen te kunnen realiseren en dat dit dan even heel klein in de tekening wordt weergegeven om het maar niet te veel te laten opvallen.

Antwoord

Er is geen sprake van een andere agenda. Het voorstel komt ook niet uit de koker van de gemeente Haarlemmermeer. Het onderdeel is voorgesteld vanuit het pakket maatregelen van het platform NOG Beter 2.0. Het is bedacht om tegemoet te komen

aan de knelpunten, die sinds jaar en dag in de kern van Zwaanshoek worden ervaren. Het aantal motorvoertuigen per etmaal overschrijft ver de grens, die op basis van vorm, functie en gebruik van het wegvak wenselijk is.

Zienswijze onderdeel 172.2

De maatregel om vervolgens de dijk vanuit Zwaanshoek in zijn geheel dicht te gooien is belachelijk. Ik ben als vrijwillige brandweerman afhankelijk van de doorgang naar Bennebroek, en daarmee ook de burgers van Bennebroek en Zwaanshoek i.v.m. de hulpverlening. Ik woon nu al ruim 20 jaar in Zwaanshoek en de weg is nog nooit zo druk geweest dat ik zie dat het vast staat. Met de aanleg van de duinpolderweg is voldoende doorgaand verkeer omgeleid en denk ik dat al het andere overbodig is. En daarmee dus een andere agenda dient. Het landelijke gezicht wat met het park naast de begraafplaats is zou moeten worden gekoesterd door de gemeente. Overal is men aan het volbouwen en het landelijke gevoel van de Haarlemmermeer gaat hiermee verloren. Dit is tegen de wil van menig Zwaanshoeker in.

Antwoord

Het is bekend dat de meningen over oplossingen voor Zwaanshoek de gemoederen al geruime tijd bezighouden en dat overeenstemming over de manier *waarop* niet eenvoudig is. Het bestuur doorbreekt met een besluit wel die impasse. Het voorlopig voorkeursalternatief laat zien dat de voorgestelde maatregelen wel degelijk gunstige effecten hebben voor een zeer belast wegvak in Zwaanshoek.

Zienswijze onderdeel 172.3

Er zijn heel weinig mensen duidelijk over deze plannen geïnformeerd. De enige brief die we hebben gehad is van de provincie Zuid-Holland en daar was er maar 1 of 2 zinnen aan deze plannen gewijd. Ik zou willen eisen dat de plannen voor deze weg worden opgeschort totdat de bevolking van Zwaanshoek en omgeving zich hierover hebben kunnen uitspreken. Een uitleg krijgen over de daadwerkelijke redenen en de gevolgen volledig bekend zijn. Tevens zou ik graag de onderbouwing willen zien van de verkeerd cijfers die dit dan rechtvaardigen. Voor mij is een afsluiting van de dijk en de weg ten noorden van Zwaanshoek een niet te accepteren besluit.

Antwoord

Voor alles is een begin. Op de brief is een inloopavond gevolgd, die door velen is bezocht en waar 45 adviseurs mensen te woord stonden over alle onderdelen van het alternatief. In de rapporten zijn de alternatieven doorgerekend op effecten. De randweg Zwaanshoek laat zien dat dit een goede mogelijkheid biedt om de problemen in de kern van Zwaanshoek te lijf te gaan. Mocht dit onderdeel definitief worden, dan vinden opnieuw onderzoeken plaats, waarbij er ook ruimte is voor de wensen zoals hier genoemd.

Zienswijze 173

Zienswijze onderdeel 173.1

Tot onze verbazing vernamen we via een buurman dat er vrijwel in onze achtertuin binnen afzienbare tijd een weg met brug over de Ringvaart wordt aangelegd: de Duinpolderweg. Althans het is een voorlopig voorkeursalternatief. Om moverende redenen, die we hierna zullen benoemen, zijn we tegen de aanleg van de Duinpolderweg op de voorgestelde locatie. Vanwege dit feit dienen we onderstaande zienswijze in.

Nergens van in kennis gesteld

Op geen enkele wijze zijn we geïnformeerd door een vertegenwoordiger van de Provincie Noord-Holland, of door een medewerker van Royal Haskoning/DHV over voornoemd voorkeursalternatief. Niet per brief en niet mondeling. Laat staan dat we in het proces tot de aanloop van deze keuze zijn betrokken. We zijn overigens niet geabonneerd op regionale kranten, zodat ook via dat kanaal dit bericht ons niet kon bereiken. Eveneens zijn bij de planvorming de bewoners en ondernemers niet betrokken. Het verbaast ons bijzonder dat aan de roep van een activistische belangengroep uit Vogelenzang/Bennebroek, die willekeurig een streep op de kaart heeft getrokken (het huidige voorkeursalternatief) zo ver mogelijk van hun eigen woongebied vandaan, gehoor wordt gegeven. Dit getuigt van een grote onzorgvuldigheid. Er is zelfs sprake van onbehoorlijk bestuur. Een eerlijke belangenafweging is dus niet aan de orde.

Incompleet onderzoek

We hebben alle informatie doorgenomen die hierover gaat, zoals bijvoorbeeld het MER- rapport. Hieruit blijkt dat er geen enkel onderzoek ter plekke is gedaan en dat zowel Royal Haskoning/DHV, als beide provincies het gebied niet hebben bezocht, of

onderzocht.

Antwoord

Het is goed om de opmerkingen over de informatievoorziening in een iets groter kader te plaatsen. Vanaf 2012 is elk jaar minimaal sprake geweest van een grote oploop over het project in het studiegebied zelf, waarbij de aandacht in woord- en geschrift veelvuldig is geweest. Ook in de media daaropvolgend in het proces. De laatste keer voor de grote inloopbijeenkomst van 23 januari 2018 (waar 800 mensen kwamen) was over de inrichting van de studie (dus welke alternatieven zijn er te bestuderen?) in november 2017. Extra huis-aan-huis-brieven in 2017 zijn ervoor bedoeld geweest om belanghebbenden in de nieuwere gedeelten van de alternatieven te attenderen op het feit dat er ruimte en gelegenheid is om te zeggen wat men op het hart heeft, zodat het bestuur bij de volgende beraadslaging mee kan krijgen wat de direct belanghebbenden in het gebied erover te zeggen hebben. Die brief heeft deze belanghebbende kennelijk niet bereikt. De stap van een voorlopig naar een definitief voorkeursalternatief, waarbij wij nu zijn aanbeland, heeft in elk geval de ruimte gegeven om toch met een zienswijze te komen. In zo'n groot studiegebied is de wijze waarop in maatwerk gecommuniceerd kan worden altijd een ingewikkelde vraag en tevens wat in een planning het beste moment is. Vanaf heden kan dat maatwerk wel plaatsvinden.

Zienswijze onderdeel 173.2

Op 23 januari hebben we tijdens de inloopavond in NH Conference Centre Leeuwenhorst in Noordwijkerhout ons ongenoegen geuit over het feit dat we over het voorkeursalternatief niet zijn ingelicht en dat er geen enkel onderzoek op de plek zelf heeft plaatsgevonden. Het antwoord van een van uw medewerkers was: 'Oh, dan zult u een andere postcode hebben, daar hebben we niet op gelet. We hebben de situatie ter plekke ook niet bekeken. 'Het lijkt ons dan ook onmogelijk om een tracé aan te wijzen zonder een gedegen onderzoek. U begrijpt dat dit bij ons de wenkbrauwen doet fronsen.

Een onsamenhangend verhaal

Als gevolg van een incompleet onderzoek krijg je een onsamenhangende oplossing. Deze weg sluit aan op de A44, die in de ochtend- en avondspits al overbelast is en door de eventuele aanleg van deze weg levert dit alleen nog meer fileproblemen op. Verder komt de weg in conflict met de dijk van de piekberging Haarlemmermeer, waarover later meer. Daarna komt de weg in een bocht te liggen van de Lisserdijk, wat verkeersgevaarlijke situaties oplevert. Met name voor de scheepvaart levert dit problemen op. Een brug zorgt voor de verbinding naar Lisse. De lokale verkeersproblematiek in Lisse los je hiermee niet adequaat op. De weg verleggen richting Buitenkaag geeft nog grotere problemen. Een bocht in de weg en je kruist dwars over de piekberging, wat een ongewenste situatie is. Dit is helemaal geen oplossing. Verlegging in noordelijke richting is een optie en pleit meer voor een verbinding met Lisse waar de lokale bewoners ook wat aan hebben (uitbreiding Lisserbroek met ongeveer 2.500 woningen). Er zijn lokale problemen op de bruggen in de dubbeldorpen. Concreet Lisse-Lisserbroek en Hillegom-Beinsdorp. Die lokale problemen vereisen een lokale oplossing. Die realiseer je op een andere wijze dan waarvan nu wordt uitgegaan.

Antwoord

In het gebied is wel degelijk uitgebreid gekeken, wellicht niet door eenieder die aan het project werkt, maar wel degelijk door de projectorganisatie. Deze verbinding zit in één van de zeven alternatieven, zoals die in oktober 2016 is opgenomen in de MER en is op alle aspecten bestudeerd. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. De oprit van afslag 2 richting Amsterdam ligt juist na de twee smalle kunstwerken. Verkeer dat afslag 2 gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegenspitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. Op deze wijze levert de randweg Lisse op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen, zoals ontlasting van de Lisserbroekerbrug, de N208-N207 ten noorden van Lisse en de route N208-N443 bij Sassenheim.

Volgens de richtlijn vaarwegen is een brug in een bocht niet onmogelijk. Bij het ontwerp dient rekening gehouden te worden met de beroepsvaart en doorvaartbreedte onder de brug. Alle bruggen over de ringvaart kennen brugopeningen: door goede afstemming over de gehele route (blauwe golf) wordt getracht overlast van brugopeningen te beperken.

Ook bij andere kernen worden maatregelen genomen in het voorlopig voorkeursalternatief. Door een samenstel van maatregelen wordt juist getracht zoveel mogelijk bij te dragen aan de doelstellingen.

Zienswijze onderdeel 173.3

Alternatieven

Er zijn diverse alternatieven mogelijk, die zowel de verkeersknelpunten oplossen als goedkoper zijn in aanleg.

Bijvoorbeeld verdubbeling N207 vanaf N208 tot en met Elsbroekerbrug. Voorbereidingen zijn inmiddels getroffen. Dit lost het verkeersprobleem op bij Lisse en Hillegom naar de A4 in beide richtingen Den Haag/Rotterdam en Schiphol/Amsterdam.

Vrachtverkeer verplicht via N207 te laten rijden. Leg een spitsstrook/wisselstrook aan langs de N208 vanaf de Engel tot aan de N207. Dit ontlast de Heereweg en biedt een heel snelle route uit de Poelpolder naar de A4 richting Schiphol/Amsterdam. Organiseer dit door flankerende maatregelen als bewegwijzering, camera's en spitsheffing. Leg een tweede brug -of beter aquaduct- aan tussen Lisse en Lisserbroek voor lokaal en deels regionaal verkeer. Met vrij liggende fietspaden dient deze brug ook als oeververbinding voor het landbouwverkeer. Direct ook als randweg om de nieuwe wijk Binnenturfspoor. Deze brug sluit aan op de 2e Poellaan/Ruishornlaan, volgt tracé langs Randmeerstraat, parallel aan de hoogspanningsleiding en steekt ten Noorden van Shawano's over om noord van manege de Dijkhoeve richting noordoost te gaan met een lange bocht naar Nieuwerkerkertocht. De randweg kruist de Lisserweg en sluit aan op de N207. En zo zijn er vast nog meer alternatieven te bedenken.

Antwoord

In het verleden is een verbinding langs het Turfspoor naar de N207 afgevalen. Daarnaast zijn in de MER een zevental alternatieven bekeken. Gezocht is naar maatregelen die bijdragen aan de doelstelling en vervolgens worden in de MER een veelheid van afwegingen geïnventariseerd. Zo is ook een verdubbeling van de N207 richting de N208 gezien. Deze maatregel scoorde minder op doelbereik dan een aantal andere alternatieven in de MER.

Zienswijze onderdeel 173.4

Piekberging Haarlemmermeer

Begin jaren '90 heeft Nederland te kampen gehad met veel wateroverlast. Dit was aanleiding voor de overheid om normen voor de waterschappen vast te stellen om wateroverlast zoveel mogelijk te voorkomen. Deze afspraken zijn vastgelegd in het Nationaal Bestuursakkoord Water. Hierin wordt rekening gehouden met een toename van de neerslag door de klimaatverandering.

Hoogheemraadschap Rijnland heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar verschillende maatregelen en varianten om onder andere de bemalingscapaciteit te vergroten en een waterberging in de Haarlemmermeer aan te leggen met de mogelijkheid om een miljoen kubieke water tijdelijk te bergen. Vier studievarianten vormden de basis van de Milieueffectrapportage (MER). Met deze studievarianten zijn de milieu-, ruimtelijke- en technische consequenties in beeld gebracht. Rijnland heeft eveneens belanghebbenden uit het zoekgebied en relevante belangenorganisaties de gelegenheid geboden om deel te nemen aan een klankbordgroep Piekberging Haarlemmermeer.

Op 11 januari 2011 (na gedegen en langdurige voorstudie) organiseerde het Hoogheemraadschap Rijnland een informatieavond in het gemeaal Leeghwater te Buitenkaag voor direct belanghebbenden van het zoekgebied (zuidwestpunt van de Haarlemmermeerpolder) en relevante belangenorganisaties over nut en noodzaak van de piekberging. Eveneens konden belanghebbenden zich aanmelden voor de klankbordgroep.

De klankbordgroep bestaat uit:

- Bewoners van het zoekgebied
- Akkerbouwers/grondgebruikers
- Leden van de dorpsraden Abbenes, Buitenkaag en Lisserbroek
- Andere belanghebbenden: gemeente Haarlemmermeer en de LTO Haarlemmermeer.

Een van de ondergetekenden, Ingrid de Vries, is vanaf 11 januari actief lid en woordvoerder van deze Klankbordgroep.

De uiterste zorgvuldigheid die Rijnland heeft naar belanghebbenden toe valt enorm te prijzen en is bijzonder professioneel. Mede daardoor verloopt dit project zeer voorspoedig. De aanleg van de piekberging Haarlemmermeer start in 2019 en is gereed in 2021. Het bevreemdt ons dan ook ten zeerste dat de Duinpolderweg dwars door de dijk van de piekberging loopt. Tevens blijkt er geen overleg geweest tussen de Provincie en Rijnland over de aanleg van deze weg op deze plek.

In de Milieueffectrapportage (MER) Duinpolderweg staat op pagina 55 slechts de volgende zin vermeld: 'Na de kruising volgt het tracé de verkaveling en perceelgrenzen, rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen als waterberging.' Niet duidelijk is welke waterberging hiermee wordt bedoeld. Kortom er is absoluut geen rekening gehouden met de aanleg van de piekberging.

Antwoord

Planningstechnisch loopt de piekberging voor op de besluitvorming van de Duinpolderweg. Het voorlopig voorkeursalternatief van de Duinpolderweg is nog niet vastgesteld. Na vaststelling zal de ligging van de weg overlegd worden met belanghebbenden en stakeholders, waaronder het Hoogheemraadschap van Rijnland. Daar waar mogelijk en noodzakelijk zal in overleg inpassing worden gezien. Dit geldt ook voor de ligging aan de rand van de piekberging. Daarbij zullen voor het bepalen van de exacte ligging onder andere de locatie van de ringvaartkruising en het verdere verloop van het tracé zuid van Lisse onderdeel zijn van het nadere onderzoek ten behoeve van deze aansluiting tussen de A44 en Lisse.

Zienswijze onderdeel 173.5

Milieu

De CO₂-uitstoot van Schiphol geeft veel vervuiling voor het milieu, waar we ook hinder van ondervinden. Nu wil Schiphol in de toekomst koersen naar een CO₂ neutrale luchthaven. Echter de eventuele aanleg van de Duinpolderweg gooit weer roet in het eten. En door de aanzienlijke CO₂-uitstoot heeft dit consequenties voor de gezondheid van de omwonenden. De levensverwachting ligt daardoor veel lager dan gemiddeld.

Natuur

De provincie Zuid-Holland wil ruim zes miljoen euro uit de reserves gebruiken om ervoor te zorgen dat weidevogels zich beter thuis voelen in de provincie. Dit geld moet gebruikt worden om boeren te helpen hun land geschikt te maken voor vogels als de grutto, kievit en de tureluur en voor proeven om bijvoorbeeld nesten op te zoeken met drones. Een mooi initiatief.

De Duinpolderweg gaat dwars door het gebied waar nu de grutto, kievit en tureluur hun broedplaatsen hebben. Een zeer bijzondere vleermuissoort vindt zijn weg hier ook. De weg maakt hier een abrupt einde aan. Foeragerende trekvogels (allemaal vogelsoorten die op de Rode Lijst Vogels voorkomen) verdwijnen. Zie verder de artikelen 1 en 3 van het Verdrag inzake het behoud van wilde dieren en planten en hun natuurlijke leefmilieu in Europa van 19 September 1979 (Trb. 1979,175): en artikel 1.5, vierde lid, van de Wet natuurbescherming. Vreemd, dat er aan een kant geld wordt geïnvesteerd voor het behoud van de weidevogels en deze vogels aan de andere kant de nek weer worden omgedraaid.

Antwoord

We zijn ons ervan bewust dat de Duinpolderweg verschillende milieueffecten tot gevolg heeft, onder meer op het gebied van gezondheid en natuur. Daar staat tegenover dat op andere plekken de milieukwaliteit juist verbetert, omdat de verkeersintensiteit hier afneemt. In het MER Duinpolderweg zijn de milieueffecten op hoofdlijnen in beeld gebracht om de alternatieven onderling te kunnen vergelijken en een afgewogen keuze te kunnen maken. In de volgende planfase zullen we meer in detail kijken naar de effecten en te nemen maatregelen om effecten te voorkomen, te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 173.6

Cultuurhistorische aspect

Een zwaarwegend aspect omdat de Haarlemmermeer zo uniek is door onder andere het open polderlandschap. De einder reikt zo ver je blik ziet. Behoud van dit uitzonderlijke open polderlandschap is dan ook een vereiste. Het vrije uitzicht moet zo veel mogelijk worden behouden. Oriëntatiepunten in dit landschap: dijken, weiden, plassen, kreken, boerderijen, molens en dorpsgezichten. Een erfgoed dat we onze kleinkinderen dienen na te laten. Een bijzondere oase in de Randstad.

Woongenot

Als laatste punt willen we nog graag melden dat ons woongenot aanzienlijk minder zal worden. In 2007 hebben we onze woning gekocht op basis van de situatie ter plaatse en na lezing van het bestemmingsplan van de Gemeente Haarlemmermeer. Van een weg op deze locatie was geen enkele sprake. Was dat toentertijd wel zo geweest, dan hadden we niet eens overwogen tot koop van deze woning over te gaan. Er is dus sprake van een vermogensdelict, aangezien de waarde van onze woning aanzienlijk lager komt te liggen.

Advies

Deze keuze komt u financieel duur te staan, ons advies is dan ook aan u kijk nog eens goed naar de alternatieven. Er zijn diverse oplossingen voor het verkeersprobleem, die veel beter zijn. Zorg dan dat er ter plaatse van een van de alternatieven gedegen onderzoek wordt gedaan. Zorg ervoor dat de rapporten inhoudelijk kloppen. Betrek omwonenden, agrariërs en bedrijven hierbij. Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald!

We zien uw reactie op onze zienswijze met belangstelling tegemoet.

Antwoord

De waarden die door belanghebbende in beeld worden gebracht delen wij. Daarom is het maken van een definitieve keuze ook geen sinecure en wordt dit zeer zorgvuldig gedaan, waarbij allerlei belangen in relatie tot elkaar komen te staan en uiteindelijk worden afgewogen in een besluit. Indien door een uiteindelijke keuze van het bestuur de onroerende zaken van belanghebbende nadelig worden beïnvloed, staan er middelen garant om te komen tot compensatie, genoegdoening etc. Een vermogensdelict kan daardoor voorkomen worden.

Zienswijze 174

Zienswijze onderdeel 174.1

Geachte heer, mevrouw, Onlangs vernam ik uw voorkeurstracé voor de Duinpolderweg. Graag maak ik gebruik om mijn zienswijze op het tracé in te dienen. In het voorlopige voorkeurstracé takt de Duinpolderweg in Hillegom aan op de Weerlaan en op de Weeresteinstraat (N208). Het voorlopige tracé heeft veel gevolgen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid in het dorp.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken, onder meer bij Hillegom, milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder (leefmilieu). Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase, waarbij meer in detail naar trasering, hoogteligging en effecten wordt gekeken, wordt bezien waar en op welke manier maatregelen moeten worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken.

Zienswijze onderdeel 174.2

Ook zal er werkgelegenheid verloren gaan.

Antwoord

Zie het antwoord bij 174.4

Zienswijze onderdeel 174.3

Door de aantakking op de N208 zal de verkeersintensiteit op de Wilhelminalaan, Van den Endelaan en Weeresteinstraat toenemen. Door de aantakking op de Weerlaan zal ook de verkeersintensiteit op de Weerlaan en Olympiaweg toenemen. Hierdoor wordt het dorp opgedeeld.

Aan de oostzijde van het dorp ligt het station, de sportaccommodaties en een grote scholengemeenschap. Door de toenemende verkeersdruk op de N208 door de Duinpolderweg worden deze voorzieningen minder goed bereikbaar (oversteekbaarheid wordt slechter). Ook de rotondes Wilhelminalaan, Sixlaan en Pastoorlaan zijn niet berekend op deze verkeerstoename. Door de toename van het verkeer op de Weerlaan ontstaat er een barrière tussen het oostelijk en zuidoostelijk deel en het middengebied van Hillegom. Dit betekent dat het sportcomplex De Vosse, een aantal basisscholen en het winkelcentrum minder goed bereikbaar worden. Ook hier zijn de rotondes op de Meerlaan, Einsteinstraat en de Hillinenweg niet gedimensioneerd op een hogere verkeersintensiteit.

In de huidige situatie loopt, in de ochtend- en avondspits, de rotonde Meerlaan regelmatig vast door de afstelling van de verkeersinstallatie bij Beinsdorp. In de Keukenhofperiode zal de verkeersdruk en overlast nog verder toenemen. Met het voorgestelde tracé moeten bedrijven worden gesloopt (uitgeplaatst).

Antwoord

Het voorlopig Voorkeursalternatief zorgt op een kort stuk van de Weeresteinstraat voor een toename van het verkeer (tussen de nieuwe aansluiting en de rotonde bij de Pastoorlaan). Op het overige deel van de Weeresteinstraat is een kleine afname van verkeer te zien. Ook de Wilhelminalaan, Van den Endelaan en Olympiaweg zijn qua verkeersaantallen nagenoeg gelijk. Bij de Meerlaan is wel een flinke afname te zien: een groot deel van het verkeer gebruikt de nieuwe verbinding richting de Haarlemmermeer in plaats van de huidige Hillegommerbrug. Hiermee wordt de verbinding via Beinsdorp veel minder gebruikt. Het voorlopig Voorkeursalternatief biedt een alternatief tijdens het Keukenhofseizoen voor de N207, met een verbinding aan de noordkant van Hillegom en aan de zuidkant van Lisse.

Het voorlopig Voorkeursalternatief voorziet inderdaad in een doorsnijding van het industrieterrein Horst ten Daal. In het MER hebben alle alternatieven voor- en nadelen. Uiteindelijk is de afweging gemaakt om voor dit voorlopig Voorkeursalternatief te kiezen.

Zienswijze onderdeel 174.4

In Hillegom is onvoldoende ruimte om de bedrijven binnen Hillegom uit te plaatsen. Dit betekent dat er werkgelegenheid in het dorp verloren gaat. Met het voorgestelde tracé wordt het dorp minder leefbaar, er raakt werkgelegenheid verloren en de plannen

zullen negatieve gevolgen hebben voor de waardeontwikkeling van de woningen. Ik verzoek om u het voorgestelde tracé te heroverwegen.

Antwoord

Wij zullen proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. Daarin wordt de exacte ligging van bedrijfsgebouwen ook beschouwd. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten zal met de gemeente Hillegom worden bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente. Waardedaling van woningen door het vaststellen van een inpassingsplan heet planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd kan hiervan gebruik worden gemaakt als daarvoor grondslag bestaat.

Zienswijze 175

Zienswijze onderdeel 175.1

Kopie van zienswijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 176

Zienswijze onderdeel 176.1

Langs deze weg informeer ik u over de ingediende zienswijze inzake de Duinpolderweg, door Stichting Vrienden van Oud Hillegom. Zoals van een stichting met doelstellingen zoals de onze verwacht mag worden, zijn wij tegen iedere inmenging in de cultuurhistorische landschappen binnen ons dorp, waar door de jaren heen al zoveel van is opgeofferd ten faveure van economische voorspoed en groei.

Echter, het zou van kortzichtigheid getuigen om met een kort "wij zijn tegen" te verwachten dat daarmee de plannen voor de aanleg van de Duinpolderweg door Hillegom af te wenden zijn. De Vrienden zijn zich ervan bewust dat de enige redding voor de cultuurhistorische landschappen binnen Hillegom is, een alternatief voor het voorkeursalternatief aan te bieden. Daarom sluiten wij aan bij de zienswijze van het Cultuur Historisch Genootschap Duin- en Bollenstreek (CHG), dat inhoudelijk het enige alternatief is dat de minste nadelen biedt voor Hillegom: het tracé NOG Beter 2.0.

In de bijlage stuur ik u de complete tekst van de zienswijze van de Vrienden, in de hoop op heroverweging tot het tracé NOG Beter 2.0.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 tenietgedaan.

Zienswijze onderdeel 176.2

Op 19 december 2017 heeft u een besluit genomen over een voorgenomen voorkeursalternatief Duinpolderweg 'Zuid' (hierna genoemd VKA), dat gebaseerd is op een samenstel van verbindingen. Stichting Vrienden van Oud Hillegom is het volslagen oneens

met dit VKA. Daarom dienen wij middels dit schrijven een zienswijze in. Stichting Vrienden van Oud Hillegom zet zich in voor het behoud, herstel en de verbetering van het landschap, de woonomgeving en de monumenten en beeldbepalende panden in en om Hillegom en wil het besef bevorderen dat iedere Hillegommer hiervoor mede verantwoordelijk is. Wij kunnen sinds 1990 aan onze doelen werken dankzij de steun van inmiddels 1.100 donateurs. In de afgelopen weken is via de media door een toenemend aantal partijen gepleit voor het ombuigen van het VKA naar de zogenoemde Middenvariant, die de Duinpolderweg intekent langs de noordzijde van de Oosteindervaart, tussen de Weeresteinstraat en (over of onder) de Ringvaart. Daarbij wordt als motivatie gemeld dat dit een 'minst kwalijke' variant is voor het dorp Hillegom, omdat daardoor de cultuurhistorisch waardevolle Oosteinderpolder niet wordt doorsneden. Dat weegt echter niet op tegen het feit dat dan een prachtig, uniek stiltegebied met een agrarisch, nog bijna 19e-eeuws karakter, verloren dreigt te gaan, dan wel ernstig wordt aangetast. Juist vlak ten noorden van de Oosteindervaart is het poldergebied bijzonder vanwege de oude watergang de Leeck en de Molensloot die naar de voormalige Oosteinder watermolen loopt, in het midden van de polder.

Antwoord

Vooralsnog is er in het voorlopig voorkeursalternatief geen sprake van een doorsnijding van de Oosteinderpolder. De cultuurhistorische waarde van dit deel van de polder is bekend en is meegewogen in de afweging. Mocht het uiteindelijk voorkeursalternatief toch alternatief 'Midden' betreffen, dan wordt bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase meer in detail naar tracerings, hoogteligging en effecten gekeken, en wordt bezien waar en op welke manier maatregelen moeten worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) en compenserende maatregelen (natuur) zijn nu nog niet in de studie betrokken.

Zienswijze onderdeel 176.3

Wij zijn ons er van bewust dat de enige redding voor de cultuurhistorische landschappen binnen Hillegom is, een alternatief voor het VKA aan te bieden. Hiermee sluiten wij daarom aan bij de zienswijze van het Cultuur Historisch Genootschap Duin- en Bollenstreek (CHG), zoals in de brief van het CHG d.d. 26 januari 2018 (zie bijlage).

Met deze zienswijze willen wij bereiken, dat u uw keuze heroverweegt en alsnog kiest voor het in onze optiek inhoudelijk enige alternatief dat de meeste voordelen en de minste nadelen biedt voor Hillegom; het tracé NOG Beter 2.0. Kort omschreven betekent dat:

- Maak gebruik van de bestaande Weerlaan;
- Maak een aansluiting met de N205 d.m.v. een tunnel onder de Ringvaart;
- Maak geen ruimtelijke reservering voor doortrekking van de Duinpolderweg vanaf de N208 naar de N206, zolang nut en noodzaak niet zijn aangetoond;
- Trek de geplande weg bij Zwaanshoek over de Ringvaart door naar de Glipperdreef.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan. In de volgende fase van dit project zal verder worden onderzocht hoe de kruising met de ringvaart moet worden vormgegeven. Ook de doortrekking naar de N206 en de randweg Zwaanshoek worden dan nader bestudeerd.

Zienswijze onderdeel 176.4

Graag brengen we u tevens in herinnering, dat uit de verkeersonderzoeken in het MER duidelijk blijkt, dat alleen een directe aansluiting van de Weerlaan op de nieuwe oeververbinding leidt tot de gewenste verkeersreductie rond de Beinsdorbrug.

Een noordelijker gelegen DRW (het Midden alternatief, zonder aantakking van de Weerlaan) leidt tot onvoldoende verkeersreductie in Beinsdorp, alsmede tot een onverantwoorde verkeerstoename op de Weeresteinstraat/Haarlemmerstraat (N208) in Hillegom Noord.

Antwoord

De Venneperweg in Beinsdorp is een van de elf kwetsbare wegvakken die opgenomen is in het beoordelingskader, namelijk bij de leefbaarheidsdoelstelling. Hierbij is de doelstelling om het aantal motorvoertuigen op deze wegvakken onder de 6.000 te brengen. Het voorlopig voorkeursalternatief scoort met 4100 motorvoertuigen ruim onder deze doelstelling. Op een deel van de Weeresteinstraat (tussen de nieuwe aansluiting op de N208 en de rotonde met de Pastoorlaan) is een toename op de Weeresteinstraat te zien. Verder noordwaarts is een lichte toename van het verkeer te zien. Deze toenames leiden niet tot verkeersknelpunten (maar zorgen natuurlijk wel voor extra uitstoot en geluid, wat gecompenseerd zal worden indien wettelijke normen overschreden worden).

Zienswijze 177

Zienswijze onderdeel 177.1

Als eigenaar van een loonbedrijf in Lisse wil ik u attent maken op het gebruik van de hoofdwegen door agrarisch verkeer zoals tractoren en zelfrijdende werktuigen, en bouwverkeer zoals mobiele graafmachines en shovels. In de nu bekend zijnde plannen voor de ontsluiting van de Bollenstreek ontbreekt deze categorie voor langzaam rijdend verkeer. Dit verkeer, waar mijn bedrijf deel van uit maakt, maakt dagelijks gebruik van de doorgaande wegen in de streek, en regelmatig ook naar de Haarlemmermeer waarbij wij dus door de dorpskernen naar o.a. de Lisserbrug en de Hillegommerbrug moeten rijden. Omdat dit als storend wordt ondervonden door de bewoners aldaar, vraag ik u met klem ons te betrekken in uw plannen. Dit kan via inspraak, of direct in de vorm van 60 km wegen, waardoor wij als langzaam verkeer toegelaten op de nieuw aan te leggen ontsluiting. Aangezien onze voertuigen binnenkort waarschijnlijk van een kenteken worden voorzien en daardoor 40 km mogen gaan rijden, is het oponthoud nihil. Een andere optie is een ventweg, maar dit is mijns inziens alleen maar kostenverhogend door gescheiden rijstroken en ingewikkelde kruisingen. Hopelijk neemt u mijn zienswijze mee in uw besluitvorming, u mag mij benaderen voor meer informatie.

Antwoord

Omdat de Bollenstreek inderdaad gekenmerkt wordt door een veelheid aan agrarisch verkeer, is specifiek gekeken naar de agrarische verkeersstromen in de LER (Landbouweffectrapportage). Voor de verschillende alternatieven is dus al specifiek gekeken naar consequenties wat betreft landbouwverkeer. De oproep om te zorgen dat landbouwverkeer niet door de kern heen hoeft, komt overeen met de doelstellingen van beide provincies. Het ontwerp van het voorlopig voorkeursalternatief moet in een vervolgfase verder uitgewerkt worden. Op dit moment zijn een aantal verbindingen als gebiedsontsluitingsweg benoemd, maar is de precieze vormgeving, inclusief snelheidsregime en inrichting nog niet bepaald. Hoe om te gaan met landbouwverkeer zal zeker meegenomen worden.

Zienswijze 178

Zienswijze onderdeel 178.1

Ondergetekende woont dichtbij de door u ingetekende zuidelijke duinpolderweg en heeft een akkerbouwbedrijf dat dichtbij dit tracé ligt. Deze weg grijpt diep in in het huidige landschap en dwingende redenen daarvoor zie ik niet. Wijziging van dit voorkeurstacé zou inhouden dat deze over mijn terrein zou komen. Daar zal ik me in dat geval tegen blijven verzetten.

Antwoord

De Bollenstreek is relatief onbereikbaar dan de rest van Nederland. Dat wees het toepassen van de bereikbaarheidsindicator van het rijk in 2016 uit. De uitkomsten zijn opgenomen in de geactualiseerde probleemanalyse. De werkgelegenheid in de streek neemt af en daardoor wordt de uit- en ingaande pendel groter. Zowel als bijdrage aan de rijksopgave als voor eigen behoefte worden nog woningen in de regio gerealiseerd. Zonder een robuust wegennet zijn werk, woningen en voorzieningen onbereikbaar. Het bestuur vindt dit ongewenst. Dat neemt niet weg dat het inpassen van een voorziening als deze grote zorgvuldigheid vraagt en dat wettelijke normen en regelgeving daarbij contouren vormen.

Zienswijze onderdeel 178.2

Het nu gekozen tracé direct langs de grondwal van de waterberging vanaf de ringvaart tast het landschap dan het minst aan, zo laag mogelijk, met max. snelheid van 60 met inhaalverbod voor minder geluidsoverlast voor omwonenden en wegveiligheid.

Antwoord

Bij een tracering van de verbindingsweg A44-Lisse langs de waterberging sluit de weg goed aan bij de verkavelingsstructuur van de Haarlemmermeerpolder. De exacte tracering en hoogteligging van de verbindingsweg worden pas in de volgende planfase nader bepaald. Uitgangspunt is op dit moment een 80 km/u-weg. Ook hier zal in de volgende planfase nader naar worden gekeken.

Zienswijze onderdeel 178.3

Voor de wegen die op de kaart zijn getekend door de dorpsraad Lisserbroek en de gemeente Lisse ten zuiden van de Lisseweg zijn er geen noodzakelijke redenen. Binnen turfspoor zullen verreweg de meeste huizen in het brede noordelijke deel komen. Van daar moet het verkeer naar de Lisserweg worden geleid.

De Lisserweg met weinig bebouwing, eventueel verbreed kan door de nieuwe grote rotonde over de hoofdvaart veel verkeer verwerken naar de A44 en A4.

De kortste weg willen hebben is geen reden voor meer wegen in het kwetsbare landschap.

Hier wil ik reeds benadrukken dat ik tegen plannen tot en aanleg van een eventuele weg over mijn terrein langs de Nieuwerkerkertocht en andere tracés zal blijven strijden.

Antwoord

Zie ook het antwoord bij 178.1. Het gaat hier niet om de kortste weg willen hebben, maar om wat er effectief is gezien de bereikbaarheidsvraagstukken. Nu en in de toekomst. Het in stelling brengen van de eigen belangen is en blijft iemands goed recht.

Zienswijze 179

Zienswijze onderdeel 179.1

Hart voor Bloemendaal wijst de voorkeursvariant radicaal af. Voor ons is als enig alternatief acceptabel de variant NOG Beter 2.0. Wij zeggen: maak gebruik van de bestaande Weerlaan en sluit die aan op de N205 waarbij een tunnel onder de Ringvaart de meest duurzame oplossing is. Wij willen geen brug. Hart voor Bloemendaal wijst een reservering voor het doortrekken van de Duinpolderweg vanaf de N208 naar de N206 ook af.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan. De wijze van kruisen van de ringvaart wordt in de volgende fase van de planvorming verder onderzocht. Een tunnel of aquaduct kan onderdeel uitmaken van de afweging.

Zienswijze onderdeel 179.2

- In de Zilk wonen meer herten dan inwoners en die doortrekking is dus absoluut niet nodig of noodzakelijk zoals uit eerder onderzoek is gebleken, zie hieronder;

Antwoord

Uit het door het bestuur opgedragen onderzoek, blijkt iets anders. Een doortrekking heeft een aantal goede effecten, maar ook nadelen, waardoor het bestuur het voorlopig heeft gehouden bij een voorstel voor een ruimtelijke reservering.

Zienswijze onderdeel 179.3

- Een doorgetrokken Duinpolderweg betekent een A4-A4 verbinding op termijn met als eindresultaat vele tienduizenden extra vervoersbewegingen door deze streek. Verkeer dat van buiten de regio komt en via deze weg door onze regio geleid wordt terwijl het hier niets te zoeken heeft. Roet, stank, overlast, lawaai tot gevolg en verslechtering van ons leef- en woonmilieu. Wij willen dat niet;

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder en heeft effecten op natuur en landschap. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase, waarbij meer in detail naar trasering, hoogteligging en effecten wordt gekeken, wordt bezien waar en op welke manier maatregelen moeten worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken (bijv. geluidschermen) of te compenseren (natuur). Deze maatregelen zijn nu nog niet in de studie betrokken.

Zienswijze onderdeel 179.4

- Een doorgetrokken Duinpolderweg luidt Bollenstad in;

Antwoord

Dat is onjuist. Er is geen plan voor een Bollenstad.

Zienswijze onderdeel 179.5

- Wij willen behoud van het unieke landschap van de Duin- en Bollenstreek ten zuiden van Zuid-Kennemerland. Dat landschap is ons lief.

Waar wij ook geen voorstander van zijn is het over de schutting werpen van het probleem naar een buurgemeente. In dit geval wordt Hillegom als afvoerputje gebruikt. Dat vinden wij niet fair. Maar er schuilt hierin ook een ander gevaar: het betekent nl ook dat als het VKA wordt gepropageerd, deze gemeente zich ten hevigste gaat verzetten met als eindresultaat dat de Duinpolderweg verlegd wordt. Dat proces is al gaande. Gevolg zal zijn dat deze volstrekt onnodige weg straks door de Oosteinderpolder wordt aangelegd.

De Oosteinderpolder is een zeer oude veenpolder. Als die weg door deze polder wordt aangelegd dan zou dat een nog veel grotere schade toebrengen. Wij willen ons cultuurhistorisch erfgoed behouden en beschermen. Het middeleeuwse slagenlandschap en slotenpatroon zijn van bijzondere waarde en nagenoeg intact.

Antwoord

Mocht het alternatief door de Oosteinderpolder als definitief alternatief gekozen worden, dan is dat de uitkomst van inhoudelijke, bestuurlijke afwegingen en niet van een strategie zoals hier wordt gesuggereerd. Het voorlopig voorkeursalternatief heeft voor verschillende milieuaspecten, waaronder natuur en landschap, nadelen voor de Vosse- en Weerlanerpolder en voor de Oosteinderpolder. Mocht het voorkeursalternatief alsnog door de Oosteinderpolder gaan, dan zal in de volgende planfase nauwkeuriger naar de trasering, hoogteligging en milieueffecten worden gekeken, in combinatie met te nemen maatregelen om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 179.6

Het is geen teken van goed bestuur of van beschaving als gemeenten elkaar proberen de zwarte piet toe te spelen. Daar komt bij dat de Midden variant, die door deze polder gaat, ook nog zorgt voor een enorme verkeersdruk dwars door Bennebroek. Met de zuidwestenwind is deze dorpskern straks echt de klos. Het zwarte pietenspel moet hier en nu ophouden. In 2003/2004 is al door beide provincies geconstateerd dat de Duinpolderweg voor verkeersproblemen op aanliggende wegvlakken zorgt. De weg had, zo constateerden de provincies NH en ZH, had onvoldoende oplossend vermogen en zou grote schade toebrengen aan het landschap. De hoge kosten (zowel geldelijk als uitgedrukt in schade aan de natuur) rechtvaardigden niet de aanleg van deze weg. Daar is anno 2018 geen spat aan veranderd. We zijn 15 jaar verder, maar die conclusies die toen zijn getrokken, zijn nog altijd van toepassing. Dat de Haarlemmermeer zoekt naar verbetering van het wegennet i.v.m. woningbouw, begrijpen wij heel goed. Dat Hillegom een aantakking wenst op de N205 is ook voor te stellen. Maar geen snelweg richting Natura2000 gebied en geen doorsnijding van onze buurgemeente. Daar komt nog bij dat ook uit de huidige MER blijkt dat door die weg door te trekken, files zullen ontstaan op de N206.

Antwoord

De grensstreek kampt met bereikbaarheidsvraagstukken. Op veel wegvakken in verschillende kernen is de intensiteit van verkeer groter dan functie, vorm en gebruik toelaten. De streek is relatief onbereikbaar dan de rest van Nederland. Dat wees het toepassen van de bereikbaarheidsindicator van het rijk in 2016 uit. De uitkomsten zijn opgenomen in de geactualiseerde probleemanalyse. De werkgelegenheid in de streek neemt af en daardoor wordt de uit- en ingaande pendel groter. Zowel als bijdrage aan de rijksopgave als voor eigen behoefte worden nog woningen in de regio gerealiseerd. Zonder een robuust wegennet zijn werk, woningen en voorzieningen onbereikbaar. Het bestuur vindt dit ongewenst. Dat neemt niet weg dat het inpassen van een voorziening als deze grote zorgvuldigheid vraagt en dat wettelijke normen en regelgeving daarbij contouren vormen. In de studies van vandaag zijn alle vraagstukken tegen het licht gehouden. Met de meest recente modellen en scenario's als instrument. Het past niet om op vragen van vandaag met antwoorden van 2003/2004 te komen. Het bestuur volgt deze redenering niet.

Zienswijze onderdeel 179.7

Al met al zeggen wij: NEE tegen het VKA. Onze zienswijze: NOG Beter 2.0 en anders niets. Er worden geen problemen opgelost door de geplande Duinpolderweg. Sterker nog: er zullen verkeersproblemen ontstaan op aanliggende wegvlakken. "Het middel is erger dan de kwaal".

Antwoord

Zie het antwoord bij 179.1.

Zienswijze 180

Zienswijze onderdeel 180.1

Het voorlopig voorkeursalternatief

Wij zijn enthousiast over het voorlopig voorkeursalternatief waarvoor u heeft gekozen en staan achter deze keuze. In uw nota over het voorlopig voorkeursalternatief geeft u aan dat op basis van de bestudeerde alternatieven in het MER twee samengestelde alternatieven aan u zijn voorgelegd. Een alternatief vanuit de projectorganisatie en een alternatief vanuit de brede maatschappelijke Adviesgroep Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg. Wij maken uit uw nota op dat beide samengestelde alternatieven het gevraagde oplossende vermogen zouden kunnen bieden. Het voorlopig voorkeursalternatief bestaat uit een verbinding tussen de N205 en de N208 via de noordrand van Hillegom (de ligging van alternatief Zuid) met een directe verbinding naar de Weerlaan. Daarbij houdt u de mogelijkheid open de weg in de toekomst door te trekken naar de N206. Verder behelst het samenstel een opwaardering van de verbinding tussen de N205 en de A4 via de huidige Nieuwe Bennebroekerweg. Ook stelt u een verbinding voor tussen Lisse zuid en de bestaande aansluiting op de A44, en een randweg bij Zwaanshoek. Dit zijn beide onderdelen van alternatief NOG Beter 2.0. Het samenstel is aangedragen door een meerderheid van de Adviesgroep Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg. Wij hebben er begrip voor dat het maatschappelijk draagvlak een zwaarwegend onderdeel is geweest bij u afweging om te kiezen voor het samenstel van de adviesgroep. Vanuit Haarlemmermeer hebben de dorpsraden Beinsdorp en Zwaanshoek in de adviesgroep geparticipeerd.

Draagvlak bij alle partijen voor infrastructurele maatregelen

Wij willen graag markeren dat zowel de stuurgroep als de adviesgroep het over de noodzaak eens zijn om met infrastructurele maatregelen de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid aan te pakken in het gebied van de Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer. Ook zijn wij blij om te constateren dat het samenstel aangedragen door de projectorganisatie (op basis van de gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze) en het samenstel aangedragen door de adviesgroep (op basis alternatief Zuid) op hoofdlijnen dezelfde zijn. Het enige verschil is de ligging van het tracé tussen de N205 en de N208.

Alle partijen hebben zich daarmee verbonden aan een variant die voldoet en dat impliceert dat alle partijen het erover eens zijn dat binnen de geschetste hoofdlijnen de gezochte verbetering van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid gevonden is.

Antwoord

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de eindafweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 180.2

Woningbouwopgave faciliteren

Met een aantrekkende economie, een toenemende verhuisdynamiek binnen de Metropoolregio Amsterdam en de toestroom van huishoudens van buiten de regio blijft de druk op de woningmarkt in deze regio in alle segmenten groot. Binnen de Metropoolregio Amsterdam wordt om die reden gestreefd naar toevoegen van 250.000 woningen tot 2040. Als gemeente willen wij door het versnellen van de woningbouwproductie bijdragen aan het voorzien in een substantieel aantal nieuwe woningen. Met het voorlopig voorkeursalternatief geeft u invulling aan de eerste hoofddoelstelling, wat Haarlemmermeer in staat stelt haar aandeel in de woningbouwopgave op zich te nemen en deze goed te ontsluiten.

Wij gaan woningbouwlocaties uitwerken die zijn aangegeven in onze structuurvisies, maar die tot op heden nog niet nader zijn uitgewerkt. Concreet betekent dit dat wij parallel aan reeds lopende gebiedsuitwerkingen de planvorming gaan starten van nieuwe woningbouwlocaties. Het gaat om de locaties Hoofddorp Noord, Cruquius Bennebroekerdijk/Cruquiushof en mogelijk Nieuw-Vennep West. Deze laatste locatie is niet meegenomen in het MER-onderzoek omdat deze nog onvoldoende concreet is. Verderop in de brief onder het kopje 'vervolg' vragen wij u dan ook om dit in de tweede fase van de milieueffectrapportage (m.e.r.) procedure verder te onderzoeken. Ook met de uitwerking van de locatie Lisserbroek Noord willen wij, in navolging op de 'Gebiedskaart Lisserbroek 2040' die momenteel wordt opgesteld, aan de slag. Prioriteit houden de bestemmingsplannen voor woningbouw in Badhoevedorp, Cruquius Wickevoort en Hoofddorp Tudorpark. Daarnaast heeft de reeds in gang gezette planuitwerking voor de gebieden Hoofddorp Centraal/Beukenhorst West, Hoofddorp Zuidoost en Lisserbroek binnen Turfspoor voor ons prioriteit.

Antwoord

Wij her- en onderkennen de ambities, die het gemeentebestuur van Haarlemmermeer beschrijft. Vanaf de ontwikkeling van de westflank Haarlemmermeer wordt niet alleen nagedacht hierover, maar wordt er eveneens aan gewerkt. De feiten en omstandigheden die golden ten tijde van het maken van de geactualiseerde Probleemanalyse in 2016 zijn alweer gedateerd geraakt en de wens om in elke fase te werken met de recentste inzichten is terecht. Het sluit ook aan bij de adviezen die de Commissie voor de m.e.r. heeft verstrekt. De Haarlemmermeer is tijdens de crisis tegen de verdrukking in gegroeid. Die groei faciliteren is een belangrijke aangelegenheid. Eerst bewegen en dan bouwen en waar het bouwen al begonnen is, de inhaalslag maken. In het verkeersmodel wordt van tijd tot tijd het standjaar aangepast en worden data opgenomen van plannen waarover zekerheid bestaat. Dat gebeurt in nauw overleg met realiserende overheden.

Zienswijze onderdeel 180.3

Verminderen verkeershinder leefomgeving

Met het voorlopig voorkeursalternatief kunnen wij de verkeershinder in onze leefomgeving terugdringen, meer specifiek in onze

kernen langs de Ringvaart. Daarmee geeft u invulling aan de tweede hoofddoelstelling. In de Haarlemmermeer betekent dit dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen Zwaanshoek, Beinsdorp en Lisserbroek sterk verbetert. De ligging via de noordrand van Hillegom met directe verbinding naar de Weerlaan draagt bij aan het verder terugdringen van de hoeveelheid verkeer over de Meerlaan in Hillegom, de Hillegommerbrug en door Beinsdorp.

Met een weg ten zuiden van Lisse en Lisserbroek komt er een tweede brug over de Ringvaart. Daarmee wordt het forensenverkeer vanuit Lisse door Lisserbroek verder gereduceerd alsmede de grote verkeersstroom naar de Keukenhof, die de route via Lisserbroek en de Lisserbrug als sluiproute gebruiken. Met de nieuwe verbinding vanaf de A44 is deze internationale attractie weer beter bereikbaar.

Daarnaast krijgt de N207 meer lucht waardoor ook deze route aantrekkelijker wordt als alternatief over de Lisserbrug. Dit komt omdat de weg ten zuiden van Lisse/Lisserbroek samen met het doortrekken van de Nieuwe Bennebroekerweg naar de N208 verkeer trekt dat nu nog voor de N207 kiest. Maar wij maken uit het onderzoek ook op dat het nog onzeker is of de N207 rond de Elsbroekerbrug over de Ringvaart en op het kruispunt N207-N208 in de toekomst genoeg capaciteit heeft.

Antwoord

De doelstellingen die de Haarlemmermeer aangaan, worden met het voorlopig voorkeursalternatief gehaald. Er worden geen maatregelen voorzien op de N207. De beide nieuwe verbindingen ten zuiden van Lisse en ten noorden van Hillegom bieden een alternatief en ontlasting van de N207.

Zienswijze onderdeel 180.4

N207

In de gevoeligheidsanalyse van het voorlopig voorkeursalternatief geeft u aan de doorstroming op de Elsbroekerbrug in de N207 en op het kruispunt N207-N208 de kwalificatie matig mee. De verwachte verkeersafname rondom de kruising N207-N208 leidt ertoe dat het doorstromingsknelpunt ten opzichte van de autonome situatie 2030 in omvang weliswaar afneemt, maar niet volledig wordt opgelost. Een matige doorstroming op de N207 rond genoemde locaties kan de verkeersdruk op de Lisserbrug en Hillegommerbrug (weer) doen laten toenemen. Wij sluiten ons dan ook aan bij uw advies dat vervolgonderzoek nodig is om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de kwaliteit van de verkeersafwikkeling rondom de kruising N207-N208 en het nut van een eventuele verdubbeling van de Elsbroekerbrug in de N207.

Betekenis voorkeursalternatief voor Hoogwaardig openbaar vervoer door Lisserbroek

Er is een koppeling met het project bereikbaarheid Haarlemmermeer -Bollenstreek/Duinpolderweg. Met uw genomen besluit over het voorkeursalternatief komt ook de realisatie dichterbij van de bus- en fietsbrug tussen Lisse en Lisserbroek. Wij dringen erbij u op aan om na behandeling van het voorlopig voorkeursalternatief in beide Provinciale Staten, bij gebleken draagvlak, de gesprekken met de bewoners waarvan de woning moet verdwijnen direct te starten. Voor de bewoners zou daarmee zicht komen op het einde van een lange onzekere periode. Dat geldt uiteraard ook voor de bewoners die in onzekerheid verkeren over de komst en de ligging van het tracé voor het autoverkeer.

Antwoord

In de vervolgfase wordt uitgebreid gekeken naar de verkeerskundige werking van het voorkeursalternatief en in hoeverre het wegnen dan functioneert. Zo zal ook gekeken worden naar de verkeersafwikkeling op de N207-N208. Er wordt hier echter niet gekeken naar het nut van een eventuele verdubbeling van de Elsbroekerbrug. Deze maakt geen deel uit van het voorlopig voorkeursalternatief en is een maatregel op een eventueel probleem. Het kan zijn dat ook andere maatregelen op dat moment een oplossing kunnen bieden.

De koppeling met het Hoogwaardig Openbaar Vervoer is inderdaad gemaakt. Op het moment dat een definitief voorkeursalternatief gekozen is, kan ook aan de volgende fase van het HOV-project begonnen worden.

Zienswijze onderdeel 180.5

Landschap, recreatie en ecologie

Wij waarderen de door u gemaakte afweging en keuze, hoewel u ook terecht aangeeft dat elk te kiezen voorkeursalternatief schaduwkanten heeft. Voor Haarlemmermeer biedt het voorlopig voorkeursalternatief ontegenzeggelijk voordelen, maar daarmee is niet gezegd dat nieuwe infrastructuur aan deze zijde van de Ringvaart geen consequenties heeft. De impact op het landschap, recreatiegebieden, bestaande structuren en haar inwoners is fors. Met het gekozen voorkeursalternatief geeft u gehoor aan het

maatschappelijke draagvlak en legt u de basis voor de regionale woningbouwopgave, waarvan Haarlemmermeer een substantieel aantal woningen voor haar rekening neemt. Want ook deze opgave heeft stevige gevolgen voor de bestaande (sociale)structuren en het landschap van de polder. Draagvlak nu en straks is daarbij essentieel om te komen tot een leefbare omgeving waar de huidige en toekomstige inwoners met plezier kunnen wonen. Dit willen we samen met u, instellingen zoals Staatsbosbeheer, het recreatieschap, ondernemers en onze inwoners vormgeven.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief heeft inderdaad ook negatieve effecten op onder meer natuur en landschap in de Haarlemmermeerpolder. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase, waarbij meer in detail naar tracering, hoogteligging en effecten wordt gekeken, wordt bezien waar en op welke manier maatregelen moeten worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken (bijv. geluidschermen), te voorkomen of te compenseren (natuur). Deze maatregelen zijn nu nog niet in de studie betrokken. Wij waarderen het zeer dat u samen met andere partijen, bereid bent om mee te denken bij de verdere uitwerking in de volgende planfase.

Zienswijze onderdeel 180.6

Vervolg

Na de inspraakperiode neemt u een definitief besluit over het voorkeursalternatief. Vanaf dat moment verwacht u medio 2018 te starten met het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Dit is de tweede fase van de m.e.r.-procedure. In deze fase gaat u onder andere werken aan de ruimtelijke inpassing van de tracés. Wij willen ook verzoeken om in deze tweede fase een aantal gevoeligheidsanalyses uit te voeren op toekomstige ontwikkelingen.

Als het om de inpassing van de tracés gaat doen wij dat graag samen en in nauw overleg met u. Wij stellen ons daarbij een projectmatige en aanpak voor met vertegenwoordigers van de provincie en gemeente op het gebied van de disciplines stedenbouw, landschap, duurzaamheid, recreatie, ecologie en verkeer. Tevens vragen wij aandacht voor de integraliteit met de ruimtelijke ontwikkelingen in de polder en de kansen die dit project biedt om werk met werk te maken. Alsmede het betrekken van de omgeving bij de inpassing. Uitgaande van het voorlopig voorkeursalternatief springen er wat ons betreft een aantal inpassingsopgaven bovenuit: de tracés op een zorgvuldige en duurzame wijze in het landschap inpassen met aandacht voor compensatie van natuur en recreatie, de passages van de Ringvaart, de knoop met de Nieuwe Bennebroekerweg - N205 en het groen hieromheen, de vormgeving van de te handhaven gelijkvloerse kruispunten met de ontsluitingswegen vanuit de Zuidrand Hoofddorp en PARK21 met grootschalige leisure, de passage van de spoorlijnen via de bestaande onderdoorgang, het nieuwe tracé vanaf het spoor naar de A4. Voor de weg van Lisse naar de A44 zien wij in ieder geval graag een integrale ontwerp-opgave van het tracé en de piekberging Haarlemmermeer. Ook dit doen wij graag met u.

Het MER, zo geeft u aan, is gedaan op basis van de toekomstscenario's Hoog en Laag. Dit zijn de meest recente ruimtelijk-economische scenario's die door de nationale planbureaus zijn ontwikkeld (de zogenaamde WLO-scenario's Hoog en Laag, WLO staat voor Welvaart en Leefomgeving). Niet alle ontwikkelingen zijn hierin opgenomen omdat ze nog onvoldoende concreet zijn. Het gaat om PARK21 met grootschalige leisure en zoals eerder in deze brief opgemerkt de mogelijke ontwikkeling van woningbouw ten westen van Nieuw-Vennep. Wij vragen u om in de volgende tweede fase van de m.e.r.-procedure, middels een gevoeligheidsanalyse het effect van deze ontwikkelingen op de plannen te onderzoeken.

Op meer gedetailleerd niveau willen wij graag samen met u uitwerking geven aan de ontsluitingen en aansluitingen vanuit de nieuwe gebiedsontwikkelingen op het regionale netwerk. Het verbinden van gebiedsontwikkelingen en bestaande woongebieden met recreatie- en groengebieden voor voetgangers en fietsers waarbij het regionale netwerk gekruist moet worden. Ook hier zijn aanpassingen nodig die in het MER niet zijn meegenomen, maar die wel in de vervolgfase aan de orde moeten komen. FES-gelden

Op 30 oktober 2014 heeft u ons per brief laten weten dat u heeft besloten in te stemmen met het reserveren van € 21 miljoen uit de voormalige FES-gelden (Fonds Economische Structuurversterking, grotendeels afkomstig uit de aardgasbaten) Westflank Haarlemmermeer voor de verbetering van het regionale hoofdwegennet in en rond Haarlemmermeer. Op het moment dat besloten wordt tot aanleg van de Duinpolderweg gaat u het genoemde budget daarvoor inzetten mits wij het toegezegde aandeel van € 10 miljoen in de dekking gestand doen. Wij kunnen u melden dat binnen ons gemeentelijk uitvoeringsplan Deltaplan Bereikbaarheid dit bedrag is gereserveerd. Deze reservering van voormalige FES-gelden zien wij los staan van de eigen provinciale bijdrage. Als het kostenverhaal bij de verdere uitwerking hiertoe aanleiding geeft zijn wij bereid het gesprek aan te gaan met de andere financiers over een extra bijdrage. Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende te hebben

geïnformeerd en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Antwoord

Wij nemen dit mee bij de opdrachtverlening voor de volgende fase en gaan in overleg met u na op welke manier het best recht gedaan kan worden aan deze wens.

Zienswijze 181

Zienswijze onderdeel 181.1

Zienswijze voorkeurs traject Maatregelenpakket NOG beter 2.0 Wij snappen dat er een goede verbinding moet komen tussen Lisse en Haarlemmermeer, maar deze aanleggen dwars door een agrarisch gebied is voor ons niet acceptabel. De weg dient als ontsluiting van de bebouwde kom, leg deze dan ook aan tegen de bebouwde kom, daar hebben de bedrijven en bewoners er de minste last van en de woonwijk kan er direct zonder omwegen gebruik van maken. Zoals deze nu ingetekend staat heeft de weg directe gevolgen voor ons uitzicht en waarde van onze woning ook zullen we geluidsoverlast ervaren. Daarnaast zal het verkeer op onze polderweg drukker worden omdat de middenweg doorsneden wordt en de bewoners dus nog maar aan een kant de polder in en uit kunnen.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze 182

Zienswijze onderdeel 182.1

Kopie van zienswijze 136. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 183

Zienswijze onderdeel 183.1

Mijn zienswijze is dat van de planstudie Duinpolderweg geen enkele weg wordt gerealiseerd. Ik sta de nulvariant voor. Er is geen nut en noodzaak van het aanleggen van de voorgestelde wegen bij het huidige niveau van economische activiteiten en bewonersaantal. Projectdoel 1, de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen faciliteren door de bereikbaarheid te verbeteren is dusdanig overambitieuze dat deze overambitie juist de doodsteek van die "aantrekkelijke, mooie bollenstreek" waarover telkens wordt gesproken.

Antwoord

Dit is gezien de uitkomsten van de Probleemanalyse 2016 en de manier waarop hierover is gesproken in zowel de staten van ZH als NH geen optie. De Bollenstreek is relatief onbereikbaar dan de rest van Nederland. Dat wees het toepassen van de bereikbaarheidsindicator van het rijk in 2016 uit. De werkgelegenheid in de streek neemt af en daardoor wordt de uit- en ingaande pendel groter. Zowel als bijdrage aan de rijksopgave als voor eigen behoefte worden nog woningen in de regio gerealiseerd. Zonder een robuust wegennet zijn werk, woningen en voorzieningen onbereikbaar. Het bestuur vindt dit ongewenst. De plan-m.e.r.-studie maakt duidelijk dat nietsdoen tot grote problemen op termijn zal leiden.

Zienswijze onderdeel 183.2

Indien men namelijk vanaf 2018 woningen blijft bouwen in de Bollenstreek (door inbreiding of uitbreiding) en in het westen van de Haarlemmermeer tussen Zwaanshoek en Lisserbroek, zal niet alleen het unieke cultuurhistorische en de aantrekkelijke ruimtelijke beleving van beide streken verloren gaan,

Antwoord

Er is een woningbouwopgave in de Haarlemmermeer en Duin- en Bollenstreek. Deze is overeengekomen en vastgelegd in diverse ruimtelijke plannen. Dit is bestaand beleid dat wij in deze studie als uitgangspunt hebben genomen.

Zienswijze onderdeel 183.3

maar zal ook de verkeershinder in de leefomgeving blijvend toenemen. Kijk maar naar de aanleg van de N207 bij Hillegom. In 1995 zorgde het gereed komen van het stuk N207 tussen Hillegom en Nieuw-Vennep voor verlichting van de verkeersdruk. Echter, in 2000 moest dit stuk al verdubbeld worden tot 4 rijstroken en anno 2018 is dit -ondanks weer recente nieuwe aanpassingen- wederom een zeer drukke N207 geworden waar het in de spits regelmatig vaststaat. In 1990 stond het verkeer rond Hillegom minder vaak vast dan nu!

Met extra wegen die meer woning en bedrijvenbouw genereren wordt dan ook projectdoel 2 niet gediend: de verkeershinder in de leefomgeving verminderen.

Antwoord

In de probleemanalyse van 2016 is gekeken naar de actuele situatie en problematieken. Daarnaast is gekeken welke demografische ontwikkelingen voorzien zijn voor een periode tot 2030 en welke woningbouwplannen bestaan. Het kan best zijn, dat er in het verleden minder problemen waren, maar de maatschappij is mobieler geworden en de regio is blijven groeien. Uit het MER blijkt dat nietsdoen geen optie is, omdat er in de periode tot 2030 nog een aanzienlijke groei van de woningbouwopgave wordt voorzien. Door niets te doen worden de problemen alleen maar groter. Vandaar dat met het voorlopig voorkeursalternatief juist gekeken wordt, hoe er met een samenstel van maatregelen een aanvaardbaar verkeersbeeld ontstaat, zoals benoemd in de doelstellingen, conform het beeld van 2010.

Zienswijze onderdeel 183.4

Immers door alle extra economische activiteiten en extra mobiliteit zal de hinder en de luchtverontreiniging verder toenemen. Dan heb ik het aandeel daarbij van een tevens doorgroeiend Schiphol nog niet genoemd! Immers, een fors deel van de werkgelegenheid zal niet agrarisch zijn. Activiteiten bij en van de luchthaven zal een sterke toename van de luchtvervuiling geven. Luchtkwaliteit die nú al niet goed is door o.a. alle roet en fijnstof. Door de schaalvergroting, zijnde:

- méér wegen;
- méér economische bedrijvigheid;
- méér woningbouw en een oplopend inwonertal;

zal Hillegom en omliggende omgeving onaantrekkelijk en zelfs onleefbaar worden, gerekend naar de huidige maatstaven. Een groter inwoneraantal van Hillegom, de Bollenstreek en Nederland zorgt niet voor een grotere welvaart en een groter welzijn. Integendeel, landen en regio's met kleinere inwoneraantallen zijn meestal welvarender dan meer bevolkte landen gebieden. Het moet in Hillegom juist gaan om kwalitatieve ontwikkeling en niet om kwantitatieve ontwikkeling. Zo dienen bijvoorbeeld transportbedrijven op termijn vanuit Hillegom richting A4 te vertrekken. Dat zal verbetering geven ten opzichte van de huidige verkeersproblemen. Het is de hoogste tijd dat provinciebesturen van Zuid-Holland en Noord-Holland de bevolkingsdruk en de economische ambities weerstaan en de problemen terugleggen bij het Rijk. Waar ze horen en van waaruit ze opgelost moeten worden. Hillegom, de bollenstreek (maar ook de provincies en Nederland) worden te vol, verliezen hun eeuwenoude ruimtelijke kenmerken en dijen uit tot ongezonde proporties.

De bollenstad doet zo sluipend intrede!! Laat Hillegom een mooie (toeristische) en gezonde parel in bollenstreek blijven! Zonder het faciliteren van extra economische activiteiten.

Antwoord

De provincies hebben ervoor gekozen de huidige problemen in het grensgebied van de drie regio's te erkennen en deze in het perspectief van toekomstige ontwikkelingen aan te pakken. Problemen terugleggen bij het Rijk biedt geen oplossing voor deze problemen. U maakt zich zorgen dat de Bollenstreek niet meer open en gezond blijft. Die zorg delen wij niet. Het ruimtelijk beleid voor de Bollenstreek is gericht op het behoud van het bollenareaal. Een flink deel van de bestaande woningbouwopgave betreft juist verdichting van bestaande gebieden. Wij zullen de negatieve effecten op de omgeving door maatregelen zoveel mogelijk proberen te beperken.

Zienswijze 184

Zienswijze onderdeel 184.1

Op de tekening van het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg staat o.a. de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de rotonde van de Deltaweg te Hoofddorp en de N205. Doordat o.a. op deze hoogte een 2x 2- baansweg komt, ontstaat door deze wegen verkeersaanpassing extra veel geluidsoverlast voor de bewoners van de huidige 57 appartementen en de 74 in aanbouw zijnde appartementen. De bewoners van deze appartement-complexen krijgen op nog geen 20 meter voor hun woning een "snelweg".

Antwoord

De toename van het verkeer op de verbrede Bennebroekerweg zal naar alle waarschijnlijkheid voor een toename van de geluidsoverlast zorgen. Om hoeveel geluidshinder het precies gaat onderzoeken we in de volgende planfase (project-m.e.r.). Dan bekijken we ook of en zo ja welke maatregelen nodig zijn om de geluidshinder verder te beperken.

Zienswijze onderdeel 184.2

In Badhoevedorp hebben bewoners tientallen jaren moeten strijden hun snelweg met geluidswallen, de A9 die langs hun woning liep, verplaatst te krijgen. Lering hieruit trekkend moet geconstateerd kunnen worden dat enig verplaatsing van de 2x 2-baans Nieuwe Bennebroekerweg zonder geluidswallen hier op zijn plaats is. Daarnaast is in het MER-rapport geen rekening gehouden met bewoning. Voorstel is vanaf de A4 richting N205: Bij de rotonde van de Deltaweg niet recht door MAAR linksaf te rijden om alsnog verderop aansluiting te krijgen op de N205.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is een verdubbeling van de nieuwe Bennebroekerweg gekozen. Dit is niet geheel toevallig. Reeds bij aanleg van deze weg is namelijk een ruimtelijke reservering voorzien voor toekomstige verdubbeling. Omdat Hoofddorp een groeikern is, werd destijds al voorzien dat Hoofddorp verder zuidwaarts zou groeien. In het milieueffectrapport wordt wel degelijk gekeken naar geluid. Mocht in de verdere uitwerking blijken dat wettelijke normen overschreden worden, dan zullen compenserende maatregelen (zoals een geluidswal) opgenomen worden in het uiteindelijke ontwerp. Een verbinding zuidwaarts t.h.v. de Deltaweg is niet gewenst: de Driemereweg (N205) is één van de belangrijkste ontsluitingswegen voor Hoofddorp. Met de door u voorgestelde maatregel zal verkeer dat noordwaarts wil (richting Haarlem/A9) flink moeten omrijden. Daarmee verliest de Driemereweg haar aantrekkelijkheid voor Hoofddorp.

Zienswijze 185

Zienswijze onderdeel 185.1

Hierdoor wil ik graag mijn zienswijze kenbaar maken over de geplande Duinpolderweg. Ik stel voor de bestaande N207

ondertunneld door te trekken naar de N206 met de nodige bovengrondse toe en afritten, zodat het bestaande landschap zo min mogelijk wordt aangetast. Zie hoe dit wordt toegepast in Leiden achter de wijk Stevenshof met de nieuwe weg vanaf de A44. Dit mag dan wel de duurste variant zijn, mag voor alle partijen wellicht de beste optie. Per slot van rekening is de huidige N207 al vierbaans. Eventueel in eerste instantie een tolweg, zoals de tunnels in Zeeland en bij Dordrecht en destijds de Zeelandbrug. Ik ga ervan uit dat u mijn zienswijze weloverwogen mee neemt in de verdere ontwikkeling van de Duinpolderweg.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor het voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Een doortrekking van de N207 naar de N206 is onderdeel geweest van de afweging. In het alternatief Parel 2.0 is dit als een verdiepte ligging beschouwd. Deze route scoorde minder op de doelstellingen. Tol heffen op de nieuwe route zal naar verwachting de score op de doelstellingen niet verbeteren, omdat de weggebruiker zal zoeken naar een alternatieve tolvrije route over het bestaande wegennet.

Zienswijze 186

Zienswijze onderdeel 186.1

De indiener is het eens met de uitbreiding van de Randweg Lisse.

Antwoord

Zoals ook door u omschreven is de zuidelijke randweg Lisse als onderdeel meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief en kent deze maatregel zijn oorsprong in het NOG beter 2.0 alternatief. De maatregel dient inderdaad te zorgen voor ontlasting van het lokale wegennet in Lisse en Lisserbroek en de Van Pallandtlaan in Sassenheim. In het vervolg zal gekeken worden naar het exacte tracé en op welke wijze dit te verenigen is met de piekberging. Daarbij wordt gedacht aan een weg op de dijk, zodat deze niet onder water komt te staan. De HOV zal in het geval van het gereed komen van het project HOV Noordwijk Schiphol-Noordwijk juist verder rijden en niet keren. Inzet is ook dit project te realiseren. Er is een koppeling in de voortgang van beide projecten aangebracht.

Zienswijze onderdeel 186.2

De indiener geeft een suggestie voor een andere aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4 Verbreding Nieuwe Bennebroekerweg.

Antwoord

In de verdere uitwerking zal nog gekeken worden naar het tracé. De voorgestelde route is echter vanuit de gemeente als onacceptabel bestempeld: dit heeft te maken met ruimtelijke ontwikkelingen die voorzien zijn en waarvoor ruimtelijke reserveringen zijn gemaakt. Zo zal ten noorden van de Bennebroekerweg een grootschalig industrieterrein ontwikkeld worden, gekoppeld aan Schiphol gebonden bedrijvigheid. Daarnaast is in de traceringsrekening gehouden met de ontwikkelingen van het Park van de 21e eeuw.

Zienswijze onderdeel 186.3

De indiener heeft bezwaren tegen de Reservering N206-N208.

Antwoord

De doortrekking van de N208 naar de N206 is als reservering opgenomen, juist omdat het MER laat zien, dat het gaat om een kwetsbaar gebied. Echter, vanuit het MER blijkt wel degelijk dat een doortrekking een bijdrage levert aan de gestelde doelstelling. Zo wordt Vogelenzang ontzien en levert de verbinding een verbetering in de bereikbaarheid van het westelijk deel van de Bollenstreek. En hierin zit ook de samenhang met de ruimtelijke economische ontwikkeling. De woningbouwopgave voor de Bollenstreek volgt inderdaad uit de regionale woonagenda, maar ook uit de analyse, dat een groot deel van de Bollenstreek ontsloten wordt via de A44. Juist deze A44 staat steeds verder onder druk en in de verkeersanalyse loopt deze A44 zelfs helemaal vast. Hoewel er voor deze snelweg wel een onderhoudsopgave is benoemd, lijkt een wegverbreding ver weg. Een aansluiting van

de N206 naar de N208 zorgt voor een alternatief, indien de A44 een steeds minder interessante route wordt, vanwege dagelijkse congestie. Omdat deze ontwikkelingen nu nog niet dagelijks voordoen (in de modellen overigens wel) en omdat de groei van het verkeer afhangt van de groei van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen is gekozen voor een reservering, mede kijkend naar de uitkomsten van het MER, waaruit blijkt dat dit negatieve effecten zal sorteren voor natuur, landschap en milieu.

Zienswijze onderdeel 186.4

De indiener geeft aan verbaasd te zijn over de keuze van het tracé van het voorlopig voorkeursalternatief door Horst ten Daal.

Antwoord

De veronderstelling dat alleen NOG Beter 2.0 een oplossing biedt voor Beinsdorp blijkt niet uit het MER. Er is op een elftal plekken een doelstelling voor de leefbaarheid benoemd: één daarvan zit in Beinsdorp. Kijkend naar de uitkomsten, zijn er dan verschillende alternatieven die voldoen aan de doelstelling. Uw voorstel voor een deeloplossing leidt weer tot nieuwe discussies. Zonder het doortrekken naar de N208 wordt de Weerlaan zwaarbelast. Het biedt wel een uitkomst voor de woningen in de Vossepolder en biedt de mogelijkheid tot een eventuele fasering. In de nadere uitwerking van een eventueel voorkeursalternatief, zou dit meegenomen kunnen worden. Op dat moment zal naar de verdere tracering gekeken moeten worden en zullen milieueffecten verder uitgewerkt worden.

Zienswijze onderdeel 186.5

Hoewel het niet gebruikelijk is om in een inspraak op andere insprekers te reageren, wil ik hierbij toch mijn opperste verbazing uiten over de voorgenomen reacties van de gemeenten Hillegom en Noordwijkerhout alsmede van Holland-Rijnland, zoals ik die vanuit de media heb vernomen.

Antwoord

Voor de nota van beantwoording zijn 421 zienswijzen ontvangen. Daarin is een veelheid van meningen verwoord. In de nota van beantwoording wordt individueel gereageerd op zienswijzen.

Zienswijze 187

Zienswijze onderdeel 187.1

Het voorlopige voorkeursalternatief voorziet in een weg die, volgens de huidige plannen, dusdanig naast onze erfgrans is voorzien, dat enige vorm van hinder danwel overlast, het woongenot danig aantast. Ook voor wat betreft gezondheidsrisico's met zo'n weg, zo dicht langs ons perceel maken wij ons de nodige zorgen.

Ons leefgenot wordt door de realisatie van de route behoorlijk aangetast. Het gaat hierbij niet alleen om milieuaspecten als geluid, waarvan ik mij afvraag of deze binnen acceptabele grenzen blijft, maar ook om steeds maar weer visueel geconfronteerd te worden met de impact van deze aan te leggen route. Wij vragen ons af of er niet een veel grotere afstand tot de huidige bebouwing genomen dient te worden. Wij zijn benieuwd welke afstand u tot de bebouwing gaat hanteren maar ik begrijp dan ook dat e.e.a. nog in ontwikkeling is. Ik ga ervan uit dat bij de uitwerking van dit plan e.e.a. gedegen onderzocht wordt en daarbij ook door u rekening wordt gehouden met onze belangen.

Antwoord

De weg heeft op verschillende milieuaspecten negatieve gevolgen voor de omgeving. De effecten hebben we op hoofdlijnen in het MER beschreven. De tracering en hoogteligging van de weg staan echter nog niet precies vast. In de volgende planfase zullen we hier nader naar kijken en zullen we de milieueffecten meer in detail in beeld brengen (projectMER). Tevens zullen we onderzoeken waar maatregelen nodig zijn om de effecten te compenseren en binnen de wettelijke normen te houden.

Zienswijze onderdeel 187.2

Zoals tijdens de huidige communicatie en in de tekeningen weergegeven lijkt e.e.a. rooskleuriger voorgesteld dan in de praktijk mogelijk is. Zoals wij het nu kunnen zien wordt er ook geen rekening gehouden met de reeds bestaande piekberging. Alleen al

hierdoor voorzie ik sowieso een wijziging van dit voorstel.

Antwoord

Bij de nadere uitwerking van de ligging wordt tevens de inpassing van de weg ten opzichte van de piekberging in overleg met de betrokkenen en stakeholders, waaronder het Hoogheemraadschap van Rijnland nader afgestemd.

Zienswijze onderdeel 187.3

Als belanghebbende, zijnde de directe 'buur' van de nieuw voorgestelde route, vinden wij het dan ook wenselijk om in alle vormen van communicatie op de hoogte te worden gehouden, danwel actief mee te mogen denken in mogelijkheden hierin.

In het verleden is er echter een oude variant Duinpolderweg ter sprake geweest die onze voorkeur heeft. Wij begrijpen dat u als gemeente/provincie moet zoeken naar een voor iedereen zo efficiënt mogelijke manier van ontsluiting van wijken en routes maar dit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van ons als individuele bewoner.

Antwoord

In de volgende fase zal opnieuw bezien worden op welke wijze belanghebbenden het beste kunnen worden betrokken bij de opgaven van dat moment. Zodra het plangebied duidelijk is door een definitief voorkeursalternatief is dat ook gericht uit te denken en uit te werken.

Zienswijze 188

Zienswijze onderdeel 188.1

Ik stel de noodzaak voor de beoogde nieuwe randweg om Zwaanshoek ter discussie en wel om de volgende 2 hoofdredenen

- 1) De realisatie van de nieuwe oost – west verbinding met het aquaduct onder de ringvaart zal al meer dan voldoende sluip verkeer weren uit Zwaanshoek.

- 2) Daarnaast is de noodzaak berekend op een worst case scenario verkeersrekenmodel in 2030. De kans dat deze werkelijkheid wordt acht ik zeer onwaarschijnlijk. Allereerst door de afname van het verkeer door de maatregel uit bovenstaand punt 1. Maar eveneens in

belangrijke mate dat de komende jaren met een grote omslag zal plaatsvinden naar elektrisch rijden. Waardoor de geluid en uitstootnormen enorm zullen afnemen. Beide redenen acht ik voldoende om de mogelijke aanleg van een randweg voorlopig uit te stellen. Vervolgens actief de verkeersdruk in Zwaanshoek te blijven monitoren. En als blijkt dat ondanks de door mij aangegeven hoofdredenen de noodzaak alsnog ontstaat pas de realisatie van de weg op te starten. Resumerend mijn zienswijze beoogd met name de aanleg van de randweg Zwaanshoek voorlopig op te schorten totdat de echte noodzaak opportuun is. Hierdoor zal de extra problematiek die ontstaat met de aanleg van de weg (onteigenen, verplaatsing van verkeer naar spieringweg en extra geluid en milieu druk bewoners spieringweg en extra knelpunt rotonde Zwaanshoek doordat de aanvoer van de spieringweg hier het verkeer door Zwaanshoek weer extra gaat vertragen) en het bijbehorend afsluiten van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer dan kan worden voorkomen waardoor ook de Hanepoel dan weer een ongewenste (nieuwe) sluiproute gaat vormen.

Antwoord

Uit de verkeersanalyse van de alternatieven in het MER blijkt inderdaad, dat de Bennebroekerweg al flink ontlast wordt door een nieuwe verbinding met de N208. Doelstelling voor de Bennebroekerweg is om onder de 6.000 motorvoertuigen te komen. Vandaar dat in het voorlopig voorkeursalternatief ook de randweg Zwaanshoek is opgenomen, omdat deze maatregel de Bennebroekerweg verder ontlast. In de verdere uitwerking wordt in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te faciliteren. U geeft aan tegen deze maatregel te zijn en wij zullen uw zienswijze als zodanig meewegen.

Zienswijze 189

Zienswijze onderdeel 189.1

Naar aanleiding van het vaststellen van het voorlopig voorkeurstraject voor de Duinpolderweg wil ik u hierbij mijn reactie

geven.

Sinds 1996 wonen wij samen met onze 2 kinderen in ons huis aan de Zilkerduinweg 378 in De Zilk. Dat adres grenst aan het kruispunt Zilkerduinweg/N206 ten noorden van De Zilk. In deze tijd zijn er al meerdere keren tijden van onrust over het doortrekken van de N206 langs ons gegaan, dat was ongeveer 20 jaar geleden, circa 10 jaar geleden en nu dus ook weer. Telkens wordt er geroepen dat de N206 doorgetrokken gaat worden en heb ik erg veel last van stress en onrust en komen de volgende vragen voortdurend in mijn gedachten: Wordt de weg wel of niet doorgetrokken? Gaat de weg nu wel of niet vlak langs ons huis? Moeten we ons huis uit? Zo ja hoe wordt dat dan geregeld? Hiervan ervaar ik veel last in mijn persoonlijke situatie en met name slapeloze nachten en veel piekermomenten.

U begrijpt misschien wel dat wij enigszins opgelucht waren (met de nadruk op waren) dat het traject langs ons huis één van de vele varianten was en dat wij de hoop kregen dat het traject langs ons huis een kans had om niet gekozen te worden. Alle voorgaande tekenen afgelopen maanden leken erop dat Alternatief Midden, het traject ten noorden van De Tiltenberg, een grotere kans had om gekozen te worden. Maar wat blijkt: het traject Alternatief Zuid, dus langs ons huis, is onderdeel van het voorlopig voorkeustraject! En zoals ik het lees met een gelijkvloerse kruising. Hoe dan? Tevens wordt gemeld dat het gestippelde traject meegenomen wordt in de planning maar waarschijnlijk nog niet wordt uitgevoerd. Maar wanneer dan wel?

Dit levert nog meer onzekerheid op, want het betreft een voorlopig voorkeustraject en is dus nog niet definitief. En als het wel definitief wordt, wanneer wordt het traject dan uitgevoerd? Kan er niet gewoon gezegd worden dat het deel dat gestippeld is, geschrapt wordt? Dit deel van de Duinpolderweg kost veel te veel en levert te weinig op, dat is tenminste dat ik een aantal keren heb gehoord. Indien het deel van de Duinpolderweg tussen de N206 en de N208 er eventueel toch moet komen dan hopen en pleiten wij ervoor dat het traject van Alternatief Midden wordt doorgevoerd. Hopende dat de Duinpolderweg niet langs ons huis wordt gepland, verblijven wij.

Antwoord

Wij begrijpen vanuit de situatie van betrokkenen heel goed het pleidooi voor de ligging van het alternatief midden. Het bestuur vindt - en dat belang benadrukt u ook - dat er nu snel duidelijkheid moet komen om een einde te maken aan de onzekerheid, die door de jaren studie in het gebied is ontstaan. Die studie is overigens nodig geweest om zeer zorgvuldig om te springen met de belangen in een veel groter gedeelte van de grensstreek. Betrokkenen hebben nu nog te maken met een ruimtelijke reservering. Die heeft in elk geval tot effect dat indien duidelijk is welk alternatief definitief gekozen wordt, er ook kan worden doorgepakt op het vervolg. Ook indien daar verwervingen aan te pas moeten komen. Bij het dienen van het algemeen belang, komen vaak ook particuliere belangen onder druk te staan. Wet, regelgeving en rechtspraak treffen voorzieningen waarop betrokkenen ook een beroep kunnen doen om te zorgen dat de manier waarop wordt ingegrepen evenredig en fatsoenlijk zal zijn. Dat hebben de bestuurders voor ogen en zij staan daarvoor garant.

Zienswijze 190

Zienswijze onderdeel 190.1

Kopie van zienswijze 136. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 191

Zienswijze onderdeel 191.1

Tot onze schrik vernamen we via de buurvrouw dat er bijna in onze achtertuin een weg met brug over de Ringvaart wordt aangelegd: de Duinpolderweg. Een voorlopig voorkeursalternatief.

We zijn hierop tegen. Zelf ben ik op 12 december 1950 geboren op de Lisserdijk te Buitenkaag. Ik groeide hier op en ben hier getrouwd, heb twee zonen gekregen, die wonen inmiddels elders en ik woon er nog steeds met mijn echtgenote.

Niet op de hoogte gebracht

Diverse veranderingen heb ik in al die jaren meegemaakt. Altijd was er goed overleg met de bewoners. Daar was nu geen sprake

van. Op geen enkele wijze zijn we geïnformeerd over voornoemd voorkeursalternatief. Niet per brief en niet mondeling. We krijgen overigens geen regionale kranten, zodat ook via de krant dit bericht niet bij ons kwam.

Onvolledig onderzoek

Op 23 januari heb ik tijdens de inloopavond in NH Conference Centre Leeuwenhorst in Noordwijkerhout mijn ongenoegen geuit over het feit dat we over het voorkeursalternatief niet zijn ingelicht en dat er geen enkel onderzoek op de plek zelf heeft plaatsgevonden. Ik kreeg daar een onbevredigend antwoord op. Het lijkt mij onmogelijk om een traject aan te wijzen zonder een gedegen onderzoek.

Een onlogisch verhaal

Als er geen onderzoek is dan is er ook geen goede oplossing. Het is een onlogisch verhaal. Deze weg sluit aan op de A44. De aanleg van deze weg levert alleen nog meer fileproblemen op. Verder komt de weg in conflict met de dijk van de piekberging Haarlemmermeer. En geeft overlast voor de scheepvaart. Verlegging in noordelijke richting is een optie met een verbinding met Lisse waar de lokale bewoners ook wat aan hebben (uitbreiding Lisserbroek).

Alternatieven

Er zijn diverse alternatieven mogelijk, die zowel de verkeersknelpunten oplossen als goedkoper zijn in aanleg. Zoek dit goed uit en betrek alle bewoners daarbij.

Antwoord

De randweg om Lisse staat al sinds 2016 in de belangstelling als een onderdeel van het pakket van NOG Beter 2.0. In de omgeving van de randweg zijn brieven verzonden als een extra dienstverlening aan hen die als nieuwe belanghebbenden te maken kunnen krijgen met een alternatief dat nog niet zo lang geleden als kansrijk is benoemd. Het stelt hen in staat om zich uitgebreid te informeren over de feiten en omstandigheden van het voorlopige voorkeursbesluit. Op de inloopavond, waarop betrokkene geweest is, leidde het bezoek helaas niet tot bevredigende antwoorden. Dat is jammer. Er kon minutieus worden ingezoomd op specifieke belangen en velen hebben dat gedaan. Na de bijeenkomst van 23 januari heeft ook de gemeente Lisse nog een extra informatiemoment georganiseerd. Onderweg naar een definitief voorkeursalternatief komen er nog verschillende momenten van reflectie. Met belanghebbenden zal in de volgende fase ook meer in maatwerk worden nagegaan wat de gevolgen kunnen zijn van realisatie en hoe daarmee moet worden omgegaan. Als alternatief wordt het verschuiven van de randweg naar het noorden geopperd. Dat zal zeker in de overwegingen worden betrokken.

Zienswijze onderdeel 191.2

Piekberging Haarlemmermeer

De piekberging Haarlemmermeer gaat één miljoen kubieke water tijdelijk bergen.

Rijnland heeft de bewoners en andere belanghebbenden hierbij betrokken, wat grote klasse

is. Daardoor verloopt dit project goed. De aanleg van de piekberging Haarlemmermeer start in 2019 en is gereed in 2021. Het is raar dat de Duinpolderweg dwars door de dijk van de piekberging loopt. Tevens blijkt er geen overleg geweest tussen de Provincie en Rijnland over de aanleg van deze weg op deze plek.

Antwoord

De inpassing van de weg ten opzichte van de piekberging zal na vaststelling van het voorlopig voorkeursalternatief in overleg met belanghebbenden en stakeholders, waaronder het Hoogheemraadschap van Rijnland nader worden afgestemd.

Zienswijze onderdeel 191.3

Natuur

De Duinpolderweg gaat dwars door het gebied waar nu de grutto, kievit en tureluur hun broedplaatsen hebben. Een vleermuissoort vliegt hier ook. De weg maakt hier een abrupt einde aan. Foeragerende trekvogels verdwijnen. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Geluidsoverlast

Door de aanleg van deze weg wordt de geluidsoverlast alleen maar groter.

Woongenot

Ons woongenot zal aanzienlijk minder worden. Ook door de uitstoot van CO₂ zal onze levensverwachting veel lager zijn. Er is

sprake van een vermogensdelict. De waarde van onze woning komt hierdoor fors lager te liggen.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief gaat langs Hillegom en langs de rand van de Vosse- en Weerlanerpolder. De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder en heeft effecten op natuur en landschap in de Vosse- en Weerlanerpolder. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Als het voorlopig voorkeursalternatief uiteindelijk ook het voorkeursalternatief wordt, dan zal in de volgende planfase nauwkeuriger naar de trasering, hoogteligging en milieueffecten worden gekeken, in combinatie met maatregelen om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 191.4

Tot slot

Deze keuze gaat veel geld kosten. Kijkt u nog eens goed naar de alternatieven. Er zijn diverse oplossingen die veel beter zijn. Onderzoek het dan beter en betrek iedereen erbij. Uw reactie vernemen wij graag.

Antwoord

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 192

Zienswijze onderdeel 192.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 193

Zienswijze onderdeel 193.1

De randweg Zwaanshoek, geopperd als voorlopig voorkeursalternatief om doorgaand verkeer uit het dorp Zwaanshoek te weren, vind ik een zeer slecht idee. Een weg willen aanleggen door een nieuw park dat nog niet eens de tijd heeft gehad om vol tot bloei te kunnen komen vind ik enorm teleurstellend. Het park wordt veelvuldig gebruikt door fietsers, wandelaars, kinderen, hondenbezitters en ruiters. Voor deze groepen zal het park ineens geen onbezorgd genieten meer betekenen. Gevaarlijke situaties zullen gaan ontstaan als er een weg door het park wordt aangelegd. Het park zal niet meer zo kunnen functioneren als waarvoor het bedoeld is. Ook de rijke fauna zal hieronder lijden en dat zal zo jammer zijn! Ik denk dat de verkeersremmende maatregelen die inmiddels gerealiseerd zijn op de Bennebroekerweg te Zwaanshoek voldoende zijn en dat er mede daarom geen weg door park Zwaanshoek gerealiseerd moet worden!

Antwoord

Als onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief van de Duinpolderweg veroorzaakt de randweg Zwaanshoek op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden en effecten op natuur en landschap. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase zal verder gekeken worden waar en op welke manier maatregelen kunnen worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. Ook staan het exacte tracé en hoogteligging van de randweg nog niet vast.

Zienswijze 194

Zienswijze onderdeel 194.1

De vereniging (KvK no 40445096) is tegen het tracé van de Duinpolderweg omdat het;

1. het biologisch evenwicht van de omgeving zal verstoren;
2. de grondwaterstand zal beïnvloeden;
3. verkeerslawai zal opleveren;
4. de concentratie fijn stof zal verhogen;
5. het landschap en de rust van dit unieke gebied zal verstoren;
6. horizonvervuiling zal opleveren;
7. een beschermende diersoort (veenmol) zal verstoren.

Antwoord

De Duinpolderweg heeft inderdaad verschillende milieueffecten tot gevolg op het gebied van de door u genoemde aspecten geluid, fijnstof, grondwater, natuur en landschap. Deze effecten hebben we beschreven in de milieueffectrapportage. Ook andere alternatieven dan het nu voorliggende voorlopig voorkeursalternatief hebben negatieve effecten. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief gaan we de effecten meer in detail onderzoeken en kijken we ook waar maatregelen nodig zijn om de effecten verder te verminderen of te compenseren.

Zienswijze 195

Zienswijze onderdeel 195.1

Met de keuze voor een voorlopig voorkeursalternatief door Gedeputeerde Staten van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland is een nieuwe stap gezet in het project Duinpolderweg. Rijkswaterstaat is betrokken bij het proces vanuit een adviserende rol als wegbeheerder van het hoofdwegennet. Vanuit die rol wil ik ook reageren op het voorliggende voorkeursalternatief.

Rijkswaterstaat spreekt geen voorkeur uit voor één van de onderzochte alternatieven. Wij kijken als wegbeheerder van het hoofdwegennet vooral naar de effecten van een Duinpolderweg op de doorstroming en veiligheid op de A4 en A44. Deze wegen, met name de A4, zijn belangrijke verkeersaders die de regio's Amsterdam / Schiphol en Den Haag / Rotterdam met elkaar verbinden.

Het voorlopige voorkeursalternatief sluit op twee manieren direct aan op het hoofdwegennet: via de bestaande aansluiting op de A44 bij Kaag én via de bestaande aansluiting bij Hoofddorp-Zuid. Voor die laatste aansluiting wil ik graag extra aandacht vragen.

De verkeersberekeningen die voor de Duinpolderweg zijn uitgevoerd geven een hoge waarde aan op de A4 bij de afrit Hoofddorp-Zuid in de avondspits richting Leiden, wat duidt op structurele filevorming op dat punt. Het knelpunt treedt niet op bij ons bekende verkeersberekeningen in een autonome situatie, zonder de realisatie van een Duinpolderweg. Gezien de verwachte problemen qua doorstroming en veiligheid op dit punt met de komst van een Duinpolderweg, vraag ik om maatregelen voor de afrit Hoofddorp-Zuid expliciet mee te nemen in het vervolgproces. Rijkswaterstaat adviseert hierbij graag de projectorganisatie, samen met de andere betrokken regionale partners ten aanzien van dit specifieke punt (Vervoerregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer). Deze stap in het proces zie ik met vertrouwen tegemoet, mede gezien het geplande ambtelijk overleg tussen de partijen in maart over de afrit Hoofddorp-Zuid.

In een eerder stadium heeft Rijkswaterstaat aangegeven een extra aansluiting op de A44 bij Rijnsburg onwenselijk te vinden. Ik ondersteun daarom de keuze om deze maatregel niet mee te nemen in de voorlopige voorkeursvariant.

Tenslotte wil ik aandacht vragen voor de koppeling van de Duinpolderweg met andere lopende bereikbaarheidsstudies in de regio, zoals de MIRT-verkenning A4 knooppunt Burgerveen – N14. Ook doet Rijkswaterstaat momenteel onderzoek naar de A44 vanuit de landelijke vervangings- en renovatieopgave. Het tijdig signaleren van dwarsverbanden tussen studies en projecten is van groot belang.

De komende periode blijft Rijkswaterstaat de samenwerking daarom graag voortzetten.

Antwoord

Vanuit de rol en betrokkenheid die Rijkswaterstaat sinds jaar en dag in het project heeft, is de zienswijze begrijpelijk en zijn de vragen die daarin aan de orde komen, voer voor de gesprekken met hen de komende tijd. Vanuit de provincie Noord-Holland zijn wij inmiddels ook aangehaakt bij de MIRT verkenning A4 van N14 tot knooppunt Burgerveen. Indien Rijkswaterstaat aan de slag gaat met de renovatieopgave op de A44, zullen wij natuurlijk ook meedenken en werken, om te kijken welke meekoppelkansen er vanuit beide projecten te behalen zijn. De samenwerking is onverminderd plezierig en constructief. De ontwerpogaven die gesignaleerd worden, zullen zeker terugkomen op de agenda. De herbevestiging over de onwenselijkheid van een extra aansluiting op de A44, bevordert de duidelijkheid voor de nabije toekomst.

Zienswijze 196

Zienswijze onderdeel 196.1

Volgens de indiener is er geen overleg geweest met de bewoners uit het gebied. Bewoners hebben geen gelegenheid gehad om hun belangen kenbaar te maken.

Antwoord

Er is altijd een eerste moment om ergens kennis van te nemen en dat dat ervaren wordt dat dat laat komt, begrijpen wij ook. Toch maken wij er wel melding van dat vanaf oktober 2016 bekend was, dat alternatieven zoals deze in de belangstelling stonden als te onderzoeken alternatief. Dat is uitgebreid in de openbaarheid aan de orde geweest. Er is geen enkel geheim gemaakt waar de studie zich over zou uitstrekken. Pas op 19 december 2017 is daadwerkelijk duidelijk geworden dat het onderdeel Lisse ook zou worden opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief. Daarover is actief gecommuniceerd.

Zienswijze onderdeel 196.2

Indiener wijst op de ondeugdelijkheid van het milieueffectonderzoek. Zo worden onder meer de natuurwaarden genegeerd.

Antwoord

De bestaande kwaliteiten en de milieueffecten zijn in deze fase van onderzoek op hoofdlijnen bekeken, om de verschillende alternatieven met elkaar te kunnen vergelijken. In de volgende plan-m.e.r.-fase zal hier meer in detail naar worden gekeken. Het voorlopig voorkeursalternatief is inderdaad samengesteld uit onderdelen van verschillende alternatieven, om zo invulling te geven aan een oplossing voor verschillende problemen. Een zuidelijke ontsluiting van Lisse wordt daarbij gezien als een belangrijke bijdrage aan het verminderen van verkeersoverlast door verkeer dat nu zijn weg zoekt via de N208 in noordelijke richting.

Zienswijze onderdeel 196.3

Indiener wijst erop dat een zelfstandige beoordeling van deze variant niet heeft plaatsgevonden en spreekt van 'cherry picking'. Verder ontbreekt een beleidsmatige onderbouwing volgens de indiener.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging van verschillende onderdelen uit verschillende alternatieven. Deze werkwijze is door de Commissie voor de m.e.r. goedgekeurd en is niet uniek voor de Duinpolderweg. Het samenstel van de verschillende onderdelen is middels een gevoeligheidsanalyse als geheel onderzocht en zal in de volgende fase van het project, wanneer het voorlopig voorkeursalternatief definitief wordt, meer in detail worden onderzocht.

Zienswijze onderdeel 196.4

Volgens de indiener is er geen sprake van samenhang met andere infrastructuurontwikkelingen rond wegen, HOV-verbindingen fietsverbindingen. Indiener wijst daarnaast op de negatieve gevolgen van deze variant voor de A44.

Antwoord

In de verkeersberekeningen is rekening gehouden met andere projecten, zoals de Rijnlandroute. Er is in het voortraject en ook in dit MER uitgebreid gekeken naar de samenhang met andere modaliteiten en projecten. Daaropvolgend zijn de opgaven voor dit project benoemd. De verbinding aan de zuidrand van Lisse is een van de maatregelen in een totaal, dat bijdraagt aan de doelstellingen. Deze verbinding is niet direct een regionale verbindingsweg voor de gehele Bollenstreek, maar levert een bijdrage in het geheel.

Wat betreft de A44: De oprit van afslag 2 richting Amsterdam ligt juist na de twee smalle kunstwerken. Verkeer dat afslag 2 gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegenspitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een verlichting van de Van Pallandtlaan en tot een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten. RWS heeft aangekondigd dat op termijn onderhoud nodig zal zijn aan de kunstwerken op dit deel van de A44. Dit zou ook kansen kunnen bieden voor het creëren van een verbeterde ontsluiting van dit gebied.

Zienswijze onderdeel 196.5

Gewezen wordt op de aantasting van het woon- en leefmilieu en het woongenot, onder meer vanwege geluidshinder en op de economische schade die de weg veroorzaakt.

Antwoord

Bij een halfhoge brug ligt het brugdek inderdaad op zo'n 10 m boven het maaiveld van de Haarlemmermeerpolder, maar dat is alleen relatief en niet ten opzichte van het maaiveld ter plekke. In werkelijkheid zal er sprake van een oprit naar de brug die geleidelijk stijgt naar die hoogte en dus nergens 10 m boven maaiveld uitsteekt. Ook zal het deel waar de weg hoger ligt deels niet uit een dijklichaam maar uit een viaduct/brug bestaan.

De weg heeft milieueffecten tot gevolg ten aanzien van onder meer geluid, CO₂ en fijnstof. Het huidige ontwerp is een ontwerp op hoofdlijnen. In de volgende fase wordt de exacte ligging van het tracé bepaald. Dan wordt ook de keuze gemaakt hoe de weg wordt ingepast en welke maatregelen worden toegepast om overlast te verminderen. Direct belanghebbenden zoals woningeigenaren en bedrijven zullen daarbij worden betrokken. Er is inderdaad sprake van geluidshinder van verschillende bronnen. In de volgende fase (plan-m.e.r.) zullen we hier meer in detail aandacht aan besteden. Dan kan ook worden bekeken of de nadelen van de fietstunnel met een aangepast ontwerp voorkomen of verminderd kunnen worden.

Maar de omgeving van de partijen die u vertegenwoordigt gaat vanwege het voorgenomen besluit hoe dan ook veranderen. In de praktijk leidt het aanwijzen van een voorkeurstracé inderdaad vaak tot een reactie in de vastgoedmarkt. Om die reden is het belangrijk zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden aan huizeigenaren en bedrijven langs mogelijke tracés. Het benoemen van een voorlopig voorkeursalternatief is de eerste stap. Waardedaling van een gebouw of grond door het vaststellen van een inpassingsplan heet planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd kunt u hiervan gebruik maken als daarvoor grondslag bestaat. Uw aansprakelijkheidsstelling nemen wij voor kennisgeving aan.

Zienswijze onderdeel 196.6

Indiener geeft aan dat het aantal woningen dat gesloopt moet worden, veel groter is dan wordt gesuggereerd

Antwoord

Het aantal woningen dat voor alternatief Nieuwe N206 en NOG Beter 2.0 gesloopt moet worden (respectievelijk tien en vijf, afgerond op vijftallen) is wel een juiste inschatting. Daarbij merken wij wel op dat het gaat om direct door de weg geraakte woningen, inclusief het ruimtebeslag voor berm en bermsloot.

Zienswijze onderdeel 196.7

De weg zorgt voor zichtbeperking en is negatief voor de sociale veiligheid en natuur.

Antwoord

De weg heeft ook gevolgen voor het landschap c.q. de zichtlijnen. Om de Ringvaart met een brug te kruisen zal de weg voor een deel op een talud moeten worden aangelegd. Dit talud is nergens 10 m hoog, afgezet tegen het maaiveld ter plekke. Wel is de hoogte van de bovenzijde van de brug, relatief gezien, inderdaad 10 m boven het maaiveld van de Haarlemmermeerpolder verderop. De weg stijgt geleidelijk en ter hoogte van de opritten en de brug zelf goed zichtbaar zijn. De manier waarop de weg de

Ringvaart kruist en ook de tracering van de weg liggen nog niet vast. Hier zal in de volgende planfase meer in detail naar worden gekeken.

Ook naar sociale veiligheid zal in de volgende planfase meer in detail worden gekeken. Sociaal onveilige situaties zullen zoveel mogelijk worden voorkomen door het nemen van gepaste maatregelen.

De effecten op natuur zijn inderdaad nog niet in detail bekeken. In deze planfase zijn de effecten globaal ingeschat om een vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken. In de volgende planfase wordt gedetailleerder onderzocht wat de natuurwaarden zijn en een gedetailleerder MER opgesteld.

Zienswijze onderdeel 196.8

Indiener geeft aan dat de piekberging in de Haarlemmermeer niet in de planvorming is betrokken.

Antwoord

De piekberging is in het plan betrokken, in die zin dat gekeken is naar een koppeling van de wegverbinding met de noordelijke rand van de piekberging. Tracé en hoogteligging van de weg moeten hier nog nader worden bepaald.

Zienswijze onderdeel 196.9

Aangegeven wordt dat de scheepvaart op de Ringvaart onaanvaardbare hinder ondervindt.

Antwoord

De brug ligt weliswaar in een bocht, maar dit is conform de richtlijn vaarwegen. Daarnaast werkt een 'blauwe golf' niet zodanig, dat alle bruggen tegelijk opengaan maar volgend aan een 'konvooi', zodat niet steeds gewacht hoeft te worden.

Zienswijze onderdeel 196.10

Gewezen wordt op de mogelijke negatieve gevolgen voor bodem en grondwater.

Antwoord

Het is ons bekend dat de bodem in Haarlemmermeer zeer gevoelig is voor bodemzetting, openbarsting en kans op kwel van zout water. Hier zullen we in de volgende project-m.e.r.-fase meer in detail naar kijken.

Zienswijze onderdeel 196.11

Indiener spreekt van slechte communicatie en onbehoorlijk bestuur.

Antwoord

Wij vinden de stap die gemaakt wordt van ergens onbekend mee zijn naar onbehoorlijk bestuur een hele grote stap. In de manier van communiceren is nagestreefd om iedereen die belanghebbende kan zijn, op de hoogte te stellen om zich nader te informeren. Zowel op 23 januari 2018 in de Leeuwenhorst als anderszins. Het gaat hier om een voorlopig voorkeursalternatief. De zienswijze maakt duidelijk dat dat op zich gelukt is. De beweringen over de deskundigheid en kennis van het onderzoeksbureau RHDHV laten wij voor rekening van de steller. Het is feitelijk onjuist. De rapporten hebben vooral tot doel om het bestuur in de gelegenheid te stellen tot een afgewogen oordeel te komen. Dat in de stap van voorlopig naar definitief iedereen de kans heeft om zich te laten horen en dat daarmee opnieuw rekening wordt gehouden door het bestuur, bewijst deze nota van beantwoording en de bespreking er van zelf. In een volgende fase gaat bovendien de spa dieper de grond in qua onderzoek. Er is dan alle gelegenheid om in maatwerk in te zoomen op de feiten en omstandigheden.

Zienswijze onderdeel 196.12

Alternatieven voor deze verbinding zijn volgens de indiener beter.

Antwoord

In een eerder stadium is een verbinding vanuit het gebied naar de N207 bestudeerd, maar afgevallenen. Toen en nu waren de

gemeenten Haarlemmermeer en Lisse betrokken. Deze onderschrijven het belang van de zuidelijke randweg Lisse en hebben niet een alternatief ingediend zoals door u omschreven.

Zienswijze 197

Zienswijze onderdeel 197.1

De kaart die gebruikt is door de provincie is verouderd. Hier is niet de wijk Hofstede op te zien of het nieuw aangelegde park. De weg gaat dwars door het nieuwe park en de huizen. Hierbij wil ik laten weten het niet eens te zijn met deze beslissing.

Antwoord

De alternatievenkaarten uit het hoofdrapport zijn een globale kaart, bedoeld om de ligging van de alternatieven op hoofdlijnen weer te geven. Op de kaart die voor het schetsontwerp is gebruikt is de wijk Hofstede en het nieuw aangelegde park wel te zien. De weg doorsnijdt slechts een hoek van het park en is verder geprojecteerd over een agrarisch perceel. Er worden geen huizen in de wijk Hofstede doorsneden.

Zienswijze 198

Zienswijze onderdeel 198.1

Varianten Duinpolderweg /gebruik landbouwverkeer. Als maatschap zijn wij eigenaar/beheerder van in totaal 48 ha. grond hoek IJweg / Vijfhuizerweg te Haarlemmermeer. Deze gronden zijn middels een grondkerende bewerking in 2010 getransformeerd tot eerst klas bloembollenzandland. Samen met de burens licht er nu een bloembollengebied gebied ter grootte van 90 ha. Er is daar nog groeipotentie tot ca 200 ha. Vervoer van en naar deze locatie van producten, en tevens de verzorging van het gewas geeft veel landbouwverkeer tussen de bollenstreek en de Haarlemmermeer. Thans via één van de bruggen te Lisse, Hillegom of Bennebroek. en via de Ringvaartdijk. Geen gunstige verbinding, door woonkernen , en over de dijk met verkeersdrempels en de gevaarlijk diepe Ringvaart. [Bij een noodstop met geladen aanhanger schuif je zo met trekker en al de Ringvaart in.] Wij hebben geen specifieke voorkeur voor de verschillende tracés wel zouden we bij de inrichting van uw uiteindelijke keuze willen zien dat de mogelijkheid ingeschapen wordt voor gebruik door landbouwverkeer.

Antwoord

Omdat de Bollenstreek en de Haarlemmermeer gekenmerkt wordt door een veelheid aan agrarisch verkeer, is specifiek gekeken naar de agrarische verkeersstromen in de LER (Landbouweffectrapportage). Voor de verschillende alternatieven is dus al specifiek gekeken naar consequenties wat betreft landbouwverkeer. De oproep om te zorgen dat landbouwverkeer niet door de kern heen hoeft, komt overeen met de doelstellingen van beide provincies. Het ontwerp van het voorlopig voorkeursalternatief wordt in een vervolgfase verder uitgewerkt. Op dit moment zijn een aantal verbindingen als gebiedsontsluitingsweg benoemd, maar is de precieze vormgeving, inclusief snelheidsregime en inrichting nog niet bepaald. Hoe om te gaan met landbouwverkeer zal zeker meegenomen worden.

Zienswijze 199

Zienswijze onderdeel 199.1

Kopie van zienswijze 197. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 200

Zienswijze onderdeel 200.1

Als eerste het verbreden van de Elsbroekerbrug.

Het voorkeur tracé wat er nu ligt is een mooi plan. Mocht dit te duur zijn dan de aansluiting op de weerlaan maken. Beide natuurlijk met een aquaduct onder de ringvaart door. Het voorgestelde tracé van gem. Hillegom lang de Oosteindervaart is niet reëel. Leg hem dan nog iets zuidelijker door de Oosteinderpolder heen dan hoeft in de Haarlemmermeer alleen Global Garden te wijken.

Antwoord

Het verbreden van de Elsbroekerbrug maakt geen onderdeel uit van het voorlopig voorkeursalternatief. Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor het voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het verbreden van de Elsbroekerbrug in de N207 over de ringvaart met een doortrekken naar de N206 is onderdeel geweest van de afweging. Deze route scoorde minder op de doelstellingen. Ook het maken van een aansluiting op de Weerlaan is onderdeel geweest van de afwegingen. In het voorlopige voorkeursalternatief is het kruisen van de ringvaart met een brug het uitgangpunt. Hoewel een aquaduct voordelen heeft, zijn hier ook aanzienlijke kosten aan verbonden. Met een meer zuidelijkere ligging komen we in de Vosse- en Weerlanerpolder, de polder waar ook het voorlopig voorkeursalternatief doorheen loopt. Na vaststelling van een voorkeursalternatief wordt bij de nadere uitwerking als onderdeel van het vervolgonderzoek in detail de exacte ligging van de weg en de vormgeving van de kruisingen bepaald, waaronder ook de ringvaartkruising.

Zienswijze 201

Zienswijze onderdeel 201.1

Zienswijze op de voorkeursvariant maatregelenpakket NOG beter 2.0. Weg door polder in Lisse. De weilanden van ons veehouderijbedrijf in de Rooversbroekpolder liggen op de grens van het voorkeurstraject tussen de Middenweg en de Ringvaart. Naast het feit dat het karkater en de leefbaarheid van de polder ernstig aangetast gaat worden, hebben wij ernstige zorgen over de invloeden van deze weg op onze weilanden.

- 1) Door groot hoogte verschil voorzien we grote risico's voor de grondwaterstand van ons toch al vrij laag gelegen land. Graskwaliteit, beweidbaarheid en het oogsten van het gras zullen hier ernstig door belemmerd worden.
- 2) Uitstoot van fijn stof en uitlaatgassen zullen zeker invloed hebben op de graskwaliteit en indirect dus op de gezondheid van onze melkkoeien.
- 3) De weidevogels met name aan de zijde van de Ringvaart, die elk voorjaar aanwezig zijn zullen verdwijnen.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief heeft voor verschillende milieuaspecten, waaronder luchtkwaliteit, fijnstof, natuur en landschap, nadelen voor de Rooversbroekpolder. In het MER zijn de effecten op hoofdlijnen in beeld gebracht om de alternatieven tegen elkaar af te kunnen wegen. Als het voorlopig voorkeursalternatief uiteindelijk ook het voorkeursalternatief wordt, dan wordt in de volgende planfase nauwkeuriger naar de milieueffecten gekeken. Ook wordt meer in detail naar de tracering en hoogteligging van de wegen gekeken, in combinatie met te nemen maatregelen om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 201.2

- 4) De nu al smalle wegen in de polder zullen van de polder door de weg het verkeer niet meer rond kan rijden. Wat ook weer gevaarlijk is voor de vele fietsers en wandelaars op deze wegen.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief voorziet in een ongelijkvloerse kruising van de Middenweg en takt aan ter hoogte van Ruishornlaan bij het stedelijk weefsel in Lisse. Deze verbinding wordt vooral gebruikt door bewoners uit Lisse. Uit de verkeersanalyse blijkt dan ook een lichte afname van verkeer op de 2e Poellaan. Het huidige netwerk van de polder ten zuiden van Lisse wordt dus niet zwaarder belast.

Zienswijze onderdeel 201.3

Onze gedachten/visie;

Door de nieuwe verbinding in Lisse strak tegen de woonwijk aan te leggen kunnen bovengenoemde problemen voorkomen worden en blijft het glastuinbouw en veehouderijgebied in stand (zie bijlage) Alles overziend, denken wij dat het beter is om de weg vanaf de Ruishoornlaan strak af te laten buigen richting de Ringvaart en in een rechte lijn daar over te laten oversteken. (zie bijlage).

Voordelen:

Het treft een minder aantal bedrijven en houdt het huidige glastuinbouw gebied in stand en geeft deze een impuls door een betere ontsluiting. Deze optie ligt in de Haarlemmermeer korter bij de dorp uitbreiding van Lisserbroek en kan dan dus beter fungeren als verbinding tussen dorpen.

Antwoord

Een ligging naar het noorden zuid zoals voorgesteld zal worden mee bezien en afgewogen bij deze vaststelling. Daarna, na vaststelling van een voorkeursalternatief zal bij de nadere uitwerking als onderdeel van het vervolgonderzoek de exacte ligging van de nieuwe weg bepaald.

Zienswijze 202

Zienswijze onderdeel 202.1

Wij zijn woonachtig aan hoofdweg 1892, dit is naast de A44 afrit Abbenes/Buitenkaag. Ons huis dateert uit het jaar 1910 en wij vrezen voor ernstige schade aan onze woning bij veel verkeer en grote werkzaamheden aan het viaduct.

Antwoord

De nieuwe verbinding vanaf de afrit Abbenes/Buitenkaag sluit aan op de Hoofdweg aan de andere kant van de Hoofdvaart. De kans dat extra verkeer op die afstand leidt tot schade aan uw woning is nihil. Om schade aan uw woning tijdens eventuele werkzaamheden aan de weg of het viaduct te voorkomen, worden hierover in de realisatiefase met u en andere betrokkenen afspraken gemaakt.

Zienswijze onderdeel 202.2

Wij zijn bang dat de verkeersproblemen met deze nieuwe verbindingsweg niet zijn opgelost. Dit omdat er weer een brug moet komen over de ringvaart, en zoals nu al gebeurd bij veel scheepvaart dat er ernstige verkeershinder ontstaat op de A44 zal dit ook het geval zijn bij de nieuwe verbindingsweg. dus naar ons inziens lost dit het verkeersprobleem niet op.

Antwoord

De randweg ten zuiden van Lisse voorziet in een ontlasting van de Kanaalstraat in Lisse en biedt een alternatief voor de N207. Deze weg is niet bedoeld om de verkeersproblematiek op de A44 op te lossen. Ook wordt er met deze maatregel niet ge- of verbouwd aan de A44 zelf.

Zienswijze 203

Zienswijze onderdeel 203.1

De indieners onderschrijven de noodzaak van een wegverbinding, maar hebben grote bezwaren tegen de loop van het tracé tussen de Driemereweg en de rotonde bij de Nieuwe Molenaarslaan. Gewezen wordt op de nadelige gevolgen voor het leefmilieu: verhoging van de geluidsoverlast en toename van de luchtverontreiniging. De indieners komen met alternatieve voorstellen.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is voor een verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg gekozen. Dit is niet geheel

toevallig. Reeds bij aanleg van deze weg is namelijk een ruimtelijke reservering voorzien voor toekomstige verdubbeling. Omdat Hoofddorp een groeikern is, werd destijds al voorzien dat Hoofddorp verder zuidwaarts zou groeien en het verkeer zou toenemen. Het klopt dat woningbouw op een aantal plekken dicht bij het voorlopig voorkeursalternatief ligt. De toename van het verkeer leidt tot een toename van geluidshinder en heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit. In deze fase van onderzoek zijn de milieueffecten globaal beoordeeld. In de volgende plan-m.e.r.-fase zal het voorkeursalternatief verder worden uitgewerkt en zal ook meer in detail naar milieueffecten worden gekeken. Dan zal ook nader worden onderzocht of, waar en welke maatregelen (zoals geluidwerende voorzieningen) nodig zijn om de effecten verder te beperken. Deze zijn in het nu voorliggende onderzoek nog niet meegenomen.

Een verbinding zuidwaarts t.h.v. de Molenaarslaan is niet gewenst. De Driemerenweg (N205) is een van de belangrijkste ontsluitingswegen voor Hoofddorp. Met de voorgestelde maatregel zal verkeer dat noordwaarts wil (richting Haarlem/A9) flink moeten omrijden. Daarmee verliest de Driemerenweg haar aantrekkelijkheid voor Hoofddorp. De tweede optie die geschetst wordt, is praktisch onuitvoerbaar. Ter hoogte van de N205, waar een nieuwe aansluiting ingetekend wordt, verschijnt op dit moment de 380 kV hoogspanningsleiding. In het middentracé is uitgebreid gekeken naar een ontwerp dat deze hoogspanningsleiding niet raakt.

In de verdere uitwerking van het ontwerp kan wellicht wel gekeken of en hoe het huidige ontwerp zuidelijker kan aansluiten op de Driemerenweg (en zo eerder wegbuigt bij de woonbebouwing van de Haarlemmermeer). Of en hoe dit gebeurt zal afhankelijk zijn van de uitkomsten van de geluidsbelasting in de volgende fase en hoe dit kostentechnisch uitpakt. Immers, langs het huidige tracé ligt een reservering voor een verdubbeling.

Uit de verkeersberekeningen blijkt inderdaad, dat de Nieuwe Bennebroekerweg grote hoeveelheden verkeer te verwerken krijgt, rond de 20.000 motorvoertuigen. Het ontwerp dat gemaakt wordt, moet deze hoeveelheden kunnen verwerken. De rotonde in de oude Bennebroekerweg zal rustiger worden, omdat verkeer vanuit Zwaanshoek/Bennebroek vermindert. De vraag is echter, of de vormgeving van een rotonde in de Nieuwe Bennebroekerweg voldoende is. Het zou kunnen zijn dat hier met verkeerslichten het verkeer geregeld moet worden, maar wellicht biedt een aanpassing van de rotonde (vormgeving naar turborotonde) ook uitkomst. Dit is op dit moment nog niet bepaald en wordt verder uitgewerkt, als een voorkeursalternatief gekozen is. Met het verder uitwerken wordt ook gekeken naar de verkeersveiligheid van de nieuwe situatie. De toename van verkeer moet goed en veilig verwerkt kunnen worden.

Zienswijze 204

Zienswijze onderdeel 204.1

- Hoger veiligheidsniveau binnen de dorpskernen (denk vooral aan fietsers en wandelaars)
- Er worden veel agrarische producten geteeld in de Haarlemmermeer en naar de Bollenstreek vervoerd maar deze moeten ook onderhouden worden dus veel landbouwverkeer durende groei en oogstperiodes
- Minder overlast door landbouwverkeer dorpskernen
- Veel loonbedrijven gevestigd in Bollenstreek en Haarlemmer werken in beide regio's
- Een betere verbinding voor landbouw verkeer
- GWW bedrijven in deze regio gebruiken ook nog veel tractoren voor het transport van grond, puin ect.

Oplossingen :

- De duinpolderwegen zijn misschien beter als 60 km per uur wegen en dus ook voor landbouwverkeer toegankelijk
- Laat de provincie voor ventwegen zorgen als het daadwerkelijk 80 km wegen per uur worden.

Antwoord

Omdat de Bollenstreek en de Haarlemmermeer gekenmerkt wordt door een veelheid aan agrarisch verkeer, is specifiek gekeken naar de agrarische verkeersstromen in de LER (Landbouweffectrapportage). Voor de verschillende alternatieven is dus al specifiek gekeken naar consequenties wat betreft landbouwverkeer. De oproep om te zorgen dat landbouwverkeer niet door de kern heen hoeft, komt overeen met de doelstellingen van beide provincies. Het ontwerp van het voorlopig voorkeursalternatief wordt in een vervolgfase verder uitgewerkt. Op dit moment zijn een aantal verbindingen als gebiedsontsluitingsweg benoemd, maar is de precieze vormgeving, inclusief snelheidsregime en inrichting nog niet bepaald. Hoe om te gaan met landbouwverkeer zal hierin meegenomen worden.

Zienswijze 205

Zienswijze onderdeel 205.1

Met betrekking tot de beoogde randweg Zwaanshoek; Deze staat nu ingepland tussen de Spieringweg en de Bennebroekerdijk, aan de rand van park Zwaanshoek Noord. De aanleg van deze weg, in combinatie met het afsluiten van de Bennebroekerdijk ten zuiden van de brug over de ringvaart heeft als doel (zoals wij begrijpen) om de dorpskern van Zwaanshoek te ontzien. Gevolg hiervan zal zijn dat er minder verkeer over de Bennebroekerweg zal gaan rijden en meer over de spieringweg. Overigens zal er ook al minder verkeer over deze weg gaan rijden als de 205 met de 208 wordt verbonden; Er is dan geen noodzaak meer om vanuit Hillegom/de Zilk via Beinsdorp richting de 205 te rijden. Zwaanshoek wordt op die manier wel ontzien, maar Bennebroek(de Meerweg) niet.

Antwoord

Uit de verkeersanalyse van de alternatieven in het MER blijkt inderdaad, dat de Bennebroekerweg al flink ontlast wordt door een nieuwe verbinding met de N208. Doelstelling voor de Bennebroekerweg is om onder de 6.000 motorvoertuigen te komen. Vandaar dat in het voorlopig voorkeursalternatief ook de randweg Zwaanshoek is opgenomen, omdat deze maatregel de Bennebroekerweg verder ontlast. Uit de verkeersanalyse van de alternatieven blijkt dat slechts enkele honderden motorvoertuigen via de Spieringweg zuidwaarts rijden; het grootste deel van het verkeer rijdt noordwaarts richting de N201. In de verdere uitwerking wordt in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te faciliteren. U geeft aan tegen deze maatregel te zijn en wij zullen uw zienswijze als zodanig meewegen.

Zienswijze onderdeel 205.2

Ook doet dit afbreuk van het net gerealiseerde park Zwaanshoek Noord, wat het duingebied via de bossen bij Bennebroek zou moeten verbinden met park de Boseilanden en Park 21. Indien er toch besloten wordt om de weg op dat tracé aan te leggen, zullen er toch minimaal geluidsmaatregelen genomen moeten worden om het park ook echt een park te laten zijn en geen strook groen naast een drukke weg.

Antwoord

De randweg Zwaanshoek is bewust naast en niet in het park geprojecteerd. In de volgende planfase zullen we nader kijken naar de tracering en hoogteligging en onderzoeken we de milieueffecten meer in detail (project-m.e.r.). Dan bekijken we ook of en zo ja welke maatregelen (waaronder geluidwerende voorzieningen) nodig zijn om de effecten verder te beperken.

Zienswijze onderdeel 205.3

Dit stuk weg zal dan verbonden worden met de Spieringweg, die momenteel verkeersontmoedigend is ingericht (12 drempels tussen Zwaanshoek en de Cruquius). En het verkeer zal dan van de Spieringweg linksaf de Bennebroekerweg opdraaien in de richting van Hoofddorp. Aan het begin van de Bennebroekerweg is nog geen half jaar geleden een briljante verkeersoplossing geïntroduceerd, waardoor het niet mogelijk is om twee voertuigen in tegenovergesteld rijrichting tegelijkertijd de T-splitsing te laten passeren. Mijn (voorbarige)conclusie was dat dit gedaan is om groot verkeer te ontmoedigen deze route te rijden.

De indruk wordt gewekt dat de geplande weg de doorstroming zal bevorderen en Zwaanshoek zal worden ontzien. Dit is dus maar ten dele waar. De winst die de aanleg van deze weg zal gaan opleveren lijkt zeer marginaal. Wij vragen ons af wat de geschatte verkeerscijfers door Zwaanshoek zijn na aanleg van de verbinding tussen N205 en N208.

Antwoord

Uit de verkeersanalyse van de alternatieven in het MER blijkt inderdaad, dat de Bennebroekerweg al flink ontlast wordt door een nieuwe verbinding met de N208. Doelstelling voor de Bennebroekerweg is, om onder de 6.000 motorvoertuigen te komen. Vandaar dat het voorlopig voorkeursalternatief ook de randweg Zwaanshoek opneemt, omdat deze maatregel de Bennebroekerweg verder ontlast. Uit de verkeersanalyse van de alternatieven blijkt dat slechts enkele honderden motorvoertuigen via de Spieringweg zuidwaarts rijden; het grootste deel van het verkeer rijdt noordwaarts richting de N201. In de verdere uitwerking wordt in

samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te faciliteren. U geeft aan tegen deze maatregel te zijn en wij zullen uw zienswijze als zodanig meewegen.

Zienswijze 206

Zienswijze onderdeel 206.1

Via deze weg wil ik meedelen dat ik veel gebruik maak van de Kanaalstraat te Lisse, om in de Haarlemmermeer te komen. Dit gebeurt per landbouwtractor, daar hangt vaak een vrachtwagen aanhanger achter vol met kisten bollen. Daarmee moet ik mij keer op keer tussen het schoolgaand verkeer mengen, (levensgevaarlijk) om vervolgens over de ringvaartdijk naar de Buitenkaag te rijden waar mijn bollen staan. Het zou toch een stuk eenvoudiger, en veiliger zijn als de ontsluiting Lisse A44 ook toegankelijk was voor landbouwverkeer. Ik hoop dat U dit mee wil nemen in uw Besluit. Als bijlage een indicatie waar wij mee rijden i.v.m. het willen uitsluiten van werkverkeer in dorpskernen!

Antwoord

Omdat de Bollenstreek en de Haarlemmermeer gekenmerkt worden door een veelheid aan agrarisch verkeer, is specifiek gekeken naar de agrarische verkeersstromen in de LER (Landbouweffectrapportage). Voor de verschillende alternatieven is dus al specifiek gekeken naar consequenties wat betreft landbouwverkeer. De oproep om te zorgen dat landbouwverkeer niet door de kern heen hoeft, komt overeen met de doelstellingen van beide provincies. Het ontwerp van het voorlopig voorkeursalternatief wordt in een vervolgfase verder uitgewerkt. Op dit moment zijn een aantal verbindingen als gebiedsontsluitingsweg benoemd, maar is de precieze vormgeving, inclusief snelheidsregime en inrichting nog niet bepaald. Hoe om te gaan met landbouwverkeer wordt hierin zeker meegenomen.

Zienswijze 207

Zienswijze onderdeel 207.1

Wij hebben kennisgenomen van de publicatie van het voorkeurstracé voor de Duinpolderweg. Met deze brief willen we een zienswijze indienen op dit voorkeurstracé.

De Duinpolderweg is bedoeld om de bestaande west-oost verbindingen te ontlasten. Het is voor iedereen duidelijk dat de bestaande oost-westverbindingen onvoldoende verkeersoplossend vermogen hebben. Tegelijkertijd bevreemd het ons zeer dat de voorkeursvariant ook de oplossing niet blijkt te zijn. Blijkbaar geeft de nu gekozen variant onvoldoende verlichting voor Zwaanshoek en blijft er na realisatie zo'n groot probleem bestaan dat de provincie een rondweg rond Zwaanshoek nodig acht. Wij vragen ons daarom af of, gezien ook de investeringskosten, de voorkeursvariant voldoende oplossend vermogen heeft en wel de juiste keuze is. Bent u het met ons eens dat de voorkeursvariant de bestaande problemen onvoldoende oplost, zodat u aanvullende maatregelen wenst te nemen in Zwaanshoek?

Wanneer de rondweg rond Zwaanshoek en de knip op de Bennebroekerdijk wordt gerealiseerd heeft dit positieve gevolgen voor het verkeer op de Bennebroekerweg in de bebouwde kom van Zwaanshoek. Immers, dóorgaand verkeer zal niet meer via de Bennebroekerdijk vanuit het zuiden Bennebroek kunnen bereiken. Dat is overigens een gevolg van de voorgestelde "knip", niet zozeer van de nieuw voorgestelde rondweg. Echter, om bij de nieuwe rondweg te komen zal het verkeer via de Spieringweg moeren rijden. De Spieringweg is bovendien nog niet zolang geleden deels ingericht als schoolzone, met een snelheidsregime van 30 km/u. Dit betekent dat het probleem op de Bennebroekenweg wordt verlegd naar de Spieringweg en daarmee naar de schoolzone.

Schoolgaande kinderen, die bijvoorbeeld vanaf het nieuwe fietspad over de Driemerenweg vanuit Floriande, moeten de Spieringweg moeten oversteken en langs de Spieringweg fietsen. De fietsers fietsen op dit deel van de Spieringweg met het verkeer mee, bij gebrek aan een vrijliggend fietspad. Onvermijdelijk zal de intensiteit van het autoverkeer hier immers toenemen. Graag vernemen wij van u of u met ons van mening bent dat dit leidt tot een ongewenste situatie, gezien ook de veiligheid van fietsers en schoolgaande kinderen?

Ook heeft een rondweg gevolgen voor de Hanepoel. Het noordelijk deel van de Hanepoel heeft nu niet het karakter van een

doorgaande weg, terwijl het zuidelijk deel, ter hoogte van het bedrijventerrein wel meer ingericht is op iets hogere intensiteiten en zwaarder verkeer. Het landelijk karakter van de Hanepoel komt onder druk te staan, Omdat er ook in de directe omgeving meerdere woningen zijn of worden toegevoegd kan dit hier leiden tot een grotere verkeersonveiligheid en hinder van het verkeer, zowel visueel als in geluid. Wij vragen ons af hoe u het landelijke karakter van de Hanepoel waardeert en hoe u dit heeft meegewogen in relatie tot het voorstel voor een rondweg ten noorden van Zwaanshoek.

In de rekenmodellen van Royal Haskoning/DHV is overal de rondweg bij Zwaanshoek meegenomen. Er wordt geconcludeerd dat deze bijdraagt aan de gewenste reductie van het verkeer op de Bennebroekerweg. Dat is natuurlijk logisch als je van de Bennebroekerweg geen doorgaande verbinding maakt. Maar het verkeer zal evenredig toenemen op de Spieringweg. Dat is toch geen oplossing? Zou de doelstelling niet moeten zijn om heel Zwaanshoek te ontlasten, en niet alleen de Bennebroekerweg? En wat is de reductie van het verkeer op de Bennebroekerweg zonder de rondweg Zwaanshoek? Als het goed is zal de Duinpolderweg ook een bijdrage aan moeten leveren. Graag zien wij bovenstaande vragen cijfermatig onderbouwd en uitgesplitst naar soort verkeer voor dat u een definitief besluit neemt over deze rondweg. Een auto geeft andere overlast dan vrachtverkeer. Als bijvoorbeeld vrachtverkeer van de nieuwe Duinpolderweg gebruik gaat maken, zou dat al veel kunnen schelen voor Zwaanshoek.

De conclusie dringt zich op dat een oplossing voor de overbelasting van de oost-westverbinding niet gevonden kan worden in enkel het investeren in de autoverbindingen. U heeft met de Duinpolderweg geen oplossing gevonden die zonder meerdere aanvullende maatregelen werkt. En zelfs dan blijven de intensiteiten op veel wegen hoog. Een andere blik zou kunnen helpen. Zowel de kwaliteit van de doorgaande fietsverbindingen in de regio als het openbaar vervoer in de oost west richtingen is volstrekt onvoldoende. Zo is er in Zwaanshoek in het geheel geen regulier openbaar vervoer, behalve een buurtbus met beperkte dienstregeling. In plaats van eenzijdig op het oplossen van probleem voor de auto zou de provincie in moeten zetten op een multimodale aanpak, waarbij maatregelen voor auto, fiets en openbaar vervoer allemaal onderdeel van een oplossing zijn. Zou u kunnen aangeven hoe u een dergelijke aanpak weegt en wat de voordelen van meer investeringen in (hoogwaardig) openbaar vervoer en snelle fietsverbindingen zouden zijn voor de (auto)bereikbaarheid van de regio en Zwaanshoek in het bijzonder?

Antwoord

Het project Duinpolderweg bevat niet noodzakelijkerwijs één verbinding, maar kan ook een samenstel zijn van maatregelen. In de MER is een zevental alternatieven uitgewerkt, waarin getoetst is, hoe deze scoren op de doelstellingen. In veel alternatieven was ook een verbinding tussen de N205 en de N208 (dan wel N206) aan de zuidkant van Zwaanshoek uitgewerkt. Bij een aantal alternatieven werd echter geconstateerd, dat hiermee nog niet de doelstelling voor de Bennebroekerweg in Zwaanshoek werd gehaald. In één van de zeven alternatieven, namelijk NOG BETER 2.0 was een randweg Zwaanshoek uitgewerkt. Deze bleek een aanvullend positief effect te hebben en is daarom meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief.

De gestelde doelstellingen zijn voor het totaal en beide provincies zetten zich in om deze doelstellingen zoveel mogelijk te behalen. Een lokale maatregel, kan dus bijdragen aan een probleem met een regionaal karakter. Daarnaast wordt juist getracht om de lokale verbindingen te ontlasten, zodat deze routes aantrekkelijk zijn voor fietsverkeer.

Wat betreft de extra belasting van de spieringweg: Het deel van de Spieringweg tussen Bennebroekerweg en de nieuwe noordelijke verbinding kent een lichte toename van autoverkeer met enkele honderden motorvoertuigen per dag. Verkeer verplaatst zich vooral noordwaarts. Wat betreft het kruisen van de Hanepoel. Dit is in meerdere zienswijzen benoemd en levert inderdaad een conflict op met de huidige inrichting en gebruik van de Hanepoel. In de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief zal gekeken worden, hoe hier vorm aan gegeven kan worden.

Zienswijze onderdeel 207.2

De randweg rond Zwaanshoek is, gezien de bovenstaande argumentatie verkeerskundig niet goed doordacht en bovendien landschappelijk niet ingepast. De Haarlemmermeer bestaat uit een regelmatig grid van polderwegen zo lezen wij in de Provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (<https://leidraadlc.noord-holland.nl/ensembles/Haarlemmermeer/>). In deze Leidraad noemt u de ontwikkelprincipes die bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de Haarlemmermeer in acht moeten worden genomen. Helaas zien wij deze principes niet terug in het voorkeurs-tracé. De ontwikkelprincipes richten zich op landschappelijke karakteristiek, de beleving van openheid, en het positioneren van de nieuwe ontwikkeling ten opzichte van ruimtelijke dragers. Het voorkeurs-tracé voor de Duinpolderweg in zijn geheel, en de randweg bij Zwaanshoek voldoen op geen enkele wijze aan uw beleid zoals hierboven weergegeven. U geeft aan dat uw beleid eveneens is gebaseerd op het gemeentelijk beleid. Het gekozen tracé is dus ook strijdig met het gemeentelijk beleid.

Landschappelijke karakteristiek

Op basis van uw beleid, kunt u aangeven hoe de Duinpolderweg en de randweg bij Zwaanshoek bijdraagt aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek? Cultuurhistorisch gezien vindt de ontsluiting van de polder plaats via de oude polderwegen. Rond Zwaanshoek zijn dit de Spieringweg, de Bennebroekerweg en de Bennebroekerdijk.

Antwoord

Bij de voorlopige tracering van de randweg Zwaanshoek hebben we getracht om de weg zo goed mogelijk in de verkavelingsstructuur van de Haarlemmermeerpolder in te passen. De weg volgt dan ook voor een deel de verkavelingsrichting. Om op de Ringdijk aan te kunnen sluiten zal de verkavelingsstructuur aan de rand van de polder echter worden doorsneden. De weg komt op een plek waar nu geen weg ligt en wijkt daarmee inderdaad af van de ontsluitingsstructuur van de polder. In de volgende planfase kijken we meer in detail naar de hoogteligging en tracering van de weg en zullen we ook preciezer kijken naar de milieueffecten.

Zienswijze onderdeel 207.3**Beleving van openheid**

Wij begrijpen dat er iets moet gebeuren voor de bereikbaarheid van de Bollenstreek. Een nieuwe verbindingsweg zal hoe dan ook die openheid schaden. Zoals hiervoor genoemd zien wij niet dat de randweg direct nodig is voor de bereikbaarheid van de hele regio. Als het goed is neemt het verkeer door de Duinpolderweg af in Zwaanshoek. Waarom zou u dan het verkeer verplaatsen en in strijd met uw eigen beleid de openheid van het gebied schaden? Nu is er mooi vrij uitzicht over de (bollen)velden vanuit het park. Het nieuwe park is voor veel Zwaanshoekers een plek om te ontspannen en te recreëren. Staande op een van de uitzichtheuvels kun je nu nog heel ver kijken en genieten van de openheid en het uitzicht over de bollenvelden. Er is hier nog echt sprake van openheid. Dit mag niet aangetast worden. Er zijn al zo veel plekken waar de horizon altijd beweegt door het verkeer, laat dit stukje landelijk gebied daarom onaangetaast. Juist in een steeds voller wordende Haarlemmermeer zijn deze gebieden van belang. De groen/recreatieve kwaliteiten van het gebied ten noorden van Zwaanshoek staan ook beschreven de Structuurvisie 2030 van de Gemeente Haarlemmermeer. Een randweg is in strijd met datgene wat in de structuurvisie is vastgelegd. Kunt u ons aangeven hoe u het door de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer vastgestelde beleid beschouwt in relatie tot de voorgestelde randweg Zwaanshoek?

Antwoord

Het verkeer door Zwaanshoek neemt door de Duinpolderweg inderdaad iets af, maar pas door de randweg aan te leggen neemt het verkeer over de Bennebroekerweg substantieel af omdat doorgaand verkeer van en naar Bennebroek en verder, om de dorpskern heen wordt geleid. De randweg heeft inderdaad gevolgen voor de landschappelijke en recreatieve waarde van het gebied ten noorden van Zwaanshoek. Bij het bepalen van het voorlopig voorkeursalternatief is uiteraard rekening gehouden met bestaand beleid, maar bij de aanleg van een nieuwe wegverbinding is niet in alle gevallen te voorkomen dat hiervan wordt afgeweken. De gemeente Haarlemmermeer is ambtelijk en bestuurlijk goed betrokken bij de studie en heeft ingestemd met het voorlopig voorkeursalternatief.

Zienswijze onderdeel 207.4**Ruimtelijke dragers**

Ook hier verwijzen wij naar uw eigen beleid. Op basis van de beschikbare kaarten zien wij niet hoe het tracé van de Duinpolderweg is gepositioneerd ten opzichte van de ruimtelijke dragers. De randweg rond Zwaanshoek houdt op geen enkele manier rekening met de ruimtelijke dragers. Op welke wijze meent u rekening te hebben gehouden met de ruimtelijke dragers? Ook het afsluiten van de Bennebroekerdijk is in strijd met uw uitgangspunt dat de Ringdijk als doorgaande structuur en cultuurhistorische drager herkenbaar moet blijven. We zien de laatste tijd steeds vaker in de Haarlemmermeer dat aan de doorgaande polderwegen woningen worden gebouwd, en dat het verkeer er niet meer welkom is. De rechte structuur van de polderwegen wordt afgebogen, bijvoorbeeld op de Bennebroekerweg ter hoogte van het Tudorpark, de Spieringweg kent een knip bij Cruquius, de Ringdijk bij Cruquius is ook niet overal meer die doorgaande structuur die u in uw beleid juist wilt behouden.

Antwoord

In knip in de Bennebroekerdijk betekent niet direct een aantasting van de cultuurhistorische waarden. Het is namelijk ook onderdeel te zorgen dat deze ruimtelijke dragers niet te zwaar belast worden met verkeer, maar een aantrekkelijke recreatieve route zijn.

Zienswijze onderdeel 207.5

Met het nieuwe plan voor de ontsluiting van Zwaanshoek gaat u opnieuw mee in deze ongelukkige oplossing voor verkeersproblematiek. Vindt u dat niet vreemd? Wat is de waarde van dit beleid als u als overheid zichzelf daar niet aan houdt? De leefkwaliteit en de mogelijkheid om te recreëren in het recent feestelijk geopende park bij Zwaanshoek wordt teniet gedaan wanneer strak erlangs een nieuwe weg wordt aangelegd. Het park wordt veel gebruikt door sporters, mensen die de hond uitlaten en gewoon een ommetje in de buurt willen maken. Het is de verbinding voor het fietsverkeer tussen Hoofddorp en de duinen. Er zijn in korte tijd veel verschillende soorten vogels en andere dieren in dit gebied neergestreken. Deze zullen door het aanleggen van de weg verstoord worden. Het park werd geopend in het bijzijn van de bestuurders uit de regio. Wat vinden uw partners van het recreatieschap ervan om na alle investeringen die in het park zijn gedaan, vlak ernaast een weg aan te leggen? Kortom, de randweg rond Zwaanshoek is niet noodzakelijk voor het oplossen van de oost-west verbinding die met de Duinpolderweg moet worden opgelost. Het tast onze leefomgeving aan. Wij verzoeken u daarom dit onderdeel van de Duinpolderweg te laten vervallen.

Antwoord

De problematiek van Zwaanshoek noopt ertoe dat er wel een keer een oplossing wordt gekozen. Vorm, functie en inrichting van het wegvak in de kern van Zwaanshoek passen niet meer bij de intensiteit en dat is een jarenlang ervaren knelpunt. Nu zijn er ook geluiden die zeggen: kijk eerst aan wat de rest van het samenstel doet, voordat je dit aanlegt. Die fasering kan nog in acht genomen worden, maar daarmee vervalt de ruimtelijke reservering van het gekozen alternatief naar het zich laat aanzien niet, omdat anders de impasse voortduurt. Dat bij realisatie andere belangen in acht genomen moeten worden en inpassing dus zorgvuldig moet gebeuren is afgetekend.

Zienswijze 208

Zienswijze onderdeel 208.1

Geen overleg met het gebied.

In de aanbiedingsbrief en in de onderliggende documenten bij het vaststellingsbesluit stelt Gedeputeerde Staten (hierna: GS) dat de keuze voor het tracé is gebaseerd op overleg met vertegenwoordigers van bewoners, bedrijven en belangenorganisaties uit het gebied. Niets is minder waar. In tegenstelling tot wat GS stelt was er in het geheel geen overleg met het gebied. De betrokkenen werden verrast door de berichtgeving in de regionale kranten of daarvan in kennis gesteld door hun bureaus. Noch de bewoners van de Weeresteinstraat, noch de VvE, noch de inwoners van Hillegom waren betrokken bij de totstandkoming van het tracé. De betrokkenen die wel in de "Adviesraad" zaten, hebben gekozen voor het tracé dat het minst in hun "backyard" lag. Zoveel is wel duidelijk. Ook door uw provincie Noord-Holland, is voor de NIMBY-oplossing gekozen, door de weg zo ver weg mogelijk van de provinciegrens te leggen. Dit vinden wij een zeer kwalijke gang van zaken.

Vast staat dat de belanghebbenden eerder geen gelegenheid hebben gehad hun belangen kenbaar te maken aan uw bestuur. Nu het bestuursorgaan geen kennis heeft genomen van de in het geding zijnde belangen, heeft hij niet tot een deugdelijke belangenafweging kunnen komen. Daarmee handelt uw bestuur in strijd met artikel 3:4 van de Algemene Wet Bestuursrecht.

Wij staan er voor open om dit overleg alsnog met uw bestuur op te starten, mits uw bestuur open staat voor het bespreken van serieuze bezwaren en serieuze alternatieve oplossingen. Wij zouden graag deelnemen in een nieuwe Adviesraad, waarin wel alle betrokkenen vertegenwoordigd zijn.

Waarden en dwangpunten voor het ontwerp.

In de definitieve ontwerpnotitie voor de Duinpolderweg staan de uitgangspunten voor het ontwerp van de weg opgenomen. In concrete spelen er bij het ontwerp 3 belangrijke waarden en dwangpunten die als uitgangspunt dienen, zo is in de ontwerpnotitie aangegeven.

Ten eerste is het bij het ontwerp van de alternatieven voor de Duinpolderweg van belang om de Duinpolderweg zo ver mogelijk bij de bebouwing vandaan te projecteren. Daarnaast is het van belang zo min mogelijk bebouwing te doorkruisen. Elders in de notitie wordt dit gemotiveerd vanuit de stikstof- en fijnstofbelasting als gevolg van de weg.

Vanuit het milieu is het van belang om een overlap te voorkomen van de Duinpolderweg met het Natuurnetwerk Nederland, Natura 2000-gebieden (duingebied) e.d.. Met name voor de NNN in het midden van het plangebied is dit lastig en is in de

voorkeursvariant de discussie uit de weg gegaan door voorlopig geen verbinding met de N206 te maken.

Als derde is het vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit van belang om de Duinpolderweg in te passen in het landschap. Dit kan door het tracé te laten aansluiten bij bestaande structuren/lijnen in het landschap of de Duinpolderweg aan de rand van landschappelijke eenheden te projecteren. In het nader uitwerken van de schetsontwerpen zou daarmee zoveel mogelijk rekening gehouden zijn.

Voorgaande alinea's zijn afkomstig uit de ontwerpnotitie voor de Duinpolderweg. Het is opvallend dat deze uitgangspunten voor het ontwerp zo slecht zijn uitgewerkt in het voorlopig voorkeursalternatief. Ik zal dat hierna motiveren.

Ondeugdelijke afweging.

Op 12 oktober 2016 werd besloten 7 alternatieven te onderzoeken. Als hoofddoelstellingen werden neergelegd: het verbeteren van de bereikbaarheid en het verminderen van de verkeershinder (verbeteren van de leefbaarheid). Uit de beoordeling van de 7 alternatieven blijken Alternatief Midden, Alternatief Zuid, Alternatief NOG Beter 2.0 (zonder de verbinding bij Rijnsburg) en het noordelijke deel van het alternatief Hillegomse Zienswijze (zonder doortrekking N207-N206) de meest kansrijke alternatieven.

Deze alternatieven kennen in het stuk tussen Hillegom en Bennebroek veel verschillende tracés, waarbij opvalt dat het tracé dat in het voorlopig voorkeursalternatief is opgenomen vooral voortkomt uit een onderbouwing die niet meer valide is. Alternatieven die meer naar het noorden lagen dan het voorlopig voorkeurstracé zijn afgefallen op grond van de schade die zij toe zouden kunnen brengen aan het natuurgebied, de duinen. Nu de doortrekking naar de N206 niet in het plan is opgenomen, is het onjuist om de natuurwaarden van de duinen als doorslaggevende motivatie voor het afvallen van de noordelijke tracés aan te dragen. Zeker nu het gekozen voorlopig voorkeursalternatief op veel weerstand stuit van de Hillegomse bevolking, het Hillegomse bedrijfsleven en de Hillegomse politiek.

Dat alle groeperingen uit Hillegom in het verweer komen tegen het voorlopig voorkeursalternatief, toont voldoende aan dat er geen draagvlak is voor het tracé en dat er onvoldoende afweging van de relevante belangen heeft plaatsgevonden. De conclusie kan niet anders zijn dan dat in het definitieve ontwerp voor het Hillegomse deel een ander tracé moet worden vastgesteld.

Antwoord

In de bijdrage van belanghebbenden spiegelt men onder meer de keuze voor een voorlopig voorkeursalternatief aan eerder geformuleerde uitgangspunten, waaraan de keuze niet zou kunnen voldoen. Wij delen dit niet onverkort. In een groot studiegebied als het onderhavige zijn zoveel belangen gevestigd en zijn zoveel factoren van invloed op een keuze, dat het ondoenlijk is om met een keuze alles zodanig te bedienen dat er geen spanning ontstaat tussen die belangen en factoren. Die spanning komt ook tot uiting in de nota voorlopig voorkeursalternatief en in de beraadslaging daaromtrent. Belanghebbenden bieden voorts aan deel te willen nemen in een nog op te richten adviesgroep, die het werk van de huidige zou moeten overdoen. Dat is na jaren van voorbereiden geen gangbare route. Wij vinden dat in de beschouwing het werk van de huidige adviesgroep tekort wordt gedaan. Tevens is het product van de adviesgroep een advies, waarover nadere beraadslaging plaatsvindt door bestuurders en volksvertegenwoordigers en waarbij de opinies van deze belanghebbenden daarbij in de zwaarte zoals zij dat bedoelen ook gewoon naast komt te liggen. 'Laat betrokken' als gevoel wordt wel begrepen. Tegelijk geeft dit moment nog alle ruimte om tot aanpassingen te komen, maar dat is aan het bestuur in conclusie. Van belang is hier om nog een keer vast te stellen dat deze belanghebbenden geporteerd zijn van het alternatief op basis van de Hillegomse Zienswijze. Vooral de logica van de ligging in het landschap en de aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg zijn hiervoor doorslaggevend. Wij lezen hierin support voor het alternatief op basis van de Hillegomse zienswijze waar vooralsnog niet voor is gekozen. Waarvan acte.

Zienswijze onderdeel 208.2

Meest logische alternatief

Behalve het ontbreken van draagvlak voor het voorlopig voorkeursalternatief is dit ook geen logisch tracé. Met als hoofddoelstelling een betere bereikbaarheid ga je niet zo'n vreselijk ingewikkeld tracé aanleggen, met bochten, T-kruisingen, kruisingen en bruggen en een groot aantal zijwegen ter ontsluiting van woonwijken. Dat gaat immers allemaal ten koste van de doorstroming en bereikbaarheid. Met als afwegingscriterium "kostenefficiëntie" leg je geen weg dwars door bedrijven aan, zeker niet zoveel als er nu in Hillegom als gevolg van het voorlopig voorkeursalternatief worden geraakt of doorsneden. Dat doe je al helemaal niet wanneer een andere keuze wel logisch is: het recht door trekken van de "Nieuwe Bennebroekerweg".

Het recht door trekken van de "Nieuwe Bennebroekerweg", op gelijkblijvende afstand van de huidige Bennebroekerweg, over of

onder de Ringvaart (net ten noorden van de Winterrustlaan) via de Oosteinder Polder, uitkomend op de Haarlemmerstraat ter hoogte van km-paal 34,9 geeft een logische aansluiting, met goede doorstroming. Het aantal bochten en belemmeringen wordt aanzienlijk verminderd. De 3 hoofdlijnen voor het ontwerp worden evenwichtig geïncorporeerd indien een afstand van circa 200-300 m wordt aangehouden ten opzichte van bestaande woonwijken (Zwaanshoek en Bennebroek). Dezelfde afstand (200 m) wordt nu al in het ontwerp aangehouden ten opzichte van woonwijken van Hoofddorp. Bovendien voorkomt u dat veel bedrijven en gezinnen zullen moeten verhuizen. Gaat het bij de middenvariant nog om 2 bedrijven en 5 gezinnen, in het meest logische alternatief gaat het nog slechts om 1 of 2 gezinnen. Uit sociaal en financieel oogpunt is dit alternatief dan ook te prevaleren.

Eventuele doortrekking richting de N206 is goed mogelijk direct ten noorden van Nord Lommerse. Er is ruimte om daar eventueel ondergronds te gaan en veilig via een tunnel de spoorlijn, Leidsevaart en diverse wegen te kruisen. De natuur, de bollenvelden en Vogelenzang worden ontzien als de ondergrondse route pas ten noorden van De Zilk wordt aangesloten op de bestaande N206. Er zou zelfs bollengrond mee gewonnen kunnen worden! Dat dit een zeer uitvoerbare optie is, is reeds bewezen bij de tunnel in Wassenaar, de tunnels in Leidschendam, Rotterdam, Amsterdam en diverse spoortunnels in Nederland. Ook het ontzien van agrarisch gebied en natuurwaarden is niet uniek als doelstelling voor het aanleggen van een (boor)tunnel. Wij pleiten er dan ook voor om juist DEZE optie open te houden voor een eventuele toekomstige doortrekking naar de N206.

NOG Beter 2.0 als alternatief.

In de beoordeling van de varianten komt u tot de conclusie dat NOG Beter 2.0 als een van de beste alternatieven scoort. Het grote nadeel dat u aan dit alternatief vindt kleven is dat het geen / weinig goede mogelijkheden geeft voor doortrekking naar de N206. Vervolgens constateert u dat er (nog) geen behoefte is aan doortrekking naar de N206. Nu het grootste nadeel aan dit alternatief wegvalt, zou de conclusie moeten zijn dat NOG Beter 2.0 het best scorende alternatief is. Om onduidelijke redenen trekt u die conclusie niet. Wij maken bezwaar tegen de gebrekkige motivatie op dit punt en verzoeken uw keuze dan ook te heroverwegen en NOG Beter 2.0 serieus als alternatief te behandelen. Ik wil er daarbij op wijzen dat NOG Beter 2.0 kan bogen op het grootste draagvlak in de streek. Het is een zorgvuldig opgebouwd alternatief door mensen met goede regionale kennis en inzicht. De gebrekkige afweging door uw bestuur is in strijd met de AWB en met de regels voor behoorlijk bestuur.

Middenvariant niet gewenst.

In Hillegom wordt veel gesproken over de alternatieven NOG Beter 2.0 en middenvariant. Wij willen luid en duidelijk kenbaar maken dat de middenvariant - voor zover de route aansluiting zoekt bij de Oosteindervaart - een zeer ongewenste optie is. Het tracé van de middenvariant zou het landschappelijke patroon veel ernstiger doorbreken dan het hierboven voorgestelde meest logische tracé. Daarbij ondervinden meer mensen overlast van fijnstof en worden de natuurwaarden over een groter gebied belast met geluid, onrust, fijn stof en stikstof. Daarmee zouden de 3 waarden en uitgangspunten voor het ontwerp teveel geweld worden aangedaan. De middenvariant dient dan ook te worden afgewezen wegens strijdigheid met de uitgangspunten voor het ontwerp.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze onderdeel 208.3

Geluidsoverlast door de weg.

Het milieueffectrapport oordeelt dat de verbinding bij Hillegom een toename van het verkeer op de Weeresteinstraat met zich meebrengt. Onafhankelijk van waar de aansluiting komt, neemt het aantal verkeersbewegingen voor de woningen van belanghebbenden per etmaal met circa 30-50% toe. Voor woningen binnen de geluidszone van bestaande wegen geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Onlangs is aan de Haarlemmerstraat door Goudappel en Coffeng onderzoek verricht naar de geluidsbelasting als gevolg van de bestaande weg op de woningen (dus zonder Duinpolderweg). Ten gevolge van het verkeer is een geluidsbelasting in de bestaande situatie vastgesteld van 58 dB, gelijk aan de wettelijk vastgelegde maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Als gevolg van de nieuwe ontsluiting zal de geluidsbelasting met 2-3 dB toenemen (let wel: de schaal is kwadratisch) en daarmee wordt het wettelijk maximum aanzienlijk overschreden. De geluidsbelasting door de grote hoeveelheid verkeer wordt daarmee onacceptabel. U bent dan ook verplicht om bij de uitwerking maatregelen te nemen om geluidsoverlast te verminderen. Met bronmaatregelen als geluidsreducerend asfalt is in optimale omstandigheden een reductie te bereiken van circa 3 dB. De omvang van de reductie is echter afhankelijk van het type asfalt, de rijsnelheid en de samenstelling van het verkeer. Alleen al door de verwachte toename van vrachtverkeer zal een reductie met 3 dB niet haalbaar zijn. U dient dan ook meer (bron)maatregelen te nemen dan alleen geluidsreducerend asfalt. Voor het plaatsen van geluidswallen of -muren is onvoldoende ruimte. Wij zijn dan ook erg benieuwd welke oplossing u voorstaat. Ik wil daarbij herhalen dat de ligging van de weg noordelijk of zuidelijk van onze woning geen ander beeld geeft in het aantal verkeersbewegingen per etmaal.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden, waaronder geluidshinder. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Daarbij is nog geen rekening gehouden met maatregelen om effecten te voorkomen of te beperken, zoals bijvoorbeeld geluidschermen. Bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief in de volgende projectfase worden de effecten meer in detail bekeken en worden waar nodig maatregelen genomen om de hinder te beperken en binnen de wettelijke normen te houden. Op dit moment is daar dus nog geen uitspraak over te doen.

Zienswijze onderdeel 208.4

Ook vanwege geluid is de middenvariant niet gewenst.

In tegenstelling tot wat hierboven is gemeld, zal wel degelijk grote overlast optreden indien voor de middenvariant wordt gekozen. De middenvariant zou inhouden dat een T-kruising wordt aangelegd nabij de woningen van belanghebbenden. Behalve het aantal verkeersbewegingen gaat er in dat geval een grote invloed uit van het geluid van optrekkend en afremmend verkeer. De reductie die met geluidsreducerend asfalt bereikt kan worden, wordt hiermee volledig teniet gedaan. Cliënten zijn dan ook sterk gekant TEGEN de eventuele aanleg van de middenvariant. Het eerder genoemde meest logische alternatief heeft deze nadelen niet en verdient dan ook de voorkeur.

Antwoord

De aanleg van de Duinpolderweg veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden, waaronder geluidshinder. Deze effecten zijn terug te vinden in de milieueffectrapportages. Daarbij is nog geen rekening gehouden met maatregelen om de effecten te beperken of te voorkomen, zoals bijvoorbeeld geluidschermen. Op dit moment is alternatief Zuid het voorlopig voorkeursalternatief. Mocht blijken dat toch gekozen wordt voor Midden als voorkeursalternatief, dan worden in de volgende planfase de effecten meer in detail bekeken en worden waar nodig maatregelen genomen om de hinder te beperken en binnen de wettelijke normen te houden.

Zienswijze onderdeel 208.5

Sociale veiligheid onvoldoende onderzocht.

Het oordeel over sociale veiligheid is onvoldoende uitgewerkt. Elke dag fietst een grote schare kinderen langs de Weeresteinstraat/Haarlemmerstraat tussen Hillegom en Haarlem. Deze route is van groot belang voor vele gezinnen aan beide zijden van de provinciegrens. Dit aspect is niet meegenomen bij de beoordeling van de sociale veiligheid. Wij dringen er dan ook bij u op aan om het onderzoek over te doen. Zeker wanneer een kruising of T-kruising wordt aangelegd om de Duinpolderweg op de N208 aan te sluiten is het aspect veiligheid voor fietsers een zeer belangrijk punt.

Antwoord

De sociale veiligheid is per alternatief bekeken. Het klopt inderdaad dat er in het voorlopig voorkeursalternatief een aansluiting komt op de N208. De uiteindelijke aansluiting wordt zodanig ontworpen, dat een veilige oversteek gecreëerd wordt. Het feit dat een weg aansluit wil niet direct zeggen, dat dit direct de verkeersveiligheid aantast. Zo is er verderop in het voorlopig voorkeursalternatief een ongelijkvloerse kruising van de Voltstraat, waardoor een langzame verkeerroute richting de Patrimoniumbuurt ontstaat. Ook het weghalen van verkeer uit de kernen komt de sociale veiligheid ten goede. Kortom, in het MER is wel degelijk een totaalafweging gemaakt voor de verschillende alternatieven.

Zienswijze onderdeel 208.6

Ook het dagelijks ondervinden van overlast door geluid, uitlaatgassen en fijnstof zal een grote invloed hebben op onze jeugd. Zij kunnen niet zelf verantwoordelijk worden gesteld voor het nemen van maatregelen hiertegen. U als initiatiefnemer voor de aanleg van de weg bent verantwoordelijk voor de daling van de levensverwachting van deze kinderen. Wij achten dit een belangrijker punt dan nu wordt aangegeven als een statistische berekening van de vermindering van het totaal aantal levensjaren.

Antwoord

De Duinpolderweg heeft verschillende milieueffecten tot gevolg, maar zorgt op andere locaties juist voor een verbetering van de milieukwaliteit. In het MER Duinpolderweg zijn de effecten op hoofdlijnen in beeld gebracht om de alternatieven onderling te kunnen vergelijken en een afgewogen keuze te kunnen maken. Het effect op de gezondheid is berekend voor een gemiddeld persoon bij levenslange blootstelling. Uit dit laatste punt kunt u opmaken dat er wel degelijk rekening is gehouden met de jeugd. In de volgende planfase wordt meer in detail gekeken naar de effecten en te nemen maatregelen om effecten te voorkomen, te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 208.7

Slechte communicatie.

Ook moet ons van het hart dat de manier waarop dit plan naar buiten is gekomen bepaald niet de schoonheidsprijs verdient. Een en ander stond op woensdag 20 december in de regionale krant. Wie die niet leest, heeft het moeten horen van burens of bekenden. Het enige "overleg" dat voor ons open staat is de formele juridische procedure van zienswijzen en bezwaar. Met deze zienswijze maken we dan ook gebruik van de geringe mogelijkheden die u ons biedt. Liever zouden wij deelnemen in een evenwichtig samengestelde Adviesgroep, die het werk van de vorige "adviesgroep met beperkte vertegenwoordiging" over gaat doen.

Samenvattend spreken wij ons uit:

1. Tegen de middenvariant, voor zover deze langs of nabij de Oosteindervaart loopt;
2. Voor het meest logische alternatief, zoals in deze brief aangegeven;
3. Bereid tot deelname aan een nieuwe adviesgroep.

Antwoord

Zie het antwoord bij 208.1

Zienswijze 209

Zienswijze onderdeel 209.1

Grote Verrassing,

Een grote verrassing om 20-12-2017 in de regionale kranten te lezen over een "voorkeustracé, NOG Beter 2.0" ofwel A44 - Lisse. Wat gek? Het Tracé staat zelfs over ons land getekend, wij als bewoners weten helemaal van niets!

3 dagen later kwam de brief van Provincie Noord-Holland met een verzenddatum van 22-12-2017, met de mededeling dat er een weg over ons land is gepland. Wel gek dat wij als direct gedupeerde er niets van weten toch? Dit plan past niet in onze toekomstvisie, het wonen in het buitengebied, genieten van het kleine stukje groen wat er nog is in de randstad. Daarnaast is de investering van ons vermogen in het land, schuur en woning van afgelopen 2017, ons pensioen! Als zelfstandig ondernemer zorgen

we voor onze eigen oude-dag. Onze woning is per 20-12-2017 onverkoopbaar geworden en dat is een vermogensdelict, u bent als bestuur collectief en als bestuurder persoonlijk aansprakelijk voor deze schade. Is er niet iets in het leven geroepen als een Algemene Wet Bestuursrecht artikel 3:4, om dit soort situaties te voorkomen?

In de brief aan de bewoners staat: Het afgelopen jaar zijn in een milieueffectrapportage MER, zeven alternatieven onderzocht..... De keuze van het Voorkeursalternatief is gebaseerd op de onderzoeksresultaten en overleg met betrokken gemeenten en vertegenwoordigers van bewoners, bedrijven en belangenorganisaties. Er is helaas geen onderzoek geweest!
Conclusie: een slordige berichtgeving met onjuiste informatie. Wij als bewoners hebben geen gelegenheid gekregen onze belangen kenbaar te maken aan uw bestuur. Aangenomen dat dit overleg alsnog gestart zal worden en er serieus met ons, onze belangen en alternatieven wordt omgegaan.

Antwoord

Op zich begrijpen wij het gevoel van een verrassing door een brief wel, maar er is ook plaats voor het schetsen van het grotere beeld. Vanaf 2012 is elk jaar minimaal sprake geweest van een grote oploop over het project in het studiegebied zelf, waarbij de aandacht in woord- en geschrift veelvuldig is geweest. Ook in de media daaropvolgend in het proces. De laatste keer voor de grote inloopbijeenkomst van januari 2018 (waar 800 mensen kwamen) was over de inrichting van de studie (dus welke alternatieven zijn er te bestuderen?) in november 2017. Het onderdeel waarover nu wordt geschreven, was toen ook al 'in the picture'. De brieven zijn ervoor bedoeld geweest om de mensen met belangen in de nieuwere gedeelten van de alternatieven te attenderen op het feit dat er ruimte en gelegenheid is om te zeggen wat men op het hart heeft, zodat het bestuur bij de volgende beraadslaging mee kan krijgen wat de direct belanghebbenden in het gebied erover te zeggen hebben. Daarvoor dient trouwens ook de stap van een voorlopig naar een definitief Voorkeursalternatief, waarbij wij nu zijn aanbeland. In die zin lezen wij het begrip direct gedupeerde ook. Feitelijk is van duperen nog geen sprake. Er is nog geen schadeveroorzakend besluit. En mocht dit er wel komen dan kent onze regelgeving op basis van grondwettelijke bescherming van het meest verstrekende recht op een zaak, nette regels van compensatie, mitigatie, vergoeding of schadeloosstelling. Het is onmogelijk om in een studiegebied waar honderdduizenden mensen wonen en werken 1 op 1 te werken met alle belanghebbenden. De inrichting van de Adviesgroep Bereikbaarheid Duin- en Bollenstreek/Duinpolderweg waarin verzamelde belangen zijn vertegenwoordigd ziet daar ook op. Ook de belangenbehartiging van bestuurders in de stuurgroep van het project. Wij delen de conclusie van deze zienswijze dan ook niet.

Zienswijze onderdeel 209.2

Incompleet MER onderzoek,
Royal Haskoning / DHV is verantwoordelijk voor het MER Rapport zoals dat nu voor u ligt. Gezien het Tracé A44-Lisse niet volledig/helemaal niet is onderzocht, is er nu voor u niet duidelijk wat de voor en nadelen van dit tracé zijn. Hoe is het mogelijk dat Royal Haskoning /DHV een belangrijk rapport als deze, met zoveel belangen en hoge kosten, aan u voorlegt vol onwaarheden en foutieve informatie? Zo worden bijvoorbeeld de natuurwaarden in dit gebied volledig genegeerd en zijn onder andere zelf opgelegde beoordelingscriteria niet beoordeeld. Dit moet voor u toch een reden zijn te geloven dat het MER Rapport niet heel zorgvuldig is opgesteld! Op deze manier kunt u geen goed besluit vormen over dit tracé. Ook deze situatie wordt beschreven in de Algemene Wet Bestuursrecht.

Antwoord

Alle onderdelen van de alternatieven zijn onderzocht in een mate die passend is bij deze fase van het onderzoek op een klein gedeelte na, dat later werd toegevoegd op verzoek van de adviesgroep. Daarover is echter een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. De Commissie voor de m.e.r. heeft evenals bijvoorbeeld de leden van de adviesgroep en statenleden aangegeven dat de rapporten voldoende informatie bevatten om daarop een oordeel van het bestuur te laten steunen. Het gaat in deze fase om een afweging van grofweg 7 naar 1 alternatief. In de vervolgfase gaat de onderzoekspaanog een schep dieper de grond in.

Zienswijze onderdeel 209.3

De ligging van het voorkeustracé Lisse - A44

Piekberging

De ligging van het voorkeustracé is op z'n minst gezegd: Knullig Het Tracé is ingetekend over de te realiseren piekberging, wonderwel is de piekberging ontworpen door Royal Haskoning / DHV!!! Hoe is het mogelijk dat een bedrijf op 1 locatie 2 projecten intekent!!! Op 23 januari 2018 tijdens de inloopavond in NH Leeuwenhorst werd ook schoorvoetend erkend door

de woordvoeder van Royal Haskoning / DHV dat dit beter bekeken had moeten worden. Nu begrijp ik wel dat de Duinpolderweg en piekberging beiden zelfstandige projecten zijn maar als de uitkomst van een gesprek van Provincie Noord-Holland met Hoogheemraadschap Rijnland is: De plannings zijn onverenigbaar. Het projectplan en bestemmingsplan voor de piekberging is onherroepelijk en de Provincie wil hier niet aan tornen. Aldus de heer J. Gouman Hoogheemraadschap van Rijnland. Dit moet voor u toch een reden zijn te geloven dat het MER Rapport niet heel zorgvuldig is opgesteld!

Antwoord

Wij zien de realisatie van de piekberging als een omstandigheid, waarmee rekening moet worden gehouden. Planningstechnisch loopt de piekberging voor op de besluitvorming van de Duinpolderweg. Na vaststelling van het definitieve voorkeursalternatief zal de ligging van de weg overlegd worden met de stakeholders, waaronder het Hoogheemraadschap van Rijnland. We zijn van mening dat het MER zorgvuldig is opgesteld.

Zienswijze onderdeel 209.4

Scheepvaart,

Ook nu onze grote verbazing, het Voorkeustracé geeft aan dat de oeververbinding in een bocht van de Ringvaart komt!! Hoe is dit nu mogelijk? We hebben hier te maken met veel beroepsvaart die tijdens het varen al minimaal koers kunnen corrigeren tijdens een bocht in de vaarweg. De ringvaart is ook een onderdeel van de Vaste-Mast route en trekt dus het hele jaar door veel recreatievaart.

De brug zal een paar keer per dag open moeten kunnen en in het recreatiejaar-seizoen nog vele malen extra. Dat betekent dat er ruime aanlegplaatsen moeten komen waardoor de vaarweg net voor- en na de bocht nog smaller wordt en eventueel corrigeren door de beroepsvaart of uitwijken niet meer mogelijk is. Dit zijn feiten! Is het werkelijk de bedoeling om willens en wetens, een onoverzichtelijk en gevaarlijk punt te gaan creëren?

U weet ook dat er dan totaal 6 bruggen binnen 5 kilometer liggen die steeds open - en dicht gaan? De Kaagbrug, Duinpolderwegbrug, 2e Poellaanbrug, Lisserbrug en de HOV Bus- en fietsbrug. Dit moet voor u toch een reden zijn te geloven dat het MER Rapport niet heel zorgvuldig is opgesteld!

Antwoord

De Provincie Noord-Holland is beheerder van de vaarweg. Het toetsingskader voor aanleg van bruggen over vaarwegen is de Richtlijn Vaarwegen 2017 van Rijkswaterstaat. Een brug in een bocht is mogelijk, mits in het ontwerp rekening wordt gehouden met onder meer een vrije zichtlijn van een bepaalde lengte voor de scheepvaart. Het kruisen van de ringvaart met een brug is onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief. Na vaststelling van een voorkeursalternatief wordt bij de nadere uitwerking in het vervolgonderzoek de vormgeving van de kruisingen bepaald, waaronder ook de ringvaartkruising. De veelheid van bruggen hoeft niet noodzakelijkerwijs tot meer vertraging te leiden. De Provincie Noord-Holland werkt op deze route aan een 'blauwe golf' waarbij scheepvaartverkeer in colonne over ringvaart wordt geleid.

Zienswijze onderdeel 209.5

Natuurschade en zicht,

In het MER Rapport wordt gesproken over: Het zicht op de weg is echter door aanwezigheid van onder andere gebouwen gering. Het effect op visuele hinder wordt daarom als neutraal beoordeeld (0).

Weer een punt waardoor duidelijk wordt dat het deel van het Tracé NOG Beter 2.0 Zuid, niet in het rapport is opgenomen en er nooit iemand ter plaatse is geweest om onderzoek te doen. Onzorgvuldig zullen we het nu maar noemen.

Wij wonen op één van de laagste plaatsen in de Haarlemmermeer, ruim 4 meter onder NAP, dat betekent dat de weg op een talud dwars door het polderlandschap en de piekberging zal lopen op een veilige hoogte van ongeveer 10 meter! Wanneer er water in de piekberging staat moet er wel gebruik van de weg gemaakt kunnen worden neem ik aan. Hoe bedoelen ze dan in het rapport: Visuele hinder neutraal.

Dan spreken we nog niet eens over de 3 meter hoge geluidschermen voor de bescherming van de omgeving die daar nog bovenop komen.

De flora en fauna? Voor het gemak is daar helemaal niets over in het MER Rapport opgenomen. Bij de voorbereidingen van de piekberging is er veel onderzoek naar gedaan, waaronder een onderzoek naar de Watervleermuis. Dan begin ik nog niet eens over de geluidsoverlast van het verkeer en dat de brug als een soort klankkast werkt op de ronkende motoren van de wachtende schepen, het fijnstof wat er mee gepaard gaat enz. enz.

Dit moet voor u toch een reden zijn te geloven dat het MER Rapport niet heel zorgvuldig is opgesteld.

Antwoord

Als onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief van de Duinpolderweg wordt voorzien in een nieuwe verbindingsweg tussen de A44 en Lisse. In het nu voorliggende voorlopig ontwerp is de weg langs de piekberging in de Haarlemmermeer getekend. In elk geval zien wij de piekberging als autonome ontwikkeling, waarmee rekening moet worden gehouden. Verder onderzoek is dus nodig. Van een weg op een talud van 10 m hoogte, zoals u aangeeft, is geen sprake. In het MER Duinpolderweg zijn de effecten op hoofdlijnen in beeld gebracht. In de volgende planfase wordt meer in detail gekeken naar de milieueffecten, de hoogteligging en tracering van de weg en de mogelijk te nemen maatregelen om effecten te voorkomen, te beperken en te compenseren.

Zienswijze onderdeel 209.6

Te amoveren woningen.

Volgens het MER rapport moeten er voor het alternatief "Nieuwe 206" en NOG Beter 2.0 zuid" 5 woningen geamoveerd worden. Onjuist!! Wanneer ze vanachter het bureau via Google Earth gekeken hadden naar de situatie dan hadden ze kunnen tellen dat dit om ruim 30 woningen zou gaan. Ze hoeven dus niet eens ter plaats te komen om de situatie te bekijken, zelfs dan is het onzorgvuldig en onjuist!!! Dit moet voor u toch een reden zijn te geloven dat het MER Rapport niet heel zorgvuldig is opgesteld!

Antwoord

Het aantal woningen dat voor alternatief Nieuwe N206 en NOG Beter 2.0 verwijderd moet worden (respectievelijk 10 en 5; afgerond op vijftallen) is wel een juiste inschatting. Daarbij merken wij wel op dat het gaat om direct door de weg geraakte woningen, inclusief het ruimtebeslag voor berm en bermstrook.

Zienswijze onderdeel 209.7

Alternatief:

We kunnen heel lang klagen over de voor u neergelegde MER maar wij zijn zelfstandig ondernemer en dat betekent dat wij in oplossingen denken. Een extra oeververbinding hoeft niet wanneer het zorgenkindje A44 - Kaagbrug aangepakt wordt, als de doorstroming richting en vanaf Den-Haag positief verandert zal een extra oeververbinding niet nodig zijn. Zolang er niets aan de A44 gedaan wordt zal een Duinpolderweg ook geen verlichting geven in de verkeersdruk en staan we gewoon nog steeds met z'n allen in een rij te wachten. Daarnaast is alleen Zuid-Lisse en de geplande nieuwbouw de echte profiteur van NOG Beter 2.0 Zuid. Ook Lisserbroek gaat tot 2040 veel extra woningbouw realiseren, is het dan niet handig om een verbinding te maken waar Lisserbroek ook iets aan heeft. Het is toch een veel te duur project om er later achter te komen dat er weer een te grote verkeersdruk ontstaat. De plannen liggen er al! Laten we de autonome projecten eens gaan combineren. Daar heeft de omgeving het meest aan. Let op: Een geweldig alternatief: Een oeververbinding in de vorm van een Aquaduct, ook geschikt voor landbouwvoertuigen en vrij liggende veilige fietspaden. Aan het eind van de Randmeerstraat/Vrijheidsstraat (Scouting groep Shawano's) naar de Lisserdijk. Omdat Lisserbroek toch al bezig is met een wijkontsluiting van de nieuwe te realiseren woonwijken kan deze oeververbinding daar prima op aansluiten. De weg kan doorgetrokken worden langs de Nieuwkerktocht en aangesloten op de N207. Dan heeft het dubbeldorp Lisse - Lisserbroek een prachtige extra ontsluiting richting de snelweg. Dit alternatief hebben wij niet zelf verzonnen. Deze variant is notabene maatschappelijk en politiek getoetst. De reacties zijn zeer positief. Echter is dit alternatief niet opgenomen in het MER Rapport voor u. Deze lokale verbinding is voor veel meer mensen een prettige oplossing, voor nu en de komende jaren met de uitbreidingen van de woningbouw. U kunt op een unaniem draagvlak rekenen!

Antwoord

Het kruisen van de ringvaart met een brug is onderdeel van het door Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland gekozen voorlopig voorkeursalternatief. Hoewel een aquaduct voordelen heeft, zijn hier ook aanzienlijke kosten aan verbonden. Er zal in het vervolg aandacht zijn voor de verkeerseffecten van brugopeningen, om de effecten op de doorstroming te kunnen duiden en een uiteindelijke afweging te kunnen maken. Een verbinding maken die noordwaarts buigt naar de N207 is in een eerder stadium onderzocht en afgevalen (grensstreekstudie). In dit MER is deze verbinding niet langer als kansrijk alternatief aangedragen en dus ook niet meegenomen in het MER. Deze verbinding is aanzienlijk langer en vraagt een veelvoud aan nieuwe infrastructuur, terwijl verkeerskundig ook een prima verbinding met het hoofdwegennet ontstaat via de A44. De randweg Lisse levert nu op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen, vandaar dat deze is opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief.

Zienswijze 210

Zienswijze onderdeel 210.1

We hebben een bloembollenkwekerij gevestigd in Hillegom met landerijen in Hillegom, Vogelenzang en De Zilk. We hebben kennis genomen van uw voorlopig voorkeursalternatief voor de Duinpolderweg. We zijn al 6 jaar bezig om deze weg uit onze omgeving te verdrijven. Omdat nut en noodzaak voor een verbinding van de A4 naar de N206 nog steeds niet is aangetoond. Er gaat nu alleen nog lokaal verkeer door onze omgeving en er staan nooit files, ook de naastliggende dorpen De Zilk en Vogelenzang zijn acceptabel autoluw.

Antwoord

Het bedrijf van deze belanghebbenden is bekend bij ons en ook de consequente manier waarop men in alle geschetste jaren hun belangen voor het voetlicht hebben gebracht. Soms ook een op een met bestuurders. Over nut en noodzaak verwijzen wij naar de gesprekken, die daarover in het kader van de Probleemanalyse 2016 zijn gevoerd. Het neemt niet weg dat dat rapport voor bestuurders wel een reden is geweest om de planstudie door te zetten. De beweringen over files en uitsluitend lokaal verkeer zijn heel uitgesproken, maar daarmee nog niet juist. Tegelijk is het vraagstuk van het project niet uitsluitend een probleem van congestie, maar van structuur en leefbaarheid naast bereikbaarheid.

Zienswijze onderdeel 210.2

Met uw voorkeursalternatief brengt u heel veel verkeer naar onze regio wat er totaal niets te zoeken heeft en wat de dorpen en het landelijk gebied zal overspoelen. Een nieuwe weg zal natuurlijk verkeer aantrekken. Zeker als op termijn, zoals in uw plannen, de verlenging aangelegd wordt van de N208 naar de N206.

We kunnen wel begrip opbrengen om de bruggen over de ringvaart in Lisse en Hillegom te ontlasten door ten zuiden van Lisse en ten noorden van Hillegom een nieuwe brug aan te leggen, maar laat dan de weg die vanuit de Haarlemmermeer komt stoppen bij de N208!!! De N208 is de laatste jaren in z'n geheel opgeknapt en is er nu een uitstekende noord-zuid verbinding langs de duin- en bollenstreek ontwikkeld waar doorgaand verkeer volop de ruimte krijgt.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief voorziet in een reservering richting de N206 en een aanleg tot de N208. Uit het MER blijkt dat de weg met name zorgt voor een betere ontsluiting van het gebied, zoals Lisse en Hillegom. De verkeersaantrekkende werking is beperkt. Het gaat veel meer om een verplaatsing van verkeer naar wegen die hiervoor zijn ingericht.

Zienswijze onderdeel 210.3

De Duinpolderweg ten noorden van Hillegom zal bij doortrekken naar de N206 een aantal hectares bloembollenland vernietigen. Dit land is voor ons een productiemiddel zoals u zult begrijpen, we kunnen niet zonder!!! Er is geen vervangend land in de bollenstreek. Met deze doortrekking (in de toekomst) zullen ook alle bollenstreekgemeentes hun bouwplannen met nieuwe moed gaan ontwikkelen, dit betekent op termijn nog grotere aanslag op het bollenareaal.

Antwoord

In de landbouweffectrapportage zijn de gevolgen voor de landbouw in beeld gebracht. Het doortrekken van de weg naar de N206 gaat inderdaad ten koste van bloembollenland. Om de greenport Duin- en Bollenstreek te behouden en te versterken is in de Intergemeentelijke Structuurvisie 2016 (ISG) van de zes bollenstreekgemeentes en in de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland vastgelegd dat bollengrond die wordt onttrokken, moet worden gecompenseerd. Hiervoor is nadere regelgeving uitgewerkt.

Zienswijze onderdeel 210.4

In al de jaren dat we tegenstand bieden aan de verbinding A4-N206 hebben we al zoveel bestuurders gesproken die allemaal hun steun betuigen dat er geen hectare bollenland mag verdwijnen en dat er geen 'bollenstad' zal ontstaan, maar voor een stroomweg heeft men toch land nodig, ons land, hun mond liep over van sympathie voor de bollenstreek, maar uit hun daden blijkt dat niet. De bloembollenstreek is uniek in de wereld maar dat beseffen velen niet.

We verwachten dat u tijdens uw afweging voor het definitieve tracé van de duinpolderweg de belangen van de bloembollenstreek

en –sector mee zult wegen en zo zult besluiten om de reservering, die u in het voorkeurstraject nog wel noemt, ongedaan maakt en definitief de weg laat stoppen bij de N208 in Hillegom.

Antwoord

Betrokkenen zijn er ook mee bekend dat er in het kader van het pact van Teylingen afspraken zijn gemaakt hoe met bollengrond en het verlies daarvan verantwoord moet worden omgegaan. Aan die afspraken moet ook dit project zich houden. Wij beogen overigens op geen enkele manier het belang dat betrokkenen hechten aan de waarde van hun eigen grond te bagatelliseren. Indien en voor zover er sprake zal zijn van de realisatie van een toekomstige doortrekking, wordt er ook vanuit die houding omgegaan met de belangen van deze en andere ondernemers.

Zienswijze 211

Zienswijze onderdeel 211.1

Deze zienswijze komt grotendeels overeen met zienswijze 209. Voor het merendeel van de beantwoording van deze zienswijze wordt daarom verwezen naar zienswijze 209. De overige beantwoording is te vinden bij het onderdeel 211.2.

Zienswijze onderdeel 211.2

4 jaar geleden begon onze werkdag in Noordwijk. Vanaf Noordwijk richting de A44 was prima te rijden maar eenmaal op de A44 stonden we regelmatig in de rij. Lastige punten zijn de smalle Kaagbrug en de brug erna richting Amsterdam. Bij het naderen van de smalle brug trappen de automobilisten op de rem en mede daardoor gebeuren er veel te veel ongelukken. Het resultaat dat we weer in de rij staan. Niet de drukte stopt op, maar de onprettige situatie en de reactie van de weggebruikers. Dagelijks maken we gebruik van de A44 richting Amsterdam of richting Den Haag,.

Antwoord

De randweg ten zuiden van Lisse voorziet in een ontlasting van de Kanaalstraat in Lisse en de Van Pallandtlaan in Sassenheim en biedt een alternatief voor de N207. Deze weg is niet bedoeld om de verkeersproblematiek op de A44 op te lossen. De invoeger richting Amsterdam ligt met deze verbinding na de beide bottlenecks in de A44, want de oprit ligt na het viaduct.

Zienswijze 212

Zienswijze onderdeel 212.1

Indiener geeft aan op drie aandachtsgebieden een inhoudelijke reactie te verwachten. Het eerste aandachtsgebied gaat over de verdere uitwerking van de inpassing van het voorlopig voorkeursalternatief en de mate waarin verschillende belangen en kwaliteiten zijn meegenomen.

Antwoord

Betreffende het eerste aandachtspunt heeft de Dorpsraad Lisserbroek verschillende thema's opgehaald bij bewoners van Lisserbroek waarbij de vraag is in hoeverre deze zijn meegenomen. Voor de volgende thema's geldt dat die een integraal onderdeel zijn geweest van de plan-m.e.r. en in deze fase volledig zijn meegewogen:

- De kwaliteit en capaciteit van het wegvak A44 Burgerveen-Sassenheim
- Bereikbaarheid van de woningen op de Ringdijk in Lisse
- Het aantal bruggen tussen de Kaag en Hillegom

Een aantal thema's is meegenomen op het hogere schaalniveau van het gehele studiegebied en wordt in de volgende fase gedetailleerder uitgewerkt voor specifieke locaties:

- Effecten op de aanwezige bebouwing
- Milieueffecten
- Woonmilieu en leefkwaliteit in Lisse en Lisserbroek
- Woonmilieu en leefkwaliteit in Lisserbroek 2040

De overige thema's worden meegenomen in de volgende fase van het planvormingsproces waar meer specifieke onderwerpen

zoals inpassing, precieze ligging en gebruik van de verbindingen door verschillende doelgroepen nader worden gespecificeerd.

Zienswijze onderdeel 212.2

Het tweede aandachtspunt betreft een vraag over het uitgevoerde verkeersonderzoek.

Antwoord

Hiervoor geldt dat een integrale analyse waarin ook ruimte is voor langzaam verkeer, landbouwverkeer en (beroeps)scheepvaart in de volgende fase van het planvormingsproces aan de orde is.

Zienswijze onderdeel 212.3

Het derde aandachtspunt betreft de wijze van betrekken van bewoners en bedrijven uit Lisserbroek. Daarna worden ook een drietal adviezen gegeven waar hier ook op wordt ingegaan.

Antwoord

Het derde aandachtspunt is dat bewoners en bedrijven in Lisserbroek tot het verschijnen van de brief van 22 december niet zijn betrokken. Dit gedeelte van het alternatief kwam voor het eerst ter sprake in oktober 2016 toen het bestuur besloot dat het in aanmerking kwam om op te studeren. De adviesgroep bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/Duinpolderweg droeg dit aan. De betrokkenheid van de adviesgroep zien wij als een vorm van participatie. In een gebied met zoveel belanghebbenden is het onmogelijk om met iedereen om de tafel te gaan. Grote openbare momenten worden elk jaar bovendien geregeld. Vanaf 2016 heeft over alle onderdelen veel in de media gestaan. Toen het besluit om ook dit onderdeel aan te wijzen als voorlopig voorkeursalternatief eind vorig jaar werd genomen, is een groot aantal relatief nieuwe belanghebbenden geïnformeerd per brief en via de gebruikelijke andere kanalen. Dat heeft ook de gelegenheid om met deze zienswijze te komen tot gevolg gehad. Wij begrijpen dat de eerste gerichte confrontatie ook altijd wel een moment is voor iemand met belangen in het betreffende gebied.

Zienswijze 213

Zienswijze onderdeel 213.1

Geluidsoverlast drievoudig.

Tussen het woonhuis Rooversbroekdijk 89b en de ligging van het voorlopig voorkeursalternatief ligt vooral grasland. Het geluid dat van de geplande weg zal komen, komt direct over het open gebied tot aan de gevel van het woonhuis. Doordat het hier gaat om een woonhuis met houten gevels, is de demping van het geluid gering. Mevrouw Koomen verwacht dan ook een grote geluidsoverlast binnen en buiten de woning als gevolg van het toekomstige wegverkeer. Naast het woonhuis ligt een groot glastuinbouwbedrijf. De lange glazen gevel veroorzaakt reflectie van het geluid. Bij het huidige wegverkeer over de Rooversbroekdijk is dat geen probleem, maar wanneer na realisatie van de Duinpolderweg meer dan 7.000 verkeersbewegingen per etmaal plaats gaan vinden, zal de reflectie van het geluid een verdubbeling betekenen van de geluidsoverlast binnen en buiten de woning. Dag en nacht. Daarbij zal het geluid van beide kanten tot haar woning en tuin komen. Dit wordt een onacceptabele situatie. De meer dan 7.000 motorvoertuigen die via het voorlopig voorkeursalternatief gaan rijden, verspreiden zich bij Lisse in 3 richtingen. Op grond van de bestaande verkeersbewegingen verwachten wij dat dit leidt tot een toename van enkele duizenden verkeersbewegingen over de Rooversbroekdijk, voor het woonhuis langs. Het geluid komt dan van alle kanten op het perceel van mevrouw Koomen af. Er blijft geen enkele mogelijkheid over om aan de geluidsoverlast te ontsnappen. Doordat het geluid van alle kanten zal komen en bovendien verdrievoudigt in omvang, is het voorlopig voorkeursalternatief een onacceptabel tracé. Ik dring er dan ook op aan om een andere route te bedenken die geen overlast oplevert, dan wel de weg geheel te laten vervallen. Geluidsreducerende maatregelen leveren naar onze verwachting onvoldoende resultaat. Daarbij nemen geluidsreducerende maatregelen de hierna volgende bezwaren niet weg.

Antwoord

De Duinpolderweg heeft verschillende milieueffecten tot gevolg, waaronder geluidshinder. In de milieueffectrapportages zijn de effecten op hoofdlijnen beschreven en is nog geen rekening gehouden met geluidwerende voorzieningen. Indien het voorlopig voorkeursalternatief in de volgende projectfase verder wordt uitwerkt, zal nader gekeken worden naar de precieze trasering en

hoogteligging. Ook wordt in het besluit-m.e.r. meer in detail naar de geluidseffecten gekeken en wordt bepaald waar en welke geluidwerende voorzieningen nodig zijn om de effecten verder te beperken.

Zienswijze onderdeel 213.2

Uitstoot in plaats van uitzicht.

Mevrouw Koomen geniet van een prachtig uitzicht over open velden op een groene omgeving. Op haar perceel lopen schapen en het perceel wordt omzoomd door prachtige, goed onderhouden tuinbouwbedrijven. Als gevolg van het voorlopig voorkeursalternatief worden de tuinbouwbedrijven doorsneden en verliezen zij hun recht op voortbestaan. Dit heeft onmiddellijk effect op haar uitzicht. In plaats van bloeiende tuinbouw, komt er een weg die niet alleen drievoudig geluidsoverlast oplevert, maar ook gezondheid schadelijke dampen en fijn stof doet produceren. De heersende windrichting waait alle kwade dampen en stoffen naar Lisse en meer specifiek naar mevrouw Koomen. Mooi uitzicht maakt plaats voor kwade uitstoot. De in statistische getallen uitgedrukte vermindering van de levensverwachting zal vooral aan de Rooversbroekdijk en nabij liggende woonwijken optreden. Mevrouw Koomen wordt hierdoor direct in haar grondrechten getroffen. Ons voorkeursalternatief is om deze weg in het geheel te laten vervallen. Ik dring er dan ook op aan om dit voorlopig besluit te heroverwegen.

Antwoord

Naast geluidshinder zijn er ook effecten te verwachten voor wat betreft fijnstof, luchtkwaliteit en landschap. Ook hiervoor geldt dat de tracering, hoogteligging en effecten in de volgende projectfase meer in detail worden uitgewerkt en wordt gekeken waar maatregelen die nodig zijn om de effecten te beperken.

Zienswijze onderdeel 213.3

Lichtoverlast.

Onbekend is of de weg wordt voorzien van lichtmasten. De donkere oase van de Rooversbroekpolder zal in ieder geval verdwijnen. Is het niet als gevolg van de lichtmasten, dan is het wel als gevolg van auto's, die dan hun groot licht moeten gebruiken. Het groot licht schijnt diep de polder in met alle gevolgen voor mens, plant en dier. Welzijn en natuurwaarden worden hierdoor vernietigd. Het verdient dan ook de voorkeur om hier geen weg aan te leggen, maar – zo deze nodig zou zijn – deze te bundelen met bestaande infrastructuur.

Antwoord

De verbindingsweg tussen de A44 en Lisse heeft ook effecten voor de natuur. Het is nog niet duidelijk of en zo ja welke lichtvoorzieningen nodig zijn langs de weg en in hoeverre licht van auto's invloed heeft op de omgeving. Als dit een rol speelt zal er alles aan worden gedaan om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren door te zorgen voor maatregelen. Het bundelen met bestaande infrastructuur is vanwege technische eisen, zoals minimale boogstralen, niet altijd mogelijk. Ook is het gebruik van deze verbindingsweg anders dan die van lokale ontsluitingswegen.

Zienswijze onderdeel 213.4

Huis is zeer gevoelig voor trillingen.

Zoals aangegeven is het huis aan de Rooversbroekdijk 89b een houten huis. Ook voor veel burens geldt dit. Het houten huis is niet onderheid. De bodem is veengrond/eerdveen en geeft de trillingen van de weg goed door. Bij het huidige verkeer ontstaat regelmatig schade aan de woning als gevolg van zwaar beladen auto's en/of aanhangers over de Rooversbroekdijk. Bij elke passerende vrachtwagen moet mevrouw Koomen nu al de schilderijtjes recht hangen. Als gevolg van de nieuwe weg zullen overlast en schade flink toenemen. Met een goede fundering van de nieuwe weg kan slechts een deel daarvan worden opgevangen. Het extra verkeer dat via de Rooversbroekdijk zal rijden, vraagt eveneens om een betere fundering van de Rooversbroekdijk om de toename van de schade te beperken. Wij verlangen dan ook dat u de verbetering van de fundering van de Rooversbroekdijk in uw plannen opneemt. Ook het onzalige idee om de Middenweg te voorzien van een fietstunneltje is een zeer onwenselijke optie. Het opknippen van de Middenweg leidt ertoe dat de bedrijven aan de Middenweg uitsluitend via de Rooversbroekdijk te bereiken zijn voor al het vrachtverkeer. Nu rijden de meeste vrachtauto's buitenom. Die route wordt straks afgesloten door het fietstunneltje. Al het vrachtverkeer zal vervolgens langs de woonwijk en langs de houten huizen, waaronder die van mevrouw Koomen, rijden met alle gevolgen van dien:

- Trillingsoverlast;
- Geluidsoverlast;
- Conflicten met woon-werkverkeer;

- Conflicten met langzaam verkeer;
- Overbelasting van de slappe bodem onder de weg.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief sluit aan ter hoogte van de Ruishornlaan. Dit is de ontsluitende weg vanuit Lisse. Op de Rooversbroekdijk is nauwelijks sprake van een toename van het autoverkeer. Wat betreft vrachtverkeer, een groot deel van de Middenweg zal alleen nog maar via het zuiden te ontsluiten zijn, aangezien het merendeel van de bedrijvigheid ten zuiden van de nieuwe verbinding ligt. De Rooversbroekdijk is op dit moment in beheer bij de gemeente Lisse. Mochten er onwenselijke verkeersbewegingen ontstaan, dan kan gekeken worden naar aanvullende flankerende maatregelen. Huidige overlast is een punt dat met de gemeente Lisse opgenomen moet worden.

Zienswijze onderdeel 213.5

Waardedaling woning en grond.

Het tracé van het voorlopig voorkeursalternatief doorsnijdt een prachtige groene long, levert drievoudig overlast door geluid van alle kanten, levert toenemende schade als gevolg van trillingen en levert een flinke vermindering van de recreatieve mogelijkheden. Als gevolg daarvan treedt een aanzienlijke waardevermindering van de woning op. Ook het perceel grond, behorend bij de woning verliest zijn aantrekkingskracht en daarmee een flink deel van zijn waarde. Ik stel u hiervoor nu reeds aansprakelijk.

Antwoord

Waardedaling van een gebouw of grond door het vaststellen van een inpassingsplan heet planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd kan hiervan gebruik worden gemaakt als daarvoor grondslag bestaat.

Zienswijze onderdeel 213.6

Teloorgang van prachtige groene long.

Het tracé van het voorlopig voorkeursalternatief doorsnijdt een prachtige groene long bij Lisse. Wij zien grote aantallen recreanten genieten van een rondje Rooversbroekpolder. Voor fietsers, joggers, paardrijders, skeelers, wandelaars, waaronder gezinnen met kinderen, etc. vormt de Rooversbroekpolder een zeer gewild uitwaai gebied. Een zeer attractieve route met veel afwisseling tussen weiden, bollen, de molen, de ringvaart, bootjes en koeien, bloemen en glas. Eigenlijk het enige stuk waar een aangenaam rondje gelopen of gereden kan worden. Zeer veel inwoners en bezoekers van Lisse maken hiervan gebruik. Het voorgestelde voorlopig voorkeursalternatief doet deze mogelijkheid volledig teniet. Het rondje blijft wel bestaan, maar niet meer als aangenaam rondje. Door alle auto's (incl. het zware verkeer) wordt het niet alleen onaangenaam vertoeven, maar ook gevaarlijk. Kinderen, paarden en sporters vertonen immers vaak onvoorspelbaar weggedrag. En die 7000 motorvoertuigen extra zullen zich allemaal over het rondje Rooversbroekpolder verspreiden. Namens mevrouw Koomen, haar gasten en alle liefhebbers die zich niet realiseren dat deze plannen bestaan, hebben wij ernstig bezwaar tegen de teloorgang van deze prachtige groene long.

Antwoord

Zoals eerder gezegd, wordt in de volgende projectfase meer in detail gekeken naar de tracering, hoogteligging, milieueffecten en mogelijke maatregelen om effecten te beperken, te voorkomen of te compenseren, met als doel om de weg zo goed mogelijk in het gebied in te passen en de effecten tot een minimum te beperken.

Zienswijze onderdeel 213.7

Onduidelijke berichtgeving.

Wij vinden dat wij onvoldoende zijn geïnformeerd over de plannen. Het eerste echte bericht kwam bij ons door de voorlichtingsavond van de gemeente Lisse op 8 februari 2018. Vervolgens restten ons nog 10 dagen om een zienswijze in te dienen. Het is onmogelijk om in deze korte tijd een goede inschatting te maken van de gevolgen van de weg voor ons. De provincie is echter verantwoordelijk voor de informatievoorziening. U heeft hierin absoluut tekort geschoten. Hoewel de gemeente zo bereidwillig is geweest alsnog een informatiebijeenkomst te organiseren, leverde ook dat onvoldoende duidelijkheid. De uitleg gaf zelfs veel onrust onder de aanwezigen over het voorgestelde voorlopig voorkeursalternatief. De

gemeente vertelde de route niet zo vast staat als wordt gesuggereerd en dat de route nog flink kan verschuiven. Zou dat betekenen dat de route ook nog over het land van mevrouw Koomen kan worden aangelegd? Of op ander wijze zeer nadelig uit kunnen pakken voor belanghebbende? Omdat daarvan nu geen inschatting te geven is, zal straks een nieuwe ronde met zienswijzen en bezwaren moeten worden doorlopen. Dat deze onduidelijkheid met zich mee brengt dat het allemaal nog wel eens veel erger voor belanghebbende kan worden, is een zeer ongewenst idee. Spanningen en stress leveren immers direct gezondheidsschade op. Vooral nu duidelijk is gemaakt dat er speelruimte is, dat de speelruimte groot is, maar dat de gemeente niet kon stellen hoeveel afgeweken kan worden van het voorgestelde tracé.

Slotopmerking.

Sommige bezwaren zijn met technische hulpmiddelen of (bron)maatregelen te verminderen. Geen van de bezwaren zijn volledig weg te nemen. De impact van de weg is vele malen groter dan het achterwege laten van maatregelen. Ik verzoek u dan ook om geen verbinding aan te leggen tussen Lisse en de A44, of in ieder geval niet op de aangegeven locatie. Wij zijn gaarne bereid tot een nadere toelichting.

Antwoord

Het is goed om de opmerkingen over de informatievoorziening in een iets groter kader te plaatsen. Vanaf 2012 is elk jaar minimaal sprake geweest van een grote oploop over het project in het studiegebied zelf, waarbij de aandacht in woord- en geschrift veelvuldig is geweest. Ook in de media daaropvolgend in het proces. De laatste keer voor de grote inloopbijeenkomst van 23 januari 2018 (waar 800 mensen kwamen) was over de inrichting van de studie (dus welke alternatieven zijn er te bestuderen?) in november 2017. Het onderdeel waarover nu geschreven wordt, was toen ook al in 'the picture'. Extra huis-aan-huis-brieven zijn ervoor bedoeld geweest om belanghebbenden in de nieuwere gedeelten van de alternatieven te attenderen op het feit dat er ruimte en gelegenheid is om te zeggen wat men op het hart heeft, zodat het bestuur bij de volgende beraadslaging mee kan krijgen wat de direct belanghebbenden in het gebied erover te zeggen hebben. Daarvoor dient trouwens ook de stap van een voorlopig naar een definitief Voorkeursalternatief, waarbij wij nu zijn aanbeland. De gemeente Lisse heeft daarop nog een bijeenkomst belegd vanuit de speciale zorg die men ervaart voor het eigen grondgebied. In een volgende fase van de studie volgt de exacte ligging van onderdelen van de alternatieven. Daarbij kan sprake zijn van optimalisatie. Er kan ook sprake zijn van een aantal ontwerpgegevens daar waar het gaat om de mogelijkheden van inpassing. Omdat dat nu nog niet exact is aan te geven heeft de gemeente Lisse net als wij overigens een zekere mate van voorzichtigheid met het doen van uitspraken in acht genomen. Dat past bij deze fase van de studie. Tot slot volgen gereserveerde opmerkingen over de mogelijkheden van mitigatie, die ertoe leiden dat belanghebbenden liever de randweg niet aangelegd zien, althans niet op deze wijze. Dat statement brengen wij hierbij dan nogmaals duidelijk in beeld.

Zienswijze 214

Zienswijze onderdeel 214.1

mijn zienswijze heeft betrekking op een nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg bij Zwaanshoek (uit alternatief NOG Beter 2.0) deze verbinding lijkt mij niet wenselijk om diverse redenen: het sluijverkeer op de Hanepoel zal toenemen (gelet op het feit dat een gedeelte van de Bennebroekerdijk wordt afgesloten/eenrichtingsverkeer) deze verbinding komt langs het recentelijk aangelegde park Zwaanshoek te lopen, een ecologische verbindingzone tussen het Bennebroekerbos en de Boseilanden deze verbinding zorgt niet voor een vermindering van de verkeersintensiteit maar voor een verplaatsing van het probleem/de verkeersintensiteit) i.p.v. door de bebouwde kom van Zwaanshoek/Bennebroekerweg gaat het verkeer dan door de bebouwde kom van Zwaanshoek/Spieringweg

Antwoord

Uit de verkeersanalyse van de alternatieven in het MER blijkt dat de nieuwe verbinding een beperkte hoeveelheid verkeer faciliteert, dat met name richting het noorden (N201) rijdt. Het is niet de bedoeling, dat door deze maatregel de Hanepoel grote hoeveelheden verkeer gaat verwerken. In de verdere uitwerking zal in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te faciliteren. U geeft aan tegen deze maatregel te zijn en zullen uw zienswijze als zodanig meewegen.

Zienswijze 215

Zienswijze onderdeel 215.1

Hierbij maak ik bezwaar tegen de optie om de Duinpolderweg door te trekken naar de N206. Het bezwaar is drieledig:

1. De weg voegt niets toe: De snelste verbinding tussen Noordwijkerhout (en alles zuidelijk daarvan) en Amsterdam/Schiphol loopt niet via de N206, maar via de N443.

Ook de verbinding via de N444 is belangrijk. De N206 is slechts een verbinding richting Haarlem. Die route wordt met een verbinding tussen de Zilk en de Haarlemmermeer niet verbeterd. Kortom: het is een nutteloze route.

Antwoord

Met de aanleg van het voorlopig voorkeursalternatief is de reistijdwinst voor verkeer vanuit Noordwijkerhout beperkt, maar levert al wel een verschuiving op (afhankelijk van precieze woonlocatie in Noordwijkerhout). Uit de analyse blijkt ook, dat de verkeersproblematiek op de A44 verder toeneemt, waardoor de nieuwe verbinding een alternatief biedt. Mocht ook de reservering van het voorlopig voorkeursalternatief aangelegd worden, dan wordt de nieuwe verbinding een snellere verbinding, dan met de N443.

Zienswijze onderdeel 215.2

2. De weg, onafhankelijk van welke bovengrondse route er wordt gevolgd, vernietigt een prachtig stuk landschap. Uniek, fotogeniek, met unieke vogelsoorten en wilde orchideeën. Toeristisch wereldberoemd en een grote economische spin-off voor Amsterdam, Leiden en Den Haag. Daarbij worden hier de "specials" van de bollenteelt voortgebracht, niet de bulk van Noord-Holland, maar de unieke kleinschalige gewassen. Juist dat zorgt voor een fotogeniek landschap, waar toeristen veel waarde aan hechten. De weg vernietigt niet alleen het stukje grond waarover de weg wordt aangelegd, maar zal ook de aantrekkelijkheid van de wijde omgeving aantasten.

3. De toename van het verkeer op de N206 levert grote overlast op voor mij en mijn gezin. Mijn kantoor en onze tuin liggen op 2 meter afstand van de oprit naar de N206. De toename van het verkeer zal leiden tot extra geluidsoverlast, fijn stof, stank en uitlaatgassen. Helemaal nu de provincie bij de laatste aanpassingen aan de weg (enkele jaren geleden) heeft nagelaten om geluidsarm asfalt toe te passen. Door deze omissie is de geluidsoverlast binnenshuis, binnen het kantoor en in de tuin toegenomen met enkele decibellen. Als gevolg van de toename in wegverkeer die door u is berekend, zal de wettelijk vastgelegde binnenwaarde niet meer gehaald kunnen worden. Ik dring er dan ook op aan om geen verbinding aan te leggen tussen de N206 en N208.

Antwoord

Vooralsnog is er geen sprake van het doortrekken van de Duinpolderweg tussen de N208 en N206. De optie van doortrekking wordt echter wel opengelaten. Mocht deze verbinding worden aangelegd dan zal meer in detail naar de tracering en hoogteligging worden gekeken en zullen de milieueffecten nader worden onderzocht. Daarbij wordt ook bezien of en welke maatregelen nodig zijn om de effecten verder te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze 216

Zienswijze onderdeel 216.1

Onze voorkeur gaat uit naar de variant die langs de schaatsbaan in Lisse loopt.

Antwoord

De ligging van de aansluiting zuid van Lisse is onderdeel van het vast te stellen Voorkeursalternatief. Voorgestelde ligging meer naar het noorden richting Lisse zal in de afwegingen bij vaststelling mee wordt beschouwd. Na vaststelling van een Voorkeursalternatief zal bij de nadere uitwerking als onderdeel van het vervolgonderzoek de exacte ligging van de nieuwe weg worden bepaald.

Zienswijze 217

Zienswijze onderdeel 217.1

Op 19 december 2017 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Zuid-Holland het voorlopig voorkeursalternatief en concept plan-m.e.r. Duinpolderweg vastgesteld. Het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg is een verbinding van de A4 naar de N208 via de noordrand van Hillegom, met een randweg bij Lisse en Zwaanshoek, met het perspectief om de weg in de toekomst door te trekken naar de N206. Zoals het er nu uitziet, gaat de geplande Duinpolderweg onder meer dwars door de Vossepolder en de gebouwen waarin Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. hun bedrijven uitoefenen. Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. kunnen zich niet verenigen met het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg. De redenen hiervoor zijn als volgt.

1.1 Inleiding

1.2 Global Stone B.V. is opgericht in 1997 en bestaat dus al ruim 20 jaar. Sinds september 2012 oefent Global Stone B.V. haar bedrijf uit in een bedrijfshal en showroom/kantoor te Hillegom. In 2014 is dochteronderneming Trendhouse B.V. eveneens op genoemde locatie gevestigd. Het totale vloeroppervlak bedraagt 2551 m² op de begane grond en 240 m² op de eerste etage.

1.3 In de tweede helft van december 2017, vlak voor de feestdagen, werd de heer D. Jongsma (hierna: 'Jongsma'), directeur/enig aandeelhouder van Global Stone B.V. en Trendhouse B.V., overvallen door een brief van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland met als verzenddatum 22 december 2017 met betrekking tot het voorlopig voorkeursalternatief voor de Duinpolderweg.

1.4 Tijdens de inloopavond over het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg op 23 januari 2018 werd het de heer Jongsma tot zijn grote verbazing duidelijk dat de Duinpolderweg gepland staat over het pand en terrein waar Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. zijn gevestigd.

1.5 Tot op heden hebben Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. nimmer persoonlijk van enige overheidsinstantie over het geplande tracé mogen vernemen. Pas tijdens voornoemde inloopavond werd duidelijk hoe het tracé zou komen te lopen. Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. achten dit zeer kwalijk nu hun belangen door de geplande Duinpolderweg op deze locatie ernstig worden geschaad en het voortbestaan van de bedrijven hierdoor zelfs onzeker is. Zij vragen zich dan ook af hoe het mogelijk is dat bij een project van deze omvang, waarmee vele belangen worden geschaad en de schade voor velen groot is, de verschaffing van informatie zo gebrekkig is.

Antwoord

Het is goed om de opmerkingen over de informatievoorziening in een iets groter kader te plaatsen. Vanaf 2012 is elk jaar minimaal sprake geweest van een grote oploop over het project in het studiegebied zelf, waarbij de aandacht in woord- en geschrift veelvuldig is geweest. Ook in de media daaropvolgend in het proces. De laatste keer voor de grote inloopbijeenkomst van 23 januari 2018 (waar 800 mensen kwamen) was over de inrichting van de studie (dus welke alternatieven zijn er te bestuderen?) in november 2017. Het onderdeel waarover nu geschreven wordt, was toen ook al in 'the picture'. Extra huis-aan-huis-brieven in 2017 zijn ervoor bedoeld geweest om belanghebbenden in de nieuwere gedeelten van de alternatieven te attenderen op het feit dat er ruimte en gelegenheid is om te zeggen wat men op het hart heeft, zodat het bestuur bij de volgende beraadslaging mee kan krijgen wat de direct belanghebbenden in het gebied erover te zeggen hebben. Daarvoor dient trouwens ook de stap van een voorlopig naar een definitief Voorkeursalternatief, waarbij wij nu zijn aanbeland. In zo'n groot studiegebied is de wijze waarop in maatwerk gecommuniceerd kan worden altijd een ingewikkelde vraag. Nu de zienswijzen van deze belanghebbende bekend zijn, kan dit maatwerk bij een mogelijk vervolg echter wel tot stand worden gebracht. De inhoud van het definitieve voorkeursbesluit is bepalend voor de vraag op welke wijze dat relevant is.

Zienswijze onderdeel 217.2

2.2 Als gevolg van het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg zullen Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. op de huidige locatie niet kunnen voortbestaan. Dit, terwijl Global Stone B.V. in 2012 ook al eens gedwongen een locatie heeft moeten verlaten. Destijds was Global Stone B.V. gevestigd aan de Catharijnelaan nummer 24a te Lisse. In verband met geplande woningbouw moest Global Stone B.V. plaatsmaken. De gedwongen verhuizing heeft Global Stone B.V. veel geld en energie gekost. Global Stone B.V. is verbolgen over het feit dat het er maar uitziet dat zij diezelfde situatie nog eens moet doormaken.

2.3 Hoewel de bedrijventak waarin Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. opereren hard is getroffen door de economische crisis, hebben zij zich al die jaren weten te handhaven. Dit heeft echter de nodige inspanningen gekost. Net nu Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. weer in rustiger vaarwater terecht zijn gekomen, dient een nieuwe onzekere en onwelgevallige situatie zich aan. Een (opnieuw) gedwongen verhuizing heeft - onder meer vanwege de hoge kosten die daarmee gemoeid zijn en de beperkte mogelijkheden voor een vervangende locatie - grote invloed op het voortbestaan van Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. en brengt dat voortbestaan zelfs in gevaar. Gelet op het bovenstaande achten zij het onredelijk dat ervoor is gekozen om het tracé te plaatsen over het terrein waarop Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. zijn gevestigd.

2.4 Tot slot is de Weeresteinstraat nota bene in het afgelopen jaar - periode juli 2017 tot en met december 2017 - nog vernieuwd. Deze renovatie heeft geleid tot forse overlast en sterk verminderde bereikbaarheid van Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. Zij zijn

ontstamd over het feit dat het ernaar uitziet dat de zeer recente en uitgebreide werkzaamheden - en de daarmee veroorzaakte overlast - kennelijk voor niets zijn geweest en zij hier als gevolg van gekozen tracé opnieuw mee geconfronteerd zullen worden.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief is inderdaad geprojecteerd over uw bedrijf. Verhuizen vanwege ruimtelijke plannen op een locatie is altijd ingrijpend. Bij het huidige ontwerp van de weg is nog geen rekening gehouden met de belangen van individuele bedrijven. In de volgende fase wordt het ontwerp gedetailleerd uitgewerkt. Direct belanghebbenden zoals uw bedrijf zullen wij hierbij betrekken. Misschien is het mogelijk om de gevolgen voor uw bedrijf te beperken. Hoewel wij begrijpen dat u ontstemd bent over de overlast en verminderde bereikbaarheid als gevolg van de herinrichting van de Weeresteinstraat en de nieuwe overlast die in het verschiep ligt, wijzen wij u er op dat de werkzaamheden aan de Weeresteinstraat niet onder ons opdrachtgeverschap vallen.

Zienswijze onderdeel 217.3

3.1 Meer geschikte alternatieve voorhanden

3.2 Er zijn volgens Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. meer geschikte alternatieven voorhanden waarmee een vergelijkbaar resultaat kan worden bereikt, en wel zonder dat Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. (opnieuw) gedwongen zijn een nieuwe locatie te zoeken. Zo kan er namelijk ook voor worden gekozen om gebruik te maken van de Weerlaan, die evenwijdig aan de geplande weg loopt. Evenals de Weeresteinstraat is de Weerlaan immers een eenbaansweg met twee rijstroken. De Weerlaan loopt over het industrieterrein waar nog voldoende ruimte is voor een tweebaansweg. In deze situatie lijkt onteigening niet nodig en kunnen de gevestigde bedrijven op het industrieterrein profiteren van betere zichtbaarheid en bereikbaarheid. In dat kader wordt verwezen naar de als bijlage 1 overgelegde tekening waarop het bedoelde tracé met pijltjes is ingetekend.

4.1 Conclusie

4.2 Gelet op hetgeen hiervoor is aangevoerd, verzoeken Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. u het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg niet - althans niet op deze wijze - in stand te laten en er in ieder geval zorg voor te dragen dat Global Stone B.V. en Trendhouse B.V. op de huidige locatie gevestigd kunnen blijven.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze 218

Zienswijze onderdeel 218.1

Namens cliënten,

1. Nord Beheer BV, thans gevestigd aan de Voltstraat 12 te Hillegom (2181 HA);
2. Nord Aandrijvingen Nederland BV, thans gevestigd aan de Voltstraat 12 te Hillegom (2181 HA);
3. Hillegomsche Houthandel Beheer BV, thans gevestigd aan de Voltstraat 11 en 13 te Hillegom (2181 HA) en
4. B.V. Hillegomsche Houthandel BV, thans gevestigd aan de Voltstraat 11 en 13 te Hillegom (2181 HA)

dien ik hierbij een inspraakreactie in naar aanleiding van de terinzagelegging van de milieueffectrapportage en de onderbouwing

van de keuze van het voorlopige voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (hierna: "Duinpolderweg"). De bedrijfsbebouwing op het perceel aan de Volstraat 12 is eigendom van Nord Beheer BV en wordt gehuurd door Nord Aandrijvingen Nederland BV. De bedrijfsbebouwing op de percelen aan de Volstraat 11 en 13 is eigendom van Hillegomsche Houthandel Beheer BV en wordt gehuurd door B.V. Hillegomsche Houthandel BV. Cliënten zijn in hun hoedanigheid van eigenaar of huurder dan ook belanghebbenden bij de besluitvorming ten aanzien van het project Duinpolderweg.

Cliënten zijn beide gevestigd op het industrieterrein Horst ten Daal. Als productie 1 bij deze inspraakreactie treft u aan een luchtfoto waarop de vestigingen van cliënten is aangegeven. Blijkens de Nota voorlopig voorkeursalternatief d.d. 19 december 2017 bestaat het voorkeursalternatief in grote lijnen uit:

- Het upgraden van de Nieuwe Bennebroekerweg in de Haarlemmermeer tussen rijksweg A4 en de N205;
- Een nieuwe verbinding tussen de N205 en de N208;
- Een nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg bij Zwaanshoek; en
- Een nieuwe verbinding tussen rijksweg A4 en Lisse.

Cliënten hebben moeten constateren dat een gedeelte van het gekozen voorkeursalternatief het bedrijventerrein Horst ten Daal zal gaan doorkruisen. Het gaat hier specifiek om de nieuwe verbinding tussen de N205 en de N208. Cliënten gaan er dan ook voorsnog vanuit dat hun bedrijfsgebouwen bij realisering van dit voorkeursalternatief zullen moeten verdwijnen en de bedrijven verplaatst moeten worden.

Het gekozen voorkeursalternatief is een samenstel van onderdelen van de zeven onderzochte alternatieven en komt mede voort uit een voorstel van de Adviesgroep Planstudie Duinpolderweg. Het bevreemdt cliënten allereerst hoe men tot dit samenstel is gekomen, bij gebrek aan gedegen onderzoek naar dit specifieke voorkeursalternatief. Er is een MER-studie verricht naar zeven alternatieven. Het gekozen voorkeursalternatief is een samenraapsel van een aantal van de onderzochte alternatieven. Feitelijk is het gekozen voorkeursalternatief dus (nog) niet in zijn geheel onderzocht op relevante effecten ten aanzien van bijvoorbeeld verkeershinder, geluidhinder, luchtkwaliteit, sociale aspecten en economie. Cliënten zouden menen dat Gedeputeerde Staten pas tot het voorlopig vaststellen van het gekozen voorkeursalternatief over hadden kunnen gaan wanneer dit alternatief - net als de zeven alternatieven die reeds zijn onderzocht - in zijn geheel was onderzocht en was afgezet tegen de overige zeven alternatieven. Om onzorgvuldige besluitvorming te voorkomen dienen Gedeputeerde Staten alsnog een gedegen onderzoek naar het gekozen voorkeursalternatief te doen.

Zoals gesteld komt het gekozen voorkeursalternatief mede voort uit een voorstel van de adviesgroep. Royal HaskoningDHV heeft een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op basis van het voorstel van de adviesgroep en daarbij drie aparte modellen uitgewerkt en beoordeeld. De resultaten van voornoemde gevoeligheidsanalyse zijn vastgelegd in een notitie d.d. 7 december 2017. Bij bestudering van de gevoeligheidsanalyse valt cliënten een aantal zaken direct op. Zo zijn lang niet alle mogelijke effecten in de gevoeligheidsanalyse onderzocht. Daarnaast omvat het gekozen voorkeursalternatief zowel de realisatie van de randweg Lisse als de randweg Zwaanshoek. Royal HaskoningDHV heeft drie modellen onderzocht. De realisatie van de randweg Zwaanshoek is geen van de onderzochte modellen meegenomen. Er wordt enkel in algemene zin opgemerkt dat de randweg Zwaanshoek "duidelijk meerwaarde" zou hebben, omdat dan de doelstelling op de Bennebroekerweg ruimschoots zou kunnen worden gehaald. Ten aanzien van alle modellen wordt slechts volstaan met de mededeling dat het bedrijventerrein Horst ten Daal/Weerestein zal worden doorkruist. Wat de effecten zijn van deze doorkruising, wordt in de gevoeligheidsanalyse onbesproken gelaten.

In hoofdstuk 9 van de Nota voorlopig voorkeursalternatief (p. 39) wordt - net als in de rapportage n.a.v. de gevoeligheidsanalyse - volstaan met de mededeling dat sprake is van doorsnijding van bedrijventerrein Horst ten Daal/Weerestein en het feit dat dit gegeven een "aandachtspunt" is. Hoe men met dit "aandachtspunt" in het toekomstige traject en de uiteindelijke besluitvorming om wenst te gaan, blijft onbesproken. Niet duidelijk is of verder onderzoek zal worden verricht of dat men eventuele negatieve effecten als gevolg van de doorsnijding van bedrijventerrein Horst ten Daal/Weerestein voor lief neemt. Cliënten kunnen dan ook niet anders dan constateren dat bij de keuze van het gekozen voorkeursalternatief geen enkele aandacht is besteed aan hun belangen en onvoldoende onderzoek is gedaan naar de (negatieve) effecten van de doorkruising van het bedrijventerrein Horst ten Daal/Weerestein.

In de Nota voorlopig voorkeursalternatief d.d. 19 december 2017 wordt aangegeven dat er op aangegeven van de projectorganisatie en de adviesgroep twee alternatieven voorkeursalternatieven uiteindelijk zijn getoetst in een gevoeligheidsanalyse. Uiteindelijk is door de stuurgroep gekozen voor het voorlopig voorkeursalternatief dat nu ter inzage ligt. Waarom uiteindelijk de keuze voor het onderhavige voorkeursalternatief is gemaakt en bijvoorbeeld niet voor het alternatief zoals gepresenteerd door de projectorganisatie, blijft vrijwel onbesproken. Cliënten kunnen zich niet aan de indruk onttrekken dat hier sprake is van enige haast en daarmee bepaalde belangen uit het oog zijn verloren. Deze handelwijze getuigt niet bepaald van zorgvuldige besluitvorming.

Overigens zijn cliënten van mening dat er betere en andere alternatieven zijn dan het gekozen voorlopig voorkeursalternatief. Wanneer uw college zou besluiten om het voorlopig voorkeursalternatief definitief vast te stellen en als gevolg daarvan cliënten het bedrijventerrein Horst ten Daal/Weerestein zouden moeten verlaten om plaats te maken voor de nieuwe verbinding tussen de N205 en N208, dienen Gedeputeerde Staten in overleg te gaan met cliënten over hun bedrijfsverplaatsing en de voorwaarden waaronder dat zou gaan gebeuren. Cliënten zouden hierover graag in een vroegtijdig stadium met uw college in gesprek gaan. Ik ga ervan uit dat uw college het vorenstaande in uw uiteindelijke besluitvorming ten aanzien van het definitief vaststellen van een voorkeursalternatief zal betrekken en uw college in lijn daarmee afziet van het definitief vaststellen van het voorkeurstraject in deze vorm.

Antwoord

Namens belanghebbenden dient een advocaat een zienswijze in, die vragen aan de orde stelt over de manier waarop het bestuur tot het gekozen samenstel is gekomen. Daarbij rijzen vragen over de verhouding van het MER-onderzoek van de alternatieven en de gevoeligheidsanalyse van het samenstel. Tevens over de argumentatie daarbij van een aantal aspecten in de afwegingen. Men constateert dat realisatie van het huidige samenstel bedrijfsbeëindiging ter plekke en verplaatsing van het bedrijf betekent en verzoekt om in dat kader tijdig betrokken te worden daarbij. Om met dat laatste te beginnen, indien en voor zover er sprake zal zijn van een noodzakelijke bedrijfsverplaatsing, gaat dat in maatwerk en nauwgezet overleg met het bedrijf zelf. Of dat het geval is, is pas met meer zekerheid te zeggen na een definitief voorkeursbesluit. De verhouding van m.e.r.-onderzoek en gevoeligheidsanalyse is in deze fase van de studie niet vreemd te noemen. De Commissie voor de m.e.r. heeft in het verleden bij de advisering van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zelf meegegeven niet blind te zijn voor samenstellingen van goed werkende stukken tracé. Om te kijken of een samenstel niet tot onoverkomenlijkheden leidt, zijn er gevoeligheidsanalyses gemaakt. Het totaalpakket aan studiemateriaal heeft de Commissie voor de m.e.r. ertoe gebracht om te concluderen dat het bestuur op basis van dit materiaal tot een afgewogen keuze kan komen. Dat er na deze fase nog een studiefase met een verdieping volgt is daarin meegenomen. Wij begrijpen de belangen van deze belanghebbenden en ook de manier waarop men deze aan de orde stelt in dit stadium. Het documenteren hiervan stelt het bestuur straks ook in staat om tot een afgewogen eindoordeel te komen.

Zienswijze 219

Zienswijze onderdeel 219.1

Ik ben geboren en getogen, al 67jaar in de Rooversbroekpolder. Waarom er nu een weg door de polder moet is mij een raadsel. Lisse staat als de allergroenste plaats in Nederland, waar de natuur zo hoog boven alles staat in een polder. En jaren de Greenery alleen kassenbouw mocht, is er nu vanaf gehaald en nu laten jullie door de enigste 3 kassenbedrijven die hier nog zijn, een weg dwars doorheen laten lopen Hoe kan dat nou!!!! om Lisserbroek te verlichten, dat slaat nergens op, Wij zitten in het zuiden en Lisserbroek in het noorden. En wat denken jullie van de vogels en eenden en onze mooie natuur, moeten die plaats maken voor om 5 minuten eerder bij de snelweg te zijn????? wie heeft dit toch verzonnen en t ergste was nog dat je dit bericht kreeg vlak voor de kerst en het al eerder in de krant had gelezen Ik ben boos en zeer teleurgesteld

Antwoord

De verbinding tussen Lisse en de A44 doorsnijdt inderdaad de Rooversbroekpolder. De effecten hebben we op hoofdlijnen in het MER beschreven. De tracering en hoogteligging van de weg staan echter nog niet precies vast. In de volgende planfase zullen we hier nader naar kijken en zullen we de milieueffecten meer in detail in beeld brengen (besluit-m.e.r.). Ook zullen we onderzoeken waar maatregelen nodig zijn om de effecten verder te beperken of te compenseren.

Zienswijze 220

Zienswijze onderdeel 220.1

Op 19 december 2017 heb ik, als inwoner van De Zilk, kennisgenomen van uw besluit, waarmee uw college het voorkeursalternatief van de Duinpolderweg heeft gekozen. Graag wil ik gebruik maken van de mogelijkheid mijn zienswijze bij u tijdig in te dienen. Bij mijn zienswijze wil ik me beperken tot het gebied ten noorden van Hillegom omdat dit grenst aan mijn woonomgeving. Om de

volgende redenen acht ik uw voorkeursvariant niet acceptabel:

- Nut en noodzaak van de nieuwe verbinding is nog steeds niet aangetoond.

Antwoord

De Bollenstreek is relatief onbereikbaar dan de rest van Nederland. Dat wees het toepassen van de bereikbaarheidsindicator van het rijk in 2016 uit. De uitkomsten zijn opgenomen in de geactualiseerde probleemanalyse. De werkgelegenheid in de streek neemt af en daardoor wordt de uit- en ingaande pendel groter. Zowel als bijdrage aan de rijksopgave als voor eigen behoefte worden nog woningen in de regio gerealiseerd. Zonder een robuust wegennet zijn werk, woningen en voorzieningen onbereikbaar. Het bestuur vindt dit ongewenst. Uit de Probleemanalyse 2016 volgde ook dat nut en noodzaak voor verdere studie voor het bestuur aangetoond waren.

Zienswijze onderdeel 220.2

- De natuur en het landschap wordt onvoldoende gespaard.

Antwoord

De Duinpolderweg heeft verschillende milieueffecten tot gevolg, waaronder op natuur en landschap. De keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief is een afweging op basis van verschillende aspecten, waarbij niet overal kan worden voorkomen dat de weg hinder veroorzaakt. In de volgende projectfase zullen de tracering, hoogteligging en effecten meer in detail worden bekeken en wordt gezien waar maatregelen nodig zijn om de effecten verder te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 220.3

- Er is nog geen oplossing voor het openbaar vervoer teneinde de verkeersdruk echt te doen verminderen.
- Het meeste verkeer in Hillegom en Lisse is Noord-Zuid verkeer dat zich richting de snelwegen A4 en A44 wil begeven. Verkeer van en naar Noordwijk en Noordwijkerhout ondervindt nauwelijks problemen.

Daarnaast wil ik nog het volgende te opmerken. Ik ben van mening dat, als er een plan voor een nieuwe verbinding N208-N206 komt, allereerst nut en noodzaak daarvan vast moet staan. Voorts dient het een integraal plan te zijn, dat geen verkeerstoename tot gevolg heeft en geen extra overlast voor inwoners die direct woonachtig zijn in de omgeving van de verbinding, dan wel van de aan- en afvoerwegen daar naartoe. Bovendien zou de verbinding gericht moeten zijn op verduurzaming van het vervoerssysteem en een logisch lokale oplossing moeten zijn voor een lokaal probleem. Daarbij moet eerst gekeken worden naar bestaande infrastructuur, en het geheel moet minimale gevolgschade hebben voor de omgeving (het milieu),

Antwoord

In 2016 is een probleemanalyse uitgevoerd, waaruit bleek dat er wel degelijk problemen spelen. Daarnaast blijkt uit het MER dat nietsdoen geen optie is. Voor het project is de Ladder van Verdaas doorlopen en is gekeken naar de mogelijkheden voor openbaar vervoer. Beide provincies werken in de regio ook samen aan een nieuwe HOV-verbinding van Schiphol, via Lisse en Sassenheim, naar Noordwijk. Er bleek echter niet overal in de Bollenstreek voldoende kansen te liggen om extra OV te realiseren, vanwege problemen om de lijnen te 'voeden' (voldoende reizigers). De nieuwe oost-west verbindingen zorgen voor verbeterde bereikbaarheid van Lisse en Hillegom, maar zorgen ook voor een ontlasting van wegen dat verkeer uit Noordwijkerhout en Noordwijk gebruikt en zorgen daarmee voor een verbetering van de bereikbaarheid voor die kernen.

Zienswijze onderdeel 220.4

Uitgaande van alle genoemde aspecten zijn de Noord- en de Middenvariant voor mij niet aanvaardbaar en is de keuze van deze Zuidvariant niet realistisch. Indien er toch voor een weg wordt gekozen dan voldoet de NOG Beter 2.0 variant met gebruik van de Weerlaan in Hillegom nog het meest aan deze aspecten. Ik ga ervan uit dat uw College bij de heroverweging de in deze brief beschreven zienswijze ter harte neemt.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet

de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze 221

Zienswijze onderdeel 221.1

Hoewel ik eigenlijk helemaal geen weg door de Rooversbroekpolder wil ik jullie dit meegeven: gebruik je verstand, leg die weg aan de rand! Ik ben geboren en getogen in deze prachtige polder, een uniek stukje Lisse. Een weg dwars door de polder is een dolksteek in mijn hart!

Antwoord

In de volgende fase wordt de ligging van de zuidelijke randweg bij Lisse verder geoptimaliseerd. Daarbij wordt rekening gehouden met waardevol polderlandschap en wordt aansluiting gezocht bij bestaande structuren in het landschap.

Zienswijze 222

Zienswijze onderdeel 222.1

De Muntendamsche Investerings Maatschappij B.V. is geen voorstander van gelijk welk voorkeursalternatief in de omgeving van al onze grondposities. Wij behouden dan ook hierbij al onze rechten voor, ook indien er voor een ander alternatief zou worden gekozen.

Antwoord

Wij hebben kennis genomen van uw zienswijze.

Zienswijze 223

Zienswijze onderdeel 223.1

Kopie van zienswijze 118. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 224

Zienswijze onderdeel 224.1

In uw schrijven d.d. 22 december 2017 heeft u het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg aan Rhenus Accounting B.V. , dochterentiteit Rhenus B.V. en eigenaar van de percelen en opstallen gelegen aan de Weerlaan 3, 5 en 7 te Hillegom, bekendgemaakt. Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit voorkeursalternatief. Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

1. Er is geen contact geweest met onze organisatie inzake dit voorlopig voorkeursalternatief en de gevolgen hiervan voor onze

organisatie.

Antwoord

Deze constatering klopt. Het neemt niet weg dat in een volgende fase wel contact wordt opgenomen, indien en voor zover het voorlopig voorkeursalternatief definitief wordt. Bij afwegingen in zo'n groot studiegebied is het niet gebruikelijk om 1 op 1 contact met alle belanghebbenden te maken. Wel zijn er regelmatig grote bijeenkomsten belegd om zoveel mogelijk belanghebbende te informeren over de stand van zaken.

Zienswijze onderdeel 224.2

2. Voor de uitoefening van onze bedrijfsactiviteiten is het van groot belang dat ons terrein te allen tijde goed bereikbaar is. Het voorlopig voorkeursalternatief verslechtert deze bereikbaarheid, waardoor de uitoefening van onze bedrijfsactiviteiten hiermee aan banden wordt gelegd.
3. Het voorlopig voorkeursalternatief maakt de komende jaren inbreuk op onze vrijheden ten aanzien van de eigendommen.
4. Tevens maakt het voorlopig voorkeursalternatief het intact blijven van onze loodsen, welke wij voor onze bedrijfsactiviteiten nodig hebben, onmogelijk.

Antwoord

In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. Daarin wordt de exacte ligging van bedrijfsgebouwen ook beschouwd om tot een optimale inpassing te komen. In die fase wordt u als eigenaar ook betrokken bij het ontwerp van de weg zodat gedetailleerd gekeken kan worden naar de gevolgen voor uw bedrijf.

Zienswijze onderdeel 224.3

5. Daarnaast merken wij op dat het maar de vraag is of dit voorlopig voorkeursalternatief gedegen is onderzocht. In het MER is namelijk aan dit specifieke alternatief immers niet afzonderlijk aandacht besteed. Dit betekent dat er een nieuw onderzoek verricht zou moeten worden naar de gevolgen van dit nieuwe alternatief. Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg.
Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg te heroverwegen. Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Antwoord

De planstudiefase valt in twee delen uiteen. In deel 1 wordt een alternatief geselecteerd. Daarvoor is voldoende onderzocht. In deel 2 komen allerlei bijzonderheden in beeld. Die fase moet nog beginnen. De Commissie voor de m.e.r. is onafhankelijk van het bestuur en heeft aangegeven in een advies dat de planstudie voldoende gegevens en inzichten oplevert om een verantwoorde keus te kunnen maken. Wel geeft men aanbevelingen mee voor de volgende fase. Die worden opgevolgd.

Zienswijze 225

Zienswijze onderdeel 225.1

Hierbij ontvangt u de zienswijze met motivatie van de gemeente Heemstede inzake het project Duinpolderweg.

Zienswijze

De gemeente Heemstede ondersteunt het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg niet, tenzij de nieuwe verbinding ook tussen de wegvakken van de N206 en N208 wordt gerealiseerd waarmee een volledige verbinding vanaf de N206 (in Zuid-Holland) tot aan de N205 en A4 ontstaat en dat deze variant zodanig ingepast wordt dat er minimale gevolgschade is voor de omgeving.

Daarnaast vindt de gemeente Heemstede het van groot belang dat met dit project naast de verbetering van de autobereikbaarheid ook de openbaar vervoerverbindingen in het gebied worden verbeterd evenals de (snel)fietsverbindingen.

Motivatie

De reden van deze zienswijze is dat in het voorlopige voorkeursalternatief een doortrekking van de N208 naar de N206 ontbreekt

en hiervoor alleen een ruimtelijke reservering wordt gedaan. De gemeentes in Zuid-Kennemerland hebben de gewenste volledige verbinding tussen de N206-N208-N205 opgenomen in de vastgestelde regionale bereikbaarheidsvisie. De gemeente Heemstede heeft de uitdrukkelijke wens dat een Duinpolderweg moet zorgen voor afname van de verkeersdruk en verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio Zuid-Kennemerland. Zonder deze doortrekking is de verbetering van de bereikbaarheid en afname van het doorgaand verkeer in Heemstede en in de gehele regio Zuid-Kennemerland aanmerkelijk minder dan met deze doortrekking. Daarom steunen we het voorlopig voorkeursalternatief zoals dat nu voorligt niet.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is de doortrekking richting de N206 inderdaad benoemd als reservering. Dit is omdat voorzien wordt, dat bij de huidige groei van de mobiliteit, werkgelegenheid en woningbouw in de regio deze verbinding ook noodzakelijk zal blijken. Met de uitwerking van het uiteindelijke voorkeursalternatief wordt ook gekeken, welke kansen er liggen om de nieuwe verbinding te combineren met verbeteringen aan het OV-netwerk en fietsnetwerk.

Zienswijze 226

Zienswijze onderdeel 226.1

1. In 2008 werd bij mijn vrouw de vreselijke ziekte kanker vastgesteld; wij besloten om een plek te gaan zoeken waar we in alle rust konden wonen. Deze zoektocht bracht ons bij de al jarenlang te koop staande vervallen boerderij van de familie Louter aan de Hillegommerdijk 478 te Beinsdorp. Onze droom werd verwezenlijkt, we ontwierpen en bouwde hier met behulp van de aannemer ons droomhuis. Dat dit niet alleen ons droomhuis werd, maar ook van velen bleek uit de publicatie van 12 foto's in het Haarlems dagblad van ons huis. Nu blijkt dat zo veel mensen ons huis kennen en beoordelen als een van de mooiste en markantste huizen in de regio en zeker aan de Ringvaart. Tijdens de bouw werd mijn vrouw beter verklaard, maar de vreselijke ziekte keerde in 2014 weer bij haar terug. Nu zijn we heel blij dat we dit huis hebben gebouwd in zo'n unieke en prachtige landelijke locatie. Dit huis is onze baken van rust waarin wij geheel stressvrij kunnen leven en wonen. Totdat dit vreselijke nieuws over het mogelijk verdwijnen van ons huis via de snackbarhouder in Zwaanshoek ons werd vertelt!! Hoe mensonterend is dit om zo met mensen om te gaan!! Staat ergens in enig rapport van jullie of dat Deelrapport van Royal Haskoning iets over de leefomstandigheden van mensen/bewoners die misschien moeten wijken voor de weg? NEE!! Wel een rapport van 64 pagina's over stukken natuur en dieren en planten die er heel misschien schade van kunnen gaan ondervinden! Ik hoop niet dat dit een voorbode is van hoe er met ons omgegaan gaat worden als blijkt dat ons huis en dus wij voor die Duinpolderweg moeten verdwijnen van onze droomplek. Worden we nu wakker geschud en op deze manier behandeld of missen we iets? Jullie zijn uiterst behouden met het verstrekken van informatie en de belanghebbende moeten alles maar zelf uitzoeken op internet en/of vragen bij de informatie-inloopbijeenkomst op 23 januari jongstleden. Zelf informatie verschaffen is er (nog) niet bij. Ik kom hier nog zeker op terug, maar hoop dat we vanaf nu op een menselijke manier behandeld worden! U begrijpt wel waarom.

Antwoord

Zienswijzen als deze bepalen het bestuur er opnieuw bij hoe diep het dienen van het algemeen belang kan ingrijpen in de persoonlijke levenssfeer en levensstijl en dus ook hoe zorgvuldig dat moet gebeuren. Omdat er op dit moment sprake is van een voorlopige voorkeur, is nog niet definitief aan te geven wat de consequenties zijn voor deze belanghebbenden. De aandacht die men met deze zienswijze vraagt is niet onopgemerkt gebleven, ook naar de toekomst toe.

Zienswijze onderdeel 226.2

2. De afname van het verkeer is de afgelopen jaren enorm toegenomen, met uitzondering van de periode met de wegafsluiting in Bennebroek natuurlijk in 2017. Verder lijkt de drukte in de avondspits nu weer flink toe te nemen doordat de verkeerslichten bij de Hillegommerbrug om tactische redenen anders zijn afgestemd; de drukte is hierdoor niet toegenomen, maar uiteraard wel de lengte van aantal wachtende auto's voor de brug. Doordat het de afgelopen jaren veel rustiger is geworden rondom ons huis wanen we ons nu vaak in een natuurgebied; de enorme toename van dieren en voornamelijk vogels is een lust voor een ieder en zeker voor de natuurliefhebbers. Hier een kleine opsomming; buizerds (of iets dergelijks), ooievaars, reigers, allerlei ganzen, eenden, meerkoeten, heel veel zwaluwen, libellen, eksters en zelfs onlangs een marterachtige in onze tuin et cetera.

Antwoord

Verkeerstellingen, zoals bekend bij de gemeente Haarlemmermeer laten geen grote dalingen in verkeersaantallen zien. Wellicht dat

de werkzaamheden in de omgeving dit beeld hebben opgeleverd. Over de jaren heen is echter geconstateerd dat het in dit gebied steeds drukker wordt. Afstellingen van verkeerslichten worden zodanig afgesteld, om het totaal van het verkeer zo goed mogelijk te reguleren. Een wijziging kan in een bepaalde richting voor een verslechtering zorgen, maar hier staat dan een grotere verbetering tegenover in een andere richting (of richtingen).

Zienswijze onderdeel 226.3

3. Wij zijn het niet eens met aanleg van de Duinpolderweg via onze woning want dat zal zeer ernstige gevolgen hebben voor de leefomstandigheden van ons; een ander bezwaar is dat de noodzaak van deze weg ons niet duidelijk is geworden na bestudering van de stukken; ook bij andere groepen en gemeentes met meer deskundigheid op dit gebied is de noodzaak niet duidelijk.

Antwoord

De randweg om Lisse is aangedragen in een pakket van lokale maatregelen, die nodig zijn om in een breder gedeelte van het studiegebied noodzakelijke effecten te kunnen verzorgen. Het is doorgerekend en heeft betekenis voor de omgeving Lisse nu en in de toekomst. Bij de afweging om tot realisering over te gaan moeten uiteraard de genoemde belangen goed worden meegenomen.

Het bestaande verkeersnetwerk biedt voor de toekomst onvoldoende uitkomst om de bereikbaarheid blijvend te garanderen.

Zienswijze onderdeel 226.4

4. Wij verzoeken u om de Duinpolderweg in zijn geheel niet aan te leggen en wanneer dit toch gebeurt niet via ons huis te laten lopen, daar dit onherstelbare gevolgen zal hebben voor onze gezondheid en zeker ook voor de natuur om ons heen.

Antwoord

Het verzoek is begrijpelijk vanuit het vorenstaande, maar voor het bestuur en het algemeen belang is dit geen optie. Op welke manier de realisatie precies plaatsvindt, is nu nog niet definitief te zeggen. Zodra dat wel het geval is worden de gevolgen uiteraard met de belanghebbenden doorgenomen.

Zienswijze 227

Zienswijze onderdeel 227.1

Gelet op de 7 voorkeursalternatieven en het feit dat er geen juridisch kader deel uitmaakt van deze alternatieven, heeft veel commotie veroorzaakt bij de burgers en de politiek in deze regio! Medio 2017 zijn er Mers verschenen die op geen enkele wijze hun status van relevantie waarmaken mede gelet op het feit dat ze gezien de nieuwe voorkeursalternatieven d.d. 28 januari 2018 achterhaalt zijn en totaal geen status hebben!

Er wordt op geen enkele wijze stilgestaan bij het feit dat door de voorgenomen werkwijze er voorbijgegaan is t.a.v. vigerende streekplannen dan wel vigerende bestemmingsplannen. Mede door de voorgenomen werkwijze en het voorgestelde traject t.a.v. van de Duinpolderweg is er sprake van bestuur wat op zijn minst onzorgvuldig is! In de toekomstige Nota van Beantwoording zou ik en met mij velen willen zien waarom de politiek de huidige situatie zoals de wet op de ruimtelijke ordening min of meer schoffeert! Gelet op bovenstaande maak ernstig bezwaar tegen de voorgenomen ontwikkelingen

Antwoord

De procedures die belanghebbende aanhaalt en de wetten waarop deze gebaseerd zijn, staan geen van alle de gang van zaken tot dusver in de weg. Op dit moment zijn er nog geen wettelijke eisen aan de manier waarop de inspraak is vormgegeven. Dat neemt niet weg dat het bestuur vanaf 2011 met grote regelmaat zich verklaart over de genomen stappen en daarover communiceert met nieuwsbrieven enzovoort. Dat zal rondom de nota van beantwoording ook weer zo zijn. Verder heeft het project niet te klagen over media-aandacht. Dus ook in de pers wordt veel bekendheid gegeven aan de voorgenomen stappen. De Commissie voor de m.e.r. heeft recent aangegeven dat het studiemateriaal het bestuur goed in de gelegenheid stelt om tot een verantwoord besluit te komen.

Zienswijze 228

Zienswijze onderdeel 228.1

Goed functionerend bedrijf wordt vernietigd.

De indiener van deze zienswijze oefent een goed functionerend agrarisch bedrijf uit. Voor zijn inkomen is hij afhankelijk van wat de bodem voortbrengt. Het gehele bedrijf wordt uitgeoefend op deze locatie en bevat goed onderhouden gebouwen, rolkassen en voorzieningen om een optimale productie te kunnen realiseren op een ecologisch en economisch verantwoorde wijze.

Als gevolg van het voorliggende plan wordt het onmogelijk voor de indiener om zijn bedrijf nog langer uit te oefenen. De op de kaart ingetekende route loopt midden door zijn bedrijf. Niet alleen worden hiermee zijn bedrijfsruimten en teeltgrond gescheiden, de overblijvende grond kan niet meer voor productie worden gebruikt. De voorgenomen weg creëert daarbij een harde scheiding tussen het bedrijfscentrum en omliggende percelen. Gezien de resterende omvang wordt het bedrijfseconomisch onmogelijk een verantwoorde uitoefening van het agrarisch bedrijf te behouden. De continuïteits- en uitbreidingsmogelijkheden worden nihil.

Om zijn grond optimaal te kunnen gebruiken, beschikt de indiener over 3 rolkassen, die gezamenlijk het hele perceel kunnen bestrijken. De kassen worden om de 3-4 weken over rails verplaatst om het bloeiseizoen te reguleren. Daarmee weet hij een optimale workflow en optimale opbrengst te realiseren. De rails lopen over het gehele perceel in de lengterichting. De geplande weg doorkruist het perceel en daarmee de rails in ongeveer het midden. Hierdoor wordt zijn totale bedrijfssystematiek doorkruist. De rolkassen worden in één klap onbruikbaar. Hij is niet meer in staat het bloeiseizoen te reguleren en is daarmee zijn inkomen volledig kwijt.

Alternatieve invulling.

Indien u besluit vast te houden aan het tracé van het voorlopige voorkeursalternatief, eist de indiener een alternatieve mogelijkheid om in zijn inkomen te kunnen voorzien. Gezien de beperkte hoeveelheid grond die hij dan zou overhouden, zien wij slechts één mogelijkheid voor alternatieve inkomsten uit de grond: de overblijvende delen van het perceel bestemmen voor woningbouw. Woningbouw op deze korte afstand tot de aan te leggen weg is alleen mogelijk indien geluidswerende maatregelen worden toegepast. Op bijgevoegde kaart (Bijlage 1) is de gewenste situatie weergegeven, met de door u aan te leggen geluidswallen en de woningbouwbestemming. De indiener wil daarbij zelf bepalen hoe de nadere invulling van de woningbouw plaatsvindt, voor wat betreft aantallen en locatie. Dat geeft hem voorlopig weer een mogelijkheid om verder te ondernemen met zijn grond. Deze bestemmingswijziging hangt direct samen met de weg en dient dan ook onderdeel uit te maken van hetzelfde omgevingsplan dat de aanleg van de weg mogelijk moet maken.

Slotopmerking.

Let wel: hoewel de indiener als agrarisch ondernemer de voorkeur heeft om zijn agrarisch bedrijf voort te zetten, zal hij – indien het grotere belang daarom vraagt – invulling geven aan het alternatieve plan met woningen, om daarmee in zijn inkomen te voorzien. Wij zijn gaarne bereid tot een nader gesprek.

Antwoord

De weg is zoals u aangeeft op dit moment geprojecteerd door het midden van het betreffende agrarische bedrijf. De impact op de bedrijfsvoering is groot. In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. Daarin wordt de exacte ligging ten opzichte van bedrijven en woningen in de Rooversbroekpolder vastgelegd. Dit gebeurt in samenspraak met de belanghebbenden. Eventuele schade voor het bedrijf en de mogelijkheden om de resterende gronden te benutten, zullen in deze fase aan bod komen.

Zienswijze 229

Zienswijze onderdeel 229.1

Onbegrijpelijk dat jullie dit unieke stukje van Lisse, de Rooversbroekpolder, willen doorkruisen met een weg! Hou deze polder in tact en leg hem, als er dan toch zo nodig een weg moet komen, aan de rand van de polder.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar

mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Onderdeel hiervan is ook de ligging van aansluiting zuid van Lisse, waarbij in de afwegingen bij vaststelling van het voorkeursalternatief een ligging naar het noorden richting Lisse mee wordt beschouwd. Na vaststelling van een voorkeursalternatief zal bij de nadere uitwerking als onderdeel van het vervolgonderzoek de exacte ligging van de nieuwe weg worden bepaald.

Zienswijze 230

Zienswijze onderdeel 230.1

In 2015 zijn wij op de Hofstede komen wonen met de verzekering dat het park waar wij uitzicht op hebben ongemoeid zou blijven. Wij betreuren het dan ook ten zeerste om kennis te hebben genomen van de voorgestelde plannen om door dit park een verbindingsweg te laten lopen!

Eerst een schitterend park aanleggen om dit vervolgens te verminken door een autoweg! Je reinste waanzin! (hoe bedoel je weggegooid gemeenschapsgeld).

Een schitterend park waar ondertussen ooievaars en zelfs al ijsvogels hun intrede hebben gemaakt ! Samen met onze energie 0 woningen en het park is dit een uniek duurzaam project geweest wat een voorbeeld is voor toekomstige woninginrichting en natuur!

Ik hoop dan ook echt dat voor een andere oplossing gekozen gaat worden!

Antwoord

De randweg heeft tot doel om de verkeershinder langs de Bennebroekerweg te verminderen door het doorgaande verkeer om Zwaanshoek te leiden. Gevolg is wel dat de hinder aan de noordkant van Zwaanshoek toeneemt. Ondanks dat de weg door een landbouwperceel is geprojecteerd, veroorzaakt deze hinder in de directe omgeving, waaronder in het landschapspark. Deze effecten zijn in algemene zin terug te vinden in de milieueffectrapportages. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende projectfase wordt verder gekeken waar en op welke manier maatregelen kunnen worden genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen (bijv. geluidschermen) zijn nu nog niet in de studie betrokken. Ook staan het exacte tracé en hoogteligging van de randweg Zwaanshoek nog niet vast.

Zienswijze 231

Zienswijze onderdeel 231.1

De scoutinggroep is veelvuldig gebruiker van de Ringvaart vanaf de zuidkant Lisse richting de Kagerplassen. De zienswijze richt zich op de aanleg van een zuidelijke randweg Lisse en in het bijzonder de nieuwe brugverbinding over de ringvaart.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief wordt nu een halfhoge brug voorzien, met een doorvaarthoogte van 3 meter. Qua hoogte is dit vergelijkbaar met de Elsbroekerbrug. Uit uw reactie vernemen wij echter dat andere vormen, dan wel hoogtes de voorkeur genieten. Vanuit kostenoverwegingen is nu deze keuze gemaakt.

Echter, in de volgende fase zal een verdere uitwerking volgen van het ontwerp. Hierbij zal eveneens gekeken worden precieze ligging van de brug. De provincie Noord-Holland zal als vaarwegbeheerder ook notie nemen van de richtlijnen vaarwegen 2017.

Verder benoemd u variaties op ontwerp, dan wel brughoogtes. Hoewel het uiteindelijke ontwerp nog niet gemaakt is, zullen enkele door u genoemde opties tot flinke kostenstijgingen leiden. U benoemt echter ook een aantal praktische opties, die wellicht te verwerken zijn in het uiteindelijke ontwerp. Uw voorstellen voor de waterkruising zullen meegenomen worden in het vervolg.

Zienswijze 232

Zienswijze onderdeel 232.1

Naar aanleiding van het voorlopig voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek willen de volgende zienswijze

indienen. Op voorhand zijn wij voor een betere Oost- West verbinding van de bollenstreek. De variant NOG beter 2.0. welke als variant ten zuiden van Lisse is gepresenteerd raakt een waardevol glastuinbouwgebied en tevens een historisch stukje polder.

Het alternatief is ontstaan vanuit de "Advies groep". Deze adviesgroep was samengesteld uit belanghebbende vanuit het gebied van de varianten tussen Hillegom en Bennebroek. Lokale belangen voor de variant ten zuiden van Lisse zijn in onze ogen hierdoor niet voldoende gewogen.

Zo ligt het huidige ontwerp over een aantal florerende bedrijven en is er ten noorden van het tracé een gebied waarin een aantal "vrije" percelen liggen welke ons inziens voldoende mogelijkheden bieden om met minder invloed op de omgeving het zelfde doel te bereiken. E.e.a. zoals weergegeven in variant Nieuwe N206.

Wij verzoek de projectorganisatie dan ook met klem om in de vervolgstap van het project voor deze zuidelijke variant de lokale belangen op de juiste plaats op te halen en mee laten wegen in het definitieve ontwerp.

Antwoord

Dat laatste hebben wij ook voor ogen in de volgende stap, ook gezien de ontwerpogave bij de te realiseren piekberging van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Als nagenoeg gelijke effecten bereikt kunnen worden op een eenvoudiger manier en meer draagvlak, dan passeren wij dat niet. Dit past zeker bij de optimalisering, die in de volgende studiefase aan de orde komen.

Zienswijze 233

Zienswijze onderdeel 233.1

Wij hopen dat de Oosteindervaart variant doorgaat.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 234

Zienswijze onderdeel 234.1

Dit kan niet waar zijn, dachten wij 23 december 2017, toen de brief van de provincie Noord-Holland op de mat viel over het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg.

"Uw bedrijf of woning ligt in de nabijheid van dit tracé".

De reden dat wij ons genoodzaakt zien een zienswijze in te dienen, is niet het feit dat ons bedrijf of woning zich bevinden in de nabijheid van dit tracé, maar dat ons bedrijf en woning verdwijnen met dit tracé. Op kleine overzichtskaarten verdwijnen wij onder de stippellijn, op gedetailleerde kaarten verdwijnen onze percelen onder de nieuw aan te leggen wegen. (klein nuance verschil van

benaderen)

Dit voorkeursalternatief Duinpolderweg kwam voor ons als een duveltje uit een doosje. Eerdere berichtgeving ging namelijk steeds over andere alternatieven die de voorkeur zouden hebben. Voor deze alternatieven zijn advies groepen samengesteld door belanghebbende. Tot 19 december 2017 konden wij het wel en wee volgen van deze belanghebbende en hebben steeds kennis genomen van de onderzoeksresultaten en studieresultaten. Ook het MER-onderzoek, met in vervolg verslagen de term "Bemerder", gaf ons geen reden tot actie/inspraak. Immers andere alternatieven kwamen in het MER rapport beter uit het onderzoek.

Antwoord

Wij kunnen ons voorstellen dat het samenstel dat als voorlopig voorkeursalternatief is gekozen verrassend was voor betrokkenen. Het was duidelijk op grond van het studiemateriaal dat er wat te kiezen viel, omdat het materiaal onderscheid liet zien. Uiteindelijk heeft het bestuur alles overziend vanuit haar verantwoordelijkheid een beslissing genomen op 19 december 2017 en dit besluit kenbaar gemaakt bij onder meer een brief. Bij een bestuurlijke afweging komen niet alleen inhoudelijke aspecten om de hoek kijken. Ook inschattingen van haalbaarheid en draagvlak voor een keus worden hierbij betrokken. Het is vooral het laatste gedeelte van deze route, die voor betrokkenen niet inzichtelijk was en dat correspondeert met het moment van de bestuurlijke afweging en is in die zin ook verklaarbaar.

Zienswijze 235

Zienswijze onderdeel 235.1

Uit de pers heb ik moeten vernemen dat de provincies Noord- en Zuid-Holland een besluit genomen hebben over het voorlopig voorkeursalternatief voor de Duinpolderweg. Ik maak gebruik van de mogelijkheid om binnen de daarvoor gestelde termijn onderstaande zienswijze in te dienen. Een persoonlijk bericht, noch een mededeling aan mijn bedrijf, heb ik over de plannen voor deze weg nooit van u gekregen. Ook ben ik nooit gehoord of is naar mijn mening gevraagd. Ik maak bezwaar tegen de aanleg van deze weg, specifiek tegen de zuidelijke ontsluiting van Lisse naar de A44 bij Abbenes. Dit tracé is onnodig, onjuist gemotiveerd, lost geen enkel bestaand probleem op en bedreigt het voortbestaan van mijn kleinschalige Bed & Breakfast en daarmee mijn inkomstenbron en pensioenvoorziening. Deze weg mag NOOIT op deze plaats worden aangelegd. Onderstaand zal ik u uitleggen wat mijn bezwaren zijn en welke alternatieven voorhanden zijn om uit de Bollenstreek naar de A4 te komen, zoals altijd de bedoeling is geweest van de Duinpolderweg, voor zover ik uit de beperkte informatie kan achterhalen.

Werkwijze en proces

In de summier berichtgeving over vaststellingsbesluit stelt u dat de keuze gebaseerd is op overleg met vertegenwoordigers van bewoners, bedrijven en belangenorganisaties, verenigd in de adviesgroep. Dit is voor de weg uit Lisse naar de A44 in het geheel niet het geval. De feiten zijn als volgt: (Let op: tekst loopt verder in volgende onderdeel)

Antwoord

Er is altijd een eerste moment om ergens kennis van te nemen en dat dat ervaren wordt dat dat laat komt, begrijpen wij ook. Toch maken wij er wel melding van dat vanaf oktober 2016 bekend was dat alternatieven zoals deze in de belangstelling stonden als te onderzoeken alternatief. Dat is uitgebreid in de openbaarheid aan de orde geweest. Er is geen enkel geheim gemaakt van waarover de studie zich zou uitstrekken. Pas op 19 december 2017 is daadwerkelijk duidelijk geworden dat het onderdeel Lisse ook zou worden opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief. Daarover is actief gecommuniceerd. Over bron en herkomst van de adviesgroep is in de projecthistorie het nodige bekend gemaakt.

Zienswijze onderdeel 235.2

- Sommige bewoners uit het plangebied, zowel in gemeente Lisse als in Haarlemmermeer (Buitenkaag en Lisserbroek) heeft u een brief gestuurd op 22-12-2017. Ik heb deze niet eens ontvangen. Uit de pers heb ik voor het eerst iets over deze plannen vernomen. Van enige inspraak of overleg is nimmer sprake geweest. Dit alles laat zien hoe onbetrouwbaar u als overheid bent.
- Ondernemers in het plangebied zijn nimmer betrokken in de planvorming. Er heeft geen overleg plaatsgehadt, nog zijn de provincies of adviesgroep actief in contact getreden met de ondernemers in dit gebied. Mij is als ondernemer die direct geraakt wordt door dit plan, nooit iets gevraagd, nooit is contact opgenomen of onderzocht wat de impact op mijn bedrijf is.
- De streep op de kaart die nu als een voorkeur wordt aangegeven is slechts getekend door een activistische belangengroep uit Vogelenzang/Bennebroek, vanuit hun NIMBY-gedachte. Zij hebben nimmer contact gezocht met de bewoners en bedrijven uit het

plangebied. Doch eenvoudig een pennenstreek op de kaart gezet, zonder na te denken.

- Uit alles in het MER-rapport blijkt dat Royal Haskoning/DHV de situatie ter plaatse:

- o Niet kent;

- o Niet beoordeeld heeft;

- o Niet bezocht heeft;

- o Niet onderzocht heeft.

- o Dit is op 23 januari 2018 tijdens de inloopavond in Leeuwenhorst, door een woordvoerder van Royal Haskoning/DHV bevestigd.

- Ook de beide provincies zijn niet op de hoogte van de situatie ter plaatse, hebben daar geen onderzoek naar gedaan en hebben in ieder geval geen moeite gedaan om de bewoners en bedrijven in het gebied actief te betrekken.

- Hier is sprake van uitermate onzorgvuldig, onjuist en onprofessioneel handelen. In strijd met algemeen aanvaarde normen van fatsoen. Bovendien is sprake van onbehoorlijk bestuur. De opmaak en inhoud van het rapport en het voorstel druist daarmee in tegen de principes van een democratische rechtstaat en houdt daardoor geen stand.

Antwoord

Wij vinden de stap die gemaakt wordt van ergens onbekend mee zijn naar onbetrouwbaarheid een hele grote stap. In de wijze van communiceren is nagestreefd om iedereen, die belanghebbende kan zijn, op de hoogte te stellen om zich nader te informeren. Zowel op 23 januari 2018 in de Leeuwenhorst als anderszins. Het gaat hier om een voorlopig voorkeursbesluit. De zienswijze maakt duidelijk dat dat op zich gelukt is. De beweringen over de deskundigheid en kennis van het onderzoeksbureau RHDHV laten wij voor rekening van de steller. Het is feitelijk onjuist. De rapporten hebben vooral tot doel om het bestuur in de gelegenheid te stellen tot een afgewogen oordeel te komen. Dat in de stap van voorlopig naar definitief iedereen de kans heeft om zich te laten horen en dat daarmee opnieuw rekening wordt gehouden door het bestuur, bewijst deze nota van beantwoording en de bespreking ervan. In een volgende fase gaat bovendien de spa dieper de grond in qua onderzoek. Er is dan alle gelegenheid om in maatwerk in te zoomen op de feiten en omstandigheden. Alle woorden die met 'on' beginnen, komen dan hopelijk in een ander daglicht te staan.

Zienswijze onderdeel 235.3

Foute keuze, Economische Agenda en inkomstenbron

Tijdens de inloopavond in Leeuwenhorst heb ik gevraagd naar de keuze voor deze weg en welk probleem opgelost wordt.

Niemand van de vertegenwoordigers kon hier een antwoord op geven. Het ging alleen om het probleem in het noorden van de Bollenstreek, waar nu een weg door Hillegom naar de A4 komt.

Uit onderzoek is inmiddels duidelijk dat twee projecten door elkaar lopen, namelijk deze Duinpolderweg en de drukte op de Lisserbrug, tussen Lisse en Lisserbroek. Daar is het inderdaad in de spits druk. Vooral met lokaal verkeer, zo begrijp uit informatie van de gemeenten Lisse en Haarlemmermeer, en deels met verkeer uit Lisse richting Amsterdam. Ik begrijp niet waarom Lisse geen maatregelen neemt om dat verkeer om te leiden via de N208 naar de Steenfabriek en dan over de N207 naar de A4. Waarom wordt die laatste 500 meter van den N207 in Zuid-Holland niet gewoon verbreed en voorzien van een bredere brug?

Antwoord

In het MER is gekeken naar een samenstel van maatregelen, dat bijdraagt aan de doelstellingen. In twee van de alternatieven is gekeken naar een verbreding van de brug bij de N207. Deze maatregel scoorde echter minder in het bijdragen aan de gestelde doelstellingen. Er ontstonden nieuwe problemen op de N208 en de lokale bruggen (en daarmee de kernen) werden veel minder ontlast.

Zienswijze onderdeel 235.4

Mijn kleinschalige Bed & Breakfast wordt bezocht door toeristen en bezoekers die kiezen voor het fenomenale vrije uitzicht, de natuur en rust, die uniek is voor het zuiden van de Haarlemmermeer. Bovendien bied ik een overnachtingsplek voor een Camper aan en een ligplaats voor pleziervaart. Dit sluit ook aan bij de Economische Agenda Duin- en Bollenstreek, waar Regiomarketing voor deze "Garden of Amsterdam" een speerpunt in is. Mijn Bed & Breakfast, met rust, natuur, uitzicht en recreatiekansen past daar feilloos in. Waar vind je midden in het dichtstbevolkte stuk van Nederland zo'n plek? Nergens! Daarom hebben wij deze plek gekozen om te wonen en werken. En daarom is dit een prachtige plaats voor een Bed & Breakfast. Als deze weg uit Lisse naar de A44 wordt aangelegd, een 1500 meter lange, 6 meter hoge dijk, met een 6,5 meter hoge brug en daarbovenop nog geluidsschermen, dan ontstaat een 10 meter hoge muur met geluids-, zicht- en milieuvervuiling. Mijn Bed & Breakfast heeft dan geen bestaansrecht meer. U ontnemt mij daarmee mijn inkomen, zonder alternatief. Dat is onacceptabel.

Antwoord

De verbinding tussen de A44 en Lisse heeft inderdaad milieueffecten tot gevolg op onder meer de aspecten geluid en landschap. Het is begrijpelijk dat u dat niet wenselijk vindt. Indien de weg met een brug over de Ringvaart gaat is hiervoor een talud nodig, dat vanuit de Haarlemmer, waar de weg nog laag ligt, oploopt naar een hoogte van relatief gezien ca. 10 m boven het niveau van de polder. Ter plekke van de brug ligt de weg ca. 6 m boven het niveau van het water. De weg ligt dus alleen het laatste deel verhoogd in het landschap. Of en waar geluidwerende voorzieningen nodig zijn, hebben we nog niet onderzocht. Dat zullen we bij de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief bepalen. De manier waarop de weg de Ringvaart kruist ligt overigens nog niet vast. Ook de exacte trasering moeten we nog nader bepalen.

Zienswijze onderdeel 235.5

A44

De beoogde bypass sluit bij op- en afrit 2 (Kaag/Abbenes) aan op de A44. Dit is in de ochtend- en avondspits precies op het allerdrukste punt en smalste deel (tussen de Kaagbrug en Kaag-Dorp), zo blijkt uit onderzoek en eigen dagelijkse waarneming. Extra verkeer toevoegen leidt onherroepelijk tot een verkeersinfarct. Verkeer kan op dit smalle punt amper invoegen, met vrijwel zeker aanrijdingen tot gevolg. Die leiden vervolgens weer tot kilometerslange files in beide richtingen. Daarmee gaat de Bollenstreek en Leidse regio helemaal op slot. Deze aansluiting is absoluut geen optie en dient te vervallen. Rijkswaterstaat heeft aangekondigd dat niet voor 2022, maar zeker erna alle viaducten van de A44 tussen Burgerveen en Oegstgeest vervangen moeten worden. De zijn 85 jaar oud en al over de einddatum van hun levensduur. Enkele staan op instorten. Bij die vervanging wordt de hele A44 omgelegd. Er zal geen sprake zijn van uitbouw naar 2x3 rijstroken, de weg blijft bij 2x2 rijstroken. De overbelasting neemt hierdoor niet af. Dagelijks valt dit waar te nemen in de ochtend- en avondspits, waarbij het deel tussen Sassenheim en Kaag(Dorp) overbelast is. Extra verkeer op die plaats invoegen kan helemaal niet. Het zou leiden tot een enorme belasting en aanslag op de omgeving voor wat betreft milieu (fijnstof), bewoners/bedrijven (geluid, stank, zichtoverlast). Daardoor voegt deze bypass niets toe.

Antwoord

De oprit van afslag 2 richting Amsterdam ligt juist na de twee smalle kunstwerken. Verkeer dat afslag 2 gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegenspitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een verlichting van de Kanaalstraat in Lisse en een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. RWS heeft aangekondigd, dat op termijn onderhoud nodig zal zijn aan de kunstwerken op dit deel van de A44. Dit zou ook kansen kunnen bieden in het creëren van een verbeterde ontsluiting van dit gebied. Op deze wijze levert de randweg Lisse op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen.

Zienswijze onderdeel 235.6

MER-rapport

Er is een ruim 300 pagina's tellend MER-rapport opgesteld, waarin de 7-varianten stuk voor stuk op vele aspecten werden beoordeeld. Zo'n beoordeling had betrekking op het geheel van een variant. Uit de variant "NOG Beter 2.0", die uit meerdere delen bestaat, is nu 1 onderdeel bij wijze van 'cherry-picking' gehaald door Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland. Een ongehoorde keuze.

In de Nota voorlopig voorkeursalternatief wordt weliswaar ingegaan op het weglaten van het deel bij Rijnsburg, omdat Rijkswaterstaat dat niet wil en er een begraafplaats in de weg ligt. Deze nota en de MER-zelf rept met geen woord over impact van de zuidelijke randweg bij Lisse. Er is op dat deel überhaupt door Royal Haskoning/DHV nog niets onderzocht, zo heeft een woordvoerder van Royal Haskoning/DHV bevestigd. Dat alleen al is kwalijk, want de effecten op de leefomgeving zijn enorm, maar door te cherry-picken gaan GS voorbij aan de geldigheid van een MER. Voor dit wegdeel bestaat geen MER. Deze handelwijze kan en mag helemaal niet. Eerst is een op maat gemaakte en zorgvuldig uitgevoerde MER vereist!

De hele bypass bij Lisse komt feitelijk niet in de MER voor. Het enige dat erover vermeld wordt is dat deze bypass een oplossing biedt voor de drukte tijdens de Keukenhofperiode. Het is onbestaanbaar dat de overheid een weg aanlegt voor enkele piekmomenten (2017: maximaal 4 dagen) gedurende 8 weken per jaar. Bezoek van een populaire attractie brengt nu eenmaal wachten en file met zich mee, zoals ook de Efteling in Kaatsheuvel regelmatig laat zien. Slimme parkeer- en pendelbusoplossingen zijn hiervoor internationaal gekende alternatieven. Ik noem al opties:

- Leg bij de P+R in Nieuw-Vennep Zuid een extra groot overloopparkerterrein aan en organiseer pendelbussen naar de Keukenhof.
- Organiseer pendelbussen van en naar de stations Sassenheim en Hillegom. Gebruik de parkeermogelijkheden bij De Olmenhorst ook voor de Keukenhof.

Antwoord

Wat hier gesteld wordt is niet juist. Alle complete alternatieven zijn in een MER onderzocht. Daarmee zijn ook alle onderdelen betrokken in het MER-onderzoek op een heel klein gedeelte na. Op het pakket NOG Beter 2.0 is bovendien een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd bij het weglaten van de aansluiting op de A44 bij Rijnsbrug op te kijken wat dit pakket deed. Verder zijn er gevoeligheidsanalyses uitgevoerd op de twee samenstellen die zijn gemaakt door de projectorganisatie en de adviesgroep om te bezien of deze tot onoverkomenlijkheden zouden leiden. Dat is niet het geval. Bij het samenstel van de adviesgroep is dit zeer grondig gedaan omdat daar een klein stukje niet in het MER was meegenomen (aansluiting noord-zuid Weerlaan). In de volgende fase van de studie volgt maatwerk en verdieping en mogelijk ook optimalisaties. De suggestie dat de randweg Lisse opgesteld wordt voor de Keukenhof is onjuist. In het verkeersmodel is de bezoekerspiek van de Keukenhof niet, meegenomen een aantal maanden per jaar niet maatgevend kunnen zijn voor de rest van het jaar. Dat zou dan ook meteen een terechte tegenwerping vormen van het onderzoek.

Zienswijze onderdeel 235.7

Het MER-rapport ontkent gedwongen vertrek op de beoogde locatie. Dat is pertinent onjuist. Er is wel degelijk sprake van enkele gevallen van gedwongen vertrek. Zowel voor bewoners als voor bedrijven. Het rapport faalt op dat punt. Het MER-rapport schrijft over beperkte geluidsoverlast en noemt daartegen ook geen maatregelen. Hoe duidt u 7100 verkeersbewegingen per 24 uur op 100 meter afstand? Het MER-rapport schrijft over beperkte zichtoverlast, omdat de weg tussen de bebouwing wegvalt. De steller van het rapport laat hiermee zien dat hij nooit ter plaatse onderzoek heeft gedaan. De beoogde weg komt over een lengte van 1500 meter op een 6 meter hoog talud te liggen in het laatste open polderlandschap in Haarlemmermeer-Zuid. Dit gekoppeld aan een 6,5 meter hoge brug, alles direct in het zicht waardoor het open polderlandschap vernietigd wordt. Ter bescherming van de omgeving zijn geluidschermen nodig (ongeacht een eventuele tunnel of verdiepte aanleg), die de weg nog meer laten opvallen. Laat dit dwaze plan vervallen!

Antwoord

Bij alle onderzochte alternatieven is sprake van het verwijderen van enkele woningen en is er dus sprake van gedwongen vertrek. Wat betreft maatregelen zoals geluidwerende voorzieningen zijn in de milieueffectrapportage nog geen uitspraken gedaan. Waar welke maatregelen nodig zijn om de effecten te beperken, onderzoeken we nader bij de planuitwerking in de volgende fase. We zullen dan ook meer in detail kijken naar hoogteligging en tracering van de weg.

Zienswijze onderdeel 235.8

De gemeente Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland hebben voor het Buitengebied-Zuid en Buitengebied-Zuid-Waterberging recent onherroepelijke bestemmingsplannen vastgesteld. Dit in het licht van de aanleg van een waterpiekberging van 1.000.000 m³. Deze plannen zijn tot stand gekomen na zorgvuldig overleg met bedrijven, agrariërs (LTO), dorpsraden Lisserbroek, Buitenkaag en Abbenes en bewoners in het betreffende gebied, alien verenigd in de Klankbordgroep piekberging Haarlemmermeer. Daarbij zijn wegen niet toegestaan. Het bestemmingsplan voorziet slechts in een onderhouds- en beheerpad ten behoeve van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Uit onze informatie blijkt dat Rijnland medio 2018 gaat starten met de bouw van de piekberging en dat Provincie Noord-Holland zeker niet gaat tornen aan het bestemmingsplan. Dit betekent dat op DEZE plaats geen nieuwe weg kan worden aangelegd. Zet het plan uit uw hoofd, haal het uit de planning. Niemand wil dit, er is geen nut en noodzaak aangetoond.

Antwoord

Planningstechnisch loopt de piekberging inderdaad voor op de besluitvorming van de Duinpolderweg. Het voorlopig voorkeursalternatief is nog niet vastgesteld. De inpassing en exacte ligging van de weg ten opzichte van de piekberging zal na vaststelling van het voorkeursalternatief met de belanghebbenden en stakeholders, waaronder ook het Hoogheemraadschap van Rijnland, nader worden afgestemd.

Zienswijze onderdeel 235.9**Omgeving**

Er is in de omgeving van de geplande weg sprake van een uniek open weidegebied. Hierin huizen o.a. unieke vleermuizen, grutto's, roofvogels en tureluurs. Dit open weidegebied maakt bovendien deel uit van het Groene Hart, waarin wettelijke beperkingen bestaan

op bouwen en op aanleg van wegen.

Bovendien is hier sprake van het laatste open poldergebied in Haarlemmermeer. Hou dit gebied open. Gemeente Haarlemmermeer heeft zich bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied-Zuid in 2013 hiervoor duidelijk uitgesproken. Bovendien is bovenstaand meer dan voldoende aangetoond dat de bypass van Lisse naar de A44 bij Abbenes geen toegevoegde waarde heeft voor de regionale infrastructurele problematiek in de west-oost-verbindingen vanuit de Noordelijke Bollenstreek naar de A4. Er zal wellicht wat sprake zijn van verkeersdrukte op een aantal plaatsen, maar vanuit De Engel/Lisse-Zuid is geen enkel probleem aangetoond. Sterker nog, er is door een actiegroepje een streep op de kaart getrokken en vervolgens zijn uw ambtenaren en Royal Haskoning er een probleem bij gaan verzinnen. Jammer, want dat is niet gelukt en zal ze ook niet lukken. Voor het verkeer tussen Lisse en Lisserbroek is een andere oplossing mogelijk en nodig. Daar is door de Projectgroep Hou Het Buitengebied Open een uitstekend alternatief voor opgesteld. Ik ondersteun dat van harte.

Antwoord

Het zuidelijke deel van de Haarlemmermeerpolder behoort inderdaad tot het Groene Hart. Hier is echter maar in beperkte mate sprake van weidegebied. De polder bestaat hier grotendeels uit akkerland. Weidegebied is wel kenmerkend voor de Rooversbroekpolder. We hebben nog geen uitgebreid onderzoek gedaan naar de in het gebied voorkomende diersoorten. In het MER zijn de natuurwaarden en effecten op hoofdlijnen beschreven. De door u genoemde vogelsoorten en vleermuizen zullen naar verwachting wel voorkomen in het gebied. Verder bestaan er geen wettelijke beperkingen op het aanleggen van infrastructuur in het Groene Hart. Wel zal bij de aanleg van infrastructuur zorgvuldig moeten worden omgegaan met de bestaande natuur- en landschapswaarden.

Zie antwoord 235.5 voor het antwoord op de vraag betreffende het verkeer.

Zienswijze onderdeel 235.10

Persoonlijk

Persoonlijk ontstaat direct schade door het wegnemen van mijn inkomstenbron. Hoe denkt u dit op te lossen? Samen met mijn echtgenoot heb ik dit perceel in 2006 gekocht op basis van de situatie ter plaatse. Een unieke rustige piek in het hart van de Randstad, met 1 kilometer vrij uitzicht naar 3 kanten (Oost, Zuid en West), met als doel ons daar definitief te vestigen en een kleinschalige Bed & Breakfast te starten. Door dit vreselijke plan van activist Jan Knijn (die zelfs niet de moeite heeft genomen om ons te informeren) wordt ons woongenot, ons inkomen en onze toekomst vernietigd. Er is sprake van zichtschade door een enorme dijk, talud, geluidswal en weg met een hoogte van 5 tot 10 meter op 100 meter afstand van mijn woning.

Er is sprake van geluidsschade door de beoogde 7100 verkeersbewegingen per etmaal.

Er is sprake van gezondheidsschade door verminderde levensverwachting voor mij, mijn gezin, maar uiteindelijk de hele omgeving, door fijnstof, permanente geluidsdruk, stress en verminderd woongenot.

Er is sprake van een vermogensdelict doordat deze plannen direct impact hebben op de mijn bedrijfsvoering en daarmee inkomen en op de marktwaarde van onze woning, zie hieronder voor toelichting.

Door de bekendmaking van dit voorkeurs tracé op 19 december 2017 ontstaat voor omwonenden een directe verplichting dit te melden bij verkoop van hun woning. Deze woningen zijn daarmee de facto per die datum onverkoopbaar geworden. De schade die hierdoor ontstaat bedraagt in mijn persoonlijke situatie nu al minimaal € 1 miljoen (een miljoen euro!!!). Daar komt schade door het wegvallen van inkomen en verminderde pensioenopbrengst bij. Deze wordt nader berekend. Het is duidelijk dat u een onjuiste keuze maakt met deze weg uit Lisse naar de A44 bij Abbenes. Een keuze die alleen maar verliezers kent en mijn persoonlijke leven en mijn bedrijf kapot maakt. Niet alleen straks, maar vanaf 20 december al. U beseft niet welke impact dit heeft in slapeloze nachten en meer. De verantwoordelijke bestuurders Floor Vermeulen en Elisabeth Post zijn hier niet alleen als bestuurder, maar ook persoonlijk voor aansprakelijk en zullen dit de rest van hun leven met zich meedragen, net als de slachtoffers van hun plannen. Deze weg is maar 1500 meter lang, maar de weg ernaar toe zal levenslang betekenen voor iedereen die het bedacht heeft, goedgekeurd heeft en uit wil gaan voeren. Ik voorspel u dat deze weg er nooit komt. U wilt die gevolgen namelijk niet dragen

Antwoord

De verbinding van Lisse-Zuid naar de A44 is inderdaad geprojecteerd in de nabijheid van uw woning en bed&breakfast. Het huidige ontwerp is een ontwerp op hoofdlijnen. In de volgende planfase (plan-m.e.r.) wordt de exacte ligging van het tracé bepaald. Dan wordt ook de keuze gemaakt hoe de weg wordt ingepast en welke maatregelen worden toegepast om overlast te

verminderen. Direct belanghebbenden zoals woningeigenaren zullen daarbij worden betrokken. Maar de omgeving van uw woning gaat vanwege het voorgenomen besluit hoe dan ook veranderen. In de praktijk leidt het aanwijzen van een voorkeustracé inderdaad vaak tot een reactie in de vastgoedmarkt. Om die reden is het belangrijk zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden aan huizeigenaren en bedrijven langs mogelijke tracés. Het benoemen van een voorlopig voorkeursalternatief is de eerste stap. Waardedaling van een gebouw of grond door het vaststellen van een inpassingsplan heet planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd, kunt u hiervan gebruik maken als daarvoor grondslag bestaat.

Zienswijze onderdeel 235.11

Alternatieven

Er zijn meerdere alternatieven onderzocht. Onduidelijk is waarom de provinciebesturen zijn gaan 'shoppen' ofwel 'cherry-picken' uit de verschillende varianten. Geen enkele variant kan op meer dan 80% draagvlak rekenen. Onduidelijk is waarom de provinciebesturen de aanleg van de weg op delen van deze varianten toch doordrukken. Een domme keuze en bestuurlijke doodzonde. Inmiddels is de Projectgroep Hou Het Buitengebied Open opgericht, die door logisch en goed nadenken met een pakket aan maatregelen aantoont dat deze weg onnodig is. Hij komt er dus ook niet. Ik sluit mij aan bij hun alternatieven (ingestuurd in een gezamenlijke zienswijze door adviesbureau Havenland) en heb voor wat betreft het Keukenhof, hierboven extra opties aangehaald.

Conclusie

Er ligt een onjuist, onnodig, niet onderbouwd, slecht voorkeustraject ter inzage. Dit plan rammelt aan alle kanten. Bestuurlijk bovendien slecht georganiseerd door het achterwege laten van inspraak van direct betrokkenen. Ik verwerp dit plan, dat mijn inkomstenbron vernietigd. Ik roep u op om deze zuidelijke ontsluiting van Lisse uit het plan te halen en de verkeersproblemen die er wel zijn op te lossen waar ze bestaan. Gebruik uw gezonde verstand en volg de alternatieven van de Projectgroep Hou Het Buitengebied Open! Uw persoonlijke reactie op mijn zienswijze zie ik graag tegemoet.

Antwoord

De overtuiging bestaat dat door dit voorgesteld voorlopig voorkeursalternatief een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 236

Zienswijze onderdeel 236.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 237

Zienswijze onderdeel 237.1

Middels deze brief wil ik mijn bezwaren kenbaar maken tegen het gekozen voorkeursalternatief, tracé Zuid, voor de Duinpolderweg. Het gaat daarbij om het tracé voor de verbindingsweg tussen de A4, N205, N208, en de N206 en niet om de aanvullende kleine verbindingen bij Lisse en Zwaanshoek. Alle feiten gezien te hebben meen ik dat de Midden-variant een breder gedragen en goedkoper alternatief is. Ik wil u daarom vragen het gekozen voorkeursalternatief te heroverwegen en de Middenvariant (inclusief de twee kleine verbindingen bij Lisse en Zwaanshoek) verder uit te werken. Hieronder ligt ik mijn verzoek toe.

Uit de MER-procedure is gebleken dat met zowel de Zuid-variant als de Midden-variant het beste doelbereik en verkeerseffect te verwachten is. Ook bij het MKBA-score komen deze twee varianten positief uit de MER, ieder met zijn eigen voor-/nadelen. Doordat de Zuid-variant een stuk duurder is, heeft deze variant uiteindelijk een lagere MKBA-score. Daar staat tegenover dat variant Zuid scoort weer beter op de leefbaarheidsdoelstellingen scoort.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 237.2

Beide alternatieven scoren echter erg negatief op milieuaspecten waaronder geluid en stikstofbelasting van het Natura2000-gebied Kennemerland Zuid. Dit is dan ook een belangrijk aandachtspunt. Opvallend is dat bij Zuid-variant daarnaast ook grotere effecten worden verwacht op beschermde flora en fauna (Wet Natuurbescherming) en het behoud /realiseren van ecologische verbindingzones (NNN). De Vosse- en Weerlanerpolder vormen het knelpunt bij de Zuid-variant. Tracé Zuid is dwars door dit 20 ha weidevogelgebied gepland welke rijk is aan planten en vogels. Een prachtig natuurgebied in beheer van Zuid Hollandslandschap. Uiteraard zijn er meer waardevolle natuur- en landschapskwaliteiten in de regio en heeft elk tracé zijn impact op deze waarden. Maar gezien de negatieve score van tracé Zuid en Midden op milieuaspecten mag verwacht worden dat naar dit thema speciale aandacht uitgaat en dat er uiteindelijk gekozen wordt voor het tracé waarbij de milieuaspecten nog het meeste gespaard blijven. In de Midden-variant is geen beschermd natuurgebied aanwezig waar natuurdoelen leidend zijn voor de inrichting en beheer. Het bevreemd mij dan ook dat er niet voor dit tracé gekozen is maar voor tracé Zuid door het kwetsbaarste stukje natuur van de regio. Laten we zuinig zijn op één van de laatste overgebleven natte veenweidepolder in Hillegom en dit gebied sparen!

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief heeft voor verschillende milieuaspecten, waaronder natuur en landschap, nadelen voor de Vosse- en Weerlanerpolder. De afweging en uiteindelijke keuze voor het samenstel op basis van alternatief Zuid is gemaakt op basis van alle relevante aspecten die in de m.e.r.-studie zijn beschreven. Voor natuur zijn de effecten inderdaad aanzienlijk, maar voor andere aspecten heeft Zuid juist weer voordelen ten opzichte van Midden. Als het voorlopig voorkeursalternatief uiteindelijk ook het voorkeursalternatief wordt, dan zal in de volgende planfase nauwkeuriger naar de tracering en hoogteligging worden gekeken, in combinatie met te nemen maatregelen om de effecten zoveel mogelijk te beperken, te voorkomen of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 237.3

Ook de 14 gemeenten van Holland Rijnland (en dus de 6 gemeenten van de bollenstreek) hebben hun voorkeur uitgesproken voor de Midden-variant. Zij verwoordden in de media dat “volgens het MER-onderzoek dit alternatief het beste aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen voldoet. Het is een robuuste verbinding in het regionale netwerk, ook vanuit economisch perspectief. In tegenstelling tot de voorlopige voorkeursvariant doorsnijdt de Midden-variant geen natuurgebied of bedrijventerrein. Het alternatieve tracé ligt tussen Bennebroek en Hillegom waardoor de overlast van uitlaatgassen en geluid

aanzienlijk minder is voor de inwoners van Hillegom. Bovendien is deze variant een stuk goedkoper: zonder doortrekking van de N208 naar de N206 zo'n € 9 miljoen en als die verbinding er wel komt maar liefst € 28 miljoen. En als laatste biedt dit tracé meer capaciteit voor uitwijkmogelijkheden bij calamiteiten op de A4 of A44".

Antwoord

Zie antwoord bij 237.1.

Zienswijze onderdeel 237.4

Het verraste mij daarom dat Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Zuid-Holland gekozen hebben voor voorkeursvariant Zuid. Uit de media en de "Nota voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg" blijkt dat de standpunten van de adviesgroep zijn meegewogen in de keuze van Gedeputeerde Staten voor het Voorkeursalternatief. Opmerkelijk is dat de adviesgroep vertegenwoordigd wordt door onder andere de dorpsraden van Zwaanshoek, Beinsdorp en Bennebroek en dat vertegenwoordigers vanuit Hillegom en de bollenstreek ontbraken. De adviesgroep geeft aan dat zij de belangen van anderen in ogenschouw hebben genomen. Maar gezien de keuze voor het meest Zuidelijke tracé, direct langs de woonkern van Hillegom en door het natuurgebied Vosse- en Weerlanerpolder hebben de bewoners van Hillegom weinig vertrouwen in de objectiviteit van deze scheef vertegenwoordigde adviesgroep. De adviesgroep geeft tevens in haar advies aan vast te willen houden aan de huidige samenstelling van deze adviesgroep vanwege de complexiteit van het onderwerp en de vele verschillende belangen die momenteel vertegenwoordigd worden in de adviesgroep. De vraag is dan of de belangen van de bollenstreek en de bewoners van Hillegom en de 6 bollengemeenten goed zijn meegewogen bij de tracékeuze. Kunt u mij uitleggen waarom de wens van de 14 Holland Rijnland Gemeenten opzij is geschoven? En kunt u tevens uitleggen hoe de wensen van de bewoners van Hillegom zijn gehoord en meegenomen in de afweging voor het gekozen voorkeursalternatief?

Antwoord

De samenstelling van de adviesgroep is aanvankelijk geïnitieerd door de aanbevelingen uit een verkenning naar het bestuurlijke en maatschappelijk draagvlak voor deze studie. De verkenner, de heer Lokker, heeft deze aanbeveling gedaan. Na inrichting is aangegeven dat de adviesgroep zelf gaat over de werkwijze en samenstelling. De aanhaling in de bijdrage van belanghebbende klopt: de deelnemers nemen bredere belangen mee dan hun eigen belangen. Dat blijkt ook uit dit advies en het eerdere verstrekte advies over de inrichting van het onderzoek. Vele voetnoten en omschrijvingen maken duidelijk hoe delicaat het uiteindelijk geformuleerde advies is vormgegeven. Nu er op basis van alle adviezen een voorlopige keus voorligt, is duidelijk dat iets anders voorshands niet is gekozen. Dat is wat anders dan opzij schuiven. De belangen van Hillegom zijn voorafgaand aan de afweging duidelijk gehoord en nu zijn door middel van de zienswijzen ook individuele burgers aan het woord. Er zijn 450 zienswijzen ingebracht en vele daarvan komen uit Hillegom. Het bestuur zal alles overziend straks een definitieve keus maken mede op basis van de jongste inzichten.

Zienswijze onderdeel 237.5

Met deze brief vraag ik Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Zuid-Holland het gekozen voorkeursalternatief te heroverwegen en daarbij bovenstaande natuurbelangen, de wens van Hillegom en de andere bollengemeenten én de financiële consequenties van de verschillende varianten daarin mee te nemen. Ik verzoek u om de Midden-variant (inclusief de twee kleine verbindingen bij Lisse en Zwaanshoek) als voorkeursvariant te benoemen; een goedkoper alternatief met minder impact op milieuaspecten, met minder overlast van uitlaatgassen en geluid voor de inwoners van Hillegom maar met een vergelijkbaar doelbereik voor verkeer.

Antwoord

Dit is een verzoek dat niets aan duidelijkheid te wensen overlaat. Het bestuur zal dit verzoek naast de andere reacties in ogenschouw nemen bij haar eindoordeel.

Zienswijze 238

Zienswijze onderdeel 238.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 239

Zienswijze onderdeel 239.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 240

Zienswijze onderdeel 240.1

Namens mijn cliënt wil ik de volgende zaken in deze zienswijze aanreiken:

1. Ik ondersteun het huidige voorkeursalternatief van de Provincie
2. Ik vraag aandacht voor de veiligheid en kwaliteit van de Middenweg zodat bewoners en hun kinderen veilig gebruik kunnen maken van Middenweg.
3. Door de afsluiting van de Middenweg graag een oplossing voor verkeer dat terug moet

Antwoord

Het kruisen van de Middenweg is nu voorzien met een ongelijkvloerse kruising, zodat er geen uitwisseling met de Middenweg ontstaat. Hiermee blijft de Middenweg een rustig karakter houden en een ongestoorde langzaam verkeer verbinding. Door de doorkruising van de Middenweg zal een deel van het verkeer via de Rooversbroekdijk aan de zuidkant worden ontsloten en een klein deel via de noordkant bij Lisse.

Zienswijze onderdeel 240.2

4. Graag aandacht voor maatregelen om geluidsoverlast te voorkomen/beperken Graag verneem ik uw reactie op deze zienswijze.

Antwoord

De Duinpolderweg heeft verschillende milieueffecten tot gevolg, waaronder geluidhinder. In het MER is hier aandacht aan besteed. In de volgende planfase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt, waarbij preciezer gekeken wordt naar de tracering en hoogteligging van de weg. Ook zullen de milieueffecten meer in detail worden bekeken. Daarbij zal tevens gekeken worden waar en welke maatregelen (waaronder eventuele geluidwerende voorzieningen) nodig zijn om de effecten verder te beperken.

Zienswijze 241

Zienswijze onderdeel 241.1

Bezwaren en vragen van de familie Koppert aangaande hun woning.

Aan het eind van het jaar 2016 hebben wij onze woning aan de Middenweg 15A te Lisse aangekocht. Wij hebben deze woning medio 2017 betrokken. Naar het zich nu laat aanzien ligt onze woning in het Tracé Lisse zuid-A44, zoals beschreven in en als onderdeel van Maatregelenpakket NOG beter 2.0, hierna verder te noemen: het Tracé. U heeft ons over dit feit op 22 december 2017 een brief gestuurd, die wij twee dagen voor Kerst 2017 hebben ontvangen. De inhoud van de brief heeft ons erg aangegrepen. Ten tijde van aanschaf van de woning was van dit tracé immers nog helemaal geen sprake. Het droomhuis, waarnaar wij ruim 3,5 jaar met ons gezin op zoek waren, was gevonden en sinds eind mei 2017, het moment dat de eigendomsoverdracht plaatsvond, zijn wij volop aan de slag gegaan om dit huis verder aan onze wensen aan te passen. Wij hebben aanzienlijke investeringen gedaan om dit te bereiken en we zijn tot op de dag van vandaag bezig met het verder invullen van deze droom. Het thans voorgestelde voorlopige voorkeursalternatief roept bij ons vele vragen op die wij graag beantwoord willen zien, voordat u komt tot vaststelling van uw definitieve voorkeur ten aanzien van de Duinpolderweg (DPW), tracé Lisse zuid – A44.

Antwoord

Wij betreuren het dat de timing van de brief over de bekendmaking van het voorlopig voorkeursalternatief als ongelukkig beleefd

wordt. Wij hebben beoogd de direct belanghebbenden zo snel mogelijk na het besluit hierover te informeren. Daarbij hebben wij ons niet gerealiseerd dat de mogelijkheid van een tracé door de Rooversbroekpolder niet bij u bekend was. Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland hadden immers reeds in oktober 2016 de te onderzoeken alternatieven vastgesteld.

Zienswijze onderdeel 241.2

Zo maken wij ons ernstige zorgen over de geluidsbelasting in en rond onze woning, in het geval het tracé wordt aangelegd. De woning is juist aangekocht vanwege de ruimte van het perceel, met een grote tuin en erf. Graag zien wij berekeningen tegemoet aangaande de geluidsbelasting. Een gelijke vraag komt op als het gaat om de luchtkwaliteit en de mate van fijnstof vanwege het tracé. Dat heeft uiteraard alles te maken met onze zorgen over de gezondheid van ons gezin. De aanleg van de randweg zal zonder twijfel een aanslag betekenen op ons woongenot. Wij hebben jaren gezocht naar een plek waar wij buiten kunnen wonen met veel ruimte en vrij uitzicht, maar die toch dicht bij alle voorzieningen van het dorp ligt. Nu deze plek eindelijk gevonden is dreigt, door de plannen voor aanleg van deze weg, ons woongenot te verdampen. Financieel zal de aanleg van de weg leiden tot een aanzienlijke waardedaling van onze woning, Wij vrezen dat door de verhoogde ligging van de weg (en de half verdiepte ligging van de fietstunnel) de koplampen van auto's onze woonkamer in zullen schijnen. Ook vragen wij ons af hoe wij ons perceel nog fatsoenlijk kunnen bereiken, voor zover onze woning al niet geheel dient te wijken voor de weg. Wij zijn bang dat het hele gedoe rond deze weg uiteindelijk voor ons van droom tot nachtmerrie gaat worden en dat willen we in ieder geval niet meemaken.

Bezwaren en vragen van de heer en mevrouw van den Haak aangaande hun woning De woning van de heer en mevrouw van den Haak zal door het voorgestelde tracé niet langer gehandhaafd kunnen blijven nu, naar het zich laat aanzien, het tracé precies over hun woning loopt. Daarover hebben zij grote zorgen, nu zij graag vrij en ongestoord op de locatie willen blijven wonen. Voor zover het tracé alsnog zou worden verplaatst naar elders, dan hebben de heer en mevrouw van den Haak gelijke zorgen en vragen als de familie Koppert (zie hierboven).

Bezwaren en vragen van mevrouw Cozijn en de heer Kortekaas aangaande hun woning. Mevrouw Cozijn en de heer Kortekaas hebben gelijke zorgen en vragen als de familie Koppert (zie hierboven).

Antwoord

De weg heeft gevolgen voor onder meer leefmilieu, gezondheid, natuur en landschap. De effecten zijn in het MER Duinpolderweg op hoofdlijnen in beeld gebracht om de verschillende alternatieven tegen elkaar af te kunnen wegen. In de volgende fase van het project wordt de ligging van de weg en de ruimtelijke inpassing gedetailleerd uitgewerkt. Dit gebeurt in samenspraak met direct belanghebbenden. Dan brengen wij ook de effecten meer gedetailleerd in kaart en worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen om de effecten zoveel mogelijk te beperken.

Zienswijze onderdeel 241.3

Beoordeling Duinpolderweg (DPW) in relatie tot het Tracé Lisse Zuid – A44

Wij zijn van mening dat de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief als totaliteit zwak is beargumenteerd. Het lijkt op een keuze van "een beetje van alles", hetgeen bij ons een "verdeelt en heerst" gevoel oproept, als manier om daarmee tot een politiek gestuurde keuze te komen, bij gebrek aan voldoende draagkracht voor enig ander alternatief. Illustratief hiervoor is uw opmerking in uw Nota voorlopig voorkeursalternatief op pagina 39, waar u schrijft dat met dit alternatief in redelijke mate wordt voldaan aan de bereikbaarheidsdoelstelling van het project, terwijl de leefbaarheidsdoelstelling ruim wordt gehaald. Wij zouden menen dat het voldoen aan bereikbaarheidsdoelstelling toch een voorwaarde zou moeten zijn voor dit hele proces? Het gaat toch juist om een betere bereikbaarheid? Als een dergelijke voorwaarde niet gehaald kan worden, dan zou daarmee de nut en noodzaak van een dergelijk ingreep niet goed te begrijpen zijn. Graag zien wij een onderbouwde argumentatie waarom juist het tracé Lisse Zuid A44 nu tot voorkeursalternatief is gewaardeerd.

Antwoord

Het is niet mogelijk om met een oplossing alle gerezen en gesignaleerde problemen in een keer de wereld uit te helpen. Alleen al om te beweren dat dat zou kunnen, zou een versimpeling van de werkelijkheid zijn, die niet recht doet aan de complexiteit van de problematiek. Daarom is gezocht naar betekenisvolle elementen, die tezamen voor goede oplossingen kunnen zorgen. De Commissie voor de m.e.r. heeft dat in 2013 in een advies ook aanbevolen te onderzoeken. Uit een veelheid van aangedragen opvattingen en ideeën is het onderdeel Lisse gekozen als een onderdeel dat de bereikbaarheid van Lisse in de toekomst kan borgen.

Zienswijze onderdeel 241.4

Nu het tracé Lisse Zuid-A44 een onderdeel uitmaakt van een nog niet uitputtend onderzocht voorkeursalternatief, is het tracé ook nog niet voorzien van een integrale Milieu Effect Rapportage (MER). Als dit juist is, gaat een dergelijk onderzoek dan alsnog uitgevoerd worden? Specifieke en uitputtende onderzoeken zijn immers noodzakelijk om te komen tot een goede afweging, zodat voor gedupeerden duidelijk wordt waarom dit alternatief, zeker met name vanwege de milieueffecten, de voorkeur verdient. Het valt op dat in de Samenvatting Planstudie Duinpolderweg door de projectgroepen het tracé langs Lisse in alle genoemde varianten op dezelfde wijze is ingetekend. Alsof dit tracé al een fait accompli was (?). Ook het feit dat in de memo van Royal HaskoningDHV van 7 december 2017 in alle drie modellen dezelfde variant uit het 'maatregelenpakket NOG beter 2.0' als uitgangspunt is genomen versterkt dit gevoel. Heeft men eigenlijk wel een goede studie gemaakt van mogelijke andere alternatieven voor het tracé Lisse Zuid? En zo ja, welke alternatieven hebt u dan onderzocht? Wij merken daarbij op dat in de memo van Royal HaskoningDHV van 7 december 2017 het volgende te lezen valt: 'Het structureel alternatief op basis van Zienswijze Hillegom bestaande uit alternatief Midden + Randweg Lisse + Randweg Zwaanshoek is niet onderzocht op maatschappelijke kosten en baten. Daarnaast zegt diezelfde memo: "Het structureel alternatief van de Projectorganisatie (alternatief Midden + Randweg Lisse + Randweg Zwaanshoek) is niet als volledig alternatief doorgerekend. Enkele varianten zijn dus niet volledig doorgerekend, maar er zijn vervolgens wel keuzes gemaakt op basis van de voorliggende, niet volledige onderzoeken. Dat zou betekenen dat uw keuzes op mogelijke onjuiste aannames zijn gemaakt. Wat is hierop uw reactie?'

Antwoord

De herkomst van dit onderdeel van het samenstel is een advies van het platform NOG Beter 2.0. Dat platform participeerde in de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/Duinpolderweg. Het is in studie genomen eind 2016. Vandaar dat het in diverse publicaties voorkomt. Alle onderdelen van het samenstel zijn in de m.e.r. meegenomen. Op een klein stukje na in Hillegom zelf. Ook voor het totale samenstel is onderzoek gedaan, namelijk een gevoeligheidsanalyse. Kernvraag daarbij was, werkt het. In het vervolg van de planstudie zal intensief gekeken worden naar het definitief voorkeursalternatief. Dat wordt gedaan in een project-m.e.r. De Commissie voor de m.e.r. achtte de gedane onderzoeken voldoende om een besluit voor een definitief alternatief op te laten rusten. Na bespreking van alle resultaten in de Staten van Zuid- en Noord-Holland wordt de vervolgstudie opgepakt.

Zienswijze onderdeel 241.5

De A44 bij Abbenes vormt reeds nu een bottleneck, als het gaat om aan- en afvoer van verkeer. Dit wordt uiteraard erger, wanneer het verkeersaanbod hier met circa zeventienduizend voertuigen per dag wordt vergroot vanwege het nieuwe tracé. Kunt u aangeven hoe en waar de effecten van een sterk vergroot verkeersaanbod is doorgerekend en verwerkt in het voorkeursalternatief? Kunt u aangeven wie het project gaat financieren en of er sprake is van een sluitende begroting om alle voorgestelde maatregelen uit te voeren? Waar is de exploitatie in het voorkeursalternatief opgenomen?

Antwoord

De oprit van afslag 2 richting Amsterdam ligt juist na de twee smalle kunstwerken. Verkeer dat afslag 2 gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegenspitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een verlichting van de Kanaalstraat in Lisse en een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. Op deze wijze levert de randweg Lisse op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen. De verkeerseffecten zijn terug te vinden in het verkeersrapport, als onderdeel van alternatief NOG Beter 2.0 en in de gevoeligheidsanalyse horende bij het samenstel op basis van alternatief zuid. Hierin zijn de verkeerseffecten van het voorlopig voorkeursalternatief omschreven. De totaalbedragen van de alternatieven zijn eveneens terug te vinden: kostenelementen worden niet verder uitgesplitst, vanwege de bedrijfsgevoeligheid bij een eventuele latere aanbesteding. Financiers zijn de provincies Zuid- en Noord-Holland, de vervoerregio Amsterdam, gewest Holland Rijnland (gemeenten Bollenstreek), gemeente Haarlemmermeer en de gemeenten in Zuid-Kennemerland. Alle partijen hebben reserveringen gemaakt.

Zienswijze onderdeel 241.6

Bruggen ringvaart

Een brug over de ringvaart nabij een bocht in de weg is niet wenselijk. Wij hebben hierover telefonisch en per email contact gehad met Binnenvaart Logistiek Nederland Schuttevaer en de Algemene Schippers Vereniging. Beide organisaties waren niet op de hoogte van de thans voorliggende plannen en geven aan de voorgestelde ontwikkeling onwenselijk te vinden voor de binnenvaart. Dit ook omdat de voorziene brug een lage brug wordt en dus geregeld geopend zal moeten worden, met als gevolg ernstige stagnatie van het verkeer en stilstaande auto's in de hele Rooversbroekpolder. Hoe verhoudt zich dit tot het belangrijke duurzaamheidsprincipe? Zijn de milieuaspecten hiervan afgewogen en zo ja, waaruit blijkt dat? Worden deze meegenomen in de

nog uit te voeren milieueffectrapportage? Voor de goede orde dient te worden opgemerkt dat, wanneer dit tracé wordt gerealiseerd, een situatie ontstaat waarbij maar liefst 5 (!) bruggen binnen een afstand van 6 km over de ringvaart komen te liggen (in het geval ook de voorgesteld HOV doorgaat), nog afgezien van een tweede 'Duinpolderweg-brug' over de ringvaart ter hoogte van Hillegom. Dit lijkt ons een zeer onwenselijke situatie, voor zowel de scheepvaart als het autoverkeer, mede vanwege de (te) lage bruggen. In dit verband willen wij wijzen op het feit dat Rijkswaterstaat in december 2015 'levensduur verlengend onderhoud' heeft gepleegd aan de Kaagbrug over de ringvaart, waardoor deze brug naar verwachting maximaal tot 2028 in gebruik kan blijven. De brug is echter al verouderd en voldoet niet aan de eisen des tijds.

Antwoord

Volgens de richtlijn vaarwegen is een brug in een bocht mogelijk. Bij het ontwerp dient rekening gehouden te worden met de beroepsvaart en doorvaartbreedte onder de brug. In de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief zal hier een passend ontwerp gemaakt worden. Hierbij zullen belanghebbende organisaties (zoals Schuttevaer) bij betrokken worden. Alle bruggen over de ringvaart kennen brugopeningen: door goede afstemming over de gehele route ('blauwe golf') wordt getracht overlast van brugopeningen te beperken.

Zienswijze onderdeel 241.7

Ook vormt deze brug eveneens een bottleneck voor de A44, op 2 km afstand van de op/afrit Abbenes, die te zijner tijd gebruikt gaat worden als toe/afrit voor genoemd tracé. Wat zijn de plannen van Rijkswaterstaat met de Kaagbrug na 2028 en zijn deze plannen meegewogen in uw afwegingen bij het tracé? Onzes inziens vormt de mogelijke verbreding van de Kaagbrug (hoge brug) rond 2028 een betere oplossing voor scheepvaart en verkeer dan een tweede brug aanleggen op minder dan 2 km afstand van genoemde Kaagbrug. De noodzaak voor dit tracé kan dan heroverwogen worden. Wij verzoeken u deze overweging uitputtend te onderzoeken en ons hierover te informeren. Ook vernemen wij graag van u of de schippersorganisaties alsnog worden geconsulteerd.

Antwoord

Rijkswaterstaat is bezig met het studeren op welke termijn groot onderhoud nodig zal zijn aan de kunstwerken in de A44, van afrit 1 tot en met de Kaagbrug. Precieze plannen zijn nog niet bekend. De verbinding met Lisse wordt niet gezien als vervanging van de verbinding A44. De verbindingsweg richting Lisse heeft een compleet andere functie dan de rijksweg A44.

Zienswijze onderdeel 241.8

Aanleg piekberging door het Hoogheemraadschap van Rijnland. Is het juist dat het Hoogheemraadschap van Rijnland niet is geïnformeerd over het voorlopige voorkeursalternatief? Het Hoogheemraadschap is direct belanghebbend, nu zij al gronden voor aanleg van de zogenaamde piekberging Haarlemmermeer heeft aangekocht, een belangrijk en noodzakelijk waterstaatkundig werk. Het Hoogheemraadschap heeft ons desgevraagd telefonisch geïnformeerd over de ligging en locatie van dit piekbassin. Het lijkt daarbij niet mogelijk dat de (noordelijke) dijk van deze berging gebruikt gaat worden als onderdeel van het tracé tussen de ringvaart en de A44, nu zowel de constructie als de ligging hiervoor niet geschikt zijn. Hoe ziet u dit? En hoe ziet het Hoogheemraadschap dit?

Antwoord

Planningstechnisch loopt de piekberging voor op de besluitvorming van de Duinpolderweg. Het voorlopig voorkeursalternatief is nog niet vastgesteld. Na vaststelling zal de ligging van de weg, met de aansluiting tussen de A44 en Lisse overlegd worden met belanghebbenden en stakeholders, waaronder het Hoogheemraadschap van Rijnland. Daar waar mogelijk en noodzakelijk zal in overleg inpassing worden gezien en zal de exacte ligging worden bepaald. Dit geldt ook voor de ligging aan de rand van de piekberging. Het Hoogheemraadschap is geen voorstander van de huidig gekozen ligging ter plaatse van de dijk. Wij zien de realisatie van de piekberging als een autonome ontwikkeling.

Zienswijze onderdeel 241.9

Visie Ruimte en Mobiliteit Provincie Zuid Holland (per 19 januari 2018)

Op de website 'www.ruimtelijkeplannen.nl' is de geconsolideerde structuurvisie Ruimte en Mobiliteit te lezen. In deze visie wordt de open ruimte die vrijvalt tussen het geplande voorkeurstacé en de bebouwde grens van de Poelpolder toegelicht met de zinsnede

'beter benutten van de bebouwde ruimte' (Bijlage II). Wordt hiermee bedoeld dat woningbouw in dit gebied hiermee tot de mogelijkheden gaat behoren? En is er een verband tussen dit voornemen en het gekozen voorkeursstracé? In de nota 'visie ruimte en mobiliteit' van de Provincie Zuid-Holland van 19 januari 2018 hebben wij een aantal punten gemarkeerd die naar ons idee haaks staan op het veranderen van glastuinbouwgebied in woongebied (Bijlage III). In genoemde structuurvisie is deelkaart 20, Laag van de stedelijke occupatie (Bijlage IV) te zien dat dit gebied juist voorzien is als glastuinbouwgebied, terwijl dit door bijlage II weer wordt ontkracht. Hoe ziet u dit?

Antwoord

De gemeente Lisse heeft een verzoek ingediend om de exclusieve glastuinbouwaanduiding, die nu nog in de provinciale Verordening ruimte op het noordelijk deel van de Rooversbroekpolder ligt, op te heffen. Achtergrond daarvan is dat de beoogde (exclusieve) glastuinbouwontwikkeling in de polder niet van de grond komt en de locatie, vanwege de aanwezigheid van de glastuinbouwconcentratieplaats Trappenberg-Kloosterschuur, ook niet meer als exclusief glastuinbouwconcentratiegebied nodig is. De gemeente Lisse wil, naast glastuinbouw, ook andere functies in het gebied mogelijk maken. In de ISG 2016 is een dergelijke regeling al opgenomen. In de Ontwerp Wijziging 2018 van de Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening ruimte wordt aan dit verzoek tegemoetgekomen. Als Provinciale Staten het ontwerp zo vaststellen, betekent dat niet dat de agrarische functie van de polder komt te vervallen, maar alleen dat ook andere functies dan glastuinbouw in de polder kunnen worden gevestigd.

Zienswijze onderdeel 241.10

Aansluiting DPW/Middenweg

In de memo van Royal HaskoningDHV van 7 december 2017 is vermeld dat kruisingen in het tracé gelijkvloers worden uitgevoerd. In het voorlopig voorkeursalternatief (zie website Provincie Noord-Holland d.d. 18 januari 2018), is sprake van een half verdiepte fietstunnel. Ook is geen aansluiting op de Middenweg voorzien. Kunt u ons nader informeren over de toekomstige bereikbaarheid van de Middenweg voor zowel burgerverkeer als landbouwverkeer? Zal te zijner tijd landbouwverkeer op het tracé zijn toegestaan, of moet landbouwverkeer straks steeds door de Kanaalstraat rijden?

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is geen aansluiting bij de middenweg voorzien. In het huidige ontwerp is een onderdoorgang voor fietsverkeer voorzien en overig verkeer dus hier niet meer kunnen passeren. Afhankelijk van bestemming zal verkeer dus vanuit het noorden, dan wel zuiden haar bestemming bereiken. De precieze ligging en vormgeving kunnen echter nog wijzigen na verdere uitwerking in de project MER fase. Dit geldt ook voor eventuele toegang tot de weg voor landbouwverkeer. Dit zal afhankelijk zijn van het gekozen verkeersontwerp en regime (60 of 80 km weg, met of zonder langzaam verkeer).

Zienswijze onderdeel 241.11

Adviesgroep, bevoegdheden en samenstelling

De leden van de Adviesgroep bepalen zelf de samenstelling en de werkwijze. De groep wordt voorgezeten door een onafhankelijke voorzitter, de heer Hans Luiten. De volgende organisaties zijn vertegenwoordigd in de adviesgroep: • Dorpsraad Beinsdorp • Dorpsraad Zwaanshoek • Dorpsraad Bennebroek • Stichting Spoorvariant nee, bereikbaarheid Bollenstreek ja • Platform NOG • Ondernemingsorganisatie VNO/NCW • Transport en Logistiek Nederland (TLN) • Ondernemersvereniging Evofenedex • Vereniging Bedrijfsleven Duin- en Bollenstreek • Land- en Tuinbouw Organisatie (LTO) Noord.

Het valt ons op dat in de adviesgroep geen ondernemers, bewoners of andere vertegenwoordiging uit de Rooversbroekpolder zijn afgevaardigd. Dat is op zijn minst opmerkelijk, nu deze polder door het voorkeursstracé zeer ernstig wordt geraakt. Waarom zijn er geen mensen uit de Rooversbroekpolder in de adviesgroep opgenomen? Gaat u alsnog mensen uit deze polder opnemen? Mogen wij daar dan voorstellen voor doen (zie ook hieronder, Inspraak bewoners Rooversbroekpolder). Tevens valt op dat u, met het volgen van de adviezen van de Adviesgroep, het advies van uw eigen projectbureau en het standpunt van Holland Rijnland (vertegenwoordigend orgaan van 14 Zuid Hollandse gemeenten) negeert. Kunt u aangeven waarom u het advies van uw eigen projectbureau en van Holland Rijnland negeert?

Antwoord

Tijdens de volgende fase van de planstudie (project-m.e.r.-fase) zal opnieuw worden bezien op welke wijze de samenspraak met belanghebbenden moet worden vormgegeven. Dat daarin belanghebbenden van de Rooversbroekpolder worden betrokken is voor ons duidelijk. De vorm waarin moet nog worden uitgedacht. Uw signaal is helder. Overigens heeft het bestuur geen adviezen

genegeerd, maar afgewogen. Het bestuur is verantwoordelijk voor de keuze, alles overziend.

Zienswijze onderdeel 241.12

Inspraak bewoners Rooversbroekpolder en voorstel verplaatsen tracé in noordelijke richting.

De voorkeursvariant doorsnijdt de Rooversbroekpolder volledig. Het glastuinbouw- en woongebied wordt in tweeën gespleten. Twee goed renderende bedrijven worden compleet doorsneden. Hun voortbestaan staat hiermee direct op het spel. Het hoofddoel van het tracé is de ontsluiting van het dorp Lisse en het ontlasten van de bestaande oost-west verbindingen. In overleg met een groot deel van de bewoners van de Rooversbroekpolder zouden wij graag constructief mee willen denken over een verplaatsing van dit tracé waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van alle betrokkenen en gekozen kan worden voor de optie die het minst pijnlijk is voor alle gebruikers en bewoners, rekening houdend met provinciale- en gemeentelijke plannen en uitgaand van duurzaamheid én de hoge recreatieve functie van de Rooversbroekpolder. De Rooversbroekpolder vormt op dit moment een belangrijke recreatieve functie voor inwoners van Lisse en de Duin en Bollenstreek. De vraag rijst hoe gaat de gemeente Lisse het verlies van deze functie compenseren? Wij zijn van mening dat er betere opties denkbaar zijn dan het voorgestelde voorlopige voorkeursalternatief, zeker nu meerdere eigenaren van grond, eveneens in de Rooversbroekpolder, te kennen hebben gegeven open te staan voor verkoop van hun perceel. Graag willen wij reeds nu ook al een mogelijk alternatief inbrengen en wel de gedachte om de aan te leggen weg in een rechte lijn door de Haarlemmermeer te laten lopen en de weg precies midden tussen twee hoogspanningsmasten te laten kruisen. Op deze manier kruist het tracé ook de ringvaart op een meer logische plek. Wij vernemen graag of ons verzoek tot nader overleg gehonoreerd kan worden. Ook vernemen wij graag uw visie op ons alternatieve voorstel.

Antwoord

Na vaststelling van een voorkeursalternatief zal bij de nadere uitwerking als onderdeel van het vervolgonderzoek de exacte ligging van de nieuwe weg worden bepaald. De ligging zuid van Lisse zal hierbij worden gezien waarbij een ligging meer naar het noorden richting Lisse mee wordt afgewogen. Ook de inpassing van de weg in relatie tot de piekberging zal na vaststellen in overleg met het de stakeholders, waaronder het Hoogheemraadschap van Rijnland, nader worden afgestemd. Zie voor uw betrokkenheid daarbij ook het antwoord hiervoor.

Zienswijze onderdeel 241.13

Wij hebben inmiddels ook kennisgenomen van de zienswijzen van de families/bedrijven Alkemade en Reeuwijk, eveneens woonachtig/gevestigd aan de Middenweg/Rooversbroekdijk te Lisse, zoals zij deze bij u hebben ingediend. Wij onderschrijven deze zienswijzen integraal, want de gehele buurt rond de Middenweg heeft immers gelijke zorgen. Wij willen ons graag aansluiten bij de inhoud van deze zienswijze. Het is daarom dat wij u verzoeken de inhoud van de door voornoemde families/bedrijven ingediende inzienswijzen hierbij als integraal ingelast te beschouwen en zien uw reactie hierop ook graag tegemoet. Tot slot delen wij u mede dat een kopie van zienswijze ter kennisneming aan het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland zal worden toegezonden. Betrokkenen zien uw reactie met grote belangstelling tegemoet.

Antwoord

Waarvan acte. De genoemde zienswijzen worden uiteraard met dezelfde zorg van een reactie voorzien. Het antwoord dat daarbij gegeven wordt geldt wat ons betreft als eveneens verstrekt aan u.

Zienswijze 242

Zienswijze onderdeel 242.1

Totstandkoming voorlopig voorkeursalternatief

Uit het milieueffectrapportage blijkt niet één van de zeven onderzochte alternatieven een goede oplossingsrichting te zijn op zowel milieueffecten, kosten, als score op de doelstellingen. Het voorlopig voorkeursalternatief is door u dan ook tot stand gebracht middels een combinatie van bouwstenen uit de onderzochte alternatieven. De ligging van dit voorkeursalternatief vertoont grotendeels overeenstemming met het alternatief Zuid. Dit onderdeel uit alternatief Zuid heeft ook effecten voor mijn woonsituatie. Mijn woning is gelegen aan de Weeresteinstraat 124 te Hillegom. En juist de negatieve effecten uit het alternatief Zuid worden nu in het voorkeursalternatief in feite overgenomen, zonder dat dit expliciet wordt benoemd.

Antwoord

Het is duidelijk dat de effecten die optreden ten gevolge van alternatief Zuid navenant werken bij een samenstel op basis van dat alternatief. Althans voor zover het samenstel overeenkomt met het originele alternatief. Belanghebbende heeft zijn woning in de omgeving van de kruising bij de N208. Dus voor hem gaat dat zeker op. De invalshoek zoals gekozen volgen wij echter niet. Niet een van de alternatieven bedient alle belangen, maar de alternatieven bieden alle goede oplossingen voor de gerezen problemen en hebben alle ook schaduwkanten. Daaraan wordt tegemoet gekomen, zodat een te realiseren alternatief kan voldoen aan wettelijke eisen en normen.

Zienswijze onderdeel 242.2

Natureffecten

Uit de eindscore van het MER-effectdeelrapport Natuur blijkt dat alternatief Zuid

- een significant negatief effect heeft op de instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000;
- afbreuk doet aan de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten;
- en een permanente wezenlijke aantasting oplevert van de kenmerken en waarden NNN.

Alternatief Zuid is daarmee het alternatief met de slechtste score aangaande de natureffecten. Dit is een harde conclusie en zou op zichzelf staand al een reden moeten zijn om af te zien van het Voorkeursalternatief, dat grotendeels overeenkomt met alternatief Zuid. Dat bij het bepalen van het voorkeustraject de combinatie wordt gezocht met Alternatief NOG Beter 2.0, die op natuurgebied vrij positief uit het rapport komt, lijkt te suggereren dat daarmee de zeer negatieve natureffecten van Alternatief Zuid worden verbloemd met de positievere score van Alternatief NOG Beter 2.0.

Het voorgaande is ogenschouw genomen en het feit dat het voorkeursalternatief grotendeels bestaat uit Alternatief Zuid, in ieder geval voor het in deze zienswijze relevante gebied Weeresteinstraat, zou op zijn minst moeten leiden tot een integraal MER-onderzoek naar de effecten van het Voorkeursalternatief. Dit ter objectivering en professionalisering van het besluitvormingsproces.

Antwoord

Het is juist dat alternatief Zuid nadelige gevolgen heeft voor natuur. Dit geldt overigens ook voor de alternatieven Midden en Nieuwe N206. Het nu gekozen voorlopig voorkeursalternatief gaat echter uit van een wegverbinding zonder het deel tussen de N208 en N206. Hiermee wordt een deel van de nadelige effecten op natuur van het oorspronkelijke alternatief Zuid voorkomen. De effecten op natuur zijn daarentegen nog aanzienlijk, met name voor wat betreft het deel waar de weg door de Vosse- en Weerlanerpolder loopt. Bij de voorlopige trasering is getracht om de weg zoveel mogelijk langs de rand van de kwetsbare polder te leggen. In de volgende planfase wordt het voorlopig voorkeursalternatief verder uitgewerkt wat betreft de precieze trasering en hoogteligging en wordt weer een MER gemaakt (project-m.e.r.) waarin de effecten meer in detail worden onderzocht. Er zal dan ook worden gekeken naar en welke maatregelen nodig zijn om de effecten zoveel mogelijk te beperken.

Zienswijze onderdeel 242.3

Financiële uitvoerbaarheid

Het voorkeursalternatief loopt dwars door het bedrijventerrein Horst ten Daal. Dit heeft tot gevolg dat vele panden in dit gebied onteigend moeten worden. Dit brengt aanzienlijke kosten met zich mee, die voorkomen kunnen worden wanneer bijvoorbeeld wordt gekozen voor Alternatief Midden. Naast de kosten van de onteigeningsprocedures zal het Voorkeursalternatief ook leiden tot waardedalingen van woningen en panden, gelegen nabij het Voorkeursalternatief. Hieronder valt ook mijn woning aan de Weeresteinstraat 124.

Alternatief Zuid kent dan ook een MKBA-verhouding van 1.4, waar Alternatief Midden een aanzienlijk hogere MKBA-verhouding heeft van 1.8. Dit is ook al terug te zien in het aantal te amoveren woningen. Bij Alternatief Zuid bedraagt dit aantal 10 woningen, waar dit bij Alternatief Midden slechts 5 woningen zijn. Uit het voorgaande volgt dat het voorkeursalternatief aan de financiële uitvoerbaarheid van dit project met dit voorkeursalternatief in de weg staat.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief worden inderdaad meer woningen en bedrijven direct geraakt door de ligging van de weg. Belangrijk verschil is dat bij het voorlopig voorkeursalternatief vooral bedrijven en woningen in Hillegom geraakt worden terwijl bij de ligging volgens Midden (of Zienswijze Hillegom) met name bedrijven en woningen in de Haarlemmermeer worden geraakt. Bij de integrale kostenafweging spelen ook de bouwkosten een rol. Die liggen bij Midden juist weer iets hoger dan bij Zuid. De verschillen zijn niet dermate groot dat dit de uitvoerbaarheid van het voorkeursalternatief in de weg staat. Het blijft daarnaast een

integrale afweging van verschillende factoren.

Zienswijze onderdeel 242.4

Conclusie

Gelet op het voorgaande verzoek ik u namens mijn cliënte om te kiezen voor een ander tracé en het project niet op basis van het thans voorliggende voorkeursalternatief uit te voeren.

Antwoord

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 243

Aanzuigende werking: verkeerstoename Bennebroekerbrug en Bennebroek centrum

In het project Duinpolderweg wordt de zware belasting van de Bennebroekerbrug als opgave benoemd, evenals de Meerweg in Bennebroek en de Bennebroekerweg in Zwaanshoek. Uitkomsten van de verkeersanalyse laten zien dat op al deze punten sprake is van afname van verkeer. Onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief is namelijk ook een verbinding tussen de N205 en de N208 aan de noordkant van Hillegom.

Bij uitwerkingen werd echter geconstateerd dat hiermee nog niet de doelstelling voor de Bennebroekerweg in Zwaanshoek werd gehaald. In één van de zeven alternatieven, namelijk NOG BETER 2.0 was een randweg Zwaanshoek uitgewerkt. Deze bleek een aanvullend positief effect te hebben en is daarom meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief.

Verkeersberekeningen van het voorlopig voorkeursalternatief laten zien, dat er afnames te zien zijn, ten opzichte van de autonome situatie. De randweg Zwaanshoek levert dus geen extra verkeer op, maar zorgt voor lokale ontlasting van de Bennebroekerweg in Zwaanshoek

Samenhang recente verkeersaanpassingen Bennebroekerweg

De gemeente heeft de Bennebroekerweg opnieuw ingericht, deze blijft echter een hoge belasting kennen in de autonome situatie (de 2030 situatie zonder wegaanpassingen). Vandaar dat deze weg toch is opgenomen in de doelstellingen.

De randweg zorgt in de berekeningen niet voor extra verkeer van en naar de Bollenstreek. Bij uitvoering van het voorlopig voorkeursalternatief maakt dat verkeer namelijk gebruik van de nieuwe verbinding tussen de N205 en N208

Samenhang met woningbouw tussen Zwaanshoek en Cruquius

In de verkeersberekeningen is rekening gehouden met de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Echter, de uitwerking van de wegen is niet specifiek gericht op de ontsluiting van deze nieuwe kernen. In de verkeersanalyse is in een breder kader gekeken naar doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Geconcludeerd is, dat de randweg Zwaanshoek hieraan een bijdrage levert. Vandaar dat beide provincies deze verbinding hebben opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief. De gemeente Haarlemmermeer zal zelf nog moeten studeren hoe eventuele nieuwe woningbouw in het gebied ontsloten wordt.

Nog meer asfalt in de Haarlemmermeer

De aanleg van de randweg Zwaanshoek wordt afgewogen tegen een totaal aan belangen. In de MER zijn deze in beeld gebracht voor een veelheid aan thema's. Tegelijk kent de gemeente Haarlemmermeer nog een grote opgave qua woningbouw. De afweging van het voorlopig voorkeursalternatief wordt voor het totaal gemaakt. Zo is ook geluidshinder en de aantasting van groen onderdeel van de afweging. Berekeningen qua geluidshinder zullen in de vervolgfase woning/gevelniveau gemaakt worden.

Afsluiting Bennebroekerdijk/verplaatsing van verkeer

De afsluiting van autoverkeer op de Bennebroekerdijk is meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief om te voorkomen dat

verkeer alsnog door Zwaanshoek blijft rijden ondanks de randweg Zwaanshoek. Uit de verkeerberekeningen blijkt geen grote verschuiving van verkeer dat niet langer de Bennebroekerdijk gebruikt. In het voorlopig voorkeursalternatief krijgt verkeer immers een snelle verbinding vanaf de N205 naar de N208. Verkeer komende vanuit Cruquius kan via de N201 en N205 om het gebied rijden naar Hillegom.

Alternatieven meer noordwaarts

In de zienswijze wordt een tweetal alternatieven geschetst, iets noordwaarts ten opzichte van de nu getekende lijn. Hierin worden een aantal argumenten genoemd, waarom dit alternatief beter zou passen dan het nu uitgewerkte alternatief. Zo kruist het huidige voorlopig voorkeursalternatief de Hanepoel en zou een noordelijker gelegen alternatief dit niet doen. Verder zou een noordelijker alternatief beter kunnen aansluiten bij toekomstige eventuele woningbouw. Na vaststelling van het voorkeursalternatief zal in de vervolgfase dit alternatief verder uitgewerkt worden. Zo zal ook het exacte tracé bepaald worden aan de hand van een definitief ontwerp. De genoemde argumenten zullen betrokken worden in de verdere uitwerking in de volgende fase.

Aansluiting op de N205

Een aansluiting op de N205 is niet voorzien. Juist een aansluiting op de N205 zou zorgen voor een flinke verkeersaantrekkende werking in het gebied en wordt daarom niet wenselijk geacht.

Planschade

Waardedaling van een gebouw of grond door het vaststellen van een inpassingsplan heet planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd, kan hiervan gebruik worden gemaakt. Op dit moment gaat het om een keuze voor een definitief voorkeursalternatief. Planschade is nog niet aan de orde in deze fase. Op het moment dat dit wel aan de orde is, zal de provincie hierin haar verantwoordelijkheid nemen.

Eerdere presentaties van de randweg

In oktober 2016 heeft Provinciale Staten van Zuid-Holland uiteindelijk een zevental alternatieven benoemd, om verder uit te werken. Eén van deze alternatieven was het NOG Beter 2.0 alternatief. In dit alternatief is een randweg Zwaanshoek onderdeel van de te onderzoeken maatregelen. Destijds is in samenwerking met de indieners een schetsontwerp uitgewerkt (voorjaar 2016), dat als basis heeft gediend voor het te onderzoeken alternatief in de voorliggende MER.

Zienswijze 244

Zienswijze onderdeel 244.1

Indieners concluderen dat er geen sprake is van nut en noodzaak van een verbinding tussen de N206 en de A4 ten Noorden van Hillegom. Deze conclusie wordt gebaseerd op een gebrek aan knelpunten in doorstroming en een geringe prognose aan nieuwe woningen in de Duin- en Bollenstreek. Daarnaast concluderen de indieners dat het voorlopig voorkeursalternatief niet in zijn geheel is onderzocht en dat de plan-m.e.r. niet aan de wettelijk eisen voldoet. Ook zijn de indieners van mening dat het voorlopig voorkeursalternatief niet voldoet aan de doelstelling van het verbeteren van leefbaarheid omdat voorbij wordt gegaan aan de effecten op de Weeresteinstraat die geen onderdeel is van de elf kwetsbare wegvakken. Indieners geven aan voorstanders te zijn van een doortrekking van de N207 naar de N206 mocht een verbinding aan de orde zijn. Ook hebben de indieners een aantal vragen:

1. Indieners vragen zich af of er een beter onderbouwde MER komt voor voorkeursalternatief

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) heeft op 26 februari 2018 een toetsingsadvies uitgebracht over het milieueffectrapport Duinpolderweg. Samengevat luid het advies als volgt:

Het MER bevat veel en uitgebreide informatie over uiteenlopende onderwerpen. De Commissie oordeelt dat het MER voldoende informatie bevat om een bestuurlijk voorkeursalternatief te kunnen kiezen of samen te kunnen stellen uit de onderzochte alternatieven.

Op basis van het MER signaleert de Commissie een aantal belangrijke aandachtspunten voor de verdere uitwerking. In dit advies doet zij aanbevelingen voor deze verdere uitwerking van het Voorkeursalternatief. Deze aanbevelingen hebben betrekking op de beoordeling van de doorstroming en de bereikbaarheid, het inzichtelijk maken van de effecten op de leefomgeving op lokaal niveau en maatregelen die mogelijk moeten worden genomen om de effecten op de natuur en het veen in de polders te beperken. Het positieve advies van de Commissie voor de m.e.r. betekent dat er in dit stadium van planvorming geen nadere aanvulling nodig is op het milieueffectrapport (plan-m.e.r.). De aanbevelingen van de commissie hebben betrekking op de volgende planfase

(project-m.e.r.) en zullen in die fase dan ook worden meegenomen.

2. *Indieners zien graag een overzicht van de plannen om het ov te verbeteren*

Bij de uitwerking van de MER is de ladder van Verdaas doorlopen. Daarin is gekeken naar kansen voor OV. Daarnaast kent het project Duinpolderweg zijn oorsprong uit de grensstreekstudie Noord- en Zuid-Holland, waarin OV juist één van de opgaven was. Uit deze analyse bleek, dat er beperkt kansen lagen voor OV, maar dat er wel een kans werd gezien in het opwaarderen van de lijn Noordwijk-Schiphol. Na de grensstreekstudie is dit verder uitgewerkt en een apart project geworden, genoemd HOV Noordwijk-Schiphol. Hierin wordt een pakket aan maatregelen uitgewerkt in de regio.

3. Hoe is de veiligheid van fietsers op de Weerlaan te waarborgen?

Op dit moment kent de Weeresteinstraat een vrijliggend fietspad. Bij een eventuele nieuwe aansluiting zal goed naar het ontwerp gekeken worden en gezorgd voor een duurzaam veilige inrichting. Of dit tot aanvullende maatregelen voor het fietsverkeer zal leiden is nu niet te zeggen en afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp.

4. Hoe is het verlies van de Vosse- en Weerlanerpolder meegenomen?

De Vosse- en Weerlanerpolder maakte onderdeel uit van het bureauonderzoek en het veldbezoek dat in het kader van het effectonderzoek natuur is uitgevoerd. De effecten staan in de MER beschreven. Alternatief Zuid scoort negatief (--) op het aspect natuur. Hetzelfde geldt voor de deelstudie Ruimtelijke Kwaliteit. Op het punt van landschap en cultuurhistorie scoort alternatief Zuid negatief.

5. Hoe is verlies bedrijventerrein Horst ten Daal meegewogen in plan-m.e.r.-studie en MKBA?

In de kostenraming per alternatief zijn verwervingskosten voor bedrijventerrein Horst ten Daal opgenomen. Via de kostenraming zijn deze kosten ook meegenomen in de MKBA. De gevolgen voor de regionale werkgelegenheid zijn niet separaat in beeld gebracht. Uitgangspunt is geweest dat de bedrijven elders in de regio hervestigingsruimte kunnen vinden. In de volgende fase wordt de exacte ligging van het tracé bepaald. We zullen proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten zal met de gemeente Hillegom worden bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente.

6. Hoe is verlies monumentale panden meegenomen in MER (inclusief MKBA)?

Monumentale panden zijn opgenomen als "cultuurhistorisch waardevolle elementen" in het hoofdstuk Cultuurhistorie van het deelrapport Ruimtelijke Kwaliteit. Alternatief Zuid scoort negatief op dit punt vanwege historisch waardevolle panden (MIP projecten). Het voorlopig voorkeursalternatief raakt geen rijksmonumenten. (het verlies van) Monumentale panden is derhalve niet meegenomen in de MKBA. De effecten op cultuurhistorie zijn wel kwalitatief meegenomen in de MKBA.

7. RHDHV geeft aan dat Zuid moeilijk aan te leggen is vanwege grondwater, hoe is dat meegewogen?

De aanwezigheid van veen werkt door in het beoordelingscriterium 'grondwatersysteem' en 'grondwaterkwaliteit'. Het effect van de alternatieven op het grondwatersysteem en de grondwaterkwaliteit is in het deelrapport Bodem en Water in beeld gebracht en verwerkt in het hoofdrapport. Alternatief Zuid scoort op beide aspecten negatief (--).

8. Indieners willen reservering schrappen vanwege onzekerheid en onrechtmatigheid

Het voorstel is om een ruimtelijke reservering te nemen van het tracé tussen de N208 en de N206 en dit op zo'n manier vast te leggen dat het duidelijkheid en zekerheid biedt voor bewoners en bedrijven over de locatie waar een eventuele doortrekking zal komen. Tevens is het belangrijk dat men aanspraak kan maken op planschadevergoeding.

Dit is mogelijk door dit deel in een ruimtelijk plan (IPIP) op te nemen met een directe bestemming voor verkeersdoeleinden en een deel (N208-N206) pas later te realiseren. Verwachting is dat het nodig zal zijn om binnen de planperiode van het IPIP over te gaan tot uitvoering van de doortrekking (5 tot 10 jaar).

9. Indieners willen voorlichtingsfilm op de website verwijderen

De in de film geschetste problemen ondersteunen de probleemanalyse en blijven derhalve van waarde. Wij verwijderen de film niet van de website.

Zienswijze 245

Zienswijze onderdeel 245.1

Kopie van zienswijze 136. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 246

Zienswijze onderdeel 246.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 247

Zienswijze onderdeel 247.1

Hierbij wil ik mijn zienswijze laten blijken omtrent de Duinpolderweg.

Ik zou een ellenlang pleidooi kunnen schrijven maar probeer kort en bondig te blijven. Door de Zuid-variant te realiseren snij je Hillegom in twee delen dit is niet acceptabel in mijn ogen. Wanneer dit gebeurt wordt Hillegom een dorp waar omwonende van andere dorpen/steden hard doorheen rijden en de bewoners van Hillegom de dupe van worden met alle gevolgen als milieueffect, geluid etc.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief gaat langs Hillegom en veroorzaakt op een aantal plekken milieuhinder voor omwonenden met betrekking tot CO₂, fijnstof en geluidshinder. Deze effecten zijn terug te vinden in het MER. Als het voorlopig voorkeursalternatief uiteindelijk ook het voorkeursalternatief wordt, dan wordt in de volgende planfase nauwkeuriger naar de tracering, hoogteligging en milieueffecten gekeken, in combinatie met te nemen maatregelen om de effecten zoveel mogelijk te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 247.2

Door alleen kleine toepassingen als NOG Beter 2.0 te realiseren zie ik de drukte op de lokale wegen rondom de dorpskern alleen maar toenemen in plaats van afnemen wat juist de bedoeling is dit tracé.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief kijkt op elf plekken naar de leefbaarheid in de kernen (doelstelling 2a). Bedoeling van het samenstel is juist om de drukte in de kernen te verminderen. Uit de analyse blijkt, dat deze maatregelen effectief zijn.

Zienswijze onderdeel 247.3

Mijn voorkeur zou dan eerder uitgaan naar de Midden-variant omdat deze meer op de grens ligt tegen Bennebroek en dit het verste weg is van de dorpskern. Dan ook meteen doortrekken naar de 206 zodat je af bent van het "sluip" verkeer dat door Hillegom reist. Succes met de besluitvorming.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid, dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal. De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de

beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld. De doortrekking naar de N206 wordt in de volgende fase verder bestudeerd.

Zienswijze 248

Zienswijze onderdeel 248.1

de Zuid variant is onacceptabel, omdat Hillegom in twee wordt gesplitst en heel veel inwoners heel veel overlast krijgen. Ook de NOG 2.beter heeft zelfde negatieve effecten en geen potentie om doorgetrokken te worden.

Kies voor de Midden variant, hier vinden veel minder bewoners hinder van, bovendien wordt de "pijn" dan eerlijker verdeeld (tussen Bennebroek en Hillegom). Dit alles moet plaats vinden op Hillegomse grond, laat Hillegom dan ook het laatste woord hebben.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 249

Zienswijze onderdeel 249.1

De gestelde doelen worden niet gehaald met de Duinpolderweg! Met de Duinpolderweg wordt slechts de autobereikbaarheid voor de forensen verbeterd, tijdelijk tenminste. De bereikbaarheid van alle andere mensen wordt niet gediend. De schoolkinderen en de ouderen krijgen géén betere bereikbaarheid met veilige fietspaden en busverbindingen. En de gezondheid van alle andere mensen wordt óók niet gediend, want iedereen in de dorpen zal het nadeel ondervinden van méér autoverkeer, dus meer onveiligheid, uitlaatgassen, fijnstof en lawaai. En niet veiliger oversteken!

Het snel toenemend autoverkeer zal in de wijde omtrek niet minder maar méér hinder opleveren! Dit is een plan waarvan de houdbaarheid allang verstreken is. De Duinpolderweg lokt meer autoverkeer uit en versterkt dus de files op de autowegen en vergroot de opstoppingen in de dorpen. De files op de A44 en A4 veroorzaken nu al opstoppingen op de secundaire wegen en dat zal alleen maar erger worden!

Provincie, waar zijn uw voorstellen om op korte termijn de broodnodige OV- en fietsvoorzieningen te verbeteren en uit te breiden? Menig forens heeft het moderne HOV en de elektrische fiets al ontdekt; daarop inspelen is de investering waard en is niet een tijdelijke maar blijvende oplossing! De voorliggende plannen zijn verouderde plannen uit de tijd van het autodenken, toen de files

wel meevielen.

Antwoord

In de MER is de ladder van Verdaas doorlopen en in de doelstellingen is specifiek de leefbaarheid in de kernen opgenomen. Juist door een goede regionale verbinding te maken, worden de lokale bruggen ontlast. Het zijn juist deze lokale bruggen, waar veel fietsverkeer is. De Bennebroekerbrug, Hillegommerbrug en Lissebroekerbrug kennen allen een belangrijke positie in het fietsnetwerk. Door de aanleg van een nieuwe verbinding voor autoverkeer, neemt het autoverkeer op deze plekken af, wat juist bijdraagt aan meer ruimte voor de fietser. Daarnaast is gesteld, dat ook bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief gekeken zal worden naar meekoppelkansen met het fietsnetwerk.

Wat betreft HOV, is het juist zo dat dit ook de aandacht heeft in deze regio. Vanuit de grensstreekstudie Noord- en Zuid-Holland is niet voor niets ook het project HOV Noordwijk-Schiphol gekomen, waarbij wordt gewerkt aan de uitbreiding van het HOV-netwerk.

Zienswijze onderdeel 249.2

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) hebben o.a. het Rijk, de provincies Noord- en Zuid-Holland en zes gemeenten inclusief de gemeente Haarlemmermeer op 2 oktober 2017 geconstateerd dat "multimodaliteit de beste oplossing is voor de bereikbaarheidsopgave". Daarom hebben alle betrokken bestuurders toen afgesproken in te zetten op OV en fiets. 1) De hoogwaardige werkgelegenheid rondom Amsterdam en Schiphol is alleen betrouwbaar te bereiken met OV; het OV is goed voor de economie. Daarom is multimodaal niet zomaar een idee, maar noodzaak. Asphalt-only is een oplossing uit de vorige eeuw.

ROVER wil dat de provincie nog dit jaar P+R locaties uitbreid bij de treinstations Sassenheim, Halfweg en Spaarnwoude. De parkeervoorzieningen schieten nu al ernstig tekort! Veel meer forensen zullen de trein nemen indien ze de auto of de fiets bij het station kunnen parkeren. Het station van Hoofddorp demonstreert het succes van P+R.

ROVER wil dat de provinciebesturen ambitie tonen en alleen verbindingen laten aanleggen die toekomstbestendig zijn.

ROVER wil dat Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hun eigen voornemens ook uitvoeren en dus een multimodale oplossing voor de bereikbaarheid kiest, net zoals is besloten in het MIRT NowA-gebied.

Antwoord

Rover geeft een reflectie op bereikbaarheid op een hoger abstractieniveau dan het onderhavige project alleen en stuurt aan op oplossingen, die de scope van het project te boven gaan. Wij zijn er mee bekend dat Rover ook in andere dossiers het bestuur adresseert en dat is gezien deze benaderingswijze ook aan te bevelen. Vanuit het project gesproken is de realisatiekans van een P+R-locatie bij Sassenheim nog enigszins voorstelbaar, omdat het in het studiegebied valt, maar Halfweg en Spaarnwoude uitbreiden voert te ver vanuit dit perspectief in deze fase van de planstudie.

Zienswijze 250

Zienswijze onderdeel 250.1

Kopie van zienswijze 293. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 251

Zienswijze onderdeel 251.1

De belangen zijn niet goed afgewogen

Clïënt heeft geen bedenkingen tegen de achterliggende doelstellingen van de planstudie Duinpolderweg. Op een abstract niveau vormen de plannen dus geen probleem voor hem. Met de concrete uitwerking daarvan, zoals dat nu ter tafel ligt, kan cliënt zich echter niet verenigen.

Niet duidelijk is immers waarom de geprojecteerde weg - de nieuwe verbinding tussen de rijksweg A44 en Lisse - vlak langs de woning van cliënt zou moeten gaan lopen. Meerdere keren heeft cliënt op dit punt om opheldering gevraagd bij direct betrokkenen die verantwoordelijkheid dragen voor het selecteren en uitwerken van het voorkeursalternatief. Zo heeft cliënt op 12

februari jl. in een persoonlijk onderhoud met de wethouder van de gemeente Lisse, de heer Houweling, verzocht om uitleg op dit punt. De wethouder moest echter het antwoord op deze vraag schuldig blijven. Een uiterst onbevredigende kwestie.

Daardoor is tot op de dag van vandaag dit wezenlijke aspect van de besluitvorming in nevelen gehuld gebleven. Dit klemmt omdat er voor cliënt wel enorme nadelen kleven aan de komst van de geprojecteerde weg.

Antwoord

De randweg komt uit een pakket dat door platform NOG Beter is aangedragen in 2016. De staten hebben besloten dit te laten bestuderen en GS van ZH en NH hebben de randweg ook opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief, omdat het goed werkt om Lisse bereikbaar te houden voor de toekomst. Dit is een voorlopige keuze. Het vervolg moet nu duidelijk maken of de aanvankelijke keus ook de beste keus is. Daar gaat de bespreking van deze nota duidelijkheid over geven, ook voor uw cliënt.

Zienswijze onderdeel 251.2

Leefcomfort en landelijk wonen

Cliënt woont nu in een rustige, groene en landelijke omgeving. De komst van de geprojecteerde weg, vlak langs zijn woning, zou daar een abrupt einde aan maken. Te meer omdat de weg is geprojecteerd ten zuiden van de woning van cliënt. Aan deze kant speelt zich een belangrijk onderdeel van zijn leefmilieu af. Dit deel van de woning wordt immers een groot deel van de dag verwarmd door zonlicht. Buitenactiviteiten spelen zich dan ook hier af. Een weg op zo'n korte afstand zou daarom een ernstige inbreuk maken op het leefcomfort dat cliënt thans ondervindt. Ook zou het dan gedaan zijn met het landelijk wonen. Een onverteerbare zaak voor cliënt.

Geluidshinder

De geprojecteerde weg zou een belangrijke verbinding moeten gaan vormen tussen de rijksweg A44 en Lisse. Anders gezegd: cliënt zou te maken gaan krijgen met een enorm grote verkeersstroom. Dit zou ter hoogte van zijn woning gaan leiden tot een forse toename van de geluidsbelasting. Uit het "Deelrapport Leefmilieu Duinpolderweg Final", blz. 28, blijkt echter dat bij het MER-onderzoek nog geen toetsing aan de wettelijke normen van de Wet geluidhinder heeft plaatsgevonden. Cliënt moet daarom vaststellen dat er nu sprake is van een voorkeurstraject, waarvoor geldt dat op voorhand geenszins vast staat dat aan alle wettelijke geluidsnormen zou kunnen worden voldaan. Dit terwijl het thans toch behoorlijk onaannemelijk is dat onder de geprojecteerde situatie aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB zou kunnen worden voldaan. Sterker nog: de te verwachten geluidsbelasting op de woning van cliënt komt naar alle waarschijnlijkheid daar zelfs niet eens bij in de buurt.

Dit maakt duidelijk dat dit onderdeel van de plannen niet goed zijn doordacht. De provincies doen er daarom goed aan om hun knopen hier te tellen en de plannen zo aan te passen dat de geprojecteerde weg voortaan op minimaal 400 meter afstand van de woning van cliënt - dus buiten de wettelijke geluidszone - zou komen te lopen.

Fijnstof

De aanleg van de weg zal leiden tot een enorme toename aan fijnstof. Uit het "Deelrapport Leefmilieu Duinpolderweg Final", blz. 30-40, blijkt dat het MER-onderzoek zich mede heeft gericht op de te verwachten concentraties stikstofdioxide en fijnstof. Het gaat hier steeds om een berekening van een gemiddelde concentratie per afzonderlijke voorkeursvariant. Niet is gebleken dat de te verwachten concentratie fijnstof in verband met de geprojecteerde weg ter hoogte van de woning van cliënt geen afbreuk zou kunnen doen aan een gezond leefmilieu. Dit terwijl de komst van een drukke doorgaande weg daar op voorhand al ernstig aan doet twijfelen. Het verplaatsen van de geprojecteerde weg op een afstand van ten minste 400 meter van de woning van cliënt zou ook een gunstige bijdrage kunnen leveren aan de bevordering en de instandhouding van een gezond leefmilieu.

Antwoord

Als onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief van de Duinpolderweg wordt voorzien in een nieuwe verbindingsweg tussen de A44 en Lisse. Deze weg veroorzaakt verschillende milieueffecten, onder meer met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit en landschap. In het MER Duinpolderweg zijn de effecten op hoofdlijnen in beeld gebracht. De exacte tracering en hoogteligging van deze verbinding liggen nog niet vast. In de volgende planfase zal meer in detail naar de hoogteligging en tracering van de weg en de milieueffecten worden gekeken. Ook zal worden bezien waar en welke maatregelen moeten worden genomen om de effecten zoveel mogelijk te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 251.3

Waardevermindering woning

De hiervoor geuite bedenkingen op het gebied van geluidsoverlast en fijnstof zullen onvermijdelijk een negatieve impact hebben op de waardevastheid van de woning van cliënt. Dit alles buiten het feit dat de komst van een weg vlak langs de woning het uitzicht sterk in negatieve zin zal gaan beïnvloeden. Het gevaar van waardevermindering van de woning ligt hier daarom ernstig op de loer. Dit onderstreept nog maar eens dat het geen goed idee is om de weg vlak langs de woning van cliënt te laten lopen.

Antwoord

Indien er sprake is van waardedaling van een gebouw of grond door het vaststellen van een inpassingsplan kan bij de overheid verzocht worden om tot schadevergoeding over te gaan, indien daarvoor grondslag bestaat. Het moment waarop dat kan is nog niet aangebroken. Het definitieve voorkeursalternatief genereert geen schadeveroorzakend besluit. Dat is mogelijk wel het geval bij de definitieve planologische vaststelling van een inpassingsplan. De procedures om daar mee om te gaan op een ordentelijke manier, die bij een ongewijzigd vervolg ook zeker aan de orde komen, zijn u vanuit uw professionaliteit bekend.

Zienswijze onderdeel 251.4

Conclusie

Het is volstrekt onduidelijk waarom het zo belangrijk is dat de geprojecteerde weg vlak langs de woning van cliënt zou moeten gaan lopen. Nimmer is daar een bevredigende verklaring voor gegeven. Dit terwijl er aan de andere kant voor cliënt ernstige bedenkingen kleven aan het gepresenteerde voorkeursalternatief. Deze bedenkingen zouden met een relatief eenvoudige ingreep kunnen worden verholpen: de verplaatsing van de geprojecteerde weg op ten minste 400 meter afstand van de woning van cliënt. Om deze reden komt cliënt tot de conclusie dat het gepresenteerde voorkeursalternatief op dit onderdeel berust op een onjuiste belangenafweging. Dit zou strijd opleveren met artikel 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Antwoord

De verschuiving van de geprojecteerde verbinding met 400 meter kan op zichzelf staand opleveren voor uw cliënt wat gewenst wordt, maar daarmee voor anderen precies hetzelfde effect oproepen. Dat kan dus nooit de overweging zijn en dat is het ook niet geweest. Er wordt een persoonlijke component in de zienswijze aangebracht, die bij het opperen van het idee niet aan de orde is geweest. De aandragers van dit onderdeel hebben de overtuiging gehad met dit voorstel een realistisch en haalbaar voorstel op tafel te leggen vanuit en algemeen belang.

Zienswijze 252

Zienswijze onderdeel 252.1

Kopie van zienswijze 218. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 253

Zienswijze onderdeel 253.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 254

Zienswijze onderdeel 254.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 255

Randweg Zwaanshoek in relatie tot doelstellingen Duinpolderweg

In het project Duinpolderweg wordt de zware belasting van de Bennebroekerbrug als opgave benoemd, evenals de Meerweg in Bennebroek en de Bennebroekerweg in Zwaanshoek. Uitkomsten van de verkeersanalyse laten zien, dat op al deze punten een verkeersafname te zien is in het voorlopig voorkeursalternatief.

In de MER is een zevental alternatieven uitgewerkt, waarin getoetst is, hoe deze scoren op de doelstellingen. In veel alternatieven was ook een verbinding tussen de N205 en de N208 (dan wel N206) aan de zuidkant van Zwaanshoek uitgewerkt. Bij een aantal alternatieven werd echter geconstateerd, dat hiermee nog niet de doelstelling voor de Bennebroekerweg in Zwaanshoek werd gehaald. In één van de zeven alternatieven, namelijk NOG BETER 2.0 was een randweg Zwaanshoek uitgewerkt. Deze bleek een aanvullend positief effect te hebben en is daarom meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief.

De gestelde doelstellingen zijn voor het totaal en beide provincies zetten zich in om deze doelstellingen zoveel mogelijk te behalen. Een lokale maatregel, kan dus bijdragen aan een probleem met een regionaal karakter.

Samenhang met woningbouw tussen Zwaanshoek en Cruquius

In de verkeersberekeningen is rekening gehouden met de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Echter, de uitwerking van de wegen is niet specifiek gericht op de ontsluiting van deze nieuwe kernen. In de verkeersanalyse is in een breder kader gekeken naar doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Geconcludeerd is, dat de randweg Zwaanshoek hieraan een bijdrage levert. Vandaar dat beide provincies deze verbinding hebben opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief. De gemeente Haarlemmermeer zal zelf nog moeten studeren hoe eventuele nieuwe woningbouw in het gebied ontsloten wordt.

Alternatieven meer noordwaarts

In de zienswijze wordt een tweetal alternatieven geschetst, iets noordwaarts ten opzichte van de nu getekende lijn. Hierin worden een aantal argumenten genoemd, waarom dit alternatief beter zou passen dan het nu uitgewerkte alternatief. Zo kruist het huidige voorlopig voorkeursalternatief de Hanepoel en zou een noordelijker gelegen alternatief dit niet doen. Verder zou een noordelijker alternatief beter kunnen aansluiten bij toekomstige eventuele woningbouw. Na vaststelling van het voorkeursalternatief zal in de vervolgfase dit alternatief verder uitgewerkt worden. Zo zal ook het exacte tracé bepaald worden aan de hand van een definitief ontwerp. De genoemde argumenten zullen betrokken worden in de verdere uitwerking in de volgende fase.

Afsluiting Bennebroekerdijk/verplaatsing van verkeer

De afsluiting van autoverkeer op de Bennebroekerdijk is meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief om te voorkomen dat verkeer alsnog door Zwaanshoek blijft rijden ondanks de randweg Zwaanshoek. Uit de verkeersberekeningen blijkt geen grote verschuiving van verkeer dat niet langer de Bennebroekerdijk gebruikt. In het voorlopig voorkeursalternatief krijgt verkeer immers een snelle verbinding vanaf de N205 naar de N208. Verkeer komende vanuit Cruquius kan via de N201 en N205 om het gebied rijden naar Hillegom.

Aantasting Leefbaarheid en Milieueffecten

De aanleg van de randweg Zwaanshoek wordt afgewogen tegen een totaal aan belangen. In de MER zijn deze in beeld gebracht voor een veelheid aan thema's. De afweging van het voorlopig voorkeursalternatief wordt voor het totaal gemaakt. Zo is ook geluidshinder en de aantasting van groen onderdeel van de afweging. Berekeningen qua geluidshinder zullen in de vervolgfase woning/gevelniveau gemaakt worden.

Het kruisen van de Hanepoel is door veel meer bewoners aangegeven als probleem. Hoewel de verkeersstromen niet heel groot zijn, is het karakter en gebruik van de Hanepoel dusdanig, dat naar een passende oplossing gezocht zal moeten worden. In de vervolgfase zal de exacte ligging en een definitief ontwerp gemaakt worden. Hierin zal dit meegenomen worden.

Planschade

Waardedaling van een gebouw of grond door het vaststellen van een inpassingsplan heet planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd, kan hiervan gebruik worden gemaakt. Op dit moment gaat het om een keuze voor een definitief voorkeurstacé. Planschade is nog niet aan de orde in deze fase. Op het moment dat dit wel aan de orde is, zal de provincie hierin haar verantwoordelijkheid nemen.

Nadere detaillering en communicatie kaartmateriaal

In oktober 2016 heeft Provinciale Staten van Zuid-Holland uiteindelijk een zevental alternatieven benoemd, om verder uit te werken. Eén van deze alternatieven was het NOG Beter 2.0 alternatief. In dit alternatief is een randweg Zwaanshoek onderdeel van

de te onderzoeken maatregelen. Destijds is in samenwerking met de indieners een schetsontwerp uitgewerkt (voorjaar 2016), dat als basis heeft gediend voor het te onderzoeken alternatief in de voorliggende MER. Vanwege het gebruikte kaartmateriaal in de communicatie over de Duinpolderweg is de exacte ligging van de weg voor u ongelukkigergewijze pas in een laat stadium duidelijk geworden. In ons contact met u, dat u aanhaalt in uw zienswijze, hebben wij uitgelegd waar het kaartmateriaal vindbaar was. In de volgende planfase, de Project-m.e.r. wordt het ontwerp gedetailleerd uitgewerkt. Wij zullen u en andere direct belanghebbenden benaderen om dit in samenspraak te doen.

Zienswijze 256

Zienswijze onderdeel 256.1

Wij zijn geen tegenstanders van deze weg, maar wij zouden het wel op prijs stellen als de weg zo wordt uitgevoerd dat wij met landbouwverkeer vanuit de bollenstreek naar de Haarlemmermeer kunnen rijden, om zo de dorpen (Hillegom, Lisse, ect.) van verkeersoverlast te kunnen ontzien.

Antwoord

Omdat de Bollenstreek en de Haarlemmermeer gekenmerkt worden door een veelheid aan agrarisch verkeer, is specifiek gekeken naar de agrarische verkeersstromen in de LER (Landbouweffectrapportage). Voor de verschillende alternatieven is dus al specifiek gekeken naar consequenties wat betreft landbouwverkeer. De oproep om te zorgen dat landbouwverkeer niet door de kern hoeft, komt overeen met de doelstellingen van beide provincies. Het ontwerp van het voorlopig voorkeursalternatief moet in een vervolgfase verder uitgewerkt worden. Op dit moment zijn een aantal verbindingen als gebiedsontsluitingsweg benoemd, maar is de precieze vormgeving, inclusief snelheidsregime en inrichting nog niet bepaald. Hoe om te gaan met landbouwverkeer zal zeker meegenomen worden.

Zienswijze 257

Zienswijze onderdeel 257.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 258

Zienswijze onderdeel 258.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 259

Randweg Zwaanshoek in relatie tot doelstellingen Duinpolderweg

In het project Duinpolderweg wordt de zware belasting van de Bennebroekerbrug als opgave benoemd, evenals de Meerweg in Bennebroek en de Bennebroekerweg in Zwaanshoek. Uitkomsten van de verkeersanalyse laten zien, dat op al deze punten een verkeersafname te zien is in het voorlopig voorkeursalternatief.

In de MER is een zevental alternatieven uitgewerkt, waarin getoetst is, hoe deze scoren op de doelstellingen. In veel alternatieven was ook een verbinding tussen de N205 en de N208 (dan wel N206) aan de zuidkant van Zwaanshoek uitgewerkt. Bij een aantal alternatieven werd echter geconstateerd, dat hiermee nog niet de doelstelling voor de Bennebroekerweg in Zwaanshoek werd gehaald. In één van de zeven alternatieven, namelijk NOG BETER 2.0 was een randweg Zwaanshoek uitgewerkt. Deze bleek een aanvullend positief effect te hebben en is daarom meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief.

De gestelde doelstellingen zijn voor het totaal en beide provincies zetten zich in om deze doelstellingen zoveel mogelijk te behalen. Een lokale maatregel, kan dus bijdragen aan een probleem met een regionaal karakter.

Samenhang met woningbouw tussen Zwaanshoek en Cruquius

In de verkeersberekeningen is rekening gehouden met de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Echter, de uitwerking van de wegen is niet specifiek gericht op de ontsluiting van deze nieuwe kernen. In de verkeersanalyse is in een breder kader gekeken naar doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Geconcludeerd is, dat de randweg Zwaanshoek hieraan een bijdrage levert. Vandaar dat beide provincies deze verbinding hebben opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief. De gemeente Haarlemmermeer zal zelf nog moeten studeren hoe eventuele nieuwe woningbouw in het gebied ontsloten wordt.

Alternatieven meer noordwaarts

In de zienswijze wordt een tweetal alternatieven geschetst, iets noordwaarts ten opzichte van de nu getekende lijn. Hierin worden een aantal argumenten genoemd, waarom dit alternatief beter zou passen dan het nu uitgewerkte alternatief. Zo kruist het huidige voorlopig voorkeursalternatief de Hanepoel en zou een noordelijker gelegen alternatief dit niet doen. Verder zou een noordelijker alternatief beter kunnen aansluiten bij toekomstige eventuele woningbouw. Na vaststelling van het voorkeursalternatief zal in de vervolgfase dit alternatief verder uitgewerkt worden. Zo zal ook het exacte tracé bepaald worden aan de hand van een definitief ontwerp. De genoemde argumenten zullen betrokken worden in de verdere uitwerking in de volgende fase.

Afsluiting Bennebroekerdijk/verplaatsing van verkeer

De afsluiting van autoverkeer op de Bennebroekerdijk is meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief om te voorkomen dat verkeer alsnog door Zwaanshoek blijft rijden ondanks de randweg Zwaanshoek. Uit de verkeersberekeningen blijkt geen grote verschuiving van verkeer dat niet langer de Bennebroekerdijk gebruikt. In het voorlopig voorkeursalternatief krijgt verkeer immers een snelle verbinding vanaf de N205 naar de N208. Verkeer komende vanuit Cruquius kan via de N201 en N205 om het gebied rijden naar Hillegom.

Aantasting Leefbaarheid en Milieueffecten

De aanleg van de randweg Zwaanshoek wordt afgewogen tegen een totaal aan belangen. In de MER zijn deze in beeld gebracht voor een veelheid aan thema's. De afweging van het voorlopig voorkeursalternatief wordt voor het totaal gemaakt. Zo is ook geluidshinder en de aantasting van groen onderdeel van de afweging. Berekeningen qua geluidshinder zullen in de vervolgfase woning/gevelniveau gemaakt worden.

Het kruisen van de Hanepoel is door veel meer bewoners aangegeven als probleem. Hoewel de verkeersstromen niet heel groot zijn, is het karakter en gebruik van de Hanepoel dusdanig, dat naar een passende oplossing gezocht zal moeten worden. In de vervolgfase zal de exacte ligging en een definitief ontwerp gemaakt worden. Hierin zal dit meegenomen worden.

Planschade

Waardedaling van een gebouw of grond door het vaststellen van een inpassingsplan heet planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd, kan hiervan gebruik worden gemaakt. Op dit moment gaat het om een keuze voor een definitief voorkeurstacé. Planschade is nog niet aan de orde in deze fase. Op het moment dat dit wel aan de orde is, zal de provincie hierin haar verantwoordelijkheid nemen.

Nadere detaillering en communicatie kaartmateriaal

In oktober 2016 heeft Provinciale Staten van Zuid-Holland uiteindelijk een zevental alternatieven benoemd, om verder uit te werken. Eén van deze alternatieven was het NOG Beter 2.0 alternatief. In dit alternatief is een randweg Zwaanshoek onderdeel van de te onderzoeken maatregelen. Destijds is in samenwerking met de indieners een schetsontwerp uitgewerkt (voorjaar 2016), dat als basis heeft gediend voor het te onderzoeken alternatief in de voorliggende MER. Vanwege het gebruikte kaartmateriaal in de communicatie over de Duinpolderweg is de exacte ligging van de weg voor u ongelukkigerwijze pas in een laat stadium duidelijk geworden. In ons contact met u, dat u aanhaalt in uw zienswijze, hebben wij uitgelegd waar het kaartmateriaal vindbaar was. In de volgende planfase, de Project-m.e.r. wordt het ontwerp gedetailleerd uitgewerkt. Wij zullen u en andere direct belanghebbenden benaderen om dit in samenspraak te doen.

Zienswijze 260

Zienswijze onderdeel 260.1

Op 19 december jl. heeft u besloten over een voorgenomen voorkeursalternatief Duinpolderweg. Een alternatief dat na jaren van onderzoek een oplossing moet bieden voor het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de grensstreek tussen Noord- en Zuid-Holland. Wij kunnen niet instemmen met het door u gekozen voorkeursalternatief (hierna te noemen: VKA). Daarom willen

wij namens de gemeenten in Holland Rijnland en in het bijzonder de gemeenten uit de Duin- en Bollenstreek een zienswijze indienen. De afzonderlijke gemeenten van de Duin- en Bollenstreek zullen eigen zienswijzen indienen, die inhoudelijk aan zullen sluiten bij deze gezamenlijke zienswijze. In het kort komt onze zienswijze erop neer dat wij vanuit inhoudelijke argumenten het door u gekozen voorlopige voorkeursalternatief (variant 'Zuid') afwijzen en een voorstander zijn van de 'Midden' variant, het alternatief van de projectorganisatie.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is, maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger, omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 260.2

Achtergrond

Voordat wij nader ingaan op het voorlopige VKA verwijzen wij u naar de in 2008 vastgestelde samenwerkingsagenda naar aanleiding van bovengenoemde Bereikbaarheidsstudie. Deze agenda is door de meeste partijen die participeren in het project Duinpolderweg onderschreven. Daarin wordt onder meer aangegeven om een nieuwe wegverbinding te realiseren van de A4 via de Nieuwe Bennebroekerweg tot en met een aansluiting op de N206. Deze nieuwe verbinding tussen de Haarlemmermeer en Duin- en Bollenstreek moet een robuuste structuur bieden en bovendien zorgen voor een hoogwaardige directe verbinding vanuit de Bollenstreek naar de A4/Schiphol/Amsterdam. Aan deze opdracht is 10 jaar na dato niets veranderd. Sterker nog, het economische klimaat, de woningbouw opgave en de druk op de arbeidsmarkt maken dat deze verbinding noodzakelijker is dan ooit.

Wij hebben gedurende de onderzoeksperiode constructief meegewerkt en betrokkenheid getoond in het proces om te komen tot een VKA. Wij betreuren echter het feit dat u de voorkeuren die leven in de adviesgroep, als doorslaggevend heeft gewaardeerd. In de adviesgroep is een beperkt aantal belangengroeperingen vertegenwoordigd, met name partijen uit Noord-Holland. Het belangrijkste argument voor uw besluit lijkt dat het juist de adviesgroep is die met dit voorstel komt en dat de inhoudelijke overwegingen niet de doorslag hebben gegeven. Wij kunnen niet anders dan teleurgesteld zijn dat u niet heeft gekozen voor de inhoudelijk beste variant, een robuuste verbinding tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer, maar gekozen heeft voor een suboptimale oplossing. Wij hebben u dit per brief (kenmerk UIT-17-16176, d.d. 15 december 2017) al aangegeven.

Antwoord

Wij herkennen de beschrijving van de gezamenlijke opgave, aanpak, ambities voor de knelpunten in de grensstreek ZH/NH en delen die ook. De mening van Holland Rijnland loopt uiteen met die van de vertegenwoordigers van GS van ZH en NH, daar waar het gaat over de doorslaggevendheid van de rol en opinies van de adviesgroep. De teleurstelling over het gekozen voorlopig alternatief wordt overigens begrepen. De instelling van de Adviesgroep Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg en de opdracht met ruim mandaat is wel in overleg met de partners in de stuurgroep gegaan. Daar is Holland Rijnland er één van. Ook was bekend dat de adviesgroep zelf verantwoordelijk is voor haar werkwijze en inrichting met gesprekspartners. Aangegeven is dat de deelnemers bredere belangen in hun advisering zouden betrekken. Dus niet alleen gaan voor het eigen belang. Wij begrijpen dat HR daar inmiddels genuanceerd naar kijkt. Wij kunnen ons voorstellen dat er op basis van het in de zienswijzen van belanghebbenden te berde brachtte, redenen zijn om in het eindoordeel het voorlopig voorkeursalternatief nog eens tegen het licht te houden. Daarbij kan het draagvlak voor het samenstel in de adviesgroep, dat een

hele belangrijke wegingsfactor was, nu door de nadere inkleuring met de zienswijzen van belanghebbenden, ook tot een ander oordeel of een precisering daarvan leiden. Het voorlopig voorkeursalternatief is terecht een voorlopige opinie met door circa 2000 belanghebbenden ingebrachte zienswijzen als belangrijke nieuwe omstandigheden.

Zienswijze onderdeel 260.3

Zienswijze

Wij pleiten er voor om te kiezen voor het realiseren van een robuuste verbinding in het gebied volgens alternatief 'Midden', het alternatief van de projectorganisatie. In eerste instantie tot aan de N208, met de optie om een verbinding tussen de N208 en N206 later mogelijk te maken. De projectorganisatie heeft op basis van de onderzoeken geconcludeerd dat dit alternatief gecombineerd met de zuidelijke randweg Lisse en de randweg Zwaanshoek, het beste alternatief voor de regio is. Wij zien de twee nieuwe verbindingen ten zuiden van Lisse en ter hoogte van Hillegom met de N208 als eerste belangrijke stap voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de Bollenstreek. Hier bestaat bij alle gemeenten in Holland Rijnland draagvlak voor, mits gekozen wordt voor de variant die voorgesteld is door de projectorganisatie. Uw huidige voorstel heeft zoveel nadelen dat deze voor de Duin- en Bollenstreek onacceptabel is. De gemeente Haarlemmermeer heeft overigens in haar zienswijze aangegeven wel een voorkeur te hebben voor het VKA 'Zuid', maar ook dat voorkeursvariant 'Midden' tevens het gevraagde oplossende vermogen zou kunnen bieden. De nieuwe verbindingen over de Ringvaart (ten zuiden van Lisse en ten noorden van Hillegom) beschouwen wij als nuttige aangrijpingspunten voor het optimaliseren van de verbindingen vanaf de N208 naar de N206. We bestuderen graag samen met de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten hoe deze verbinding vormgegeven kan worden, in samenhang met het programma ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek. Hierin staan onder meer maatregelen die nodig zijn voor de bereikbaarheid van de zuidelijke Bollenstreek, bijvoorbeeld door realisatie van een randweg bij Rijnsburg (Pioniersbaan). Hierover gaan we op een andere tafel graag het gesprek met u aan.

Antwoord

Zie het antwoord bij 260.1.

Zienswijze onderdeel 260.4

Argumentatie

Naar onze mening is het alternatief zoals voorgesteld door de projectorganisatie robuuster, logischer en goedkoper dan het voorgenomen VKA.

Het voorgenomen VKA loopt door Hillegom. Met meer belasting voor de bewoners van die gemeente in termen van lucht en geluid tot gevolg. Het alternatief van de projectorganisatie ligt op grotere afstand van de dorpskern waardoor de belasting van de inwoners veel minder is. Wij pleiten ervoor om de negatieve milieueffecten te spreiden over beide provincies en niet onevenredig veel negatieve impact te centreren in één gebied, zoals bij het alternatief van de adviesgroep wel het geval is.

Met het voorgenomen VKA zal de doorsnijding van kavels veel minder gunstig zijn, waardoor landschappelijke waarden meer worden aangetast. Bovendien is er dan sprake van aantasting van woonlinten en natuurwaarden. Door de zuidelijke ligging ontstaat een parallelstructuur aan de Weerlaan en de Pastoorlaan. De gronden tussen beide wegstructuren zijn hierdoor maar beperkt te gebruiken. Tevens zal door de aansluiting op de Weerlaan een dubbele structuur ontstaan waardoor zowel een nieuwe weg ruimte vraagt alsook de opwaardering van de Weerlaan zelf. Bij doortrekking naar de N206 van het voorgenomen VKA, doorsnijdt deze het woonlint bij de Zilkerduinweg in De Zilk. In variant 'Midden' wordt de Zilk, bij doortrekking naar de N206, ontlast. Ondanks het gegeven dat zowel in het gekozen voorlopige voorkeursalternatief (Zuid) als in het voorkeursalternatief van de projectorganisatie (Midden) er geen doorgetrokken verbinding aanwezig is bij de Weerlaan in Hillegom, willen wij benadrukken dat een doortrekking van de Weerlaan zeer ongewenst is. Het doortrekken van de Weerlaan, zoals opgenomen in het onderzochte alternatief NOG Beter 2.0, zal voor aanzienlijke leefbaarheids- en veiligheidsproblemen leiden in de kern van Hillegom.

Antwoord

Zie antwoord 206.1.

Zienswijze onderdeel 260.5

Als er voor alternatief 'Midden' was gekozen, zou De Vosse- en Weerlanerpolder (een natuurgebied van het Zuid-Hollands

Landschap, een gebied dat in 2014 voor 6,6 ton euro door de provincie Zuid-Holland, provincie Noord-Holland, Holland Rijnland en de gemeente Hillegom is ingericht als natuur- en recreatiegebied) in stand kunnen worden gehouden. Dat kan niet als voor het voorgenomen VKA gekozen wordt. De doorsnijding maakt de polder veel minder toegankelijk en heeft negatieve gevolgen voor flora en fauna (o.a. weidevogels).

Met het voorgenomen VKA zal bovendien bedrijventerrein Horst ten Daal aan de noordkant van Hillegom worden doorsneden, waardoor een ingrijpende herstructurering plaats moet vinden en bedrijven verplaatst moeten worden. De beperkte ruimte voor bedrijventerreinen in Hillegom wordt hiermee nog verder verminderd en dit zal negatieve gevolgen hebben voor werkgelegenheid en de lokale economie.

Het alternatief 'Midden' biedt een nieuwe robuuste verbinding in het (boven) regionale netwerk. Kijkend naar doelbereik en verkeerseffect, scoort het alternatief 'Midden' op basis van de resultaten van de MER beter dan de variant 'Zuid'. 'Midden' zal ook meer te bieden hebben bij calamiteiten op de A4/A44. Bovendien heeft dit alternatief een MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse ofwel het maatschappelijk rendement) score, die zowel in het hoge als lage scenario beter scoort dan de zuidelijke variant. Ook vanuit economisch perspectief (EER) scoort dit alternatief goed.

De kosten voor alternatief 'Midden' zijn beduidend lager dan het voorgenomen VKA. In de variant zonder doortrekking naar de N206 is het alternatief van de projectorganisatie 9 miljoen euro goedkoper. In de volledig aangelegde variant met doortrekking naar de N206 is dit voorstel ongeveer 28 miljoen euro goedkoper. Indien het uitplaatsen van de bedrijven hogere kosten met zich meebrengt dan waar nu rekening mee gehouden is, ontstaat een nog groter verschil tussen beide varianten.

Antwoord

zie antwoord 206.1.

Zienswijze onderdeel 260.6

Relatie met HOV Bollenstreek - Schiphol

Voor de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek is niet alleen verbetering van de bereikbaarheid over de weg van groot belang. In de Samenwerkingsagenda zijn ook afspraken gemaakt over de verbeteringen van de OV-bereikbaarheid.. Ook de beoogde HOV-corridor is een belangrijke pijler in het OV-netwerk conform de OV-visie Holland Rijnland. De provincie Noord-Holland heeft de doortrekking van het Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) naar Schiphol gekoppeld aan de Duinpolderweg. Wij gaan ervan uit dat, nu vervolgstappen voor de Duinpolderweg gemaakt worden, ook de HOV-corridor voortvarend tot realisatie gebracht wordt. De gemeenten in de Duin- en Bollenstreek zijn bijvoorbeeld reeds van start gegaan met de voor de HOV-verbinding noodzakelijke maatregelen. Daarnaast gaan we graag met de provincie Zuid-Holland in gesprek over betere busverbindingen in de Bollenstreek, onder meer van en naar de stations (Hillegom, Voorhout en Sassenheim).

Relatie met doorstroming N207-N208

Zoals uit de gevoeligheidsanalyse van het voorlopig voorkeursalternatief al bleek, zijn er problemen met de doorstroming bij de Elsbroekerbrug op de N207 en op het kruispunt N207-N208. Wij sluiten ons dan ook aan bij de zienswijze van Haarlemmermeer, die noemt dat een matige doorstroming op de N207 rond deze locaties de verkeersdruk op de Lisserbrug en Hillegommerbrug (weer) kan doen laten toenemen. Holland Rijnland sluit zich ook aan bij het advies van de provincie dat vervolgonderzoek nodig is om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de kwaliteit van de verkeersafwikkeling rondom de kruising N207-N208 en het nut van een eventuele verdubbeling van de Elsbroekerbrug in de N207.

Antwoord

In de vervolgfase zal uitgebreid gekeken worden naar de verkeerskundige werking van het voorkeursalternatief en in hoeverre het wegnen dan functioneert. Zo zal ook gekeken worden naar de verkeersafwikkeling op de N207-N208. Er wordt hier echter niet gekeken naar het nut van een eventuele verdubbeling van de Elsbroekerbrug. Deze maakt geen deel uit van het voorlopig voorkeursalternatief en is een maatregel op een eventueel probleem. Het kan zijn dat ook andere maatregelen op dat moment een oplossing kunnen bieden.

De koppeling met het Hoogwaardig Openbaar Vervoer is inderdaad gemaakt. Op het moment dat er een definitief voorkeursalternatief gekozen is, kan ook aan de volgende fase van het HOV-project begonnen worden.

Zienswijze onderdeel 260.7

Conclusie

Alles bij elkaar genomen zijn wij ervan overtuigd dat het alternatief 'Midden' de voorkeur zou moeten genieten boven het voorgenomen VKA. Wij citeren ten slotte nog de memo van 13 juli 2017 (van de projectgroep aan de stuurgroep en adviesgroep Duinpolderweg door tussenkomst van het MT Duinpolderweg): Als dan gekeken wordt naar het doelbereik en het zoeken naar een robuuste oplossing in het gebied is het alternatief Midden, dat hier de meeste kansen toe biedt. Dit alternatief creëert een volwaardige verbinding met de A/206 en kent op doelbereik en verkeerseffecten het meeste effect. Daarnaast blijkt dit alternatief ook economisch het best aan te sluiten bij huidige ontwikkelingen. Tot slot wijzen wij er ook op dat Midden met een nieuwe robuuste verbinding in het (boven)regionale netwerk de kansen vergroot op een toekomstig financieel partnerschap met het rijk. Lokale alternatieven hebben deze invalshoek niet.

Antwoord

Dit standpunt is helder en duidelijk en inzichtelijk onderbouwd. Wij hebben met het voorlopig voorkeursalternatief echter een andere keuze gemaakt.

Zienswijze 261

Zienswijze onderdeel 261.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 262

Zienswijze onderdeel 262.1

CUMELA Nederland is de brancheorganisatie voor cumelabedrijven, de specialisten in groen, grond en infra. In de cumelasector zijn 30.000 medewerkers in bijna 3.000 ondernemingen samen goed voor een jaaromzet van bijna vier miljard euro. De lidbedrijven zijn actief op velerlei gebied: agrarisch loonwerk, aanleg en onderhoud van groenstroken, sportterreinen en natuur- en recreatierreinen, meststoffendistributie en grond-, weg- en waterwerken in brede zin. Deze werkzaamheden worden verricht door de inzet van landbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid (mmbs) en daardoor voortbewogen aanhangwagens en werktuigen. Goede toegang tot de openbare weg en veilige routes voor (land)bouwoertuigen zijn voor ons zeer belangrijk om dagelijks op de werklocaties bij agrariërs en andere opdrachtgevers te komen.

In deze reactie gaan wij in op de gevolgen van de plannen voor het landbouwverkeer, waaronder wij verstaan landbouwtrekkers en hun aanhangwagens en werktuigen, maar ook zelfrijdend werkmaterieel zoals landbouwmachines (b.v. hakselaars, maaidorsers, bietenrooiers) als grondverzetmaterieel (b.v. mobiele graafmachines, wielladers) in relatie tot de bereikbaarheid. Het voornemen is om een nieuwe verbinding van de A4 naar de N208 via de Nieuwe Bennebroekerweg in Hoofddorp en de noordrand van Hillegom, met een directe verbinding naar de Weerlaan aan te leggen. Ook is er een nieuwe verbinding voorgesteld tussen Lisse zuid en de A44. Deze verbindingen moeten zorgen voor een betere bereikbaarheid tussen de Haarlemmermeer-Bollenstreek en zorgen voor een ontsluiting van het doorgaande- en zwaar verkeer uit de dorpen Lisse, Lisserbroek, Hillegom, Beinsdorp, Zwaanshoek en Bennebroek.

Verbindingen voor landbouwverkeer

Tussen de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is er intensief landbouwverkeer. Tijdens de groei- en oogstperiodes van agrarische producten zijn er veel verkeersbewegingen van landbouwoertuigen tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer. Op dit moment maken deze landbouwoertuigen gebruik van de Lisserbrug, Hillegommerbrug en Bennebroekerbrug. Het standpunt van CUMELA Nederland is om deze verbindingen na de mogelijke komst van de duinpolderwegen minimaal in de huidige stand te houden. Het is CUMELA Nederland op dit moment niet duidelijk of er gemeentelijke plannen zijn om de huidige verbindingen tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer onaantrekkelijker te maken voor het landbouwverkeer. Graag vernemen wij of er plannen zijn om de huidige verbindingen aan te passen.

De nieuw aan te leggen duinpolderwegen creëren een nieuwe verbinding tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer. CUMELA Nederland ziet deze nieuwe verbinding als een kans om de eerder genoemde dorpen Lisse, Lisserbroek, Hillegom, Beinsdorp, Zwaanshoek en Bennebroek te ontlasten van het doorgaande landbouwverkeer. Momenteel bedraagt de maximumsnelheid voor landbouwoertuigen 25 km/u. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bezig met een aangepast wetsvoorstel voor

kentekening van (land)bouwoertuigen. Daarin wordt geregeld ook geregeld dat de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 40 km/u voor gekentekende landbouwoertuigen. Verwacht mag worden dat tegen de tijd de nieuwe routes gerealiseerd zijn, de maximumsnelheid voor landbouwoertuigen 40 km/u is. Dit biedt mogelijkheden om landbouwoertuigen ruimer toe te laten op provinciale wegen dan nu het geval is.

Het openstellen van de nieuwe verbindingen voor landbouwoertuigen of door het toevoegen van een langzaam verkeerstrook aan deze verbindingen maakt een oversteek over Ringvaart voor het landbouwverkeer, gescheiden van het snellere doorgaande verkeer, mogelijk. Het gebruik van deze langzaamverkeerstrook voor het doorgaande landbouwverkeer zal een bijdrage leveren aan de volgende punten:

- De dorpen Lisse, Lisserbroek, Hillegom, Beinsdorp, Zwaanshoek en Bennebroek worden ontlast van het doorgaande landbouwverkeer
- Verhoogde verkeersveiligheid in de hierboven genoemde dorpen. Fietsers, wandelaars en overige weggebruikers ondervinden minder hinder van de grote en vaak zware landbouwoertuigen.
- Leden van CUMELA Nederland werken in de Bollenstreek én de Haarlemmermeer. Een goede verbinding middels toegang tot deze nieuwe verbindingroutes dan wel via een langzaamverkeerstrook zorgt voor een snelle en veilige afwikkeling van het doorgaande landbouwverkeer in beide gebieden.

Wij vinden dat het landbouwverkeer in de planstudies niet als specifieke verkeersmodaliteit wordt onderscheiden. De precieze gevolgen van de nieuwe verbindingroutes voor het landbouwverkeer zijn niet duidelijk. Wij vinden dat bij de planvorming ook het landbouwverkeer goed meegenomen wordt. Dit om enerzijds de bereikbaarheid voor het landbouwverkeer te verbeteren en om tegelijkertijd de gevolgen van het landbouwverkeer voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de woonkernen te verbeteren.

Wij behouden ons het recht voor om deze zienswijze eventueel nog nader aan te vullen. Verder worden wij graag betrokken bij eventueel nader overleg over de uitvoering van de Duinpolderwegen. We gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uw reactie graag tegemoet.

Antwoord

Omdat de Bollenstreek en de Haarlemmermeer gekenmerkt wordt door een veelheid aan agrarisch verkeer, is specifiek gekeken naar de agrarische verkeersstromen in de LER (Landbouweffectrapportage). Voor de verschillende alternatieven is dus al specifiek gekeken naar consequenties wat betreft landbouwverkeer. De oproep om te zorgen dat landbouwverkeer niet door de kern hoeft, komt overeen met de doelstellingen van beide provincies. Het ontwerp van het voorlopig voorkeursalternatief zal in een vervolgfase verder uitgewerkt moeten worden. Op dit moment zijn een aantal verbindingen als gebiedsontsluitingsweg benoemd, maar is de precieze vormgeving, inclusief snelheidsregime en inrichting nog niet bepaald. Hoe om te gaan met landbouwverkeer zal zeker meegenomen worden.

Zienswijze 263

Zienswijze onderdeel 263.1

Wij hebben met belangstelling kennisgenomen van de 7 alternatieven als mogelijke oplossing voor de problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid in de Bollenstreek. Door u is een voorlopig voorkeursalternatief benoemd. Daarbij hebt u aangegeven dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van 2013 en de Probleemanalyse 2016. Omdat wij andere ideeën hebben omtrent de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Bollenstreek, dienen wij hierbij een zienswijze in die betrekking heeft op de planstudie Duinpolderweg. Wij zijn van mening dat een andere variant om uiteenlopende redenen de voorkeur verdient boven de variant die u als voorkeursvariant hebt benoemd. Wij bepleiten een variant waarbij de N207 wordt verdubbeld tot aan de N208 met een verdubbeling van de Elsbroekerbrug. Vanaf de N208 wordt de verbinding doorgetrokken naar de N206 en sluit ter hoogte van Ruigenhoek aan. Deze variant kent, ten opzichte van de door u gekozen voorkeursvariant, een groot aantal voordelen. Tegelijkertijd wordt ruimschoots voldaan de doelstelling van de probleemstelling in de Bollenstreek. Hieronder zullen wij puntsgewijs aangeven welke voordelen onze voorkeursvariant, hierna ook te noemen: "doortrekking van de N207 (naar de N206)", heeft. Tevens plaatsen wij kanttekeningen bij de door u gekozen voorkeursvariant.

1. Aan alle varianten zijn, zoals dat overigens altijd kan worden geconcludeerd, voor- en nadelen verbonden. Een weging van deze

voor- en nadelen is gedeeltelijk afhankelijk van de subjectieve invoelbaarheid van het beslissende bestuursorgaan. Dat is begrijpelijk, maar tegelijkertijd mag niet voorbij worden gegaan aan objectieve feiten waarover op zichzelf geen discussie bestaat.

2. Het door u gekozen voorlopig gepresenteerde voorkeursalternatief kent een aantal evidente beperkingen en/of nadelen, waarbij de reeds aanwezige infrastructuur niet of onvoldoende wordt benut.

3. Uw voorkeursvariant betekent een doorsnijding dan wel versnippering van het bestaande industrie- c.q. bedrijventerrein Horst Ten Daal in Hillegom. Dit industrieterrein, waarop ook ons bedrijf, Joh. van Kampen Aardappelgroothandel B.V., is gevestigd, vormt één compacte eenheid van bedrijven met uiteenlopende activiteiten die geografisch op verantwoorde wijze gegroepeerd zijn. Ons bedrijf, die onder andere over 10 vrachtautocombinaties beschikt, maakt gebruik van de thans bestaande infrastructuur, waarvan de voor- en nadelen in praktische zin tot in detail bekend zijn. In dat opzicht vallen wij onder de categorie "ervaringsdeskundigen".

4. Uw voorkeursvariant kent een aftakking op de Voltstraat. Deze straat leent zich op geen enkele wijze voor de verwerking van méér verkeersbewegingen dan thans het geval is. De Voltstraat is typisch een voorbeeld van een ontsluitingsweg bestemd voor de in dat gebied aanwezige bedrijven, waaronder ons bedrijf. Vanaf de Voltstraat moet vervolgens gebruik worden gemaakt van de thans bestaande infrastructuur die eveneens niet berekend is op méér verkeersbewegingen, te weten de Weerlaan en de N208 (Weeresteinstraat). De N208 is op dit moment al een probleem in relatie tot de doorstroming van verkeer.

5. Het vergroten van de verkeersbewegingen op de N208 in Hillegom vergroot aanzienlijk de luchtvervuiling: roet, fijnstof, stikstofoxiden. De mate van vervuiling ter plaatse is reeds aanzienlijk, gelet op het intensieve gebruik van de N208 ter hoogte van de Weerlaan. Het woon- en leefklimaat wordt hierdoor nog meer in ongunstige zin beïnvloed. Dit onderwerp vormt voor ons bedrijf een leidend beginsel bij de aanschaf van vrachtautocombinaties. Wij kiezen, bij vervanging, steeds voor vrachtauto's die de minste luchtvervuiling veroorzaken. Momenteel rijden wij uitsluitend met auto's voorzien van het keurmerk Euro 6.

6. Het doortrekken van de N207 naar de N206 is om uiteenlopende redenen een zeer aanvaardbaar alternatief. De doortrekking geeft blijk van het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur, namelijk de N207, en levert de minste schade op voor natuur en milieu.

7. De doortrekking van de N207 levert voor het ten noorden daarvan gelegen gebied (Hillegom) en het ten zuiden daarvan gelegen gebied (Lisse) talloze voordelen op. Het verkeer zal in de bebouwde kom van Hillegom niet substantieel toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. Het verkeer wordt rechtstreeks geleid naar de A4/A44 over een weg, N207, die voor het grootste deel al aanwezig is. Nog niet zo lang geleden is de N207 voorzien van dubbele rijbanen, tot de Elsbroekerbrug. De Elsbroekerbrug en de N207 moet tot aan de N208 worden verdubbeld. Nu is daar sprake van een 'flessenhals' waarbij de doorstroming van verkeer vooral in de spitsuren wordt belemmerd.

8. Een ander bijzonder groot voordeel van deze variant is de aanvoer en afvoer van bezoekers van de Keukenhof. Jaarlijks wordt in de maanden maart, april en mei bijzonder veel hinder ondervonden van bezoekers aan de Keukenhof. De N208 loopt in genoemde maanden voortdurend 'vol' waardoor het werkverkeer aanzienlijk meer tijd nodig heeft om de bestemming te bereiken. In Lisse is nog niet zo lang geleden een nieuwe parkeergelegenheid voor bezoekers aan de Keukenhof aangelegd, wat al een verbetering betekent voor de doorstroming van verkeer. Maar het is nog veruit onvoldoende om het knelpunt in de openingsmaanden van de Keukenhof op te lossen. Het is onze overtuiging dat dit knelpunt wordt opgelost, of in ieder geval niet meer direct als knelpunt wordt ervaren, als de N207 wordt verdubbeld tot de N208 en wordt doorgetrokken naar de N206.

Antwoord

Een van de nadelen van het voorlopig voorkeursalternatief is het doorsnijden van het bedrijventerrein Horst ten Daal. Daar staat tegenover dat in het voorlopig voorkeursalternatief het beste wordt voldaan aan de doelstellingen op leefbaarheid. Het doortrekken van de N207 naar de N206 komt overeen met het alternatief Parel 2.0. Uit de resultaten van het MER blijkt dat het alternatief Parel 2.0 op het Nul-alternatief na het minst voldoet aan de doelstellingen van dit project. Aan de leefbaarheidsdoelstelling wordt op veel van de kwetsbare wegvakken niet voldaan.

Hoewel het alternatief Parel 2.0 minder negatieve milieueffecten kent dan bijvoorbeeld Midden en Zuid zijn er nog steeds negatieve effecten op bijvoorbeeld landschap, natuur en landbouw. Vanwege de hoge kosten van het alternatief Parel 2.0 en de relatief mindere opbrengsten scoort Parel 2.0 minder op de MKBA.

Voor de Voltstraat geldt dat er geen significante toename van verkeer wordt verwacht, hetzelfde geldt voor de N208 /

Weeresteinstraat.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 263.2

9. De doortrekking van de N207 geeft voor de natuur en het milieu de minst schadelijke effecten. Ter plaatse is de zogenaamde steenfabriek (in Lisse) gevestigd die van de doortrekking geen onoverkomelijke hinder zal ondervinden. Voorts liggen vanaf de steenfabriek naar de N206 geen bijzondere natuurwaarden die het behouden per se waard zijn.

Antwoord

De doortrekking van de N207 maakt onderdeel uit van twee alternatieven: het zuidelijk deel van alternatief Hillegomse Zienswijze en Parel 2.0. Op een aantal milieuaspecten en voor wat betreft natuur scores deze (delen van) alternatieven inderdaad beter dan andere alternatieven. De natuurwaarden in het deel tussen de N208 en N206 zijn beperkt. Het is echter niet zo dat deze (delen van) alternatieven op alle onderdelen van natuur en milieu het minst schadelijk zijn. Zo scoort alternatief NOG Beter 2.0 op een aantal punten beter.

Zienswijze onderdeel 263.3

10. In uw voorkeursvariant wordt de verbinding naar de N206 niet (meteen) gerealiseerd. Dit is beslist wel nodig. Bij het kiezen van een variant is te allen tijde door verbinding naar de N206 een vereiste. Zo'n verbinding zorgt ervoor dat een volwaardige bereikbaarheid vanuit de Duinen Bollenstreek richting Leiden ontstaat. Het is dan voor het verkeer niet meer noodzakelijk om de N208 te kiezen richting Leiden/A44. Dit geeft een substantiële vermindering te zien van het verkeer op de N208 in Hillegom.

Met belangstelling zien wij uw reactie tegemoet, en vertrouwen erop dat u de doortrekking van de N207 serieus zult overwegen.

Antwoord

Dit is een krachtig pleidooi om de doortrekking naar de N206 meteen te realiseren vanuit de noodzaak een voldoende robuuste verbinding tot stand te brengen en een goed alternatief voor routes, die nu onvoldoende faciliteren. Het tot stand brengen van een dergelijke complete verbinding is ook feitelijk de scope van het oorspronkelijk project geweest. Daar is dus veel sympathie voor, gegeven de feiten en omstandigheden, die hebben gezorgd voor het opstarten van deze studie. Het zijn de effecten op een aantal heel kwetsbare stukken, die gezorgd hebben voor reserves op dit punt. Pas als de groei van de economie zodanig is, dat dat ontbrekende stuk niet meer kan worden gemist, bestaat de bereidheid verder te gaan hiermee dan de N208. Dat heeft ook met draagvlak te maken hiervoor. Uitingen zoals deze helpen wel om dit in perspectief te krijgen.

Zienswijze 264

Zienswijze onderdeel 264.1

Kopie van zienswijze 263. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 265

Zienswijze onderdeel 265.1

Het voorkeursalternatief grijpt zeer diep in in de woon,- leef,- en werkomgeving van cliënt. Zowel in bedrijfsmatige zin als in particulier opzicht, aangezien het voorkeurstraject de percelen Zilkerduinweg 388, 392A en 392B zodanig doorsnijdt dat deze na

aanleg van het traject onbruikbaar zijn. Om een idee te geven van de ingrijpendheid van dit gevolg, cliënt is ter plaatse al sinds de jaren dertig gevestigd en vier generaties hebben daar tot op heden gewoond en gewerkt. U begrijpt dat het voor cliënt, najaren van onzekerheid van belang is om duidelijkheid te krijgen voor de toekomst op langere termijn.

Antwoord

Het voorkeursalternatief is inderdaad geprojecteerd over de percelen van uw cliënt. De impact van het voorkeursalternatief op de woning en het bedrijf van uw cliënt is daarmee erg groot. Het feit dat de woning en het bedrijf al verschillende generaties in de familie zijn, maakt de aanwijzing van het voorkeursalternatief nog ingrijpender. Om die reden willen de provincies zo snel mogelijk duidelijkheid bieden aan huizeigenaren en bedrijven. Het benoemen van een voorlopig voorkeursalternatief is de eerste stap. Wij verwachten dat Provinciale Staten in september 2018 definitief het voorkeurstracé vaststelt. Dit besluit biedt dan de basis om over schade in overleg te gaan.

Zienswijze onderdeel 265.2

Kortom, voor cliënt is het van uiterst wezenlijk belang welk alternatief uiteindelijk zal worden aangelegd. In dat licht moet, aan de hand van het rapport van Royal Haskoning (dd. 10 november 2017) dat alternatief "Midden" ten aanzien van de doelstellingen die met het project moeten worden behaald, minstens even goed 'scoort' als het nu voorliggende voorkeurstracé, met dit grote verschil dat alternatief "Midden" de percelen van cliënt ongemoeid laat.

In de samenvatting van de Planstudie wordt opgemerkt dat alternatieven "Midden" en "Zuid" beide een nieuwe, robuuste verbinding in het (boven)regionale verkeersnetwerk bieden. Bovendien hebben zij beide een positieve baten-kosten verhouding, waarbij "Zuid" echter duurder is dan "Midden". Alternatief "Midden" scoort bovendien het beste als het gaat om het behalen van het doel en het verkeerseffect. Toch het meest wezenlijke uitgangspunt van dit project.

Voorts wordt gesteld dat bij een sterke economische en demografische groei "Midden" en "Zuid" de enige meest kansrijke alternatieven zijn voor een robuuste oplossing voor de bereikbaarheid. Of in dit geval sprake is van reële prognoses ten aanzien van een economische en demografische groei is niet bekend, zodat thans nog sprake is van een aanname.

Ten slotte is in de Planstudie opgenomen dat alle alternatieven tot gedwongen vertrekken (percelen en woningen) leiden en dat alternatieven "Parel 2.0" en "Zuid" op dit punt het minst negatief scoren. Dat op zichzelf kan echter geen reden zijn om alternatief "Midden" niet als voorkeursalternatief aan te wijzen en zeker geen reden om dit alternatief verder überhaupt buiten beschouwing te laten. Zoals hiervoor betoogt scoort alternatief "Midden" op de meest wezenlijke onderdelen (doelstelling, verkeerseffecten) hoger dan "Zuid" en daarbij is niet concreet in kaart gebracht tot welke onteigeningen alternatief "Midden" zou leiden die niet aan de orde zou zijn bij "Zuid" als voorkeursalternatief. Cliënt zelf stelt bovendien vast dat alternatief "Midden" zijn perceel, zoals hiervoor al opgemerkt, en veel andere percelen ongemoeid laat.

Namens cliënt verzoek ik u dan ook voorkeursalternatief "Zuid" buiten beschouwing te laten en in ieder geval alternatief "Midden" nadrukkelijk in beeld te houden.

Antwoord

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

In de volgende fase wordt het ontwerp en de inpassing in de omgeving gedetailleerd uitgewerkt. Wij zullen in die fase heel goed kijken naar individuele bedrijven en hun belangen. Daarbij streven we naar maatwerk. Direct belanghebbenden worden daarbij betrokken.

Zienswijze 266

Zienswijze onderdeel 266.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 267

Zienswijze onderdeel 267.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 268

Randweg Zwaanshoek in relatie tot doelstellingen Duinpolderweg

In het project Duinpolderweg wordt de zware belasting van de Bennebroekerbrug als opgave benoemd, evenals de Meerweg in Bennebroek en de Bennebroekerweg in Zwaanshoek. Uitkomsten van de verkeersanalyse laten zien, dat op al deze punten een verkeersafname te zien is in het voorlopig voorkeursalternatief.

In de MER is een zevental alternatieven uitgewerkt, waarin getoetst is, hoe deze scoren op de doelstellingen. In veel alternatieven was ook een verbinding tussen de N205 en de N208 (dan wel N206) aan de zuidkant van Zwaanshoek uitgewerkt. Bij een aantal alternatieven werd echter geconstateerd, dat hiermee nog niet de doelstelling voor de Bennebroekerweg in Zwaanshoek werd gehaald. In één van de zeven alternatieven, namelijk NOG BETER 2.0 was een randweg Zwaanshoek uitgewerkt. Deze bleek een aanvullend positief effect te hebben en is daarom meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief.

De gestelde doelstellingen zijn voor het totaal en beide provincies zetten zich in om deze doelstellingen zoveel mogelijk te behalen. Een lokale maatregel, kan dus bijdragen aan een probleem met een regionaal karakter.

Samenhang met woningbouw tussen Zwaanshoek en Cruquius

In de verkeersberekeningen is rekening gehouden met de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Echter, de uitwerking van de wegen is niet specifiek gericht op de ontsluiting van deze nieuwe kernen. In de verkeersanalyse is in een breder kader gekeken naar doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Geconcludeerd is, dat de randweg Zwaanshoek hieraan een bijdrage levert. Vandaar dat beide provincies deze verbinding hebben opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief. De gemeente Haarlemmermeer zal zelf nog moeten studeren hoe eventuele nieuwe woningbouw in het gebied ontsloten wordt.

Alternatieven meer noordwaarts

In de zienswijze wordt een tweetal alternatieven geschetst, iets noordwaarts ten opzichte van de nu getekende lijn. Hierin worden een aantal argumenten genoemd, waarom dit alternatief beter zou passen dan het nu uitgewerkte alternatief. Zo kruist het huidige voorlopig voorkeursalternatief de Hanepoel en zou een noordelijker gelegen alternatief dit niet doen. Verder zou een noordelijker alternatief beter kunnen aansluiten bij toekomstige eventuele woningbouw. Na vaststelling van het voorkeursalternatief zal in de vervolgfase dit alternatief verder uitgewerkt worden. Zo zal ook het exacte tracé bepaald worden aan de hand van een definitief ontwerp. De genoemde argumenten zullen betrokken worden in de verdere uitwerking in de volgende fase.

Afsluiting Bennebroekerdijk/verplaatsing van verkeer

De afsluiting van autoverkeer op de Bennebroekerdijk is meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief om te voorkomen dat verkeer alsnog door Zwaanshoek blijft rijden ondanks de randweg Zwaanshoek. Uit de verkeersberekeningen blijkt geen grote verschuiving van verkeer dat niet langer de Bennebroekerdijk gebruikt. In het voorlopig voorkeursalternatief krijgt verkeer immers een snelle verbinding vanaf de N205 naar de N208. Verkeer komende vanuit Cruquius kan via de N201 en N205 om het gebied rijden naar Hillegom.

Aantasting Leefbaarheid en Milieueffecten

De aanleg van de randweg Zwaanshoek wordt afgewogen tegen een totaal aan belangen. In de MER zijn deze in beeld gebracht voor een veelheid aan thema's. De afweging van het voorlopig voorkeursalternatief wordt voor het totaal gemaakt. Zo is ook geluidshinder en de aantasting van groen onderdeel van de afweging. Berekeningen qua geluidshinder zullen in de vervolgfase woning/gevelniveau gemaakt worden.

Het kruisen van de Hanepoel is door veel meer bewoners aangegeven als probleem. Hoewel de verkeersstromen niet heel groot

zijn, is het karakter en gebruik van de Hanepoel dusdanig, dat naar een passende oplossing gezocht zal moeten worden. In de vervolgfase zal de exacte ligging en een definitief ontwerp gemaakt worden. Hierin zal dit meegenomen worden.

Planschade

Waardedaling van een gebouw of grond door het vaststellen van een inpassingsplan heet planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd, kan hiervan gebruik worden gemaakt. Op dit moment gaat het om een keuze voor een definitief voorkeustracé. Planschade is nog niet aan de orde in deze fase. Op het moment dat dit wel aan de orde is, zal de provincie hierin haar verantwoordelijkheid nemen.

Nadere detaillering en communicatie kaartmateriaal

In oktober 2016 heeft Provinciale Staten van Zuid-Holland uiteindelijk een zevental alternatieven benoemd, om verder uit te werken. Eén van deze alternatieven was het NOG Beter 2.0 alternatief. In dit alternatief is een randweg Zwaanshoek onderdeel van de te onderzoeken maatregelen. Destijds is in samenwerking met de indieners een schetsontwerp uitgewerkt (voorjaar 2016), dat als basis heeft gediend voor het te onderzoeken alternatief in de voorliggende MER. Vanwege het gebruikte kaartmateriaal in de communicatie over de Duinpolderweg is de exacte ligging van de weg voor u ongelukkigerwijze pas in een laat stadium duidelijk geworden. In ons contact met u, dat u aanhaalt in uw zienswijze, hebben wij uitgelegd waar het kaartmateriaal vindbaar was. In de volgende planfase, de ProjectMER, wordt het ontwerp gedetailleerd uitgewerkt. Wij zullen u en andere direct belanghebbenden benaderen om dit in samenspraak te doen.

Zienswijze 269

Zienswijze onderdeel 269.1

Kopie van zienswijze 83. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 270

Aanzuigende werking: verkeerstoename Bennebroekerbrug en Bennebroek centrum

In het project Duinpolderweg wordt de zware belasting van de Bennebroekerbrug als opgave benoemd, evenals de Meerweg in Bennebroek en de Bennebroekerweg in Zwaanshoek. Uitkomsten van de verkeersanalyse laten zien dat op al deze punten sprake is van afname van verkeer. Onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief is namelijk ook een verbinding tussen de N205 en de N208 aan de noordkant van Hillegom.

Bij uitwerkingen werd echter geconstateerd dat hiermee nog niet de doelstelling voor de Bennebroekerweg in Zwaanshoek werd gehaald. In één van de zeven alternatieven, namelijk NOG BETER 2.0 was een randweg Zwaanshoek uitgewerkt. Deze bleek een aanvullend positief effect te hebben en is daarom meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief.

Verkeersberekeningen van het voorlopig voorkeursalternatief laten zien, dat er afnames te zien zijn, ten opzichte van de autonome situatie. De randweg Zwaanshoek levert dus geen extra verkeer op, maar zorgt voor lokale ontlasting van de Bennebroekerweg in Zwaanshoek

Samenhang recente verkeersaanpassingen Bennebroekerweg

De gemeente heeft de Bennebroekerweg opnieuw ingericht, deze blijft echter een hoge belasting kennen in de autonome situatie (de 2030 situatie zonder wegaanpassingen). Vandaar dat deze weg toch is opgenomen in de doelstellingen.

De randweg zorgt in de berekeningen niet voor extra verkeer van en naar de Bollenstreek. Bij uitvoering van het voorlopig voorkeursalternatief maakt dat verkeer namelijk gebruik van de nieuwe verbinding tussen de N205 en N208

Samenhang met woningbouw tussen Zwaanshoek en Cruquius

In de verkeersberekeningen is rekening gehouden met de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Echter, de uitwerking van de wegen is niet specifiek gericht op de ontsluiting van deze nieuwe kernen. In de verkeersanalyse is in een breder kader gekeken naar doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Geconcludeerd is, dat de randweg Zwaanshoek hieraan een bijdrage levert. Vandaar dat beide provincies deze verbinding hebben opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief. De gemeente Haarlemmermeer zal zelf nog moeten studeren hoe eventuele nieuwe woningbouw in het gebied ontsloten wordt.

Nog meer asfalt in de Haarlemmermeer

De aanleg van de randweg Zwaanshoek wordt afgewogen tegen een totaal aan belangen. In de MER zijn deze in beeld gebracht voor een veelheid aan thema's. Tegelijk kent de gemeente Haarlemmermeer nog een grote opgave qua woningbouw. De afweging van het voorlopig voorkeursalternatief wordt voor het totaal gemaakt. Zo is ook geluidshinder en de aantasting van groen onderdeel van de afweging. Berekeningen qua geluidshinder zullen in de vervolgfase woning/gevelniveau gemaakt worden.

Afsluiting Bennebroekerdijk/verplaatsing van verkeer

De afsluiting van autoverkeer op de Bennebroekerdijk is meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief om te voorkomen dat verkeer alsnog door Zwaanshoek blijft rijden ondanks de randweg Zwaanshoek. Uit de verkeerberekeningen blijkt geen grote verschuiving van verkeer dat niet langer de Bennebroekerdijk gebruikt. In het voorlopig voorkeursalternatief krijgt verkeer immers een snelle verbinding vanaf de N205 naar de N208. Verkeer komende vanuit Cruquius kan via de N201 en N205 om het gebied rijden naar Hillegom.

Alternatieven meer noordwaarts

In de zienswijze wordt een tweetal alternatieven geschetst, iets noordwaarts ten opzichte van de nu getekende lijn. Hierin worden een aantal argumenten genoemd, waarom dit alternatief beter zou passen dan het nu uitgewerkte alternatief. Zo kruist het huidige voorlopig voorkeursalternatief de Hanepoel en zou een noordelijker gelegen alternatief dit niet doen. Verder zou een noordelijker alternatief beter kunnen aansluiten bij toekomstige eventuele woningbouw. Na vaststelling van het voorkeursalternatief zal in de vervolgfase dit alternatief verder uitgewerkt worden. Zo zal ook het exacte tracé bepaald worden aan de hand van een definitief ontwerp. De genoemde argumenten zullen betrokken worden in de verdere uitwerking in de volgende fase.

Aansluiting op de N205

Een aansluiting op de N205 is niet voorzien. Juist een aansluiting op de N205 zou zorgen voor een flinke verkeersaantrekkende werking in het gebied en wordt daarom niet wenselijk geacht.

Planschade

Waardedaling van een gebouw of grond door het vaststellen van een inpassingsplan heet planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd, kan hiervan gebruik worden gemaakt. Op dit moment gaat het om een keuze voor een definitief voorkeurstacé. Planschade is nog niet aan de orde in deze fase. Op het moment dat dit wel aan de orde is, zal de provincie hierin haar verantwoordelijkheid nemen.

Eerdere presentaties van de randweg

In oktober 2016 heeft Provinciale Staten van Zuid-Holland uiteindelijk een zevental alternatieven benoemd, om verder uit te werken. Eén van deze alternatieven was het NOG Beter 2.0 alternatief. In dit alternatief is een randweg Zwaanshoek onderdeel van de te onderzoeken maatregelen. Destijds is in samenwerking met de indieners een schetsontwerp uitgewerkt (voorjaar 2016), dat als basis heeft gediend voor het te onderzoeken alternatief in de voorliggende MER.

Zienswijze 271

Zienswijze onderdeel 271.1

Het huidige voorkeursalternatief maakt te veel van het landschap in de Bollenstreek en specifiek dat in de buurt van Hillegom en De Zilk kapot. De weg doorsnijdt op meerdere stukken grote zichtlijnen en brengt daardoor substantieel schade toe aan het landschap en de beleving daarvan.

Kenmerkend voor de Bollenstreek zijn de noord-zuid lijnen, de oude strandwallen, waarop de oude dorpen en wegen zijn gebouwd. Soms zijn er nog oude stukken duingebied op te vinden. Iedere west-oost verbinding doorsnijdt dit historische beeld en maakt daardoor een stuk van het verleden van de Bollenstreek kapot. En waarvoor? Is het nut aangetoond en zo ja is het het dan waard? Ik ben van mening dat dit niet het geval is. Daarbij vind ik het niet erg om in het geval van wat verkeersdrukte wat minder vlot in onze streek op te schieten. Ik heb dat er graag voor over als dat een weg zoals de duinpolderweg scheelt.

De duinpolderweg moet een oplossing bieden voor verkeer van en naar de polder. In feite had de polder zelf haar aansluitingen beter moeten ontwerpen. In de polder had men nagenoeg de vrijheid om het ruimtelijk goed in te richten wat betreft werken, wonen en de wegen. De polder is historisch gezien een nieuw gebied. Als er fouten zijn gemaakt dan moet je het daar aanpassen en niet de last neerleggen in een gebied zoals de Bollenstreek waar het landschap gevormd is door de onderliggende geologie en mede daardoor een grotere historische en culturele waarde heeft.

Antwoord

Het huidige voorlopig voorkeursalternatief betreft de verbinding tussen de N208 bij Hillegom en de A4 bij Hoofddorp. Het deel tussen de N208 en N206 hoort daar dus vooralsnog niet bij. Mocht deze verbinding in de toekomst alsnog nodig blijken, dan is er sprake van negatieve effecten op onder meer landschap en cultuurhistorische waarden. In de volgende planfase zullen we meer in detail kijken naar de kwaliteiten, de tracering en hoogteligging van de weg, de milieueffecten en de eventueel te nemen maatregelen om de effecten te beperken (besluit-m.e.r.).

Zienswijze onderdeel 271.2

De duinpolderweg kost te veel bollengrond, poldergebied en natuurwaarde. Het voorkeursalternatief schaadt ook het toeristisch potentieel van de Bollenstreek.

Er worden al geruime tijd te veel bedrijventerreinen en woonwijken ontwikkeld in de kern van de Bollenstreek. Op die manier wordt het economische potentieel van het bollentoeisme langzaam weggegooid. Waarom zou je als toerist vanuit Amsterdam naar de Bollenstreek toe reizen als je meer en grotere velden in Noord Holland kan bekijken?

De Rijksdienst van Cultureel Erfgoed (min OCW) heeft een goed advies geschreven over hoe men kan omgaan met de waarde van het landschap en hoe men dit kan benutten in plaats van het kapot te maken. Ik zou u willen vragen om dit stuk te betrekken in uw overwegingen voorafgaand aan een besluit. U kunt meer informatie vinden op: <https://erfgoedruimte.nl/landschap-alseconomische-motor>

Antwoord

De gevolgen voor het landschap zijn onderzocht in de milieueffectrapportage. Daarnaast zijn de effecten op de landbouw in beeld gebracht. De bollenteelt ondervindt enige nadelen zoals areaalverlies en afsnijding van percelen, maar met herverkaveling kan een deel van de nadelen hersteld worden. Bovendien ondervindt de sector ook voordelen door een betere bereikbaarheid, wat ook positief doorwerkt voor het toerisme.

Zienswijze onderdeel 271.3

De duinpolderweg geeft lawaai en emissies van schadelijke stoffen voor omwonenden.

Het voorkeursalternatief gaat door bewoond gebied en dat is ingrijpend. In uw ogen de minst ingrijpende optie. Bij een slecht idee moet er niet gekozen worden voor de minst ingrijpende optie, maar moet men het bestuurlijke inzicht hebben om niet ten koste van alles een rammelende oplossing te realiseren voor een probleem waarvan het bestaan al jaren betwist wordt.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief heeft ook gevolgen voor het leefmilieu. Ook hiervoor geldt dat we de effecten in de volgende planfase nader zullen onderzoeken en zullen kijken of en zo ja waar mitigerende maatregelen nodig zijn op de effecten te beperken.

Zienswijze onderdeel 271.4

Ik hoop dat u besluit dat u zo min mogelijk van het huidige voorkeursalternatief tot uitvoering zal brengen. Mocht u toch tot het besluit komen dat het voorkeursalternatief er moet komen, dan verzoek ik u deze in het landschap in te passen zodat de weg niet te zien en niet te horen is. Ik ga er dan ook vanuit dat de bollengronden en weilanden in de directe omgeving en in Hillegom gecompenseerd worden. Een mogelijkheid zou zijn het verwijderen van enkele niet gebruikte verouderde industrielocaties of bedrijventerreinen en voorrang te geven aan de natuur.

Antwoord

Dit is wel de charmantste manier om te zeggen dat je iets niet wilt. Uiteraard zal inpassing de nodige aandacht moeten krijgen. Zowel op basis van wet- en regelgeving als ook vanuit een zelf doorleefde opvatting. Indien en voor zover het mogelijk is om natuur te ontzien en tot een herinrichting van het gebied te komen zoals wordt gesuggereerd, zal dat zeker overwogen worden. Daar horen ook economische afwegingen in gemaakt te worden. Bedrijfsonroerendgoed heeft vaak, ook als dat niet meer gebruikt wordt, een behoorlijke waarde. Er wordt op een gewetensvolle manier omgegaan met de beschikbare middelen, waarbij de verhouding tussen investering en effect dat je er mee kunt bereiken zeker een factor is.

Zienswijze 272

Zienswijze onderdeel 272.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 273

Zienswijze onderdeel 273.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 274

Zienswijze onderdeel 274.1

Algemeen

Na raadpleging van de figuren in de Planstudie/MER Duinpolderweg is gebleken, dat het voorkeursalternatief een combinatie is van (een gedeelte van) Alternatief "Nieuwe N206" en Alternatief "NOG Beter 2.0" (zuidelijk deel).

Uit de Planstudie/MER Duinpolderweg blijkt niet, dat het voorkeursalternatief als zelfstandig alternatief is getoetst met betrekking tot het doelbereik, de verkeerseffecten en de effecten op de omgeving (geluid, lucht, gezondheid, externe veiligheid, sociale veiligheid, etc.). De twee gecombineerde alternatieven zijn zelfstandig wel getoetst, maar dus niet als geheel.

Evenmin blijkt naar het oordeel van cliënten uit de Planstudie/MER Duinpolderweg voldoende duidelijk waarom voor het voorkeursalternatief is gekozen.

Opvallend is bovendien, dat in het deelrapport Leefmilieu staat dat het wegontwerp van de alternatieven nog niet in detail is uitgewerkt. Het voor handen liggende ontwerp was wel voldoende voor een eerste afweging van de verschillende alternatieven op basis van een dosis-effect relatie. Cliënten merken op, dat de alternatieven betreffende geluidshinder niet aan de wettelijke normen in de Wet geluidshinder zijn getoetst. Dit wordt overigens bevestigd door hetgeen op pagina 12 van de Planstudie Duinpolderweg staat.

'In dit MER-onderzoek heeft nog geen toetsing aan de wettelijke normen in de Wgh plaatsgevonden. Eventuele maatregelen (bron- of overdrachtsmaatregelen) die volgen uit de toetsing aan de wettelijke normen, zijn niet meegenomen bij de vergelijking tussen de alternatieven. Voor een afweging tussen verschillende alternatieven en gezien het detailniveau van de uitgangspunten, is een afweging op basis van gehinderden voor deze fase van het MER voldoende. Bij bepaling van het aantal gehinderden is nu uitgegaan van een worst-case situatie: door eventuele toepassing van geluidmaatregelen kan dit aantal op sommige locaties worden verlaagd.'

In verband met het feit dat nog niet aan de wettelijke normen is getoetst, stellen cliënten dat in het MER ook geen beschrijving is opgenomen van de maatregelen om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen. Dit was u op grond van artikel 7.7, eerste lid, onder g, van de Wet Milieubeheer wel verplicht.

U stelt dat is uitgegaan van een worst-case situatie. Uit het deelrapport Leefmilieu blijkt niet wat verstaan dient te worden onder worst-case situatie. Het is niet duidelijk hoe de worst-case situatie is bepaald en op welke manier de grenzen binnen de worst-case situatie worden bepaald.

Het is derhalve voor cliënten niet mogelijk om na te gaan of er sprake is van een zorgvuldig onderzoek.

Antwoord

Alle opmerkingen, die gemaakt worden namens cliënten, monden uit in de stelling dat niet kan worden nagegaan of het onderzoek zorgvuldig is gedaan. Daarover het volgende. Alle alternatieven zijn onderzocht en op een juiste wijze in een plan-m.e.r.-rapport opgenomen. Toen de Notitie Reikwijdte en Detailniveau werd voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. gaf deze commissie mee de ogen niet te sluiten voor een samenstelling uit onderdelen. M.a.w.: het bestuur hoeft niet 1 van de 7 te kiezen, het kan ook een samenstel zijn. Uiteindelijk heeft het ook daartoe geleid. Er lagen twee samenstellen voor, waarvan er een de voorkeur voorlopig heeft. Het bestuur heeft gevraagd om op dat samenstel een gevoeligheidsanalyse uit te voeren. Dit komt neer op de vraag: kan het gekozen samenstel werken of leidt het tot onvolkomenheden? Bij het samenstel op basis van alternatief Zuid (dat van de adviesgroep) is dat zeer grondig gedaan, omdat er een klein nieuw onderdeel was toegevoegd. De onderzoeken in de huidige staat passen bij het besluit dat nu genomen moet worden. Dit in de wetenschap dat er ook nog een vervolgstudiefase komt, waarin een aantal zaken dieper worden uitgezocht. De zaken, die genoemd worden in artikel 7.7, eerste lid, onder g, van de Wet Milieubeheer kunnen daar ook bij worden betrokken.

Dat neemt niet weg dat de informatie die nu voorligt het voorlopig besluit kan dragen. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar recent verstrekte advies aangegeven, dat de studieresultaten de bestuur in de gelegenheid stelt tot een goed oordeel te komen. De commissie werkt onafhankelijk van het bestuur.

Zienswijze onderdeel 274.2

Alternatieven

Cliënten zijn woonachtig in Lisse. De alternatieven Midden, Zuid, Hillegomse Zienswijze en Parel 2.0 hebben derhalve zeer geringe invloed op het woon- en leefklimaat van cliënten. Op de figuren in de Planstudie/MER Duinpolderweg is te zien, dat binnen die alternatieven geen weg bij of langs de woning van cliënten zal worden geplaatst. Het is om die reden, dat cliënten de voorkeur geven aan één van deze alternatieven.

De bereikbaarheid op de trajecten binnen het studiegebied wordt bij de alternatieven Midden en Zuid verbeterd bij scenario hoog. Dit blijkt uit de Planstudie/MER Duinpolderweg. Enkel op vier snelwegtrajecten wordt de reistijd onvoldoende beïnvloed en de doelstelling niet behaald. Ook het verminderen van verkeershinder kan via de alternatieven Midden en Zuid het beste worden gerealiseerd.

In scenario laag neemt bij alle alternatieven, behalve het Nul-alternatief, de reistijd toe ten opzichte van 2010. Met uitzondering van enkele reistijdtrajecten via de snelwegen voldoen alle alternatieven aan alle doelstellingen. Zo ook alternatief Midden en Zuid. Betreffende het verminderen van verkeershinder in scenario laag geldt, dat alternatief Midden deze doelstelling het beste kan bereiken, gevolgd door o.a. alternatief Zuid.

In de Planstudie/MER Duinpolderweg staat het volgende: 'Alternatieven Midden en Zuid sorteren over de hele linie de grootste bereikbaarheidseffecten. [...] Bij een hoog toekomstscenario wordt het aandeel sterk vertraagde ritten het meest teruggedrongen in de alternatieven Midden, Zuid en NOG Beter 2.0, maar dit effect valt weg bij een laag toekomstscenario. Alternatief Parel 2.0 heeft naast Midden en Zuid als enig andere alternatief een significant positief effect op zowel de verkeershinder als de verkeersveiligheid.'

Betreffende de effecten op de omgeving is gebleken, dat - ondanks dat nog aan de wettelijke normen getoetst moet worden - alle alternatieven als 0 worden beoordeeld wat betreft het aantal geluidgehinderden. Ook ten aanzien van de luchtkwaliteit overschrijdt geen van de alternatieven de normen voor luchtkwaliteit. Alle alternatieven zijn eveneens als neutraal beoordeeld met betrekking tot de gezondheid.

Uit de Planstudie/MER Duinpolderweg blijkt, dat de alternatieven Midden en Zuid een aanzienlijke invloed hebben op het landschap en de beleving. De alternatieven doorsnijden open ruimtes en zichtlijnen in het Bollengebied en de polders. Hierdoor heeft het alternatief Midden ook een aanzienlijke invloed op de cultuurhistorie en de archeologie. Daar staat tegenover, dat deze alternatieven "vrijwel logische lijn van Bollenlandschap naar Haarlemmermeer" worden genoemd.

De alternatieven Midden en Zuid scoren negatief op het gebied van natuur. Cliënten merken in dit verband op, dat op basis van de huidige gegevens nog niet vaststaat of deze alternatieven in strijd zijn met de Wet natuurbescherming. Het is derhalve goed mogelijk, dat de alternatieven Midden en Zuid voldoen aan de bepalingen in de Wet natuurbescherming, indien daar concreet onderzoek naar wordt gedaan.

Ten behoeve van de bodem merken cliënten op, dat binnen het plangebied van alle alternatieven meerdere sterke verontreinigingen aanwezig zijn. De alternatieven Midden en Zuid hebben daarentegen wel een negatief effect op het water.

Clënten vragen zich af of hier geen structurele oplossing voor bedacht kan worden.

Het alternatief Midden is het beste alternatief betreffende het in en uitbrengen van landbouwproducten in het plangebied. Bovendien heeft het alternatief Midden buitengewoon positieve economische effecten, in die zin dat het aantal extra bereikbare banen stijgt, de WOZ-waarde (het hardst) stijgt en de bereikbaarheid van de greenport bedrijven het beste is.

Tot slot heeft alternatief Midden de beste baten/kostenverhouding. Zoals uiteengezet en blijkt uit de Planstudie/MER Duinpolderweg brengt het alternatief Midden buitengewoon veel voordelen met zich mee. Clënten vragen zich af of de nadelen van alternatief Midden zodanig zwaar mogen wegen, dat in redelijkheid niet voor alternatief Midden gekozen kan worden.

Indien en voor zover cliënten moeten kiezen tussen het voorlopig voorkeursalternatief, waarbij het alternatief "Nieuwe N206" en alternatief "NOG beter 2.0 (zuidelijk deel)" wordt gecombineerd, en het alternatief "Nieuwe N206" dan gaat de voorkeur van cliënten uit naar het voorlopig voorkeursalternatief. Het voorlopig voorkeursalternatief maakt de minst (nadelige) inbreuk op het woon- en leefklimaat van cliënten.

Antwoord

De Commissie voor de m.e.r. oordeelt in haar advies van februari 2018 dat het MER Duinpolderweg voldoende informatie bevat om een bestuurlijk voorkeursalternatief te kunnen kiezen of samen te kunnen stellen uit de onderzochte alternatieven. Als er strijdigheden waren geweest met de Wet Natuurbescherming, dan zou de Commissie voor de m.e.r. daar zeker iets over hebben opgemerkt.

Op basis van het MER signaleert de Commissie wel een aantal belangrijke aandachtspunten voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de project-m.e.r.-fase. Deze aanbevelingen hebben onder meer ook betrekking op het inzichtelijk maken van de effecten op de leefomgeving op lokaal niveau en maatregelen die mogelijk moeten worden genomen om de effecten op de natuur en het veen in de polders te beperken. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief zullen we deze aanbevelingen ter harte nemen.

De twee samenstellen hebben inderdaad effecten op bodem en water. Ook wat deze aspecten betreft zullen we hier in de volgende planfase meer in detail naar kijken. We zullen dan ook onderzoeken waar mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn om de effecten te beperken.

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuroplösungen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 274.3

Clënten zijn tegen het zelfstandige alternatief "Nieuwe N206", omdat de weg dan wordt doorgetrokken. Dit heeft tot gevolg, dat de weg heel dicht langs de woning van cliënten zal worden geplaatst, waardoor een ernstige en onevenredige inbreuk wordt gemaakt op het woon- en leefklimaat van cliënten.

Zoals gezegd, wonen cliënten nu in een zeer rustige omgeving waar weinig autoverkeer is. Cliënten genieten hier dagelijks van. Als de weg vlak langs de woning van cliënten zal worden geplaatst, dan zal veel autoverkeer langs de woning van cliënten razen, waardoor de rust in de omgeving zal verdwijnen. Bovendien zullen cliënten hinder ondervinden van geluid, fijnstof, trillingen en mogelijk zelfs licht. Kortom, het woongenot van cliënten wordt op onevenredige wijze aangetast.

Overigens merken cliënten op, dat het passerende verkeer en de daarmee gepaard gaande trillingen, alsmede de aanlegwerkzaamheden, tot gevolg kunnen hebben, dat schade aan de woning van cliënten ontstaat.

Door deze stellen cliënten u c.q. de Provincie Noord-Holland op voorhand aansprakelijk voor de door cliënten te lijden schade als gevolg van de aanleg van de Duinpolderweg en het feitelijk gebruik daarvan.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief is dicht achter de betreffende woning geprojecteerd. In de volgende planfase (Plan-m.e.r.) zullen wij de ligging van de weg en de ruimtelijke inpassing verder detailleren. Dit zullen wij doen in overleg met direct belanghebbenden. Mogelijk heeft de uiteindelijke ligging minder negatieve effecten op het woon- en leefklimaat van uw cliënten. Waardedaling van een woning door het vaststellen van een inpassingsplan valt onder planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie Zuid-Holland. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd in het Provinciaal Inpassingsplan, kan hiervan gebruik worden gemaakt als daarvoor grondslag bestaat. Uw pro forma aansprakelijkstelling nemen wij voor kennisgeving aan.

Zienswijze 275

Zienswijze onderdeel 275.1

Kopie van zienswijze 83. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 276

Zienswijze onderdeel 276.1

Verbinding N205-N208

Hoewel de situering van de verbinding tussen de N205 en de N208 conform Alternatief Zuid volgens ons op zich goed is - zo blijkt ook uit de Plan-MER - stuit het gekozen tracé bij een eventuele doortrekking tot aan de N206 op een aantal grote barrières in de vorm van moderne, duurzame bedrijven, zowel agrarisch als niet-agrarisch. Nu zouden wij, vanuit onze positie en puur geredeneerd vanuit het sectorale belang van land- en tuinbouw, er ook voor kunnen pleiten het voorkeustracé voor de verbinding tussen N205 en N208 juist wel te handhaven, omdat met dit tracé een eventuele doortrekking vrijwel onuitvoerbaar wordt. Echter zien wij ons belang in een totaalplaatje, waarbij een integrale afweging van alle betrokken belangen gemaakt moet worden. Wanneer daaruit blijkt dat er op een gegeven moment toch wél behoefte is aan het doortrekken van de verbinding tot aan de N206, moet het niet zo zijn dat dit alleen ten koste van heel veel gemeenschapsgeld kan óf dat deze verbinding feitelijk onuitvoerbaar is. Wij verzoeken u derhalve om voor de verbinding tussen N205 en N208 Alternatief Midden op te nemen in het voorkeursalternatief, omdat hiermee de eventuele doortrekking naar de N206 (beter) mogelijk blijft.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal. De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die

zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 276.2

Verbinding A44- Lisse

Ook de verbinding tussen de A44 en Lisse als onderdeel van het voorkeursalternatief juichen wij toe. Deze verbinding zal veel sluipverkeer uit de dorpskern van Lisse houden en zorgt bovendien voor een betere ontsluiting van de bebouwde kom van Lisse en de (tuinbouw)bedrijven in de Rooversbroekpolder. De situering van de verbinding is echter op z'n zachtst gezegd hoogst ongelukkig. De voorgestelde situering raakt drie van de beste bedrijven in het glastuinbouwgebied, waarmee zowel feitelijk als gevoelsmatig een verkeerd signaal wordt afgegeven. Deze situering gaat bovendien gepaard met een relatief hoog kostenplaatje, terwijl er goede alternatieve situeringen mogelijk zijn die verkeerstechnisch tenminste hetzelfde effect hebben en qua negatieve impact op het gebied en financiële haalbaarheid veel positiever zijn. Een tracé meer noordelijk, op korte afstand van de bebouwde kom, ontziet duurzame tuinbouwbedrijven en maakt herstructurering en verdere modernisering van het tuinbouwgebied niet op voorhand al onmogelijk. Graag gaan wij met u in gesprek over de mogelijkheden en beperkingen die wij hiervoor zien.

Antwoord

Wat betreft ligging is er een aantal zienswijzen ingediend, die argumentatie geven om hier nogmaals goed naar te kijken. Onder andere de piekberging in de Haarlemmermeer is hierin ook van belang. In de nadere uitwerking zal nogmaals goed gekeken worden naar de ligging van deze maatregel. Essentie hierin is echter wel, om te blijven aansluiten bij de Ruishornlaan en aansluiting 2 van de A44.

Zienswijze onderdeel 276.3

Inpassing

Bij de definitieve situering van de verschillende (nieuwe) onderdelen van het voorkeursalternatief zal nogmaals, nu meer in detail, gekeken moeten worden naar de meest geschikte situering. De wijze waarop hier in de Landbouweffectrapportage naar gekeken is, is op zich goed, maar (veel) te grofmazig om op bedrijfs- en perceelsniveau de meest geschikte locatie en eventuele compenserende of mitigerende maatregelen te kunnen bepalen. Graag bieden wij u hiervoor onze kennis en ervaring van het gebied, de ondernemers en hun bedrijfsvoering aan, zodat we ook op dit onderdeel geen kansen missen of onnodige investeringen moeten doen of onnodige beperkingen veroorzaken.

Nota Bene: een betere situering hoeft niet altijd te betekenen dat er minder bedrijven of percelen geraakt worden, maar kan soms ook juist betekenen dat sommige bedrijven volledig geraakt worden, waardoor aankoop en/of verplaatsing naar een andere locatie mogelijk wordt.

Antwoord

De analyse van de landbouwkundige effecten die voor de besluitvorming over het voorlopig voorkeursalternatief is uitgevoerd, heeft inderdaad niet de effecten op individueel bedrijfs- of perceelsniveau in beeld gebracht. In de komende fase zal dit wel gebeuren. Wij maken graag gebruik van uw kennis en ervaring van het gebied, de ondernemers en hun bedrijfsvoering.

Zienswijze onderdeel 276.4

Reservering N208-N206

Ten derde zijn wij van mening dat de ruimtelijke reservering tussen de N208 en de N206 zo kort als mogelijk is gehanteerd moet worden. Sowieso werken hierin de randvoorwaarden uit de Wet ruimtelijke ordening (op termijn Omgevingswet) natuurlijk beperkend, maar wij verzoeken u om ook binnen deze kaders de reservering en de beperkende werking die deze kan hebben op ontwikkelingsmogelijkheden binnen het gereserveerde gebied niet langer

te handhaven dan strikt noodzakelijk is. Als op enig moment duidelijk is dat er voorlopig geen gebruik gemaakt gaat worden van het gereserveerde tracé, moet het mogelijk zijn dat andere ontwikkelingen hier (weer) voortgang kunnen vinden. Wij verzoeken u dit uitgangspunt te bevestigen.

Antwoord

Er is geen belang om onnodig tot reservering over te gaan. De beste waarborg, die u overigens ook zelf aangeeft, is dat de manier waarop met de reservering moet worden omgegaan, wordt beheerst door regelgeving op dit punt. Dat is met name dat er binnen de planperiode van een inpassingsplan ook zicht moet zijn op realisatie. Deze twee inzichten geven wat ons betreft voldoende contour voor uw wens.

Zienswijze onderdeel 276.5

Landbouwverkeer op nieuwe bruggen

Als laatste vragen wij uw aandacht voor de toegankelijkheid van de twee nieuwe bruggen over de Ringvaart voor landbouwverkeer. Er is veel heen en weer transport van agrarische producten (gewassen, mest, machines) over de Ringvaart. In de huidige situatie wordt hiervoor gebruik gemaakt van de bruggen in de dorpskernen. Met de komst van twee nieuwe bruggen ligt hier een kans het landbouwverkeer door de dorpskernen te beperken en hiermee de verkeersveiligheid en transportafstanden en -tijd te verkorten. Dit geldt met name voor de meest zuidelijke nieuwe brug.

Graag willen wij ook dit onderwerp bij de volgende fase van de milieueffectrapportage)procedure nader toelichten, om zo in gezamenlijkheid de meest geschikte mogelijkheden hiervoor te onderzoeken.

Uiteraard zijn wij van harte bereid onze zienswijze desgewenst nader toe te lichten.

Antwoord

Omdat de Bollenstreek en de Haarlemmermeer gekenmerkt wordt door een veelheid aan agrarisch verkeer, is specifiek gekeken naar de agrarische verkeersstromen in de LER (Landbouweffectrapportage). De oproep om te zorgen dat landbouwverkeer niet door de kern heen hoeft, komt overeen met de doelstellingen van beide provincies. Het ontwerp van het voorlopig voorkeursalternatief zal in een vervolgfase verder uitgewerkt moeten worden. Op dit moment zijn een aantal verbindingen als gebiedsontsluitingsweg benoemd, maar is de precieze vormgeving, inclusief snelheidsregime en inrichting nog niet bepaald. Hoe om te gaan met landbouwverkeer zal zeker meegenomen worden.

Zienswijze 277

Verbindingsweg Lisse en de A44

De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. De oprit van afslag 2 richting Amsterdam ligt juist na de twee smalle kunstwerken. Verkeer dat afslag 2 gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegenspitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. Op deze wijze levert de randweg Lisse op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen, zoals ontlasting van de Lisserbroekerbrug, de N208-N207 ten noorden van Lisse en de route N208-N443 bij Sassenheim. Er is in de MER ook afzonderlijk gekeken naar alternatieven, waarbij juist de N207 werd doorgetrokken. Deze alternatieven scoorden lager op het behalen van de doelstellingen. Vandaar dat er nu geen afzonderlijke maatregelen zijn opgenomen voor de N207-N208.

Ligging tracé en functies in het gebied

In uw zienswijze schetst u een tweetal alternatieve liggingen. In de volgende fase van de MER zal de ligging nog verder uitgewerkt dienen te worden. De gedane suggesties passen goed in een discussie over een goede inpassing. Met deze inspraakperiode is een flink aantal reacties uit het gebied gekomen, waarin argumentatie wordt geleverd rondom de ligging. Deze zal worden meegenomen in het vervolg. Hierin zal de omgeving ook direct betrokken worden.

Zienswijze 278

Zienswijze onderdeel 278.1

Emoties

Ondergetekenden zijn behoorlijk geschrokken van uw plan. Immers uw gekozen tracé van de zuidelijke randweg bij Lisse loopt dwars door onze glastuinbouwbedrijven in de Rooversbroek polder. Bedrijven die economisch goed renderen, maar door uw voornemen niet meer levensvatbaar zullen zijn.

De gebroeders Alkemade zijn enige jaren terug juist naar deze locatie verhuisd vanuit een aantal andere plekken in de Bollenstreek. Er is toen fors geïnvesteerd in nieuwbouw van kassen en zij hadden de verwachting dat ze rustig op de nieuwe locatie hun bedrijfsactiviteiten, te weten de kweek en handel van stekplanten, konden continueren en uitbreiden.

De gebroeders Reeuwijk hebben al wat langer hun bedrijf in de polder; ze kweken sier- en tuinplanten in de kas. Zij hebben een aantal jaren geleden fors uitgebreid en hebben een optie op nog verdere vergroting van hun bedrijf. Ook zij verkeerden in de veronderstelling dat ze ter plekke hun bedrijf konden exploiteren en uitbreiden. Dit klemt temeer daar het gebied Rooversbroek Polder planologisch is aangewezen als concentratiegebied voor de glastuinbouw zowel provinciaal als regionaal en lokaal. Dan mag je toch verwachten dat deze bestemming zekerheid biedt voor betrokkenen ook voor de toekomst. En dat deze bestemming niet door de overheden zomaar met een pennenstreek wordt geschrapt.

Antwoord

Wij kunnen ons goed voorstellen dat uw cliënten geschrokken zijn van het besluit over het voorlopig voorkeursalternatief wat beide bedrijven raakt. Bedrijfseconomische aspecten van specifieke bedrijven zijn niet meegenomen in het MER-onderzoek waar het besluit op is gebaseerd. In de volgende fase, na vaststelling van het definitieve voorkeursalternatief deze zomer, wordt de ligging van de weg tussen Lisse Zuid en de A44 nader bepaald en geoptimaliseerd. Dit zal gebeuren in overleg met grondeigenaren en direct belanghebbenden. Het is niet onmogelijk dat in die fase een ligging wordt gekozen die een vergelijkbare bijdrage levert aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstelling. Overigens betekent het vaststellen van een tracé voor een weg in het gebied niet dat de glastuinbouwbestemming in het gebied wordt geschrapt.

Zienswijze onderdeel 278.2

U moet eens weten wat een onrust en emoties u met uw besluit heeft veroorzaakt. Natuurlijk er dient iets te gebeuren aan de verbetering van de bereikbaarheid van de Bollenstreek. Dat beseffen ook wij. Maar niet ten koste van goed renderende bedrijven. Het verbaast ons ook dat geen vertegenwoordiger van onze polder, waarin vele bedrijven zitten, lid is van de Adviesgroep Duinpolderweg. We vragen u om in het vervolg traject wel een zetel in deze adviesgroep beschikbaar te stellen voor een vertegenwoordiger uit de onderhavige polder zodat onze belangen beter worden behartigd.

Ontbreken onderbouwing in het GS besluit voor tracé zuidelijke randweg Lisse In uw GS besluit missen we node de argumenten waarom juist dit tracé is gekozen. Immers in de planstudie staat ook een iets meer noordelijk tracé genoemd nl. in het alternatief "Nieuwe N206". Dit alternatief ligt dichterbij de bebouwde kom van Lisse aan. Hierin worden de bedrijven van ondergetekenden niet geschaad en is naar onze inschatting de economische schade in zijn algemeenheid minder. Maar nergens in uw besluit valt te lezen waarom u voor het zuidelijke tracé kiest. En dat behoort u toch te doen. Immers belanghebbenden hebben recht op inzicht in de feitelijke onderbouwing van uw keuze conform de regels van goed bestuur (=Algemene Wet Bestuursrecht).

Dat noordelijke tracé (dus uit het alternatief " Nieuwe N206") is wat ons betreft ook logischer omdat het in het verlengde ligt van de tweede Poellaan, aansluit bij de bebouwde kom van Lisse, minder landschappelijke impact heeft en bovendien veel minder bedrijven treft en dus minder economische schade geeft.

Antwoord

Deze aandraging van meer naar het noorden wordt zeker betrokken bij de studie in de project-m.e.r.-fase. De huidige voorgestelde randweg komt uit het pakket van NOG Beter 2.0 en was een zelfstandig te maken lokale maatregel. De nieuwe N206 is bedoeld als structuuroplossing van N206 naar de A44. Als geheel voldeed die oplossing minder dan een aantal andere structuuroplossingen en is daarom niet gekozen, waardoor er voor Lisse toch knelpunten overbleven. Voor het hele samenstel is vervolgens een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om te kijken of er sprake was van onoverkomenlijkheden. Dit was niet het geval, maar dat wil niet zeggen dat een optimalisatie van dit gedeelte niet beter uit zou pakken. Het is zeker het bestuderen waard en uw opmerkingen kunnen daarvoor de katalysator zijn.

Zienswijze onderdeel 278.3

Tijdens de provinciale voorlichtingsavond is gezegd dat de voorkeursvariant meer uitnodigde voor verkeer van en naar Lisse. Na enig speurwerk vonden wij in de onderliggende stukken iets wat daar wellicht naar verwijst. In het betreffende onderdeel van het deelplan verkeer van de MER wordt daar iets over gezegd (de figuren 5.11 t/m 5.14 uit dit deelplan met de cijfers). Evenwel dit betreffen modelmatige berekeningen met een klein verschil tussen de varianten zeker als daar ook bij betrokken wordt de variatie die in het gehanteerde model zit. Alleen daar naar kijken vinden wij niet juist.

Zeker niet als dat afgezet wordt tegen de schade die wij zullen gaan ondervinden. U dient ons belang daarbij ook mee te wegen. Bovendien kan ons inziens door een bescheiden technische aanpassing van het noordelijke tracé ook een betere aansluiting op Lisse worden verkregen waardoor het doelbereik voor het verkeer van die variant groter zal worden. Beide varianten zullen dan qua doelbereik verkeer vermoedelijk gelijkwaardig scoren.

Antwoord

In de alternatieven zijn twee verschillende aansluitvormen bekeken van de randweg Lisse. De verkeerskundige uitwerking van beide verbindingen lag dicht bij elkaar. Dit is echter makkelijk te verklaren, omdat ze fysiek ook vrij dicht bij elkaar liggen. Verder zijn de alternatieven met een verbinding wel degelijk ook af te zetten, ten opzichte van de alternatieven zonder deze verbinding. Daaruit blijkt, dat andere alternatieven veel minder effect hadden, op het halen van de doelstelling voor de Kanaalstraat (ontlasting lokale bruggen). Een bescheiden technische aanpassing noordelijker met voldoende oplossend vermogen is dus niet gevonden.

Zienswijze onderdeel 278.4

De MER is minder/niet geschikt voor beoordeling van tracé zuidelijke randweg In de MER worden 7 alternatieven onderzocht op doelbereik qua verkeer en op andere effecten. En dat gaat dan over het gehele plangebied Duinpolderweg dat vrijwel het gehele Duin en Bollenstreek gebied beslaat. Vervolgens is er een combinatie van maatregelen voorgesteld door de ambtelijke projectgroep en de Adviesgroep. GS heeft op basis daarvan vervolgens de voorkeursvariant gekozen die bestaat uit onderdelen van de verschillende opties.

Een proces dat lastig te doorgronden is voor buitenstaanders. Te meer daar de indruk is ontstaan dat de effecten van de maatregelen in het noordelijk deel van het plangebied zwaar wegen in de totale beoordeling. Als voorbeeld daarvan: bij de twee varianten waarin de zuidelijke randweg bij Lisse zit scoort op het aspect doelbereik verkeer de variant "Nieuwe N206" beter dan "NOG Beter 2.0". Toch wordt wat betreft de zuidelijke randweg door u niet gekozen voor deze variant "Nieuwe N206". Kortom de vraag is of u deze MER wel kunt gebruiken voor de keuze tussen de twee varianten van een weg ten zuiden van Lisse.

Een zuidelijke randweg bij Lisse is nl. alleen van belang voor het lokale ontsluitingsverkeer van Lisse, het verkeer op het zuidelijk deel van de N 208, voor het Keukenhof verkeer en in de toekomst het verkeer van de grotere kern Lisserbroek. Aspecten die alleen in het zuidelijk deel van het plangebied spelen en in meer of mindere mate los staan van de problematiek in het noordelijk deel van het plangebied. Door beide gebieden tegelijkertijd te beoordelen loop je het risico van een verkeerde inschatting.

Een tracé voor een zuidelijke randweg in Lisse is eerst in een laat stadium in het gebiedsproces naar voren gekomen. Naar ons gevoel dreigt nu een overhaast besluit te worden genomen zonder dat er een nadere en een meer integrale studie van het gebied ten zuiden van Lisse ligt. Zo behoren andere aspecten als natuur, milieu, geluid, landschap, verlies aan tuinbouwgrond, recreatiemogelijkheden in de polder etc. ook een belangrijke rol bij een keuze te spelen. Deze laatstgenoemde aspecten zijn onzes inziens niet meegenomen bij het voorgestelde tracé van de zuidelijke randweg te Lisse. Zo gaat het door u voorgestelde tracé nu dwars door de Rooversbroekpolder. Ook vanuit landschappelijk oogpunt zou het wenselijk zijn de weg zoveel mogelijk noordelijk te situeren. Er recreëren veel bewoners van Lisse in deze polder door er een rondje te fietsen of wandelen. Dat komt met uw tracé op de tocht te staan. Kortom onzes inziens is deze MER niet geschikt voor de keuze van het tracé van een zuidelijke randweg bij Lisse.

Antwoord

De argumentatie die deze belanghebbenden aanvoeren om tot de conclusie te komen dat deze MER niet geschikt is voor de keuze van een randweg bij Lisse, begrijpen wij. Ook beseffen wij dat het proces met deze uitkomst voor relatieve buitenstaanders ingewikkeld en daardoor ondoorzichtig kan zijn. Met begrip daarvoor delen wij de uitkomst in deze opinie niet. Vanaf het moment dat de NRD werd vastgesteld in 2013 is er veel gebeurd, maar is er ook steeds beschreven om welke redenen aanpassingen zijn gedaan. Laatstelijk in de nota bij het voorlopig voorkeursalternatief. De Commissie voor de m.e.r. heeft eerder geadviseerd goed te beschrijven, waardoor keuzes gemaakt worden. Dat is gebeurd en dezelfde commissie oordeelt dat de studie het bestuur voldoende in handen geeft om tot een besluit in dit stadium te komen. Nu volgt de verdieping zonder dat alles weer overgedaan hoeft te worden. Ook hierbij zullen aanpassingen en optimalisaties mogelijk zijn.

Zienswijze onderdeel 278.5

Relatie met piekberging Haarlemmermeer

Uw tracé keuze wekt ook verbazing als het gaat om het deel dat gesitueerd is in de gemeente Haarlemmermeer. Immers uw tracé loopt over het meest noordelijk deel van het gebied waar een piekberging voor water is gepland. Daar zijn enige tijd terug al definitieve besluiten over genomen zowel door het Hoogheemraadschap Rijnland als de gemeente Haarlemmermeer. De uitvoering is nu aan de gang. We kunnen ons niet voorstellen dat u dit tracé over de kade van het piekbassin wilt laten lopen. In de tekening van het tracé lijkt het er wel op. Ook een kade die in de toekomst als gevolg van de klimaatverandering wellicht verhoogd moet worden. Bij de besluitvorming over deze piekberging is geen enkele rekening met de onderhavige weg gehouden. Dat betekent ons inziens dat dit deel van het door u gekozen tracé meer noordelijk dient te lopen.

Antwoord

Na vaststelling van een voorkeursalternatief zal bij de nadere uitwerking als onderdeel van het vervolgonderzoek de exacte ligging van de nieuwe weg worden bepaald. De ligging zuid van Lisse zal hierbij worden gezien waarbij een ligging meer naar het noorden richting Lisse kan worden afgewogen. Ook de inpassing van de weg in relatie tot de piekberging zal na vaststellen in overleg met het de belanghebbenden en stakeholders, waaronder het Hoogheemraadschap van Rijnland, nader worden afgestemd. De piekberging wordt in dat verband als autonome ontwikkeling gezien.

Zienswijze onderdeel 278.6

Kruising Ringvaart

Als dan de kruising met de ringvaart noordelijker komt dan zou dat vanuit het oogpunt van veiligheid voor de scheepvaart ook beter zijn. Immers uw tracé is dicht bij een bocht in de ringvaart gesitueerd en dat is voor de scheepvaart onveilig. Bovendien komen er op dat deel van de ringvaart wel heel veel bruggen dicht op elkaar (de huidige brug in het centrum van Lisse, de nieuwe brug voor het HOV-net, de zuidelijke randweg en toekomstige fietsbruggen). We vragen ons af of dat wel kan.

Antwoord

Volgens de richtlijn vaarwegen is een brug in een bocht niet onmogelijk. Bij het ontwerp dient rekening gehouden te worden met de beroepsvaart en doorvaartbreedte onder de brug. Alle bruggen over de ringvaart kennen brugopeningen: door goede afstemming over de gehele route ('blauwe golf') wordt getracht overlast van brugopeningen te beperken.

Zienswijze onderdeel 278.7

Voorstel

Gelet op het bovenstaande willen wij u vragen bij uw definitieve keuze geen voorkeur uit te spreken over de situering van de zuidelijke randweg bij Lisse. We verzoeken u alleen uit te spreken dat een dergelijke weg wenselijk is. En deze weg dan indicatief aan te geven op de kaart met een stippellijn tussen de tweede Poellaan direct naar de afslag 2 op de A 44. In een latere fase kan dan door de gemeente Lisse in een ordentelijk planproces, samen met bewoners van de polder en andere relevante partijen als de provincie, het hoogheemraadschap Rijnland, RWS en de gemeente Haarlemmermeer, gekeken worden naar welk tracé van de zuidelijke randweg bij Lisse het meest geschikt is (of het minst slechte is).

In dit kader is tijdens de voorlichting naar voren gebracht dat in de fase van het opstellen van het inpassingsplan ook een project MER moet worden gemaakt en dat daarin ook de verschillende varianten van de zuidelijke randweg kunnen worden beoordeeld. Uw deskundigen menen dat. Ons beeld is evenwel anders nl. dat de varianten studie niet in een project MER thuishoort als je al een tracé hebt gekozen. Immers in een project MER kan/mag je wel op een bescheiden wijze variëren in de ligging van een tracé maar niet zo maar overstappen op een geheel ander tracé, in dit geval de noordelijke variant. Dat is een te grote wijziging.

Antwoord

Het voorstel om - in het kort - te bepalen dat je een randweg aanlegt, maar nog niet exact waar en hoe, nemen wij mee in het vervolgproces. Wij onderschrijven echter niet de juridische beperkingen, die belanghebbende hierbij voor ogen hebben. Wij zoeken naar een proces waarbij voortgang en voortschrijdend inzicht hand in hand kunnen gaan. In die zin nemen wij deze reacties graag in beraad bij de inrichting van de volgende stap.

Zienswijze onderdeel 278.8

Door ons geraadpleegde m.e.r.-deskundigen bevestigen dit. Ik citeer hun opvatting "Het beschrijven en onderzoeken van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven is een wettelijke eis. Bij een nieuw tracé op bijv. honderden meters afstand is er duidelijk sprake van een ander tracéalternatief. Als het nieuwe tracé dat verder op ligt niet eerder in het Plan-MER onderzocht is, dan wel dit niet adequaat en in de volle breedte over alle milieuaspecten is gedaan, dan moet dit tracé alsnog op plan m.e.r niveau worden onderzocht. Dat kan dan in een aanvulling op het bestaande Plan-mer of in een gecombineerd plan en project-m.e.r. Bij het uiteindelijke besluit moet in ieder geval het hele afwegingsproces verantwoord worden. Daar valt ook de plan-m.e.r.-fase onder omdat hierover eerder geen mogelijkheid tot bezwaar en beroep bestond". De vraag is wie er gelijk heeft. Voor ons is dat van groot belang. Immers anders gaan we een proces in dat vanwege de juridische regels etc. onomkeerbaar kan worden. Hopelijk kunt u daar definitieve helderheid over geven in uw reactie op onze zienswijze, zeker ook in juridische zin.

Vandaar ons voorstel om nu alleen te besluiten dat een zuidelijke randweg nodig is en pas daarna in een soort separate m.e.r-procedure te kijken naar het meest geschikte tracé.

Gesprek en bezoek

Uiteraard zijn we bereid deze zienswijze toe te lichten. Ook nodigen we u graag uit voor een bezoek aan de bedrijven zodat u met eigen ogen de impact van uw voorlopige keuze kunt zien.

Antwoord

Zie het antwoord bij 278.5. De Statencommissies van ZH en NH hebben overigens op 20 april 2018 de relevante locaties bezocht.

Zienswijze onderdeel 278.9

Schade

Volledigheidshalve willen we opmerken dat als u onverhoopt toch vasthoudt aan uw tracé keuze wij genoodzaakt zijn om alle wettelijke wegen die ons open staan te bewandelen teneinde uw besluit ongedaan te maken. Ook zullen we u dan verantwoordelijk houden voor de geleden (im)materiele schade die optreedt. Reeds nu voelen wij de negatieve impact die uw besluit vooruitwerpt bij gesprekken en gedachten over (toekomstige) investeringen in onze bedrijven.

Antwoord

Wij richten ons op een zo optimaal mogelijke ligging en inpassing van de weg in de Rooversbroekpolder. Als schade voor bedrijven desondanks onvermijdelijk is, dan zijn er diverse mogelijkheden om deze te vergoeden, waaronder via planschade als daarvoor grondslag bestaat.

Zienswijze onderdeel 278.10

Afsluiting

Tenslotte nog twee aspecten:

- a. Wij willen u erop wijzen dat we niet alleen staan in ons protest maar dat veel anderen uit de polder het met ons eens zijn.
- b. Er is veel onduidelijk over de planologische bestemming van de polder. Wij weten niet beter dan dat het noordelijk deel van de polder is aangewezen als glastuinbouw gebied. In de kaart hierover in uw provinciale visie ruimte en mobiliteit staat dit ook, maar op de kaart "beter benutten bebouwde ruimte" uit dezelfde visie kan je lezen dat bebouwing ook aan de orde is. Op pagina 28 van de visie wordt het e.e.a. uitgelegd maar daar wordt de glastuinbouw uitgezonderd van plekken waarvan de ruimte beter benut zou moeten worden. Graag uw uitleg hierop. Wij begrijpen dat niet. Kunt u dit uitleggen? Het is toch of glastuinbouw of woningen? Bij uw beoordeling van dit aspect willen we meegeven dat er een bovengrondse hoogspanning lijn door het noordelijk deel van de polder loopt en de polder in een 20KE contour van Schiphol ligt (=aanvliegroute). Beide aspecten verminderen de bouwpotenties.

Antwoord

U geeft in uw zienswijze aan dat u vreest dat door de realisering van de verbinding tussen Lisse-Zuid en de A44 Abbenes via de Rooversbroekpolder, het gebied tussen de weg en de wijk Poelpolder zal worden gebruikt als (toekomstige) woningbouwlocatie. Daarvan is op dit moment geen sprake.

In de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport 2016 (ISG 2016) van de samenwerkende gemeenten in de regio zijn de toekomstige woningbouwlocaties buiten het bestaande stads- en dorpsgebied limitatief opgenomen. De Rooversbroekpolder

maakt daarvan geen deel uit.

Omdat de Rooversbroekpolder verder gelegen is binnen de 20 Ke-contour van de luchthaven Schiphol, zijn er slechts in beperkte mate mogelijkheden voor nieuwe woningen, overeenkomstig artikel 2.1.11 uit de provinciale Verordening ruimte.

De gemeente Lisse heeft een verzoek ingediend om de exclusieve glastuinbouwaanduiding, die nu nog in de provinciale Verordening ruimte op het noordelijk deel van de Rooversbroekpolder ligt, op te heffen. Achtergrond daarvan is dat de beoogde (exclusieve) glastuinbouwontwikkeling in de polder niet van de grond komt en de locatie, vanwege de aanwezigheid van de glastuinbouwconcentratielocatie Trappenberg-Kloosterschuur, ook niet meer als exclusief glastuinbouwconcentratiegebied nodig is. De gemeente Lisse wil, naast glastuinbouw, ook andere functies in het gebied mogelijk maken. In de ISG 2016 is een dergelijke regeling al opgenomen. In de Ontwerp Wijziging 2018 van de Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening ruimte wordt aan dit verzoek tegemoetgekomen. Als Provinciale Staten het ontwerp zo vaststellen, betekent dat niet dat de agrarische functie van de polder komt te vervallen, maar alleen dat ook andere functies dan glastuinbouw in de polder kunnen worden gevestigd.

Zienswijze 279

Zienswijze onderdeel 279.1

Kopie van zienswijze 276. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 280

Zienswijze onderdeel 280.1

Hierbij dienen wij onze zienswijze in op het „voorlopig voorkeursalternatief“ dat de provincies Noord- en Zuid-Holland voor inspraak ter inzage hebben gelegd. Specifiek reageren wij op de voorgenomen aanleg van een nieuwe brug over de Ringvaart in Lisse-zuid voor de verbinding van Lisse met de A 44 bij Abbenes. De WSV Lisse is een watersportvereniging met een jachthaven welke plaats biedt aan 170 pleziervaartuigen en ca. 250 leden telt. Wij zijn gesitueerd aan de zuidkant van Lisse aan de belangrijke Staande Mast Route. De in onze haven verblijvende plezierboten varen regelmatig vanuit Lisse naar de Kager- en Westenderplassen. Uit de door u gepubliceerde kaart “Schetsontwerp voorlopig voorkeursalternatief-Lisse zuid-A44” blijkt dat de voorgenomen nieuwe weg de Rooversbroekpolder doorsnijdt en de Ringvaart kruist in een bocht middels een “halfhoge beweegbare brug”. Uit informatie verkregen uit onderstaande bronnen blijkt dat de tracévoering van de weg en detaillering van deze brug alleminst afgeronde zaken zijn:

- informatieavond in hotel Leeuwenhorst op 23 januari;
- informatieavond voor gebruikers van Rooversbroekpolder in het gemeentehuis van Lisse op 8 februari.

Wij verzoeken u bij het detailleren van genoemde weg met Ringvaartkruising rekening te houden met de belangen van de leden van onze vereniging en niet meer dan noodzakelijk de vrije doorvaartroute naar de Kagerplassen te hinderen. Specifiek vragen wij u om het volgende:

- de Ringvaartkruising uitvoeren op een wijze die het verkeer op het water niet hindert, bijvoorbeeld met een tunnel, aquaduct of hoge brug (doorvaarhoogte min. 5.00 m);
- indien de Ringvaartkruising als brug wordt uitgevoerd, deze tenminste conform de Richtlijnen Vaarwegen 2017 van Rijkswaterstaat te dimensioneren. Het passeren van een extra brug op weg naar de Kagerplassen is al niet in ons belang; een onveilige of moeizame passage is dat zeker niet.

Onze pleziervaartuigen zijn met name in het vaarseizoen van 1 april tot 1 november een frequent gebruiker van het betreffende stuk Ringvaart. Voorstel waterkruising Ringvaart Lisse-zuid

1. Wij stellen voor de waterkruising uit te voeren als een hoge brug (5.00 m), tunnel of aquaduct. De brug is dan voor de meeste motorboten zonder open te moeten te passeren.
2. Mocht u toch een halfhoge beweegbare brug kiezen in plaats van een hoge brug, tunnel of aquaduct, dan verwachten we dat u in het ontwerp het onderstaande verwerkt:
 - a. Zorg voor een overzichtelijke situatie, óók als alle wachtsteigers (dubbel) bezet zijn.
 - b. Verplaats de brug van ligging in een bocht van de Ringvaart naar een recht deel. Dit komt de overzichtelijkheid op het water en daardoor de nautische veiligheid ten goede: je kan zien of en welk tegenverkeer eraan komt en daarop kan dan worden

- geanticipeerd. Dit is zeker van belang mede omdat deze vaarroute ook frequent gebruikt wordt door de vrachтваart.
- c. Maak twee doorvaaropeningen, beiden met eenrichtingverkeer. Dit zorgt voor een vlotte passage van de brug en het vermindert de kans op nautisch onveilige situaties.
 - d. Maak de doorvaarbreedte van beide openingen minimaal 10 m. Dit zorgt voor een veilige en vlotte doorvaart.
 - e. Maak de doorvaarhoogte in gesloten toestand minimaal 5.00 m.

De Elsbroekerbrug en Kaagbrug zijn wat ons betreft qua afmetingen ook goed bruikbare voorbeelden van een halfhoge beweegbare brug. De Lisserbrug en de Meerbrug bij Nieuwe Wetering zijn voorbeelden hoe het wat ons betreft niet moet vanwege te lage doorvaarhoogte en beperkende bedieningstijden. Graag vernemen wij in uw beantwoording van onze zienswijze of u bovenstaande punten overneemt. Ook verwachten wij van u, nauw betrokken te worden bij de uitwerking van uw oplossingsrichting voor deze kruising met de Ringvaart.

Antwoord

Het kruisen van de ringvaart met een brug is onderdeel van het gekozen voorlopig voorkeursalternatief. Na vaststelling van een voorkeursalternatief zal bij de nadere uitwerking in het vervolgonderzoek de vormgeving van de kruisingen worden bepaald, waaronder ook de ringvaartkruising. Daarbij worden ook de eisen aan de inrichting bepaald. De Provincie Noord-Holland is beheerder van de vaarweg en de Richtlijn Vaarwegen 2017 van Rijkswaterstaat zal worden toegepast. De Richtlijn omschrijft een vrije zichtlijn gerelateerd aan de lengte van een maatgevend schip. Afwijken van de richtlijn is mogelijk mits een vlotte, veilige en betrouwbare vaart wordt gegarandeerd en de vaarweggebruiker adequaat wordt geïnformeerd. Hiermee rekening houdend bij het ontwerp is een brug in een bocht mogelijk. Ook zal de ligging van de weg en brug naar recht deel van de Vaart in de uitwerking mee worden gezien in overleg met de stakeholders en belanghebbenden. Medebepalend hierbij is de ligging van de piekberging en de ligging van de weg zuid van Lisse. Hoewel een aquaduct voordelen heeft, zijn hier ook aanzienlijke kosten aan verbonden. Er zal in het vervolgonderzoek ook aandacht zijn voor de effecten van brugopeningen, om een uiteindelijke afweging te kunnen maken. De veelheid van bruggen hoeft niet noodzakelijkerwijs tot meer vertraging te leiden. De Provincie Noord-Holland werkt op deze route aan een 'blauwe golf' waarbij scheepvaartverkeer in colonne over de ringvaart wordt geleid.

Zienswijze 281

Zienswijze onderdeel 281.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 282

Zienswijze onderdeel 282.1

Een kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 283

Zienswijze onderdeel 283.1

Indieners geven aan tegen de aanleg van de Duinpolderweg te zijn vanwege de schadelijke gevolgen voor de Oude Weerlaan 60 en de nieuwe manege te Hillegom. Wanneer deze toch wordt aangelegd wensen de indieners in gesprek te treden met de Provincie over verwerving van de Oude Weerlaan 60 door de provincie en de bereikbaarheid van de nieuwe manege per fiets.

Antwoord

Bij de definitieve tracékeuze zullen we heel goed kijken naar individuele woningeigenaren en hun belangen. Daarbij streven we naar maatwerk. Indien toch waardevermindering optreedt, kan hiervoor een planschadevergoeding worden aangevraagd. Hiervoor kunt u als eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dit kan op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief

planologisch is vastgelegd als daarvoor grondslag bestaat.

In de volgende planfase zal ook worden onderzocht hoe de bereikbaarheid van verschillende bestemmingen in de omgeving met langzaam verkeer gewaarborgd kan worden. Daar zal de nieuwe manege onderdeel van zijn.

Zienswijze 284

Zienswijze onderdeel 284.1

Doorstroming verkeer van N208 vanuit Lisse naar N207 richting A4: waarom wordt er niet een "vrijliggende" rijbaan gemaakt voor verkeer vanuit Lisse rechtsaf naar de N207? Dan heeft die baan geen last van de stoplichten op de kruising N208-N207 en stroomt het verkeer vanuit Lisse/Keukenhof veel sneller door. Nu heeft die baan relatief veel "rood". Omdat die bocht redelijk scherp is en de bocht lang naar rechts doorloopt, trekt het (vracht)verkeer niet snel op waardoor achteropkomende verkeer snel weer rood krijgt. Er gaan soms maar 5 auto's door groen. Zeker in spits (en Keukenhof tijd) staat er al snel oponthoud voor het stoplicht.

Antwoord

Wellicht dat door aanpassingen de doorstroming lokaal op de N208 richting N207 verbeterd kan worden. Echter, de brug blijft dan ook een knelpunt. In de MER is juist getracht te zoeken naar effectieve maatregelen voor het totaal gebied en maatregelen die kunnen bijdragen aan meerdere doelstellingen. Uw observatie is zeker waardevol en zal met de betreffende wegbeheerder worden besproken, maar alleen een aanpassing van het kruispunt zal onvoldoende oplossend vermogen hebben om de doelstellingen te halen.

Zienswijze 285

Zienswijze onderdeel 285.1

Indiener geeft aan voorstander te zijn van alternatief NOG Beter 2.0 omdat deze naar mening van de indiener een lokaal probleem aanpakt met een lokale oplossing.

Antwoord

De Bollenstreek is relatief onbereikbaar dan de rest van Nederland. Dat wees het toepassen van de bereikbaarheidsindicator van het rijk in 2016 uit. De uitkomsten zijn opgenomen in de geactualiseerde Probleemanalyse. De werkgelegenheid in de streek neemt af en daardoor wordt de uit- en ingaande pendel groter. Zowel als bijdrage aan de rijksopgave als voor eigen behoefte worden nog woningen in de regio gerealiseerd. Zonder een robuust wegennet zijn werk, woningen en voorzieningen onbereikbaar. Wij ondersteunen dan ook niet de zienswijze van de indiener dat er sprake is van een lokaal probleem.

Zienswijze onderdeel 285.2

Daarnaast geeft de indiener aan tegenstander te zijn van het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze zoals beschreven in de zienswijze van de gemeente Hillegom.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet kwam aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten

verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze onderdeel 285.3

Tot slot is de indiener van mening dat de verkeersproblemen in het gebied het beste kunnen worden opgelost met maatregelen op het gebied van (elektrische) fiets en openbaar vervoer.

Antwoord

Naar de mening van het bestuur zijn investeringen in het openbaar vervoer en fiets belangrijke schakels in de bereikbaarheid van het gebied. Het bestuur acht het echter noodzakelijk ook te investeren in de autobereikbaarheid om aan de doelstellingen van dit project te voldoen.

Zienswijze 286

Zienswijze onderdeel 286.1

Kopie van zienswijze 83. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 287

Zienswijze onderdeel 287.1

Hierbij dienen wij een zienswijze in m.b.t. het voorlopig voorkeursalternatief. Door de toenemende woningbouw en aantrekkende economie is het logisch dat er ook extra wegen worden aangelegd, en hier kunnen we ons op hoofdlijnen prima in vinden. Wij wonen aan de Bennebroekerdijk in Zwaanshoek, tegenover het natuurgebied van Heemstede en de molen van Höcker. Wij doen een groot deel van onze boodschappen in Bennebroek en onze kinderen zullen straks in Bennebroek naar school gaan. Tevens heb ik, Erik van der Peet, als hovenier veel klanten in Bennebroek, Hillegom, Heemstede, Aerdenhout en omgeving. Wij zijn dus erg georiënteerd op Bennebroek.

Als wij nu vanuit huis richting Heemstede moeten, zijn wij genoodzaakt om via de woonboulevard van Cruquius te rijden. Belachelijk genoeg rijden we erg vaak vele kilometers om, om ons doel te bereiken. Hierdoor zijn wij ook vaak genoodzaakt via Bennebroek ons doel te bereiken. Naar nu blijkt zal de Bennebroekerdijk tussen de Bennebroekerbrug en de Bennebroekerweg worden afgesloten. Dit betekent dat we straks als we naar Hillegom moeten, ook hier enkele kilometers voor om moeten rijden over de nieuw aan te leggen weg in Zwaanshoek, vervolgens via de Spieringweg, om dan richting Hillegom en Beinsdorp te komen. Dit betekent straks dat wij, welke kant we ook uit gaan, we een enorme lus moeten maken (of over de woonboulevard van Cruquius, of over de nieuwe weg in Zwaanshoek), of we komen in een extra druk stuk Bennebroekerdijk terecht (tussen de nieuw aan te leggen weg en de Bennebroekerbrug, doordat de andere kant van de Bennebroekerdijk zal worden afgesloten).

Een extra weg is prima, het lijkt ons zeker erg goed om de druk op de wegen om ons heen te spreiden, maar laat hiertoe het stuk Bennebroekerdijk open. Hierdoor kunnen we met elkaar de drukte verdelen en blijft onze omgeving voor ons bereikbaar, en blijven wij bereikbaar voor onze omgeving. Iedere weggebruiker zal de snelste weg kiezen, daar hoeven we geen wegen voor af te sluiten, maar laten we alsjeblieft de bestaande wegen open houden.

Antwoord

De afsluiting van autoverkeer op de Bennebroekerdijk is meegenomen in het voorlopig voorkeursalternatief om te voorkomen dat verkeer alsnog door Zwaanshoek blijft rijden ondanks de randweg Zwaanshoek. Wij begrijpen dat voor lokale bewoners dit tot een langere verkeersbeweging kan leiden. Echter, bij het openhouden van de Bennebroekerdijk zal verkeer door Zwaanshoek blijven rijden.

Zienswijze 288

Zienswijze onderdeel 288.1

Kopie van zienswijze 018. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 289

Zienswijze onderdeel 289.1

Indiener heeft gezien de toename van de geluidbelasting en de uitstoot van fijnstof op Hof van Pampus bezwaren tegen het intensiveren van de Nieuwe Bennebroekerweg en verzoekt daarom een ander voorkeursalternatief te kiezen. Mocht noodzakelijkerwijs toch de definitieve keuze op dit voorkeursalternatief vallen en het daarvoor te nemen planologisch besluit ondanks bezwaren onherroepelijk zou worden, wijst de indiener u op de noodzakelijke investeringen die gedaan moeten worden om de overschrijding van de grenswaarden van zowel geluid als fijnstof op te kunnen vangen.

Antwoord

De weg heeft voor verschillende milieuaspecten waaronder geluid, NOx, CO2, fijnstof en voor natuur, landschap en recreatie, negatieve effecten. Dat geldt overigens ook voor het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze (Midden). Deze effecten hebben we in de MER-rapporten op hoofdlijnen in beeld gebracht. In de volgende planfase zullen we het voorkeursalternatief in tracering en hoogteligging meer in detail uitwerken en zullen we preciezer naar de milieueffecten kijken. Tevens zullen we onderzoeken of, en zo ja welke maatregelen nodig zijn op de effecten te compenseren of verder te beperken om aan de wettelijke normen te voldoen.

Zienswijze 290

Zienswijze onderdeel 290.1

Als eigenaar van een melkveehouderij gebruiken wij veel stukken weiland, waaronder een aantal dijkpercelen aan de Hillegommerdijk in Zwaanshoek en Beinsdorp en een aantal graslandpercelen in Lisserbroek. Deze percelen worden elke zomer gebruikt om hooi en kuilgras te oogsten, gemiddeld is dit 5 keer per jaar. Hiervoor moeten we zeer regelmatig, denk aan honderden keren per seizoen, met tractoren over de Bennebroekerdijk, de Hillegommerdijk en de Lisserdijk. De uitvoering van ons bedrijf zou zeer worden benadeeld, zo niet onmogelijk gemaakt, als we met onze tractoren door het instellen van een eenrichtingsmaatregel, niet meer in beide richtingen over de genoemde dijken kunnen rijden. Het verzoek is dan ook om hier rekening mee te houden. Ons voorstel is om, indien de genoemde dijken éénrichtingsverkeer zouden worden, ons bedrijf een onbeperkte ontheffingsmaatregel toe te wijzen voor landbouwverkeer.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief voorziet niet in het instellen van eenrichtingsverkeer. In het voorlopig voorkeursalternatief zit wel een knip ter hoogte van Zwaanshoek bij de Hillegommerdijk. Mocht dit uw bedrijfsvoering beïnvloeden, zal bij een verdere uitwerking van het voorkeursalternatief gekeken moeten worden, op welke wijze dit wordt meegenomen.

Zienswijze 291

Zienswijze onderdeel 291.1

De indiener maakt nadrukkelijk bezwaar tegen het gekozen voorlopig voorkeursalternatief en andere alternatieven. Hiervoor geeft hij een uitgebreide onderbouwing voor zijn gronden van bezwaar. Samengevat zijn dit:

1. Geen toekomstbestendigheid in relatie tot ambitie en koers mobiliteit in de Randstad 2050.
2. Zijn uitkomsten van de Planstudie/ Milieu Effect Rapport (MER) voldoende onderbouwd?
3. Tegenstander van randweg Lisse/Lisserbroek met aansluiting op de A44.

4. Geen nut en noodzaak voor verbinding Randweg Lisse/Lisserbroek met aansluiting op A44.

Antwoord

De uitkomsten van het onderzoek, die zijn gepresenteerd in de geactualiseerde Probleemanalyse 2016 over nut en noodzaak en de bestuurlijke beraadslaging daarover, maken duidelijk dat het bestuur verder wenst te gaan met de studie. De relatieve onbereikbaarheid van dit deel van de regio ten opzichte van de rest van Nederland ligt hieraan ten grondslag.

De Commissie voor de m.e.r. oordeelde dat de rapporten, die in deze planstudie zijn vervaardigd, het bestuur handvatten verschaft om tot een gewogen oordeel over een samenstel te komen. De stellingname tegen randweg bij Lisse Zuid wordt gemarkeerd. Wij delen de opinie dat hiervoor nut en noodzaak ontbreekt niet op grond van de uitkomsten van de verkeerstudie hieromtrent.

Zienswijze 292

Zienswijze onderdeel 292.1

Gezien de woningbouwplannen in Masterplan Hillegom Noord en de verwachte impact van het voorlopig voorkeursalternatief op deze plannen is indiener verbaasd dat nooit contact met hen is opgenomen.

Antwoord

In deze fase waarin de vergelijking van de alternatieven onderling op schetsontwerpniveau centraal staat en de exacte ligging en ruimtelijke inpassing nog moet plaatsvinden is ervoor gekozen om de effecten niet op individueel bedrijfsniveau in beeld te brengen.

Zienswijze onderdeel 292.2

Onduidelijk is in hoeverre de kosten van herstructurering van het bedrijventerrein en de negatieve economische impact ten gevolge van de ontstane onzekerheid in het project zijn meegenomen. Dit blijkt niet uit het hoofdrapport of de EER. De planstudie is op dit punt niet goed onderbouwd.

Antwoord

In de kostenraming is zijn de verwervingskosten van de bedrijven meegenomen om een realistische kosteninschatting per alternatief te krijgen. Deze en andere onderdelen van de kostenraming zijn om redenen van marktwerking niet in de openbare rapportages meegenomen.

Zienswijze onderdeel 292.3

De drukke verkeersader door Hillegom zal een belangrijke barrière gaan vormen. Het is indiener niet duidelijk waarom hiervoor gekozen is terwijl bijvoorbeeld alternatief Midden het bedrijventerrein en dorp ontziet.

Antwoord

Om barrièrewerking te voorkomen kruist de Voltstraat ongelijkvloers met de nieuwe weg. In de volgende fase wordt het ontwerp en de ruimtelijke inpassing gedetailleerd uitgewerkt in samenspraak met directbetrokkenen. Dan kunnen verdere maatregelen onderzocht worden om de barrièrewerking te beperken. De keuze voor het voorkeursalternatief is een bestuurlijke keuze op basis van een integrale afweging die breder is dan de gevolgen voor bedrijventerrein Horst ten Daal en voorgenomen woningbouwplannen. Bereikbaarheid en het terugdringen van het doorgaande verkeer op kwetsbare wegvakken hebben ook een belangrijke rol gespeeld in de afweging.

Zienswijze onderdeel 292.4

Indiener acht het juridisch niet juist een combinatie van (onderdelen van) alternatieven te kiezen omdat de onderdelen niet los onderzocht zijn in het MER en het samengestelde voorkeursalternatief als geheel ook niet. Bovendien beantwoordt het voorkeursalternatief niet aan de (m.e.r.-onderzoeks)opdracht van provinciale staten die op 12 oktober 2016 instemde met onderzoek naar 7 alternatieven.

Antwoord

De 7 alternatieven zijn onderzocht conform de opdracht van provinciale staten. In aanvulling daarop zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor de kansrijke samenstellen. De basisonderzoeken met de aanvullende analyses bieden voldoende basis om een voorkeur te kiezen in deze fase.

Zienswijze onderdeel 292.5

Het voorkeursalternatief heeft ernstige gevolgen voor het milieu, landschap, cultuurhistorie en landbouw. Indiener meent dat met deze negatieve effecten onvoldoende rekening is gehouden.

Antwoord

Het verrichte onderzoek bevestigt de gevolgen die u schetst. Bij de keuze van het voorkeursalternatief is echter ook rekening gehouden met andere effecten en de mate waarin de alternatieven voldoen aan de doelstellingen.

Zienswijze onderdeel 292.6

De juridische en financiële uitvoerbaarheid is volgens indiener in het geding omdat met het voorkeursalternatief kritische milieugrenzen (lucht, geluid, natuur) worden opgezocht en overschreden.

Antwoord

Uit het verrichte onderzoek blijkt niet dat het voorkeursalternatief niet aan de wettelijke normen kan voldoen. In de volgende fase worden in de Besluit-m.e.r. de effecten van het voorkeursalternatief gedetailleerd in beeld gebracht inclusief eventuele compenserende maatregelen.

Zienswijze onderdeel 292.7

Indiener zet vraagtekens bij het vermeende draagvlak voor het voorkeursalternatief dat het bestuur zwaar heeft laten meewegen. Bewoners en ondernemers uit Hillegom waren niet vertegenwoordigd in de Adviesgroep. Er is onvoldoende gewicht toegekend aan de belangen van de bedrijven op Weerstein en het is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur om een onevenwichtig samengestelde adviesgroep zoveel inspraakgewicht te geven bij een beslissing die de hele regio raakt.

Antwoord

Hoewel er geen directe vertegenwoordiging van bewoners of ondernemers uit Hillegom in de Adviesgroep zaten, zijn deze belangen door de leden wel gewaarborgd. In het advies is te lezen dat alle deelnemers gehouden zijn bredere belangen bij hun afweging te betrekken. De keuze die gemaakt is, is dus niet het dictaat van een van de groepen, maar van een gewogen advies met veel nuances en kanttekeningen.

Zienswijze onderdeel 292.8

De afwijking van het ambtelijke voorkeursalternatief is onvoldoende onderbouwd.

Antwoord

De onderbouwing is terug te vinden in hoofdstukken 8, 9 en 10 van de nota voorkeursalternatief. De kern is dat de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer voor beide colleges van GS doorslaggevend is geweest in de keuze. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak, mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging.

Zienswijze onderdeel 292.9

De Commissie voor de m.e.r. heeft geadviseerd de doelen zo concreet mogelijk te maken ('SMART') en daarbij aan te geven wanneer doelstellingen zijn gehaald en wanneer niet. Dit komt niet tot uiting in de planstudie en de nota VKA.

Antwoord

De oorspronkelijke doelstelling is in de Probleemanalyse uit 2016 SMART gemaakt. Deze doelstelling en de toets op doelbereik is onder meer weergegeven in hoofdstuk 4 van de Nota voorlopig voorkeursalternatief.

Zienswijze onderdeel 292.10

In de documenten van de planstudie wordt niet vermeld hoe zwaar het milieubelang is meegewogen in de beslissing. Dit is in strijd met de Wet milieubeheer, Wet natuurbescherming c.a.

Antwoord

De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies geconcludeerd dat het MER voldoende milieu-informatie bevat om een voorkeursalternatief te kunnen kiezen. De milieubelangen hebben een duidelijke rol gespeeld in de afweging voor de beslissing. In de Nota Voorlopig Voorkeursalternatief is dit onderbouwd.

Zienswijze onderdeel 292.11

Het plan-m.e.r. geeft geen dan wel een ontoereikende beschrijving van de maatregelen om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen. Ook wordt geen overzicht van leemten in kennis gegeven. Daarmee voldoet het plan-m.e.r. niet aan art. 7.7, lid 1 van de Wet milieubeheer (sub g en h).

Antwoord

In het plan-m.e.r. hebben wij de milieueffecten op hoofdlijnen onderzocht, om de verschillende alternatieven tegen elkaar af te kunnen wegen. De Commissie voor de m.e.r. heeft een positief toetsingsadvies uitgebracht over het plan-m.e.r. waarmee zij aangeeft dat er voldoende en inhoudelijk juiste informatie voorhanden is om een alternatief te kunnen kiezen. Het is juist dat we in de plan-m.e.r. nog geen rekening gehouden hebben met eventueel benodigde mitigerende en compenserende maatregelen. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de besluit-m.e.r.-fase zullen we de milieueffecten meer in detail onderzoeken en nader beoordelen waar welke maatregelen nodig zijn om de milieueffecten verder te beperken. In het hoofdrapport en in de diverse deelrapporten hebben we de leemten in kennis aangegeven. Voorbeelden zijn: Deelrapport milieu, pag. 40, 44 en 98 en Deelrapport ruimtelijke kwaliteit: pag. 52 en 82.

Zienswijze onderdeel 292.12

Het is onbegrijpelijk dat de verwachte toename van het verkeer in de regio Bollenstreek en het feit dat vele duizenden woningen meer hinder zullen ondervinden van de daaruit volgende uitstoot niet zou leiden tot (verdere) overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. Volgens de planstudie is het project geen onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. In die zin valt het project niet onder de zogenaamde programmatische aanpak en zal het rechtstreeks moeten voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen uit hoofde van de Europese richtlijnen en de Wet milieubeheer. Aangezien de normen worden overschreden en/of niet afdoende concreet en specifiek onderzoek is verricht naar de gevolgen van het project voor de luchtkwaliteit, is de planstudie ontoereikend om op basis daarvan tot een VKA te komen.

Antwoord

De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies geoordeeld dat het milieuonderzoek de effecten voldoende in beeld heeft gebracht om een beslissing te kunnen nemen.

Zienswijze onderdeel 292.13

De planstudie biedt onvoldoende (concreet) zicht op de gevolgen die het VKA en de onderzochte alternatieven hebben voor het Natura2000-gebied Kennemerland-Zuid. Tevens had nader, concreter en specifiek onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de schadelijke milieugevolgen voor de (volks) gezondheid die uit de planstudie blijken. Zie het antwoord op de vorige vraag. Ter aanvulling: in de volgende fase wordt een gedetailleerde Besluit-m.e.r. opgesteld waarin de effecten van het definitieve voorkeursalternatief gedetailleerder worden onderzocht.

Antwoord

Zie het antwoord op de vorige vraag. Ter aanvulling: in de volgende fase wordt een gedetailleerde Besluit-m.e.r. opgesteld waarin

de effecten van het definitieve voorkeursalternatief gedetailleerder worden onderzocht.

Zienswijze 293

Zienswijze onderdeel 293.1

Proces

Wij hebben gedurende de onderzoeksperiode constructief meegewerkt en betrokkenheid getoond in het proces om te komen tot een voorgenomen besluit. Wij betreuren het dat u het eensgezinde advies van zowel Holland Rijnland als de afzonderlijke Bollenstreekgemeenten, zoals dat uitgebracht is in de stuurgroep, minder zwaar heeft gewogen dan het verdeelde advies van de adviesgroep. Overigens zijn wij van mening, dat de adviesgroep op een goede wijze in het proces is betrokken. De ingebrachte varianten zijn op een juiste manier meegenomen in het MER. Hiermee is gehoor gegeven aan het betrekken van maatschappelijke organisaties bij het proces.

Betoog

Informatieavond raad

De termijn van zes weken was erg kort om inwoners en ondernemers te raadplegen over dit VKA. Wij hebben met een werkgroep van de gemeenteraad uitvoerig stilgestaan bij de gevolgen voor Hillegom.

Op maandag 5 februari 2018 hebben wij voor onze inwoners en ondernemers een informatieavond georganiseerd, waarbij zij hun standpunten aan de raad kenbaar konden maken. Hier is door velen gebruik van gemaakt.

Afweging

Allereerst onderschrijven wij nut en noodzaak van infrastructurele maatregelen om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid aan te pakken in de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer. Nut en noodzaak worden zowel door de stuurgroep als de adviesgroep onderschreven.

Antwoord

Wij herkennen uw beschrijving van deelname in het proces. De loyale wijze waarop dat heeft plaatsgevonden wordt gezien en gewaardeerd. De teleurstelling, die u beschrijft is begrijpelijk. Dat de voorkeur voor het samenstel van de adviesgroep u er toch toe brengt om aan te geven dat het betrekken van die groep op de juiste wijze is gebeurd getuigt van bestuurlijke ruimhartigheid. Uw verklaring over nut en noodzaak is een streep onder de mening, die wij daar ook over hebben. Uiteraard mede op basis van de onderzoeken, die u hebt helpen bevorderen in de stuurgroep. Dank daarvoor.

Zienswijze onderdeel 293.2

Beide provincies geven aan, dat beide samengestelde alternatieven 'Zuid' en 'Midden' het gevraagde oplossende vermogen zouden kunnen bieden. Wij hebben nader ingezoomd op de gevoeligheidsanalyses van beide voorkeursvarianten 'Zuid' tot de N208 van de adviesgroep en de voorkeursvariant 'Midden' tot de N208 van de projectorganisatie, alsmede op het alternatief NOG Beter 2.0 (Haarlemmermeer-Weerlaan).

Voorkeursvariant 'Zuid'

Het VKA 'Zuid' voldoet aan het verbeteren van de bereikbaarheid, maar is voor ons niet acceptabel, omdat deze variant dwars door Hillegom loopt en zeer ingrijpende gevolgen heeft voor inwoners, ondernemers en het recreatie- en natuurgebied Vosse- en Weerlanerpolder.

Alternatief NOG Beter 2.0

'Naar dat mogelijk was, hebben wij alternatief NOG Beter 2.0 vergeleken met beide samengestelde voorkeursvarianten. Hieruit blijkt, dat de alternatieven 'Midden' en 'Zuid' beter scoren op de bereikbaarheidseffecten, robuustheid en leefbaarheid dan het alternatief NOG Beter 2.0. Met name de gevolgen voor de leefbaarheid in termen van luchtkwaliteit, geluid en gezondheid bij een doorgetrokken Weerlaan zijn slechter dan bij de alternatieven 'Midden' en 'Zuid'. Dit omdat deze variant tussen/tegen de bestaande en de geplande bebouwing ligt. Nadeel van dit alternatief is ook dat (regionaal) doorgaand en lokaal verkeer op de Weerlaan samenkomen.

Voorkeursvariant 'Midden'

De voorkeursvariant 'Midden' scoort het beste op bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en kosten. Wel is er een schaduwkant omdat een deel van de Oosteinderpolder wordt aangetast. De hinder voor de omgeving kan worden beperkt door de weg op een goede wijze in het landschap in te passen. Het VKA 'Zuid' en alternatief NOG Beter 2.0 scoren vooral negatief op leefbaarheid in termen van lucht, geluid en gezondheid. Om die reden pleiten wij ervoor om te kiezen om een nieuwe wegverbinding aan te leggen volgens alternatief 'Midden' van de projectorganisatie.

Argumentatie - Draagvlak

Tijdens de informatiebijeenkomst op 23 januari 2018 in Leeuwenhorst en de informatiebijeenkomst van de gemeenteraad in Hillegom op 5 februari 2018 is ons gebleken, dat er bij onze inwoners en ondernemers in Hillegom weinig tot geen draagvlak is voor uw voorgenomen VKA 'Zuid'. De overige 13 gemeenten binnen Holland Rijnland zijn eveneens geen voorstander van de VKA 'Zuid'. De gemeente Haarlemmermeer heeft wel voorkeur voor het VKA 'Zuid', maar heeft in haar zienswijze aangegeven, dat voorkeursvariant 'Midden' ook het gevraagde oplossende vermogen zou kunnen bieden.

Aantasting leefbaarheid

Het voorgenomen VKA loopt dwars door Hillegom en heeft negatieve effecten voor de leefbaarheid voor bewoners in ons dorp in termen van lucht, geluid en gezondheid. Alternatief 'Midden' (het alternatief van de projectorganisatie) scoort beter op het gebied van leefbaarheid. Daarnaast is dit alternatief veel goedkoper dan het voorlopige VKA. De ligging van alternatief 'Midden' is ongeveer in het midden tussen Hillegom en Bennebroek. De belasting van onze dorpskern in termen van lucht, geluid en gezondheid is daardoor aanzienlijk minder.

Antwoord

Zie antwoord bij 293.11

Zienswijze onderdeel 293.3

Woningbouwontwikkeling

In Hillegom is daarnaast bij het alternatief 'Zuid' met een verbinding naar de Weerlaan sprake van een groot negatief effect voor de woningbouwontwikkeling Vossepolder en voor de woningbouwlocatie Hillegom Noord. In de praktijk betekent dit, dat zeker 90 geplande woningen niet gebouwd kunnen worden en er een exploitatieverlies zal optreden van vele miljoenen. Deze kosten zijn nog niet meegenomen in de Maatschappelijke-kosten-batenanalyse (MKBA).

Antwoord

Alle verwervingskosten van grond, bedrijven en woningen op het tracé zijn meegenomen. Bij alternatief NOG Beter 2.0 is een inschatting van het exploitatieverlies door de gemeente Hillegom opgenomen. Bij het voorlopig voorkeursalternatief is de aftakking van het hoofdtracé naar de Weerlaan niet meegenomen. Alleen de vastgoedkosten van het doorgaande hoofdtracé zijn meegenomen. Het daadwerkelijke exploitatieverlies is sterk afhankelijk van de definitieve ligging ten opzichte van de nieuw geplande woningen. Gelet op de nauwkeurigheid van de kostenraming in deze fase, met een geschatte bandbreedte van -30% tot +40%, achten wij dit niet van invloed op de bestuurlijke afweging.

Zienswijze onderdeel 293.4

Vosse- en Weerlanerpolder

Wanneer voor het voorgenomen VKA gekozen wordt, dan heeft dit voor het natuur en recreatiegebied Vosse- en Weerlanerpolder (uniek weidevogelgebied) ernstige gevolgen.

De Vosse- en Weerlanerpolder is in 2014 door de Provincies Noord- en Zuid-Holland, Holland Rijnland en de gemeente Hillegom ingericht als natuur- en recreatiegebied. Per 1 januari 2015 is dit gebied in beheer bij de "Stichting Het Zuid-Hollands Landschap". Wij hebben hiervoor Europese subsidies ontvangen met een instandhoudingsverplichting.

Bij een doorsnijding van dit gebied met het voorlopige VKA worden de Vosse- en Weerlanerpolder en de toegang daartoe onherstelbaar aangetast.

Het alternatief 'Zuid' is eveneens in strijd met uw uitgangspunt "ruimtelijke kwaliteit te borgen door de Duinpolderweg of andere verbindingswegen in te passen in het landschap. Dit door het tracé aan te laten aansluiten bij bestaande structuren/lijnen in het landschap". Dit lichten wij als volgt toe. Met alternatief 'Zuid' zal de doorsnijding van kavels veel minder gunstig zijn, waardoor landschappelijke waarden veel meer worden aangetast, dan bij alternatief 'Midden'. Ook de impact van het VKA aan de overkant van de Ringvaart in de gemeente Haarlemmermeer op het landschap, recreatiegebieden, ecologie, bestaande structuren en haar

inwoners is fors.

Antwoord

In de milieueffectrapportages wordt onderkend dat de effecten van het voorlopig voorkeursalternatief Zuid op landschap en natuur in de Vosse- en Weerlanerpolder aanzienlijk zijn. De doorsnijding van de verkaveling is door de traceringshaaks op de verkavelingsrichting ongunstig. Ook in de Haarlemmermeerpolder wordt de verkavelingsstructuur op een aantal locaties ongunstig doorsneden en is sprake van invloed op natuur- en recreatiegebied. Als het alternatief op basis van Zuid daadwerkelijk het voorkeursalternatief wordt, zal de tracerings- en hoogteligging in de volgende planfase nader worden uitgewerkt. In het project-m.e.r. worden de milieueffecten ook meer in detail bekeken en wordt bezien waar en welke maatregelen nodig zijn om de effecten zoveel mogelijk te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 293.5

Bedrijventerrein Horst ten Daal

Met het nu voorliggende VKA zal bovendien bedrijventerrein Horst ten Daal aan de noordkant van Hillegom worden doorsneden, waardoor de gevestigde bedrijven geamoveerd en verplaatst moeten worden en er een ingrijpende herstructurering plaats moet vinden, wat hoge verwervingskosten met zich meebrengt en bovendien tijdrovend is. De ondernemers worden hierdoor ernstig geschaad en leven in grote onzekerheid. Wij vinden dit voor de Hillegomse ondernemers en de werkgelegenheid niet acceptabel. Daarnaast constateren wij, dat dit VKA in strijd is met het uitgangspunt van uw "Ontwerpnootitie Duinpolderweg" om de "Duinpolderweg of andere verbindingswegen zo ver mogelijk bij de bebouwing vandaan te projecteren".

Woonwijk Hillegom-Noord

Op basis van de door onze raad vastgestelde visie voor Hillegom-Noord wordt het bestaande bedrijventerrein Horst ten Daal gedeeltelijk getransformeerd tot binnenstedelijke woningbouwlocatie. De bestaande woonwijk 'Patrimonium' wordt daarbij uitgebreid van 100 woningen nu naar 350 woningen in de toekomst. Met het VKA wordt deze wijk afgesneden van onze dorpskern. Daar waar overal in Nederland bestaande provinciale wegen om bestaande dorpskernen heen geleid worden en kernen daardoor weer aan elkaar gesmeed kunnen worden, wordt met het VKA een volstrekt tegengestelde richting ingeslagen die aan inwoners en ondernemers niet uit te leggen valt.

Bedrijventerrein Pastoorslaan-Noord

Bij het (eventueel) doortrekken van het VKA 'Zuid' naar de N206 kan het nog te realiseren bedrijventerrein Pastoorslaan-Noord niet gerealiseerd worden. Dit is een reservelocatie bedrijventerrein voor de gehele Duin- en Bollenstreek en verankerd in de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport Duin- en Bollenstreek 2016 (ISG 2016).

De beperkte ruimte voor bedrijventerreinen in Hillegom en de Duin- en Bollenstreek wordt hiermee nog verder verminderd. Dit heeft forse negatieve gevolgen voor de werkgelegenheid en de lokale economie.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief is inderdaad geprojecteerd door bedrijventerrein Horst ten Daal, langs woonwijk 'Patrimoniumbuurt' en door het nog te ontwikkelen bedrijventerrein Pastoorslaan Noord. De impact is voor een aantal bedrijven erg groot. Binnen de kaders van het alternatief is geprobeerd om de ligging zo ver mogelijk bij bebouwing vandaan te projecteren. Vanwege diverse dwangpunten waren de mogelijkheden op dit deel van het alternatief Zuid beperkt. In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. Dan wordt de exacte ligging van bedrijfsgebouwen ook beschouwd. Wij zullen proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen en rekening te houden met de nog te realiseren bedrijven. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten, willen we met u kijken hoe deze behouden kunnen blijven voor de gemeente. Vanwege de onzekerheid die dit bij de bedrijven veroorzaakt, willen de provincies zo snel mogelijk als de zorgvuldige besluitvorming dit toelaat, duidelijkheid geven door een definitief voorkeursalternatief vast te stellen.

Zienswijze onderdeel 293.6

N208

Door de zuidelijke ligging ontstaat een parallel structuur aan de Weerlaan en de Pastoorslaan. De gronden tussen beide wegstructuren zijn hierdoor maar beperkt te gebruiken. Tevens ontstaat door de aansluiting van het VKA 'Zuid' op de Weeresteinstraat een dubbele wegenstructuur. Die wegenstructuren liggen in elkaars invloedgebied. Onze verwachting is dat de aantakking van de VKA 'Zuid' op de Weeresteinstraat hierdoor negatief wordt beïnvloed. Dit gaat ten koste van de totale afwikkelingscapaciteit van het verkeer en het leefklimaat in deze omgeving.

Antwoord

De aansluiting op de Weeresteinstraat is nog niet exact ontworpen. In de vervolgfase moet gekeken worden naar een precies verkeerskundig ontwerp. Het ontwerp moet aansluiten op de gewenste afwikkelingscapaciteit. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot een turbotonde, dan wel een VRI met voldoende opstelcapaciteit.

Dat de ruimte voor een ontwerp beperkt zal zijn, is bekend. De verwachting is echter, dat met de huidige intensiteiten een passend ontwerp mogelijk zal zijn.

Zienswijze onderdeel 293.7

MKBA

In de variant zonder doortrekking naar de N206 is het alternatief van de projectorganisatie 9 miljoen euro goedkoper. Daarnaast vragen wij ons serieus af of in de MKBA het amoveren van de bedrijvigheid voldoende is 'gewaardeerd'. Onze inschatting is dat het verschil tussen beide varianten beduidend groter wordt. Bovendien kunnen vanwege het VKA bijna 90 geplande woningen in de Vossepolder en Hillegom Noord niet gebouwd worden. Dit levert ook een schadepost op van vele miljoenen. Deze schadeposten zijn in de MKBA nog niet meegerekend.

Antwoord

Het verschil in projectkosten tussen het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze en het voorlopig voorkeursalternatief wordt bepaald door bouwkosten en vastgoedkosten. De genoemde € 9 mln. is dus een netto verschil. De bouwkosten bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze liggen hoger dan bij het voorlopig voorkeursalternatief, met name door de ongelijkvloerse aansluiting N205 met een half klaverblad en een fietsonderdoorgang ter plaatse van de Spieringweg.

De vastgoedkosten bij het vVKA liggen hoger. Dit komt met name door de doorsnijding van Bedrijventerrein Horst ten Daal. Toch wordt ook bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze vastgoed doorsneden. In de raming is rekening gehouden met doorsnijding van bedrijven en bollengrond ten noorden van de Oosteindervaart en met bedrijven ter plaatse van de Hillegommerdijk en Spieringweg.

Zienswijze onderdeel 293.8

Inpassing landschap

Wij vinden het van belang, dat alternatief 'Midden' als wegverbinding zodanig wordt ingepast, dat deze zo weinig mogelijk afbreuk doet aan de landschappelijke, cultuurhistorische, natuur- en recreatieve waarde van de Oosteinderpolder en de hinder voor de omgeving beperkt blijft. Daarnaast pleiten wij voor een aquaduct onder de Ringvaart door, omdat dit veel beter in het landschap past dan een hoge brug en een vlotte doorgang van weg- en waterverkeer bevordert.

Wij vinden het tevens van groot belang dat de nieuwe wegverbinding een bijdrage levert aan de doelstellingen van de deelgebieden in de concept-Omgevingsvisie Hillegom 2030 "Heerlijk Hillegom, duurzame (proef)tuin van Holland". Wij verwijzen hierbij naar pagina 27 van het MER Duinpolderweg, deelrapport Ruimtelijke Kwaliteit: "In de Omgevingsvisie Hillegom 2030 is duurzaamheid het leidende principe. Hiervoor is de ambitie opgenomen om in 2030 Energieneutraal en in 2050 Klimaatneutraal te zijn. Het verbeteren van de fysieke leefomgeving (people, planet en profit) staat in de Omgevingsvisie centraal. Nieuwe initiatieven moeten hieraan bijdragen."

Antwoord

Mocht het samenstel op basis van alternatief Hillegomse Zienswijze (Midden) het voorkeursalternatief worden, dan wordt in de volgende fase meer in detail naar hoogteligging, tracering en landschappelijke inpassing gekeken. Ook worden de effecten meer in detail uitgewerkt (project-m.e.r.) en wordt gekeken waar en welke maatregelen nodig zijn om de effecten verder te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 293.9

Duurzame mobiliteit

In het MER en de beschikbare notities vinden wij duurzame mobiliteit en energie onderbelicht. Wij vragen uw aandacht voor combinaties met andere vormen van toekomstbestendige duurzame mobiliteit, zoals (interprovinciale) fietssnelroutes.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer en duurzaamheidsmaatregelen, die bijdragen aan het Energieakkoord Holland Rijnland en de duurzaamheidsambities van de concept-Omgevingsvisie Hillegom 2030.

Samenstel verbindingen

Als gemeenteraad van Hillegom kunnen wij van harte instemmen met een verbinding tussen Lisse Zuid en de A44 en een randweg bij Zwaanshoek tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg en de verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg.

Antwoord

Duurzame mobiliteit is ook voor de Provincies van belang. In de volgende fase zal er gedetailleerder ontworpen worden en kan gekeken worden naar mogelijkheden om duurzaamheidsaspecten mee te nemen in het project. Ook het kijken of de weg gekoppeld kan worden aan fietsroutes zal in het vervolg aan de orde kunnen komen. In de Bollenstreek is echter wel degelijk gekeken naar de mogelijkheden voor hoogwaardig openbaar vervoer en werken beide provincies samen aan de HOV-verbinding Schiphol Noordwijk.

Zienswijze onderdeel 293.10

Elsbroekerbrug (N207)

Zoals bij u bekend, is er sinds 2014 nog steeds een uitdrukkelijke wens van de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse en Hillegom om de Elsbroekerbrug (N207) te verbreden.

In de gevoeligheidsanalyse van het VKA geeft u aan de doorstroming op de Elsbroekerbrug in de N207 en op het kruispunt N207-N208 de kwalificatie matig mee. De verwachte verkeersafname rondom de kruising N207-N208 leidt ertoe dat het doorstromingsknelpunt ten opzichte van de autonome situatie 2030 in omvang weliswaar afneemt, maar niet wordt opgelost. Een matige doorstroming op de N207 rond genoemde locaties kan de verkeersdruk op de Lisserbrug en de Hillegommerbrug (weer) doen toenemen.

Wij sluiten ons aan bij het advies van de projectorganisatie dat vervolgonderzoek nodig is om betrouwbare uitspraken te doen over de kwaliteit van de verkeersafwikkeling rondom de kruising N207-N208 en het mogelijke nut van een verdubbeling van de Elsbroekerbrug in de N207.

Nadere studie

Als gemeenteraad van Hillegom nemen wij kennis van het feit dat op termijn een mogelijke verbinding van de N208 naar de N206 onderwerp gaat worden van nadere studie. Wij zijn het met u eens, dat gelet op alle inmiddels uitgevoerde studies en onderzoeken hier op dit moment geen noodzaak voor bestaat.

Antwoord

In de vervolgfase wordt uitgebreid gekeken naar de verkeerskundige werking van het voorkeursalternatief en in hoeverre het weggennet dan functioneert. Zo wordt ook gekeken naar de verkeersafwikkeling op de N207-N208. Er wordt hier echter niet gekeken naar het nut van een eventuele verdubbeling van de Elsbroekerbrug. Deze maakt geen deel uit van het voorlopig voorkeursalternatief en is een maatregel op een eventueel probleem. Het kan zijn dat ook andere maatregelen op dat moment een oplossing kunnen bieden.

Zienswijze onderdeel 293.11

Conclusie

Alles bij elkaar genomen zijn wij ervan overtuigd dat een landschappelijk goed ingepast alternatief 'Midden', dat door onze vertegenwoordiger in de stuurgroep ook al als voorkeursalternatief is benoemd, de voorkeur geniet boven alternatief 'Zuid' en NOG Beter 2.0. De gemeenteraad van Hillegom gaat er samen met de regio Holland Rijnland van uit, dat u bij uw heroverweging deze punten en de eerder gedeelde argumentatie nog een serieuze kans geeft.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de

leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuur oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 294

Zienswijze onderdeel 294.1

Na uitgebreide bestudering van de varianten in de 'Nota Voorlopig Voorkeursalternatief d.d. 19 december 2017 en na deelname aan de inloopavond in De Leeuwenhorst d.d. 23 januari 2018, zijn wij als bewoners van Zwaanshoek e.o. tot de conclusie gekomen dat het Alternatief 'Midden', ook wel de 'Middenvariant' genoemd, absoluut onze voorkeur heeft (zie afbeelding).

Deze variant biedt op korte - en lange termijn de beste oplossing voor de verkeersontsluiting van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, met de minste overlast voor de woonkernen zoals Zwaanshoek tegen relatief gunstige kosten, inclusief compensatie voor natuur en bij voorkeur met een aquaduct onder de Ringvaart.

Antwoord

Alternatief Midden, inclusief doortrekking naar de N206 behoorde vanwege de negatieve gevolgen van die doortrekking voor landschap en natuur niet tot de drie meest kansrijke alternatieven. Wel is geconcludeerd dat wanneer de verwachte economische en demografische groei doorzet een doortrekking naar de N206 noodzakelijk wordt. Bij de kansrijke alternatieven hoorde wel het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze, die voor de verbinding van de A4 tot de N206 hetzelfde traject volgt als Midden maar met een gefaseerde realisatie voor het onderdeel vanaf de N208 tot de N206.

De overtuiging bestaat dat door het gekozen voorlopig voorkeursalternatief een haalbare oplossing tot stand kan worden gebracht, die past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 294.2

Vanwege een optimaal effect achten wij het wel belangrijk dat het Alternatief 'Midden' meteen doorgetrokken wordt naar de N206!

Antwoord

De wens om meteen tot een structuur oplossing te komen is duidelijk en helder. Ook de keus waar dit zou moeten gebeuren. Wij begrijpen dat van de 475 medeondertekenaars er circa 300 zijn, die uiteindelijk dit onderdeel van de zienswijze niet onderschrijven. Dat blijkt uit een herroeping van dit onderdeel.

Zienswijze onderdeel 294.3

Wij kunnen ons dan ook niet vinden in 'het voorlopig voorkeursalternatief met een afsluiting van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer ter hoogte van Zwaanshoek en de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg ten noorden van Zwaanshoek, beter bekend als de noordelijke randweg (zie afbeelding).

Antwoord

Uit de verkeersanalyse van de alternatieven in het MER blijkt inderdaad, dat de Bennebroekerweg al flink ontlast wordt door een nieuwe verbinding met de N208. Doelstelling voor de Bennebroekerweg is om onder de 6.000 motorvoertuigen te komen. Vandaar dat in het voorlopig voorkeursalternatief ook de randweg Zwaanshoek is opgenomen, omdat deze maatregel de Bennebroekerweg verder ontlast. Uit de verkeersanalyse van de alternatieven blijkt dat slechts enkele honderden motorvoertuigen via de spieringweg Zuidwaarts rijden; het grootste deel van het verkeer rijdt noordwaarts richting de N201. In de verdere uitwerking zal in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te faciliteren. U geeft aan tegen deze maatregel te zijn en zullen uw zienswijze als zodanig meewegen.

Zienswijze onderdeel 294.4

1. Een grotere milieubelasting door het geluid van motorvoertuigen in het - nu nog - relatief stille gebied rondom deze geplande weg en meer milieuverontreiniging als gevolg van uitstoot van NOx, CO2 en fijnstof ter hoogte van het gebied rondom deze nieuwe weg;
2. Het doorsnijden van een omgeving dat in het bestemmingsplan is aangegeven als ecologisch gebied;

Antwoord

Het klopt dat het voorlopig voorkeursalternatief milieueffecten tot gevolg heeft op het gebied van onder meer geluid, NOx, CO2, fijnstof en natuur en landschap. Ook de andere onderzochte alternatieven zorgen voor milieueffecten. In de volgende planfase zullen we het voorkeursalternatief verder uitwerken voor wat betreft hoogteligging en tracering en onderzoeken we de milieueffecten meer in detail. Waar nodig zullen we ook maatregelen nemen om de effecten verder te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 294.5

3. Planschade als gevolg van waardevermindering van de koophuizen die nu nog grenzen aan een natuurgebied maar, na het realiseren van de weg, niet meer of in ieder geval in veel mindere mate en mogelijk kan ook planschade optreden vanwege de niet of minder bereikbaarheid van de agrarische bedrijven die dan gescheiden worden van een logistiek efficiënte route. E.e.a. is met de gegevens die verstrekt zijn nog niet te bepalen;

Antwoord

Er kan sprake zijn van planschade op het moment dat het besluit over de nieuwe weg (het plan) definitief planologisch is vastgelegd. Dit is bij het vaststellen van het Provinciaal Inpassingsplan. Het nu nog globale ontwerp van de weg wordt in de volgende projectfase samen met belanghebbenden uitgewerkt. Op die manier wordt de ligging in samenspraak met belanghebbenden geoptimaliseerd en ontstaat inzicht voor alle partijen in de daadwerkelijke omvang van de hinder of schade.

Zienswijze onderdeel 294.6

4. Het huidige natuurgebied met wandel- en fietspaden wordt momenteel veel gebruikt door wandelaars en veelal jongere verkeersdeelnemers wiens veiligheid in combinatie met een weg dan in veel mindere mate gegarandeerd is.

Het voorlopig voorkeursalternatief zal tot files leiden op de N205 en tot veel sluipverkeer langs de Spieringweg en de Hanepoel en is dus geen duurzame oplossing voor het verkeersprobleem. Bovendien zijn wij van mening dat de gemeente en de politie wettelijk niet in staat is om de 30 km zones op deze wegen - waarop ook schoolkinderen fietsen - te handhaven met grote hinder en verkeersveiligheidsrisico's voor inwoners en jeugd tot gevolg !

Antwoord

De Hanepoel is inderdaad niet geschikt voor grote hoeveelheden verkeer. Het voorlopig voorkeursalternatief laat overigens geen files zien op de N205, maar dan nog dient de Hanepoel niet als ontsluitende route gebruikt te worden. In de verdere uitwerking zal in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te faciliteren. Uitgangspunt daarbij, is dat ongewenste effecten teniet worden gedaan.

Zienswijze 295

Zienswijze onderdeel 295.1

Project Piekberging Haarlemmermeer

Het hoogheemraadschap van Rijnland is verantwoordelijk voor de waterveiligheid in haar beheergebied. In de komende jaren zal hevige neerslag als gevolg van klimaatverandering grote invloed hebben op deze taak. In 2000 bleek dat Rijnlands boezemsysteem (het geheel aan plassen en kanalen in Rijnlands beheergebied) niet voldeed aan de normen van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). Bij te veel neerslag bestaat daarmee de kans op wateroverlast in het centrale deel van Rijnlands beheergebied. De piekberging Haarlemmermeer is een zeer belangrijk onderdeel van een samenhangend pakket aan maatregelen waarmee Rijnland weer zal gaan voldoen aan haar opgave voor droge voeten en waterveiligheid. Een belangrijk deel van het economisch hart van ons land is daarmee beschermd tegen wateroverlast nu en in de toekomst.

De locatie en uitwerking van de piekberging Haarlemmermeer zijn resultaten van een zeer zorgvuldig doorlopen gebiedsproces. Voor het huidige voorstel is draagvlak bij omwonenden, belangengroepen, gemeentes en provincies. De piekberging Haarlemmermeer is vastgelegd in het gemeentelijke bestemmingsplan en in de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Daarnaast is het projectplan inmiddels onherroepelijk. De onteigeningstitel voor grondverwerving is in augustus 2017 verkregen en Rijnland verwacht de aanbestedingsprocedure voor het project eind 2018 te starten.

Raakvlak piekberging Haarlemmermeer met Duinpolderweg

Onderdeel van de voorlopige voorkeursvariant voor de Duinpolderweg, zoals u heeft vastgesteld op 20 december 2017, is een verbindingsweg tussen de rijksweg A44 en Lisse. Zoals geprojecteerd op onderstaand kaartje zou dit deel van de Duinpolderweg op de kade van de piekberging Haarlemmermeer komen te lopen.

De belangrijkste argumenten waarom deze voorlopige voorkeursvariant van de Duinpolderweg niet verenigd kan worden met de piekberging Haarlemmermeer zijn de volgende:

- **Planning:** Planning-technisch zijn de piekberging Haarlemmermeer en de Duinpolderweg onverenigbaar. Het technisch en het landschappelijk ontwerp van de piekberging bevinden zich in een vergevorderd stadium. Naar verwachting start de bouw van de piekberging eind 2019. De Duinpolderweg bevindt zich in een verkennende fase (Plan MER). Wachten op de plannen van de Duinpolderweg betekent, gezien het stadium waarin deze nu verkeren, dat Rijnland niet aan de wettelijke uiterste termijnen (start uitvoering niet later dan medio 2021) die gelden voor onteigening en het bestemmingsplan, kan voldoen. Daarmee zou de piekberging op losse schroeven komen te staan, omdat de ruimtelijke procedures opnieuw moeten worden doorlopen. Dit heeft hoge maatschappelijke kosten en overstromingsrisico's in zowel de Provincie Noord- als Zuid-Holland tot gevolg.
- **Ruimtereservering toekomst.** Op het moment dat de Duinpolderweg op de kade van de piekberging of direct naast de piekberging zou komen te liggen, gaat dit ten koste van een mogelijke uitbreiding van de piekberging in de toekomst. Mocht Rijnland in de toekomst door klimaatveranderingen genoodzaakt zijn de capaciteit van de piekberging te vergroten, dan moet de kade worden opgehoogd en verbreed. Dit is gezien recente studies beslist niet uitgesloten. Deze verhoging is niet meer mogelijk - of alleen tegen zeer hoge maatschappelijke kosten – als de Duinpolderweg op de kade of pal naast de piekberging wordt gerealiseerd, omdat dan ook de weg opnieuw moet worden aangelegd.
- **Grondverwerving:** De gronden in het zuidwesten van de Haarlemmermeerpolder maken deel uit van het grondverwervingsplan voor de piekberging. De recente plannen voor de Duinpolderweg zorgen voor ongewenste ruis in het grondverwervingsproces. Rijnland heeft de afgelopen jaren zowel van een particuliere eigenaar als van de provincie Noord-Holland gronden aangekocht en is nu in onderhandeling over de laatste te verwerven gronden. De Duinpolderweg zal zodanig ingepast moeten worden dat dit het grondverwervings- en het mogelijk noodzakelijke onteigeningsproces (inclusief de inzet van compensatiegronden) niet verstoort. Het is belangrijk dat we hierover nauwgezet contact houden. Op de bovenstaande kaart vindt u de compensatiegronden naast de piekberging, die onderdeel uitmaken van een minnelijke oplossing voor het laatste grondverwervingsdossier.
- **Draagvlak:** Rijnland is in samenwerking met een landschapsarchitect met haar omgeving en een klankbordgroep gekomen tot een gedragen ontwerp. In dit ontwerp is geen Duinpolderweg opgenomen. Samenwerking tussen beide projecten zal afbreuk doen aan het draagvlak voor de piekberging.
- **Zettingen en opbarsten:** De ondergrond in dit gebied is gevoelig voor opbarsten. Dit vormt met name een risico bij de kunstwerken, waaronder de nieuw aan te leggen kade. De kunstwerken zijn berekend op een bepaalde mate van belasting. Het aanleggen van de Duinpolderweg zou een aanpassing betekenen voor de kunstwerken van de piekberging. De kade van de piekberging is nu ontworpen om enkel water te keren. Een weg op of naast de kade is niet mogelijk binnen het bestaande ontwerp, mede omdat een weg een andere (zettings)benadering vraagt dan enkel een grondlichaam zoals een kade.

- Breedte kade: De kade van de piekberging zal naar verwachting een kruinbreedte van 2,50 meter hebben. De Duinpolderweg is ter hoogte van de piekberging geprojecteerd als een 2x2 weg. Dit betekent een ruimtebeslag van minimaal 35 meter in de breedte. Als gevolg hiervan kan de Duinpolderweg niet over de kade van de piekberging gerealiseerd worden.

Antwoord

Planningstechnisch loopt de realisatie van de piekberging voor op de besluitvorming van de Duinpolderweg. Het voorlopig voorkeursalternatief is nog geen definitief voorkeursalternatief. Na een besluit over het definitief voorkeursalternatief wordt over de exacte ligging van de weg, met ook de aansluiting tussen de A44 en Lisse, overlegd met belanghebbenden en stakeholders, waaronder het Hoogheemraadschap van Rijnland. De piekberging wordt daarbij gezien als autonome ontwikkeling. Over mogelijke toekomstige uitbreiding van de piekberging heeft gezien uw toelichting nog geen besluitvorming plaats gevonden, maar dit wordt in overleg meebeschouwd t.b.v. het bepalen van de exacte ligging van de weg. Grondverwerving en eventuele ontwerpaanpassingen maken hier ook onderdeel van uit. Daar waar mogelijk en noodzakelijk zal in overleg inpassing worden gezien, waarbij het uitgangspunt is dat de processen van beide projecten niet worden verstoord en waarmee recht wordt gedaan aan de belangen van de te onderscheiden projecten.

Zienswijze onderdeel 295.2

Proces

Op grond van bovenstaande zult u begrijpen dat wij verrast zijn door de vastgestelde voorkeursvariant en het -bij benadering- beoogde tracé van de Duinpolderweg. De provincie heeft naar onze mening met de adviesgroep en de stuurgroep een uitgebreid consultatietraject doorlopen; helaas is het hoogheemraadschap van Rijnland als belanghebbende niet in dit proces betrokken. Wij denken dat het zinvol is als Rijnland in de gelegenheid gesteld wordt om deel te nemen in de stuurgroep teneinde in samenspraak te kunnen zoeken naar een oplossing die recht doet aan de diverse belangen die hier in het geding zijn.

Samenvattend

Voor Rijnland is het gezien het bovenstaande bijzonder belangrijk dat de piekberging volgens planning uitgevoerd wordt. Dat houdt in dat van een gelijktijdig uit te voeren integraal project in dit geval (helaas) geen sprake kan zijn en de piekberging als autonome ontwikkeling in de referentie situatie voor het vervolgtraject van de Duinpolderweg moet worden meegenomen.

Daarnaast is locatie van de weg, zoals nu geprojecteerd, ook als die min of meer direct naast de piekberging zou komen, voor ons volstrekt onacceptabel. We roepen u dan ook op daarmee bij de nadere uitwerking van de ligging van de weg rekening te houden. Rijnland is bereid om mee te denken in de stuurgroep, dan wel in een separaat bestuurlijk overleg, en gezamenlijk te werken aan een oplossing die recht doet aan zowel de mobiliteits- als de wateropgave in het gebied.

Tot slot

Naast de raakvlakken met de piekberging zijn voor de nadere uitwerking ook een aantal andere waterhuishoudkundige punten van belang. We verwijzen u hiervoor naar een eerdere brief naar aanleiding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Duinpolderweg uit 2013. Op dat moment was nog geen sprake van een zuidelijk tracé. De aandachtspunten gelden echter voor alle varianten van de weg. Deze brief vindt u in bijlage 1.

Antwoord

Met het Hoogheemraadschap van Rijnland is al in maatwerk stilgestaan bij het proces tot nu toe, de belangen die momenteel aan de orde zijn en hoe hiermee om te gaan in de nabije toekomst. Voor het Hoogheemraadschap is vooral van belang dat de piekberging als autonome ontwikkeling gezien wordt, in verband met het stadium waarin dit project zich bevindt. Dat is een terechte wens en het betekent dat het project Duinpolderweg daarin een aantal ontwerp- en optimalisatie-opgaven meekrijgt. Bij deze ontwerpopgave wordt ook een eventuele ruimtereservering voor uitbreiding van de piekberging in ogenschouw genomen. Het Hoogheemraadschap wijst in dat verband op de doorgaande klimaatverandering. Ook Rijkswaterstaat (in verband met de afslag bij de A44) en de gemeente Haarlemmermeer zullen in zo'n ontwerpopgave partners zijn, die betrokken blijven en worden. Daar kan het voor wat deze nota betreft bij blijven.

Zienswijze 296

Zienswijze onderdeel 296.1

Indiender geeft aan dat de intensiteit van het verkeer op de Meerweg in Bennebroek en de Bennebroekerdijk in Zwaanshoek de laatste twintig jaar sterk is toegenomen. Dit leidt tot files bij openstaande brug en zeer gevaarlijke situaties voor met name fietsers en bromfietzers. Het voorlopig Voorkeursalternatief zorgt naar verwachting voor een afname van de verkeersintensiteit op genoemde wegvakken. Om die reden ondersteunt indiener het voorlopig Voorkeursalternatief.

Antwoord

Het verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving is een belangrijke doelstelling van het project. Het voorlopig Voorkeursalternatief zorgt inderdaad, net als bijvoorbeeld het alternatief Midden, voor een afname van de verkeersintensiteit op de genoemde wegen.

Zienswijze 297

Zienswijze onderdeel 297.1

Varianten Duinpolderweg:

Als grondeigenaar van een stukje van het tracé Middenvariant hebben wij tot op heden geen direct standpunt of zienswijze ingenomen, mede daar de Middenvariant door een historische Oosteinderpolder slechts een theoretische denkbeeldige variant op een tekentafel leek te zijn. Mensen met kennis van dit gebied hadden deze variant waarschijnlijk nooit bedacht.

Ook een weg aan de rand, ten noorden van de Oosteindervaart, doet grote afbreuk aan het bijzondere en unieke historische karakter van de Oosteinderpolder.

Daarbij zijn wij wel van mening dat er in de toekomst een verbetering van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek gewenst zou zijn, maar dan op de minst belastende wijze voor de streek, alsmede met behouden van de weinige ongeroerde (natuur)gebieden. Economische vooruitgang is prima, maar wel met oog voor (cultuur)historie. Een directe verbinding met de N206 is ons inziens ook (nog) niet gewenst vanwege de mogelijk extra aantrekkende werking van forenzen- en toeristenverkeer.

Uw voorkeursalternatief is helaas grotendeels voorbijgegaan aan alternatieven die zijn aangedragen door betrokken mensen met goede inzichten voor de regio. Na beraad menen wij dat, indien er aanpassingen aan de infrastructuur gedaan dienen te worden, het alternatief NOG Beter 2.0 de meest gerede optie is voor de gecombineerde regio Zuid-Kennemerland/ Haarlemmermeer/ Duin en Bollenstreek, alsmede de gemeente Hillegom zelf. Het volgen van de aanbevelingen in deze variant qua verdiept aanleggen, c.q. tunnels, is hetgeen onze steun heeft.

Tot zover onze zienswijze op de beoogde Duinpolderweg, ongeacht de variant.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder toe. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze onderdeel 297.2

Wel willen wij u als grondeigenaar verzoeken ons directer en intensiever te betrekken indien u meent de Oosteinderpolder in het tracé op te nemen. Vooralnog staan wij niet open voor gebruik van onze gronden hieromtrent.

Antwoord

Dat zal indien en voor zover dit van toepassing is, zeker aan de orde zijn.

Zienswijze 298

Zienswijze onderdeel 298.1

In het kort komt onze zienswijze erop neer dat wij een verbinding tussen het zuiden van Lisse/Lisserbroek en de A44 als een gewenste toevoeging aan de (regionale) verkeersstructuur zien. Wij vinden het jammer dat de bereikbaarheid van de Keukenhof (via de N207) in het VVKA onvoldoende tot zijn recht komt. Ten aanzien van de verbinding ten zuiden van Lisse hebben wij vragen ten aanzien van de precieze ligging en de inpassing. Wij gaan ervan uit dat dit in de volgende fase samen met de belanghebbenden en ons als gemeente nader wordt uitgewerkt.

In Holland Rijnland-verband is er voor het gehele samenstel aan infrastructurele maatregelen (verbinding N205-N208, zuidelijke verbinding Lisse en noordelijke verbinding Zwaanshoek) draagvlak, mits gekozen wordt voor de variant die voorgesteld is door de projectorganisatie.

Antwoord

U geeft aan voor het samenstel voorgesteld door de projectorganisatie te zijn en wij wegen uw zienswijze als zodanig mee. In de vervolgfase wordt uitgebreid gekeken naar de verkeerskundige werking van het voorkeursalternatief en in hoeverre het wegnen dan functioneert. Zo zal ook gekeken worden naar de verkeersafwikkeling op de N207-N208.

Zienswijze onderdeel 298.2

Proces

Wij hebben in de ter inzage termijn diverse reacties gehad van inwoners, ondernemers en belanggroeperingen van Lisse. Tevens hebben wij met de (verontruste) bewoners en ondernemers uit de Rooversbroekpolder (het gebied waar de zuidelijk randweg Lisse in is geprojecteerd) gesproken. Daarnaast hebben wij in de raadcommissie Ruimte & Infrastructuur van 18 januari 2018 over uw VVKA gesproken. De opmerkingen die gemaakt zijn, hebben wij verwerkt in onze zienswijze. Gelet op het feit dat het samenstel van de VVKA relatief 'jong' is, hebben zowel de belanghebbenden in het gebied als ook wij nog onvoldoende tijd gehad om inhoudelijk te kunnen studeren op de zuidelijke verbinding. Wij gaan ervan uit dat er in de volgende fase wel voldoende tijd is om inhoudelijk met elkaar van gedachten te kunnen wisselen. Wij hebben gedurende de onderzoeksperiode constructief meegewerkt en betrokkenheid getoond in het proces om te komen tot een voorgenomen besluit. Wij betreuren het dat u de belangen van het eensgezinde advies van zowel Holland Rijnland als de afzonderlijke Bollenstreekgemeenten, zoals dat uitgebracht is in de stuurgroep, minder zwaar heeft gewogen dan het verdeelde advies van de adviesgroep.

Zienswijze

Wij zien met name een nieuwe verbinding ten zuiden van Lisse als belangrijke stap in het verbeteren van de bereikbaarheid van zowel de Bollenstreek alsook voor de kern van Lisse. Een zuidelijke verbinding past in ons (concept) mobiliteitsplan dat streeft naar een 'ringstructuur' om Lisse. Hiermee kan de verkeersdruk op de Kanaalstraat worden verminderd (één van de doelstelling van het project).

Antwoord

Wij herkennen de beschrijving van de constructieve houding waarin Lisse heeft meegewerkt om de knelpunten in de grensstreek ZH/NH op te lossen. De mening van Lisse loopt - overigens synchroon aan die van Holland Rijnland - uiteen met die van de vertegenwoordigers van GS van ZH en NH, daar waar het gaat over de doorslaggevendheid van de rol en opinies van de adviesgroep. De teleurstelling over het gekozen voorlopig alternatief wordt begrepen. Het voorlopig voorkeursalternatief is een voorlopige keuze. Zodra er een definitief besluit is, zal in de volgende fase beslist meer tijd zijn om verder te studeren in overleg met elkaar. Niet onbelangrijk is dat u vanuit Lisse steun geeft aan een zuidelijke verbinding. De configuratie en uiteindelijke positie is nog van nader orde.

Zienswijze onderdeel 298.3

Wij zien ook dat er nog het nodige moet gebeuren rondom de precieze inpassing en tracering van de zuidelijke verbinding bij Lisse en Lisserbroek. Wij gaan er, mede gelet op de beraadslagingen in de Statencommissies van Noord- en Zuid-Holland, vanuit dat in een mogelijk volgende fase de inbreng van onze inwoners en ondernemers en onze eigen gemeentelijke visie vanuit het Mobiliteitsplan Lisse een belangrijke plek krijgen in de verdere detaillering.

Wij hebben intussen gesproken met bewoners en ondernemers van de Rooversbroekpolder. Zij geven aan dat zij het enerzijds jammer vinden dat ze niet zijn betrokken bij het tot stand komen van het VVKA en anderzijds dat ze een expliciete inbreng willen hebben in het mogelijke vervolgtraject.

In het MER is getracht de impact van het seizoensverkeer van en naar Keukenhof een plek te geven. In het VVKA is geen maatregel opgenomen op de N207 tussen de N205 en de N208. Wij begrijpen uw afweging in het kader van de doelstellingen van dit project. Wij zien voor dit gedeelte van de N207 nog wel bereikbaarheidsopgaven (net zoals de gemeenten Haarlemmermeer en Hillegom) die we parallel aan dit traject verder moeten bestuderen.

Voor het gehele samenstel aan maatregelen bestaat bij alle gemeenten in Holland Rijnland draagvlak, mits gekozen wordt voor de variant die voorgesteld is door de projectorganisatie.

Argumentatie

Een zuidelijke verbinding bij Lisse sluit aan bij onze visie zoals neergelegd in ons (concept) mobiliteitsplan Lisse. De uiteindelijke zuidelijke verbinding zal draagvlak moeten krijgen bij bewoners en ondernemers in de Rooversbroekpolder. Een goede communicatie in het vervolg is daarbij van groot belang.

De ligging van de verbinding tussen de N205 en de N208 heeft voornamelijk impact voor inwoners en ondernemers van Hillegom. Het is dan ook primair aan Hillegom om haar standpunt daarin te bepalen

Antwoord

Voor de volgende fase moet een opzet worden gemaakt op elke wijze stakeholders betrokken gaan worden. Uw wens op dit punt voor uw bewoners en uw eigen beleidsmakers is hierbij gemarkeerd. Over de ontsluiting voor de Keukenhof is inmiddels separaat overleg opgestart. Dat overleg hoeft de scope en orde van het onderhavige project niet te beïnvloeden. Wij begrijpen dat u Hillegom voorop zet om de belangen van dat grondgebied te behartigen.

Zienswijze onderdeel 298.4

In Holland Rijnland verband hebben we als streek aangegeven dat het alternatief zoals voorgesteld door de projectorganisatie robuuster, logischer en goedkoper is dan het VVKA.

De kosten voor alternatief 'Midden' zijn beduidend lager dan het voorgenomen VKA. In de variant zonder doortrekking naar de N206 is het alternatief van de projectorganisatie 9 miljoen euro goedkoper. In de volledig aangelegde variant met doortrekking naar de N206 is dit voorstel ongeveer 28 miljoen euro goedkoper.

Antwoord

Op basis van de inhoud van uw reactie zijn wij er bij de beantwoording vanuit gegaan dat u bij uw voorkeur voor alternatief Midden refereert aan het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze.

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de

discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 298.5

Aandachtspunten vervolgfase

De zuidelijke randweg Lisse komt uit het MER-alternatief NOG Beter 2.0. Deze variant is ingebracht vanuit de adviesgroep. De adviesgroep heeft autonoom haar varianten vormgegeven, zonder hierbij verkeerskundig naar de tracering te kijken.

Wij zien dat er samen met ons én de betreffende bewoners en ondernemers in de Rooversbroekpolder in het vervolgtraject intensief wordt samengewerkt om tot een definitieve tracékeuze en inpassingsplan te komen. Aspecten als leefbaarheid, natuur-, landschap-, recreatiewaarden en economisch functioneren zullen een plek moeten krijgen in de uiteindelijke tracé- en inpassingskeuze. Wij zien een gedegen alternatievenstudie in het zoekgebied Rooversbroekpolder dan ook als essentieel onderdeel van de besluit-m.e.r. Ook de relatie met de ontwikkeling van Lissbroek en de relatie hiermee voor de totale wegenstructuur in de ontwikkeling van een dubbeldorp Lisse/Lissbroek is daarbij van groot belang.

De zuidelijke randweg Lisse in het VVKA is, gelet op de totale looptijd van het project, relatief nieuw. Dat maakt dat deze verbinding in onze gemeenschap veel vragen en onrust oproept. Wij vragen u daarom in de vervolgfase zorgvuldige aandacht te besteden aan de communicatie met burgers en andere betrokkenen die 'geraakt' worden door een verbinding aan de zuidzijde van Lisse.

Antwoord

Uw observatie over de autonome wijze van alternatieven aandragen van de adviesgroep is juist, maar incompleet. Er zijn wel checks geweest op onoverkomenlijkheden met zowel de projectorganisatie als gemeentelijke vertegenwoordigers van de projectgroep. Dat heeft de vrijheid om iets toch voor onderzoek aan te dragen echter niet in de weg gestaan. Uw roep om zorgvuldigheid in het vervolgtraject is gehoord en begrepen. Daaraan zal aandacht worden besteed. Ook uw standpunt dat u opteert voor het samenstel van de projectgroep is opgemerkt. Dat spoort met het standpunt van Holland Rijnland, waarvan u tevens deel uitmaakt.

Zienswijze onderdeel 298.6

Zoals uit de gevoeligheidsanalyse van het voorlopig voorkeursalternatief is gebleken, zijn er problemen met de doorstroming bij de Elsbroekerbrug op de N207 en op het kruispunt N207/N208. Deze matige doorstroming heeft het hele jaar door invloed op verkeer van en naar Lisse. In het seizoen van Keukenhof wordt deze problematiek nog zichtbaarder. Wij hebben u hierover in 2014 samen met de gemeente Hillegom en Haarlemmermeer een brief gestuurd. Wij zien in de milieueffectrapportage dat er wordt gewezen op een matige doorstroming op de N207 (tussen N205 en N208) ondanks de maatregelen in het VVKA. Deze situatie doet zich al voor bij een 'normaal' verkeerspatroon. Onze regio kenmerkt zich door 2 maanden intensief bezoek aan Keukenhof. Dat maakt de druk op het wegennet alleen maar groter. Wij sluiten ons dan ook aan bij het advies van de provincie dat vervolgonderzoek nodig is om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de kwaliteit van de verkeersafwikkeling rondom de kruising N207-N208 en het nut van een eventuele verdubbeling van de Elsbroekerbrug in de N207 mede in relatie tot de aanwezigheid van Keukenhof.

Antwoord

In de vervolgfase zal uitgebreid gekeken worden naar de verkeerskundige werking van het voorkeursalternatief en in hoeverre het wegennet dan functioneert. Zo zal ook gekeken worden naar de verkeersafwikkeling op de N207-N208. Met de aanleg van een ontsluitende verbinding aan de zuidkant van Lisse en aan de noordkant van Hillegom, krijgen beide kernen een alternatief erbij voor het 'Keukenhof seizoen'. Er zal niet gekeken worden naar het nut van een eventuele verdubbeling van de Elsbroekerbrug. Deze maakt geen deel uit van het voorlopig voorkeursalternatief en is een maatregel op een eventueel probleem. Er zal gekeken worden naar de grootte van het probleem. Het kan zijn dat ook andere maatregelen op dat moment een oplossing kunnen bieden.

Zienswijze onderdeel 298.7

Conclusie

Wij zijn verheugd over een verbinding ten zuiden van Lisse naar de A44. Hierbij zien wij in het vervolgtraject meer aandacht voor de tracering en de inpassing. Tevens vragen wij aandacht voor de bereikbaarheid van de Keukenhof en zorgvuldigheid in de

toekomstige communicatie in het kader van het project. Wij gaan ervan uit dat u bij uw definitieve besluit de inhoudelijke argumentatie en het draagvlak bij de grondgebonden gemeenten in de Bollenstreek zwaar laat wegen en tot heroverweging van uw besluit zal komen.

Antwoord

Zie de hiervoor gegeven antwoorden, die bevestigend zijn op uw verzoeken.

Zienswijze 299

Zienswijze onderdeel 299.1

Op de website van de provincie Noord-Holland is het voorlopig voorkeursalternatief van de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland bekendgemaakt voor het tracé van de Duinpolderweg. De Stichting Het Zuid-Hollands Landschap (hierna: ZHL) is belanghebbende omdat zij beheerder/erfpachter is (t/m 31-12-2044) van de Vosse- en Weerlanerpolder (ruim 17 ha.), omdat de zuidelijke variant van de voorgenomen Duinpolderweg haar eigendom doorsnijdt en omdat de noordelijke variant haar eigendom raakt. Het ZHL is één van de grote terrein- en natuurbeschermingsorganisaties in Zuid-Holland en heeft als doel om natuur- en landschapswaarden te beheren en te beschermen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben in december 2017 gekozen voor het voorlopige voorkeursalternatief dat er nu ligt: de zuidelijke variant waarbij wordt uitgegaan van een verbinding tussen de A4 en de N208 via de Nieuwe Bennebroekerweg in Hoofddorp en de noordrand van Hillegom, met een randweg bij Lisse en Zwaanshoek. Bij deze maakt het ZHL gebruik van haar mogelijkheid om een zienswijze in te dienen inzake de planvorming rondom de Duinpolderweg nabij Hillegom. Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag; puntsgewijs komen deze hieronder aan de orde.

1. Het ZHL is beheerder/erfpachter van de Vosse- en Weerlanerpolder. De zuidelijke variant doorsnijdt haar eigendom; de noordelijke variant grenst daaraan en heeft op de polder een negatieve invloed.
2. De ongedeelde polder kenmerkt zich door grote waarden zowel uit oogpunt van natuur als landschap. In een verder verstedelijkt en agrarisch landschap is de Vosse- en Weerlanerpolder één van de laatste bolwerken waar weidevogels tot broedresultaat komen. Daarmee is de polder van belang voor belangrijke weidevogels als grutto, scholekster, tureluur en Kievit, maar ook voor bijvoorbeeld de kleine plevier. Het gebied maakt geen onderdeel uit van Natuur Netwerk Nederland, maar bij een uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (201504737/1/A1) zijn er voorwaarden verbonden aan de inrichting, het beheer en het gebruik van de Vosse- en Weerlanerpolder, gelet op de waarde voor weidevogels. Het ZHL verwacht negatieve effecten op zowel de korte als de lange termijn (tijdens en na de aanlegfase hoge verstoring en tijdens de gebruiksfase middelhoge verstoring).
3. Naast een grote betekenis als broed- en foerageergebied is de polder daarnaast van belang als overwinteringsgebied voor o.a. smient, Kievit en watersnip. Het is zeer aannemelijk dat de aanleg van de Duinpolderweg leidt tot een verdere achteruitgang van populaties van wintergasten.
4. Het landschap van de Vosse- en Weerlanerpolder is één van de laatste restanten van een kenmerkend polder- en slagenlandschap. Het doorsnijden door de Duinpolderweg; in ieder geval van de zuidelijke variant doet dit kenmerkende en beschermwaardige landschap daarmee teniet.
5. De natuur- en landschappelijke waarden vertegenwoordigen een groot maatschappelijk belang dat gedegen gewogen moeten worden om te komen tot een zorgvuldige besluitvorming. Het ZHL is van mening dat deze weg niet heeft plaatsgevonden, mede gelet op het feit dat de voorkeursvariant gepland wordt over het eigendom van het ZHL en de onomkeerbare gevolgen die de aanleg van de Duinpolderweg heeft voor de natuurwaarden van het gebied als geheel. Dit is strijdig met de vereiste zorgvuldigheid.

In de voorgenomen plannen worden twee varianten aangeduid. De zuidelijke variant doorsnijdt het eigendom in erfpacht en beheergebied van het ZHL. Bovendien is de aan te leggen Duinpolderweg van directe, negatieve invloed op de kwaliteit van natuur en landschap. Tevens heeft de aan te leggen weg buiten het wegtracé een externe werking en negatieve effecten op het gebied als belangrijk weidevogelgebied en als broedgebied. De natuur- en landschappelijke waarden hebben een groot maatschappelijk belang en vraagt om een zorgvuldiger besluitvorming. Het ZHL maakt daarom ten principale bezwaar tegen dit tracé.

Antwoord

In de milieueffectrapportages wordt onderkend dat de doorsnijding van de Oosteinderpolder en de Vosse- en Weerlanerpolder (door respectievelijk het samenstel op basis van alternatief Hillegomse Zienswijze en Zuid) aanzienlijk gevolgen heeft voor natuur en landschap. De haakse doorsnijding van de verkavelingsstructuur in de Vosse- en Weerlanerpolder is ongunstiger dan de doorsnijding van de Oosteinderpolder, waar het alternatief meer in de lengterichting van de verkaveling loopt. Bij de uitwerking van het uiteindelijk gekozen voorkeursalternatief zullen de tracering en hoogteligging van de weg, in overleg met betrokken partijen zoals Stichting Het Zuid-Hollands Landschap, nader wordt uitgewerkt en de effecten meer in detail worden bekeken (project-m.e.r.). De definitieve keuze voor een brug of een aquaduct wordt in die fase ook gemaakt. Ook zal worden bezien in hoeverre en waar er maatregelen nodig zijn om de effecten verder te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 299.2

De noordelijke variant grenst aan het beheergebied. De externe werking hiervan is echter evident en stuit eveneens op bezwaar van het ZHL, hoewel dit verlies aan kwaliteit nadrukkelijk beperkter is dan de effecten van een eventuele aanleg van de zuidelijke variant.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u af te zien van de aanleg van de Duinpolderweg; af te zien van de zuidelijke variant of zo nodig te kiezen voor de noordelijke variant, inclusief compenserende maatregelen, met inachtneming van de belangen van het ZHL als verwoord in het voorgaande. Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Antwoord

Wij nemen uw zienswijze mee als een stemverklaring tegen het voorlopig voorkeursalternatief. Alternatief Noord is in een eerder stadium afgefallen en niet onderzocht in de m.e.r. Daarom is dit alternatief niet meegewogen in de beslissing tot een voorlopig voorkeursalternatief.

Zienswijze 300

Zienswijze onderdeel 300.1

Doel en noodzaak:

Voor Hillegom en de Bollenstreek is de Duinpolderweg absoluut geen gunstige ontwikkeling. De weg zal vooral veel doorgaand verkeer uit de omgeving (Hoofddorp/Haarlem) aantrekken: verkeer dat in Hillegom niets te zoeken heeft. Deze aanzuigende werking leidt tot een slechtere leefbaarheid, terwijl Hillegom met de N208 al een zeer drukke verkeersader met veel vrachtwagens kent. Deze weg is overduidelijk niet in het belang van de Hillegommers: er is naar verwachting sprake van meer verkeersdrukke in plaats van minder drukke. Via de N207 is er al een prima verbinding met de A4 en daarmee met Amsterdam, Den Haag en Rotterdam.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief kent ook oplossend vermogen voor Hillegom. Zo wordt de Meerweg richting Beinsdorp ontlast en de Leidsestraat richting het zuiden ontlast. Daarnaast ontstaat een snellere verbinding richting de Haarlemmermeer. Op deze wijze levert het voorlopig voorkeursalternatief op meerdere manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen.

Zienswijze onderdeel 300.2

Leefbaarheid:

Door de verwachte verkeerstoename incl. zwaar vervoer neemt fijnstof in de lucht toe, hetgeen zeer ongezond is. Ook leidt het tot extra trillingen die voelbaar zijn in de woningen langs deze weg. De waarde van deze woningen zal flink verminderen. Er is nu al veel overlast door vrachtverkeer voor bewoners aan de Weeresteinstraat door de aanwezigheid van veel bollenbedrijven. Het huidige plan voorziet verder in ernstige aantasting van de Vosse- en Weerlaanpolder, een prachtig natuurgebied in een uniek veenpolderlandschap. Dit gebied raakt afgesneden van de rest van Hillegom. Bovendien staan aan de Weeresteinstraat ter hoogte van de geplande kruising prachtige historische panden, waaronder de voormalige burgemeesterswoning en een bollenvilla (monument) van de familie Van Til. De weg doorsnijdt de bebouwde kom en onderscheidt zich daarmee in negatieve zin van andere varianten. Onbegrijpelijk dus!

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief veroorzaakt inderdaad milieueffecten op onder meer leefmilieu, natuur, landschap en cultuurhistorie. Deze effecten hebben we in het MER op hoofdlijnen in beeld gebracht. Indien dit alternatief ook het voorkeursalternatief wordt, zullen we in de volgende planfase meer in detail kijken naar tracering, hoogteligging, milieueffecten en maatregelen om te effecten te beperken (project-m.e.r.).

Zienswijze onderdeel 300.3

Alternatief:

Het beste alternatief is het doortrekken van de N205 (Drie Merenweg) met 2x2 rijbanen tot aan de N207 en de N207 doortrekken tussen Hillegom en Lisse naar de N206. Hier is geen sprake van bebouwde kom en zal de verkeershinder dus beperkt zijn. Verder kan de Weerlaan via een brug over de ringvaart met de Haarlemmermeerpolder en evt. de N205 worden verbonden.

Antwoord

Dit alternatief is onderzocht, met uitzondering van een verdubbeling van de N205. In het uitgewerkte alternatief Parel 2.0 bleek ook dat een verdubbeling N205 niet noodzakelijk was om het extra verkeer te faciliteren. Alternatieven waarbij een doortrekking van de N207 werd uitgewerkt blijken minder oplossend vermogen te hebben.

Zienswijze 301

Zienswijze onderdeel 301.1

Deze zienswijze bevat de bijlagen van zienswijze 291.

Zienswijze 302

Zienswijze onderdeel 302.1

Kopie van zienswijze 278. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 303

Zienswijze onderdeel 303.1

Kopie van zienswijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 304

Zienswijze onderdeel 304.1

De hoofdreden dat ik bezwaren heb tegen voorkeursalternatief Zuid (de Zuid variant is niet realistisch en wens daar ook niet teveel op te reageren) en ook alternatief midden is dat het de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid verslechterd en veel schade berokkend. Er wordt volstrekt onvoldoende gekeken en gewerkt aan andere mogelijkheden bijvoorbeeld om een transitie in duurzame mobiliteit te maken en dit te faciliteren. Er dient bij uitbreiding van de wegcapaciteit zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van bestaande infrastructuur. De Parel 2.0 is ondergewaardeerd in de Plan-m.e.r. studie.

Antwoord

Beide provincies hebben doelstellingen benoemd op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid. Deze zijn in 2016 nog aangescherpt in de probleemanalyse. Deze doelstellingen zijn juist vooraf benoemd, om tot een objectieve beoordeling te kunnen komen. Wat betreft duurzame mobiliteit. Voor het project is ook de ladder van Verdaas doorlopen. Daar is gekeken, of de

problematiek aan te pakken is met andere (duurzamere) vormen van mobiliteit en/of het slimmer gebruiken van het huidige netwerk. Conclusie hieruit was dat dit wel degelijk bijdraagt, maar niet zorgt voor het oplossen van alle problemen.

Zienswijze onderdeel 304.2

Deze variant verhoogd vrijwel nergens de autonome groei (zelfs negatieve autonome groei) en is samen met de NOG Beter 2.0 het meest milieuvriendelijk. Als je alle schade kapitaliseert dan is het de meest economische oplossing. Verder dienen burgers veel meer betrokken te worden bij de oplossing van verkeersoverlast. Zuid-Holland heeft slechts 6 % natuur over en met deze schaarheid moeten we voorzichtig mee omgaan. Ik ben gepensioneerd en zou daar graag een bijdrage in willen leveren bij het oplossen van knelpunten. De focus moet liggen op de effectieve en duurzame mobiliteit en politieke beweegredenen dienen te worden geëlimineerd. De variant midden trekt ongeveer 10.000 of meer (bij calamiteiten op de A4) extra verkeersbewegingen (over de Ringvaart) volgens Plan-m.e.r. studie. De Duinpolderweg is niet voor niets door de Plan-MIRT niet van landelijk belang beschouwd.

Antwoord

In dit deel van de zienswijze worden aannames gedaan over het landelijk belang en politieke beweegredenen. Wij vinden dat de politiek na jaren studeren nu juist aan zet is. In de Probleemanalyse is met de Ladder van Verdaas onderzocht of het aanleggen van nieuwe infrastructuur onvermijdelijk is, hetgeen het geval is.

Zienswijze onderdeel 304.3

A. Leg de weg op de goede locatie aan

Leg de weg op die plaats aan waar de weg wordt gebruikt, de minste schade veroorzaakt, de leefbaarheid en veiligheid verbetert en optimaal gebruik maakt van de bestaande infrastructuur. De Duinpolderweg kan beter ten Zuiden van Hillegom kan worden aangelegd, omdat de bereikbaarheid van de beoogde doellocaties voornamelijk Greenport (o.a. Bulb Trade Park gesitueerd aan de provinciale weg N206 en Greenhouse Park in Rijnsburg), nieuwbouwlocaties (ongeveer 24.000 van de 25.000 worden ten zuiden van de Ruigenhoek gebouwd), etc. Vrijwel alles is ten Zuiden van Hillegom gelegen. Deze variant maakt gebruik van de bestaande infrastructuur N207 en kan door verlenging, het liefst met aquaduct, van de N207 ook met de N206 worden verbonden op een zuidelijker punt (bij de Ruigenhoek). Dit wordt ook wel de Parel 2.0 genoemd.

Antwoord

Zie het antwoord op 304.10.

Zienswijze onderdeel 304.4

De Parel 2.0 met een combinatie NOG Beter 2.0 ten Noorden van Hillegom is de meest milieuvriendelijke oplossing met een zeer groot en positief effect voor o.a. Beinsdorp, De Zilk, Bennebroek, Weeresteinstraat, Wilhelminastraat en Leidsestraat in Hillegom. Het verkeer in de Meerlaan reduceert met deze variant met 61 %. Een nadeel is dat de intensiteit in de Weerlaan wordt verhoogd, maar door goede geluidschermen en ondertunneling met aquaduct (tegelijkertijd een fietstunnel en fietstracé richting Schiphol) wordt de leefbaarheid zelfs verbeterd. Het vormt ook meteen de kortste weg van het toekomstig industrieterrein Pastoorslaan Noord naar de A4. De Greenport bestaat ten Noorden van de Parel 2.0 ongeveer 15.000 ton per jaar en dat is een fractie van het totaal van de Greenport en dit transport kan via de NOG Beter 2.0, N205 en N207 worden afgewikkeld. Ondernemers bij mij in de omgeving onderstrepen dit tracé.

De variant Parel 2.0 geeft de hoogste positieve toegevoegde waarde op meerdere vlakken, zoals de leefbaarheid, bescherming van landschap en landbouw (door verdieping van de aanleg en/of aanleg van een tunnel), etc. Bovendien hoeven op dit tracé hoogstwaarschijnlijk geen mensen uit het huis worden gezet. Ander voordeel van Parel 2.0 is dat de stikstofdepositie in de duinen en Natura 2000 gebied Zuid-Kennemerland minimaliseert, omdat deze variant meer zuidelijk is gelegen, de stikstofuitstoot in de duinen is veel erger dan de plan-m.e.r. studie doet voorkomen. Volgens tabel 6-69 verminderd het verkeer in de Zilk (kaart nr. 8) met Parel 2.0 met 13,5 % t.o.v. de autonome groei 2030. Bij een aanleg van variant midden stijgt de verkeersintensiteit met 46,7 %. Een verschil van liefst 62,2 %.

Antwoord

Zie antwoord op 304.12.

Zienswijze onderdeel 304.5

Het is heel vreemd dat de wethouder, die afkomstig uit een partij die tegen de Duinpolderweg is (staat in het verkiezingsprogramma BBH), voor de variant midden is ten Noorden van Hillegom. Hier zijn weer politieke belangen die blijkbaar groter zijn dan de nadelen die variant midden met zich meebrengt. Dit zal vroeg of laat wel bekend worden. Op 13 februari werd definitief bekend dat de coalitie van gemeente Hillegom voorstander is van de variant midden. Op 15 februari 2018 heeft de meerderheid van de gemeenteraad voor zienswijze variant midden gestemd. Het aantal mensen dat ten Noorden van Hillegom woont interesseert de coalitiepartijen van de gemeente Hillegom niet (deze mensen hebben weinig invloed bij de gemeenteraadsverkiezingen 2018 gezien het aantal). De coalitiepartijen hebben zelfs de omgevingsvisie aangepast met de reactienota van 24 januari 2018 om ruimte te bieden aan de variant midden.

Ten Noorden van Hillegom heeft de variant NOG Beter 2.0 het meest oplossend vermogen. Deze variant, die slechts 950 meter lang is, verbindt de Weerlaan met de N205 (Driemerenweg). Deze variant zal veel minder aanzuigend verkeer veroorzaken en daardoor de laagste verkeersintensiteit in de Weeresteinstraat en Haarlemmerstraatweg veroorzaken (zie uittreksel tabel 6-69 plan-m.e.r. studie). Deze variant ligt ook in het verlengde van het verzoek van verschillende gemeenten, namelijk het oplossen van knelpunten. Terecht wordt dit alternatief in de Plan-m.e.r. studie dan ook betiteld als meest milieuvriendelijk alternatief.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet kwam aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan. Zie antwoord 304.11 voor het antwoord op het eerste deel van dit zienswijze onderdeel.

Zienswijze onderdeel 304.6

De Duinpolderweg variant midden ten Noorden van Hillegom geeft een verslechtering van de leefbaarheid, de bereikbaarheid, en veroorzaakt veel schade, etc. Dit is precies het tegenovergestelde wat de Duinpolderweg beoogd. Zo geeft het ongeveer een verdubbeling van de verkeersintensiteit in de Weeresteinstraat en de Haarlemmerstraatweg met de huidige verkeersintensiteit. De straat heeft qua functionaliteit van de weg veel in- en uitritten en vrachtauto's kunnen alleen achteruit vanuit de N208 de bedrijfsterrains op. Dit geeft nu al filevorming. Gemeente Hillegom heeft onvoldoende geld om dergelijke bedrijven uit te kopen c.q. financieel te steunen bij een betere oplossing.

Ondernemers ten Noorden van Hillegom wensen een NOG Beter 2.0 en deze weg is voor deze bedrijven ten Noorden van Hillegom meer dan voldoende om hun goederen naar de A4 te brengen via de Weerlaan, richting het oosten N205 (Driemerenweg) en de N207. Ondernemers voelen zich nu bezwaard door hun vracht door Hillegom te transporteren. De NOG Beter 2.0 verschaft Hillegom als het ware een randweg in samenhang met de N205 en de N207. De NOG Beter 2.0 is door de Plan-m.e.r. studie niet als een volwaardige variant behandeld. De belangen van Haarlemmermeer en Amsterdam zijn daartoe de reden. Echter de belangen van Haarlemmermeer en Amsterdam veroorzaken een verslechtering van de leefbaarheid, bereikbaarheid, etc. De verkeersintensiteit met als huidig knelpunt Hillegommerbrug over de Ringvaart en in de Meerlaan van Hillegom wordt met 61 % gereduceerd door NOG Beter 2.0 en dat halen de voorkeursvariant Zuid en variant midden niet. De NOG Beter 2.0 variant is dus een effectieve oplossing voor dit knelpunt op meerdere vlakken.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is het slechts een klein deel van de Weeresteinstraat waar de intensiteiten flink toeneemt. Het gaat dan om het stuk tussen de nieuwe verbinding en de rotonde ter hoogte van de Pastoorlaan. Het gaat hier inderdaad wel om

een flinke toename. In de nadere uitwerking zal gekeken worden naar de extra belasting qua geluid en uitstoot. Mochten wettelijke normen overschreden worden, dan moeten compenserende maatregelen genomen worden. Qua capaciteit van dit deel van de Weeresteinstraat zal met een goed ontwerp dit opgevangen worden. Het overige deel van de Weeresteinstraat wordt nauwelijks extra belast en op sommige delen is zelfs een afname van verkeer te zien (ten zuiden van de rotonde Pastoorlaan). Alle alternatieven, ook het alternatief NOG beter 2.0 zijn volgens dezelfde doelstellingen gescoord, uitgewerkt en beoordeeld.

Zienswijze onderdeel 304.7

B. Een integrale oplossing ligt voor de hand en is ook mogelijk

Het personenvervoer naar en van Amsterdam en Haarlemmermeer met de Bollenstreek kan beter regionaal worden aangepakt om de autonome groei van de verkeersintensiteit te beperken of liever nog te verminderen. Er is nu een HOV gepland van Noordwijk naar Schiphol, maar deze kan ook over het Keukenhof kunnen lopen. Het Keukenhof beschikt over een groot parkeerterrein en dat in combinatie met HOV zou een goede mogelijkheid zijn om de verkeersintensiteit te reduceren. Ook Haarlem en Heemstede zijn bezig met duurzaam HOV-vervoer. Is hiernaar gekeken? Onderzoek zou de toegevoegde waarde moeten uitwijzen en beoordelen waar de lijnen het meest effectief kunnen worden aangelegd. De grenzen van de verkeersintensiteit in Heemstede zijn op diverse trajecten bereikt, inwoners klagen onbetwistbaar over de verkeersoverlast in Heemstede, Zandvoort en Haarlem en de verkeersoverlast kan alleen integraal worden opgelost. De ladder van Verdaas geeft daartoe handvaten en de provincies dienen "deze treden zorgvuldig te betreden". Er dient echt werk te worden gemaakt om de verkeersdruk te doen verminderen.

De mobiliteit van o.a. de Bollenstreek met metropool Amsterdam, Leiden, Haarlemmermeer, etc. dienen als een totaalpakket in vorm van een mobiliteitsagenda voor de globale regiodriehoek Amsterdam, Leiden en Noordwijk te worden gepresenteerd. Het alleen presenteren van de Duinpolderweg kan leiden tot onnodige infrastructurele investeringen en onherstelbare schade op meerdere vlakken, etc. Door prioritering in de uitvoering bereikt men de hoogste toegevoegde waarde op meerdere niveaus en een uitgebalanceerd stelsel van HOV, fietstracés en wegverkeer.

Hillegom en veel andere dorpen in de omgeving zijn forensendorpen en duurzaam HOV vervoer b.v. naar Schiphol en Amsterdam zal de verkeersintensiteit op meerdere wegen, mede in het belang om in 2050 klimaatneutraal te worden, in meer of mindere mate verminderen.

Antwoord

Het project Duinpolderweg is ontstaan uit een integrale benadering. Reden om ooit te gaan studeren in het gebied was om te kijken naar het mobiliteitssysteem van de Haarlemmermeer-Bollenstreek, omdat de regio nog een aanzienlijke woningbouwopgave heeft. In 2007 werd gestart met de grensstreekstudie Haarlemmermeer-Bollenstreek. Hierin werd gekeken naar weg, spoor en (H)OV. Uiteindelijk zijn hieruit een viertal projecten benoemd, waaronder de HOV-verbinding Schiphol-Noordwijk en de Duinpolderweg, maar ook verbetering van het lokale netwerk en bijvoorbeeld ook de fietsbereikbaarheid van NS-stations. In 2016 is nogmaals gekeken naar de Ladder van Verdaas en de mogelijkheden voor dit gebied. Hieruit bleek dat er wel degelijk verbeteringen te maken zijn, maar dat dit niet de problemen zou oplossen in het gebied.

Zienswijze onderdeel 304.8

C. De voorlopige voorkeursvariant gaat ten koste van landschap, natuur, landbouw etc.

Historische landschappen worden ten Noorden van Hillegom door de aanleg van de weg Onherstelbaar beschadigd. Het landschap van de Vosse en Weerlaner polder en de Oosteinderpolder liggen er nog net zo bij als in de Middeleeuwen. De vroegere kwelders, overblijfselen van de vroegere Haarlemmermeer, zijn een van de belangrijkste voedsel-, rust- en broedterreinen van vele soorten vogels. De kwelders, die nog steeds goed zichtbaar zijn, van de vroegere Haarlemmermeer kwamen bij hoge waterstanden van de Haarlemmermeer onder water te staan. De grondsoort bestaat voornamelijk uit klei door de achtergebleven modder. De laagste delen vormde de geulen, kreken en slenken. Iets hogerop zijn de kwelderwallen en deze waren bebouwd. De flora en fauna in deze gebieden zijn nog steeds uitzonderlijk en van groot belang.

Een weg in dit gebied zou het evenwicht onherstelbaar verstoren en dan komt Zuid-Holland met nog minder dan 6 % aan natuur te zitten. De natuur in Zuid-Holland is nog slechts 6 % van de totale oppervlakte van Zuid-Holland. Overige provincies hebben het dubbele areaal natuur. De natuur is om deze reden in Zuid-Holland zeer kostbaar kapitaal geworden. Ik vraag mij af of er straks voldoende landelijke gebieden zijn waar de mensen uit de steden kunnen recreëren. In mijn filosofie draagt natuur bij tot een gezonder leven van de stedelingen.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief heeft verschillende milieueffecten tot gevolg, waaronder op landschap, cultuurhistorie en natuur, en heeft ook effecten op landbouw. In de milieueffectrapportages onderkennen we dat de doorsnijding van de Oosteinderpolder en de Vosse- en Weerlanerpolder (door respectievelijk het samenstel op basis van alternatief Hillegomse Zienswijze en Zuid) aanzienlijk gevolgen heeft voor natuur en landschap. Bij de uitwerking van het uiteindelijk gekozen voorkeursalternatief zullen we de tracering en hoogteligging van de weg nader onderzoeken en de effecten meer in detail worden beschrijven (project-m.e.r.). De definitieve keuze voor een brug of een aquaduct wordt in die fase ook gemaakt. Ook zal worden bezien in hoeverre en waar er mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn om de effecten verder te beperken.

Zienswijze onderdeel 304.9

Bollentelers zien hun percelen versnipperen en zijn niet meer bedrijfseconomisch rendabel en moeten hun bedrijfsvoering onnodig staken. Ten noorden van Hillegom, als de betrokken Gedeputeerden de komende tijd voor de definitieve variant ten Noorden van Hillegom (Zuid of midden) kiezen, moet er veel nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Ten Zuiden van Hillegom kan de bestaande infrastructuur worden benut in de vorm N207 met een verlenging van deze N207 naar de Ruigenhoek en daar aansluiten op de N206. Hierdoor kan een effectieve verbinding tot stand worden gebracht. Dit veroorzaakt bij ondertunneling de minste schade op en de leefbaarheid wordt er mee verbeterd.

Antwoord

Indien en voor zover bollenpercelen geraakt worden, moet gezocht worden naar de meest efficiënte wijze om met dat economisch belang om te gaan. Ook in overleg met de eigenaren. In elk geval geldt het pact van Teylingen en de intergemeentelijke structuurvisie Duin- en Bollenstreek 2016 die compensatie verlangen voor teloorgaande percelen. De doortrekking van de N207 is in het verleden grondig bestudeerd en afgevalen, omdat het op zichzelf staand te weinig doet. Indien ondertunneling als remedium gekozen wordt, gelden voor heel veel alternatieven de problemen, die nu worden aangeroerd niet meer. De financiële haalbaarheid komt daarmee echter ogenblikkelijk om de hoek kijken.

Zienswijze onderdeel 304.10

D. Knelpunten blijven bestaan met deze voorlopige voorkeursvariant, geen oplossend vermogen
Het verzoek aan de Provincies was om de knelpunten in de Bollenstreek en de dorpen die net over de Ringvaart liggen, n.l. Zwaanshoek, Beinsdorp en Lisserbroek op te lossen. De Provincies hebben dit verzoek hervormd door de Duinpolderweg Zuid of midden tot hoofdzaak te projecteren en de knelpunten als subdoelen te behandelen met als gevolg dat het primaire verzoek niet wordt gehonoreerd. Door de Duinpolderweg midden ten Noorden van Hillegom blijven de knelpunten in meer of mindere mate bestaan en veroorzaakt het nieuwe knelpunten. De knelpunten dienen adequaat aangepakt, zonder dat er nieuwe knelpunten bij komen. Echter met knelpunten in onze regio valt het reuze mee. De A4 kent grotere knelpunten dan onze regionale knelpunten.

Gezien de knelpunten veel te ver uit elkaar liggen lost de Duinpolderweg het probleem van de knelpunten niet of onvoldoende op, erger nog, het veroorzaakt overlast op andere plekken, zoals in Lisserbroek, Weeresteinstraat, Haarlemmerstraatweg, De Zilk, etc. waardoor leefbaarheid, bereikbaarheid, etc. door de Duinpolderweg verslechtert. De Duinpolderweg wordt bij aanleg een communicatievat van de A4, waardoor veel aanzuigend verkeer in de Bollenstreek het gevolg is. Dit is waarschijnlijk ook de reden dat de verkeersintensiteit in de Weeresteinstraat en Haarlemmerstraatweg wordt verdubbeld. Dit is onacceptabel en het veroorzaakt verkeersoverlast en nieuwe knelpunten. Ten Zuiden van Hillegom zal de verlenging van de N207 geen nieuwe knelpunten veroorzaken. De doorlopen procedures zijn niet zorgvuldig genoeg geweest

Antwoord

In de probleemanalyse van 2016 is een aantal problemen benoemd. Het betreft problemen in verkeersstructuur, zware belasting van lokale verbindingen, leefbaarheid, veiligheid en economisch functioneren. Uit het beoordelingskader blijkt, dat het voorlopig voorkeursalternatief en ook veel andere alternatieven wel degelijk oplossend vermogen hebben. Eén van de alternatieven is ook een doortrekking van de N207 naar de N206. Dit alternatief scoorde minder dan een aantal andere alternatieven. Vandaar dat gekozen is voor een ander alternatief.

Zienswijze onderdeel 304.11

Procedureel zijn er veel fouten gemaakt. Zo is er b.v. een qua samenstelling onevenwichtige Adviesgroep gevormd. Aan deze Adviesgroep is door de Provincie veel te veel gewicht toegekend. De argumenten die worden gebruikt zijn niet inhoudelijk genoeg

om de voorkeursvariant Zuid te kiezen. Getuigen van de Adviesgroep dienen te worden gehoord. De gedeputeerden E. Post en F. Vermeulen c.s zijn primair verantwoordelijk voor de onzorgvuldigheid van de provincies Noord- en Zuid-Holland. Het heeft verschillende ouderen in mijn buurt tot hartkloppingen, slapeloze nachten en andere klachten gegeven.

De voorkeursvariant Zuid is een onrealistische variant. Het heeft veel mensen onnodig op het verkeerde been gezet. De Plan-m.e.r.-studie bevat evidente fouten. Uitgangspunten zijn onvoldoende vergelijkbaar. De spreuk de opdrachtgever bepaalt is van toepassing. Bovendien zijn de cijfers in de Plan-m.e.r.-studie zeer rekbaar (70%), waardoor de varianten moeilijk zijn te vergelijken. Een contra-expertise is nodig om de juiste verantwoorde keuze te maken. Ik maak dan ook een voorbehoud ten opzichte van de Milieueffectrapportage van de definitieve voorkeursvariant.

Er zijn veel vragen over de nota voorlopige voorkeursalternatief van 19 december 2017. B.v. 25.000 woningen, maar waar komen deze woningen? Gedeputeerden en Alfons Morsink hebben uitspraken gedaan die niet congruent zijn. Volgens de MIRT-spelregels was er geen landelijk belang, etc. Bovendien zijn de genoemde investeringen zeer onduidelijk en die kunnen zelfs 70 % verschillen met de genoemde bedragen in de Plan-m.e.r.-studie en dat maakt het heel moeilijk voor de burgers om daarin de juiste afweging te maken. En zo kan er nog veel meer worden genoemd. Van projectleider Bert Grotenhuis kreeg ik te verstaan dat men niet stond te springen om mij nog verder het woord te staan.

Antwoord

Er zijn uitvoerige gesprekken gevoerd met deze belanghebbende, die stuk voor stuk gemeen hadden, dat die werden opgevolgd door nog meer vragen en beweringen in het openbaar, die afweken van de besproken zaken. Daarbij werden bestuurders in persoon geadresseerd en niet de colleges, die verantwoordelijk zijn voor de besluiten. Ook in deze bijdrage worden mensen in persoon genoemd met beweringen die onjuist dan wel onvolledig zijn. Wij zien dit als een uiting van grote emotionele betrokkenheid bij de zaak van de belanghebbende, maar nemen wel afstand van de verklaringen in die onderdelen. Elders in deze nota worden de inhoudelijke punten, die deze belanghebbende noemt ook besproken. Daar verwijzen wij - gezien de genoemde gesprekken - nu kortheidshalve naar.

Zienswijze onderdeel 304.12

Ik vraag u uw uitgesproken voorkeursalternatief Zuid (midden) te herzien. Tegelijkertijd vraag ik u variant midden niet te kiezen, maar de variant Parel 2.0 samen met de NOG Beter 2.0 te kiezen. Daarmee wordt ook het knelpunt kruispunt N207 en N208 meteen opgelost (vooral gedurende Keukenhoftijd). Het aantal verliesuren kan hier in grote mate terug worden gebracht met aanleg Parel 2.0. Ik vraag u rekening te houden met de op- en aanmerkingen in deze zienswijze. Evenals met de aangedragen alternatieve oplossingen en aanpassingen.

Antwoord

Uit de resultaten van het MER blijkt dat het alternatief Parel 2.0 op het Nul-alternatief na het minst voldoet aan de doelstellingen van dit project. Aan de leefbaarheidsdoelstelling wordt op veel van de kwetsbare wegvakken niet voldaan. Hoewel het alternatief Parel 2.0 minder negatieve milieueffecten kent dan bijvoorbeeld Midden en Zuid zijn er nog steeds negatieve effecten op bijvoorbeeld landschap, natuur en landbouw. Vanwege de hoge kosten van het alternatief Parel 2.0 en de relatief mindere opbrengsten scoort Parel 2.0 minder op de MKBA.

Zienswijze onderdeel 304.13

Tenslotte wil ik graag in overleg met de provincies en daarbij het belang van de bewoners en bedrijven, die niet worden gehoord door de coalitie van de gemeente Hillegom, en opgezadeld worden met verkeersoverlast in de toekomst, goed onder de aandacht te brengen en de provincies dienen volledige openheid te bieden in de plannen waarin veel vragen zijn. De bewoners hadden in de Adviesgroep horen te zitten, zoals Lokker had aanbevolen.

Ik behoud mij ten aanzien van deze kwestie alle rechten en wettelijke mogelijkheden voor.

Antwoord

Voor de volgende fase wordt bezien op welke wijze overleg met de omgeving het efficiëntst en effectiefst kan worden ingericht van twee kanten. Een definitief voorkeursalternatief is daarvoor de basis. Ook om te beoordelen met wie voortgaande gesprekken het meest geraden zijn. De aanbeveling van Lokker over de inrichting en werkwijze is opgevolgd. De vrijheid voor de adviesgroep om

vervolgens zelf te bepalen met wie zij verder zou gaan is gegeven en gerespecteerd. Een aanzienlijk aantal vertegenwoordigers is in de groep opgenomen. Die vertegenwoordigers behartigen niet alleen hun eigen belangen, maar hebben breed gekeken naar de effecten en belangen. De laatste opmerking van deze belanghebbende is uiteraard zijn goed recht.

Zienswijze 305

Zienswijze onderdeel 305.1

Via deze weg wil ik mijn zienswijze kenbaar maken. Ik heb de volgende punten:

1. Ik heb zorgen over de bereikbaarheid (ook tijdens aanleg) van de Rijnlander- en Bennebroekerweg zeker voor landbouwverkeer.
2. Is in de VKA rekening gehouden met het voor landbouwverkeer open blijven van Bennebroekerweg in oost- en westelijke richting? Of hoe wordt langzaam verkeer ontsloten?
- 3 Heeft er een afweging plaatsgevonden dat beter de nieuwe Bennebroekerweg aan de noordzijde van bestaande Bennebroekerweg kan worden gesitueerd. Hierdoor hoeft de bestaande Bennebroekertocht niet 2 keer doorkruist te worden. Dit scheelt onkosten. Hiermee wordt tevens een goede ontsluiting gerealiseerd voor het aan te leggen industrieterrein tussen het spoor en de A4. Het scheelt ook een drukke kruising.
4. In de VKA wordt de bestaande kruising Bennebroekerweg - Nelson Mandeladreef uitgebreid met de nieuwe aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg. Is het niet handiger een ongelijkvloerse kruising te realiseren in plaats van een stoplicht die de doorstroming belemmerd. Een rotonde is geen goede optie omdat het langzaam verkeer belemmerd wordt i.v.m. het moeilijke invoegen.
5. Hoe wordt in de nieuwe situatie net als in de bestaande situatie het sluipverkeer door de Rijnlanderweg beperkt zonder beperkingen voor aanwonenden (drempels en 1 richtingsverkeer geen optie). Dit betreft bewoners en landbouwverkeer!
6. In de huidige situatie is er veel stagnatie bij de Spoorlaan. Dit was niet terug te vinden op de stagnatiekaarten van de provincie bij de informatieavond. Hierdoor is het de vraag of het verkeersmodel wel juist is. Door de stagnatie wordt nu al veel hinder van sluipverkeer op de Rijnlanderweg ondervonden.
7. Het doorkruisen van bennebroekertocht moet adequaat aangelegd worden zodat wij als agrarische bedrijven geen belemmering ondervinden van onze waterafvoer en waterkwaliteit. Tevens dient tijdens deze werkzaamheden rekening gehouden te worden met de labiele bodem in dit gebied met graven en ophogen. Dit gebied is onstabiel van ondergrond dan aan de noordzijde van de Bennebroekerweg. Hierdoor zal de huidige verzilting verslechteren. Een noordelijke variant ontbreekt in de afweging. Waarom is er geen noordelijke variant overwogen (zie tevens eerdere opmerking)?
8. Is er rekening gehouden met een onderdoorgang bij Rijnlanderweg bestaand uit 2 brede rijstroken en een los fietspad? Een smalle onderdoorgang is onacceptabel in verband met landbouwverkeer.
9. Worden de bermen zo aangelegd dat deze geheel machinaal te onderhouden zijn zodat wij als agrarische bedrijven geen hinder van verwaaiing onkruiden ondervinden.
10. Aan de Rijnlanderweg is een baggerdepot aanwezig met toepasbare grondstoffen voor infrastructurele doeleinden. Wij nemen aan dat deze grondstoffen gebruikt gaan worden voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruisingen. Hierdoor kunnen de transportbewegingen beperkt worden. Er vind dan ook geen overlast plaats in de omgeving, aangezien het depot direct bereikbaar is vanaf de nieuwe locatie. Dit is een duurzame oplossing voor het ontmantelen van het baggerdepot. Indien dit niet ontmanteld wordt, zal er een nieuwe ontsluiting moeten worden geregeld, want ontsluiting op de Rijnlanderweg is niet vergund.
11. In het verkeersrapport staat: De referentiesituatie omvat ook de vastgestelde geplande ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele maatregelen waarvan het redelijkerwijs te verwachten is dat ze in 2030 zijn gerealiseerd, het vastgestelde beleid. Een lijst met deze ontwikkelingen is niet opgegeven. Kan u die lijst toesturen? Nu hebben wij geen overzicht over de (juistheid) van de gehanteerde plannen.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is een ongelijke kruising opgenomen voor het kruisen van de Rijnlanderweg. (voorkomt ook sluipverkeer). Bij de uitwerking is rekening gehouden met het feit, dat dit een landbouwroute is binnen de gemeente Haarlemmermeer. Ook de bestaande route richting het westen richting Bennebroekerweg blijft gehandhaafd. Een verbinding ten noorden van de Bennebroekerweg is afgewogen, maar niet wenselijk bij de gemeente. De stagnatie spoorlaan was in de kaarten niet terug te vinden, maar wel bekend. In de verkeersberekeningen ging het echter om een beperkt effect. Het precieze ontwerp is nog niet gemaakt, maar de kwesties die u noemt zullen onderdeel zijn van de verdere uitwerking (waarbij het dus bekend is, dat het gaat om een landbouwroute). Welke grondstoffen gebruikt gaan worden is niet bekend, maar wellicht biedt dit kansen in de verdere uitwerking. Plannen zijn overgenomen, zoals bekend bij de gemeente. Terug te vinden op www.plan capaciteit.nl.

Zienswijze 306

Zienswijze onderdeel 306.1

Idee: waarom wordt de Ruishornlaan niet rechtstreeks recht door getrokken naar de 2e Poellaan? Dan komen er nl. 5 bochten te vervallen! Dit komt o.a. ten goede aan de R net busroute (<https://www.zuid-holland.nl> > ... > Verkeer en Vervoer > Openbaar vervoer > R-net).

Maar als de randweg vanaf de 2e Poellaan richting A44 wordt aangelegd zal ook verkeer vanuit De Engel, maar ook vanaf de Keukenhof en westkant van Lisse eerder geneigd zijn vanaf de Engel de nieuwe randweg naar de A44 te nemen. Dat ontlast (deels) de Ruishornlaan vanuit het centrum van Lisse. De eventueel te bouwen woonwijk ten westen/noorden van Ruishornlaan/2e Poellaan heeft dan ook gelijk een goede ontsluitingsweg. Zie bijlage

Antwoord

De zuidelijke randweg Lisse moet inderdaad zorgen voor een goede ontsluitingsroute voor verkeer vanuit Lisse. Het voorstel vraagt wat extra infrastructuraanpassingen, terwijl de werking van de maatregel niet heel erg verandert. Vanuit verkeersveiligheid en doorstroming HOV kan dit echter wel gewenst zijn. Nadat het voorkeursalternatief definitief is, zal in de vervolgfase nog nauwkeurig gekeken worden, welk ontwerp het beste aansluit op de discussies in de omgeving. Rondom de randweg Lisse zijn nog verschillende discussies over de ligging, in verband met de piekberging Haarlemmermeer, de ringvaartkruising en het doorkruisen van de percelen aan de zuidrand van Lisse. Uw suggestie zal meegenomen worden in de verdere uitwerking.

Zienswijze 307

Zienswijze onderdeel 307.1

Voorkeursvariant van ondergetekende is Alternatief "Midden" variant Stroomweg. De redenen hiervoor zijn:

- + Directere verbinding naar Nieuwe Bennebroekerweg,
- + Goedkoper dan het huidige voorkeursalternatief door de Weerlanerpolder,
- + Natuurgebied Weerlanerpolder wordt gespaard (geen derving van de investeringen),
- + Huidig voorkeursalternatief loopt door woonwijk en industriegebied i.t.t. Alternatief " Midden"
- + Huidig voorkeursalternatief vereist sloop (historische) panden aan Weeresteinstraat.
- + Beter aansluitmogelijkheden vanaf N208 (meer ruimte en niet 2 rotondes vlak achter elkaar).
- + Weg loopt minder/niet langs/door woonkernen.

Nadelen:

- Poldergebied Oosteinderpolder gaat deels verloren.
- Enkele woningen en bedrijven in Zwaanshoek worden getroffen.

Antwoord

Alternatief Midden variant Stroomweg is met 307 miljoen euro veruit het duurste alternatief van de onderzochte alternatieven. Alternatief Midden, in de originele vorm., kent veel lagere kosten en kent hetzelfde tracé als het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze.

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die

zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 307.2

De negatieve effecten zouden wellicht beperkt kunnen worden door de weg te verzinken in het landschap en d.m.v. ondertunneling van de Ringvaart i.p.v. een brug. Dit verbeterd ook de verkeersdoorstroom, zeker in de zomermaanden indien de brug geregeld geopend moet worden.

Antwoord

Het kruisen van de ringvaart met een brug is onderdeel van het gekozen voorlopig voorkeursalternatief. Een aquaduct heeft voordelen maar daar zijn ook aanzienlijke kosten aan verbonden. Er zal in het vervolgonderzoek aandacht zijn voor de effecten van brugopeningen, om een uiteindelijke afweging te kunnen maken. De aanleg van een brug hoeft niet noodzakelijkerwijs tot meer vertraging te leiden. De Provincie Noord-Holland werkt op deze route aan een 'blauwe golf' waarbij scheepvaartverkeer in colonne over ringvaart wordt geleid. Na vaststelling van een voorkeursalternatief wordt bij de nadere uitwerking in het vervolgonderzoek de exacte ligging van de weg en bepaald.

Zienswijze 308

Zienswijze onderdeel 308.1

Kopie van zienswijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 309

Zienswijze onderdeel 309.1

Om de context goed te begrijpen is het relevant een aantal omstandigheden in ogenschouw te nemen. Zo is er direct ten noorden van het tracé Duinpolderweg sprake van het Masterplan Hillegom Noord dat op 11 juli 2013 door de Raad is vastgesteld. Gezien de wens in dit gebied woningbouw te realiseren, is dit Masterplan tevens de basis voor de intentieovereenkomst van 24 januari 2017. Hierin leggen partijen, waaronder bezwaarmaker, vast dat men geld en energie gaat steken in de uitwerking van genoemd masterplan. Hiertoe is het afgelopen jaar ook daadwerkelijk initiatief genomen in de vorm van een stedenbouwkundig plan, onderzoeken en overleg met partijen.

Gezien de datum van bovengemelde stukken verwondert het ons dan ook dat in hierboven geschetste context géén participatie, géén overleg met ons heeft plaatsgevonden.

Antwoord

Vanaf 2011 wordt al intensief gestudeerd in het studiegebied waarvan Hillegom ook deel uitmaakt. Op diverse momenten is er gelegenheid geweest te participeren en voortdurend is inspraak mogelijk geweest. Ook nu weer om van voorlopig naar definitief toe te werken. Wij hebben alle bekende ontwikkelingen bij de voorstellen van oktober 2016 in beeld gebracht, maar duidelijk is dat er geen enkele verbinding zal zijn, die om alle ontwikkelingen heen kan sturen, zonder deze te beïnvloeden. In een volgende fase worden de implicaties van de uiteindelijke keuze in maatwerk bezien en dan wordt bekeken hoe met de gevolgen van de keuze verder moet worden omgegaan.

Zienswijze onderdeel 309.2

Ons zwaarwegend bezwaar is dat er in Hillegom een dusdanige scheiding gaat ontstaan door het voorgestelde tracé dat er sprake

zal zijn van het ten noorden en ten zuiden wonen ten opzichte van het tracé. Dit in het nadeel van het wonen ten noorden, omdat de verbinding met het centrum van Hillegom een fysieke, maar zeker ook een psychologische barrière gaat vormen. Onnodig om te vermelden dat dit ons ook direct schaadt bij de ontwikkeling van onze woningbouw.

Bovendien zal er door het toevoegen van een drukke weg, zoals de Duinpolderweg, veel last van fijnstof en geluid zijn, die, de woningbouwplannen in ogenschouw nemend, tot onnodig dure oplossingen zal leiden.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief is geprojecteerd aan de zuidkant van het plangebied van het Masterplan Hillegom-Noord. In de volgende fase zullen wij de ligging van de weg en de ruimtelijke inpassing verder detailleren. Dit zullen wij doen in overleg met direct belanghebbenden. Mogelijk heeft de uiteindelijke ligging minder negatieve effecten op het woon- en leefklimaat en op de kosten van de woningbouwplannen.

Zienswijze onderdeel 309.3

Dit in tegenstelling tot het Hillegom Noord tracé. Deze aspecten zullen nog prominenter worden als er in de toekomst sprake zal zijn van een viaduct ten behoeve van de kruising met de drukke Weeresteinstraat. Dit laatste, hoe de kruising met deze straat wordt vormgegeven, is ons overigens niet duidelijk.

Resumerend verzoeken wij u het huidige voorkeustracé door Hillegom te verleggen naar het tracé Hillegom Noord, zoals ook in een van de varianten is opgenomen.

Antwoord

Het oude alternatief Noord is afgefallen voor het starten van de plan-m.e.r. in oktober 2016 en is in deze fase dus ook niet meer onderzocht. Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze passeert Hillegom aan de Noordzijde. Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 310

Zienswijze onderdeel 310.1

Hierbij dien ik een zienswijze in namens de Monumentencommissie Gemeente Hillegom naar aanleiding van de uitkomsten van de Planstudie/ Milieu Effect Rapport (MER) en het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg.

De commissie maak nadrukkelijk bezwaar tegen het gekozen voorlopig voorkeursalternatief.

Afgelopen woensdag 7 februari heeft de Monumentencommissie van de gemeente Hillegom vergaderd in het gemeentehuis.

Tijdens deze vergadering is ook de tracékeuze Duinpolderweg van de provincies Noord- en Zuid-Holland besproken. De Monumentencommissie van Hillegom is mordicus tegen een wegdoorsnijding van de Vosse- en Weerlanerpolder. Het uit cultuurhistorisch oogpunt kwalitatief belangrijke slagenlandschap van deze polder wordt door deze tracékeuze onherstelbaar aangetast. Daarnaast is de geplande aantakking op de Weeresteinstraat ter hoogte van Huize Eendracht (Weeresteinstraat 126) desastreus voor de kwaliteit van dit Rijksmonument.

Antwoord

Het is ons bekend dat de Vosse- en Weerlanerpolder belangrijke cultuurhistorische, landschappelijke, ecologische en waarden kent. Deze waarden hebben we in deze fase van onderzoek nog niet in detail onderzocht, omdat we de alternatieven op hoofdlijnen tegen elkaar hebben afgewogen. Bij deze afweging hebben we alle milieueffecten en bijvoorbeeld ook effecten op verkeer en landbouw in beeld gebracht. Op basis van deze integrale afweging hebben we het samenstel op basis van alternatief Zuid als voorlopig voorkeursalternatief gekozen. Ook andere alternatieven hebben nadelen voor cultuurhistorie. In de volgende planfase wordt het dan gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt, waarbij we ook meer in detail naar tracerings-, hoogteligging-, milieueffecten en maatregelen zullen kijken om de effecten te beperken (project-m.e.r.).

Zienswijze 311

Zienswijze onderdeel 311.1

Het CHG spreekt zich uit tegen het voorlopig VKA en alternatief Midden en vóór pakket NOG Beter 2.0 vanuit haar missie het wereldwijd unieke karakter van de Duin- en Bollenstreek te behouden en te beschermen. Verder is het CHG voor verdubbeling van de N207 en de Elsbroekerbrug tussen de N205 en de N208 en het doortrekken van de beoogde Randweg Zwaanshoek over de ringvaart naar de Glipperdreef.

Antwoord

Uw standpunt is helder en vanuit de doelstelling van uw organisatie om het huidige karakter van de Bollenstreek te behouden ook begrijpelijk. Wij hebben een integrale afweging gemaakt.

Zienswijze onderdeel 311.2

De twee kansrijke samengestelde alternatieven zijn niet zelf op hun effecten getoetst. Wij verzoeken u deze vergelijking in de Besluit-m.e.r. alsnog te maken.

Antwoord

Alle effecten zijn wel degelijk getoetst in het MER en op de samengestelde alternatieven is in een gevoeligheidsanalyse gekeken naar de effecten. In de Besluit-m.e.r. worden de effecten van het voorkeursalternatief gedetailleerd in beeld gebracht.

Zienswijze onderdeel 311.3

De samenstelling van de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW was niet evenwichtig. Het bedrijfsleven was oververtegenwoordigd, Platform NOG had maar één vertegenwoordiger en er ontbrak een vertegenwoordiger uit Hillegom. Bovendien had het CHG uitgenodigd moeten worden.

Antwoord

De Adviesgroep was verantwoordelijk voor haar eigen samenstelling. Wij hebben begrepen dat de besluitvorming verliep volgens de kracht van de argumenten en niet op basis van het getal.

Zienswijze onderdeel 311.4

CHG is ontevreden over de openbaarheid.

Antwoord

Er is geen sprake van geheimhouding bij de stuurgroep en adviesgroep. U doelt waarschijnlijk op de werkafspraken die deelnemers gemaakt hebben om de beraadslaging in vertrouwen te doen om in een zekere beleidsvrijheid met elkaar van gedachten te kunnen wisselen zonder dat ze hier door pers, belangenbehartigers of politiek op worden aangesproken. Dit is een belangrijk principe om tot besluitvorming te komen. Voorbereidende werkzaamheden worden in vertrouwelijkheid verricht waarna het besluit of het advies in de openbaarheid wordt gebracht en ook in de openbaarheid wordt toegelicht. Het Milieueffectrapport is overigens nog voordat dat dit door Gedeputeerde Staten van beide provincies is gezien, al vrijgegeven. Dat is eerder dan gebruikelijk is bij dergelijke besluitvormingsprocessen.

Zienswijze onderdeel 311.5

Er bestaat geen nut en noodzaak voor het aanleggen van een weg tussen de N206 en N208. In het belang van landschap, cultuurhistorie, landbouw, natuur, de kleinschaligheid en de toeristische aantrekkelijkheid van het gebied en de leefbaarheid is het veel minder ingrijpend om lokale problemen op te lossen met lokale maatregelen.

Antwoord

Lokale maatregelen zijn inderdaad minder ingrijpend op de genoemde aspecten dan een regionale structuuroplossing. In de probleemanalyse van 2016 is nut en noodzaak onderbouwd. Daarin is ook aangegeven dat naast specifieke lokale problemen, de oorzaak op structuurniveau in de regio ligt.

Zienswijze onderdeel 311.6

De samenhang tussen de ontwikkeling van het autoverkeer en het openbaar vervoer in het gebied ontbreekt. De ISG 2016 pleit voor een Programma Ontsluiting Greenport voor OV en wegverkeer waarin ook de versterking van de oost-westverbindingen worden meegenomen. De voorgestelde maatregelen zijn hier slechts een onderdeel van.

Antwoord

In de ISG 2016 wordt aangegeven dat naast nieuwe oostwest infrastructuur capaciteitsverbetering op bestaande wegen nodig is. Hiervoor zijn maatregelen in het Programma Ontsluiting Greenport opgenomen. Veel van de maatregelen die benoemd zijn in het Programma Ontsluiting Greenport zijn in voorbereiding en een deel is al gerealiseerd. Openbaar Vervoer profiteert ook van verbeterde of nieuwe oost-west verbindingen.

Zienswijze onderdeel 311.7

Het CHG heeft een aantal feitelijke aanvullingen en correcties op het m.e.r.-onderzoek op het punt van landschappelijke, historische en natuurwaarden.

Antwoord

De degelijke en gedetailleerde aanvullingen en correcties worden bijzonder gewaardeerd. Ze ondersteunen het beeld over de negatieve effecten van de nieuwe infrastructuur op deze punten. De informatie leidt niet tot een andere beoordeling. In de volgende fase wordt de meer gedetailleerde Besluit-m.e.r. opgesteld. Wij nemen de betreffende informatie graag mee.

Zienswijze onderdeel 311.8

Bollengronden zijn binnen de Bollenstreek zeer moeilijk te compenseren. Hoe denken de gemeenten en provincies de compensatie van bollengronden op te lossen?

Antwoord

De compensatie van de bollengronden vinden plaats volgens de reguliere afspraken hierover die ook in de ISG 2016 zijn vastgelegd.

Zienswijze onderdeel 311.9

Het CHG vreest voor de aantasting van recreatieve wandel-, fiets- en vaarroutes door het duin- en bollengebied zoals de 1e Loosterweg, de Noorder Leidsevaart en de 2e Doodweg.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief blijven de genoemde verbindingen intact. Bij het ontwerp is uitdrukkelijk de doelstelling gehanteerd om recreatieve verbindingen in stand te houden. In de volgende fase wordt het ontwerp gedetailleerd uitgewerkt en is nog ruimte om de ruimtelijke inpassing verder te optimaliseren samen met direct belanghebbenden.

Zienswijze onderdeel 311.10

Voor welke "demografische ontwikkelingen" is de reservering van het tracé N208-N206 nodig.

Antwoord

In de drie regio's Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer worden tot 2030 zo'n 38.000 woningen bijgebouwd. De woningbouwlocaties bevinden zich niet langs het wegdeel N208-N206 maar genereren wel extra verkeersbewegingen in het studiegebied waardoor de geconstateerde problemen alleen maar verder toenemen. De geplande woningbouwontwikkelingen tot 2030 hebben een omvang die vrijwel overeenkomt met scenario Hoog. Daarnaast hebben de gemeenten ambities die nog hoger liggen. Daarmee komt de noodzaak voor realisatie van dit wegdeel in zicht als deze lijn zich voortzet.

Zienswijze 312

Zienswijze onderdeel 312.1

1. Wij denken dat het hoofdprobleem van de verminderde doorstroom op lokale wegen niet zozeer te vinden is in deze lokale wegen zelf, maar in de wegversmallingen op de A44 ter hoogte van de bruggen. Door deze versmallingen gebeuren vaak ongelukken, waardoor vervolgens alle verkeer op de lokale wegen vastloopt. Daarnaast zorgen de versmallingen voor verminderde doorstroomsnelheid. Dit probleem is volgens ons niet opgelost met het aanleggen van extra lokale wegen. Daarnaast komt de verbindingsweg die men nu voor ogen heeft uit op de bestaande kruising en op- en afrit bij Kaagdorpe/Abbenes (afrit 2). Dit is nu al een zeer onoverzichtelijk en gevaarlijk punt. Dit zal bij toenemende verkeersdruk gaan leiden tot ongelukken en opstoppingen! Bovendien bevindt deze op- en afrit zich juist bij een van de bruggen waar met regelmaat ongelukken gebeuren. Met een toename van verkeer dat via deze oprit de snelweg opkomt, neemt het risico op ongelukken waarschijnlijk alleen maar toe. Wij vragen ons af of er een verkeerstechnisch onderzoek is gedaan naar de effecten van de verbindingsweg op de verkeersveiligheid en doorstroomsnelheid op dit punt op de A44. Kortom wat ons betreft zit de oplossing voor het hoofdprobleem in het aanpakken van de doorstroming op de A44 door het verbreden van de weggedeelten bij de beide bruggen.

Antwoord

De oprit van afslag 2 richting Amsterdam ligt juist na de twee smalle kunstwerken. Verkeer dat afslag 2 gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegenspitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een verlichting van de Kanaalstraat in Lisse en een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. Daarbij komt minder verkeer de A44 op bij afslag 3, wat er toe leidt dat minder verkeer de beide kunstwerken gebruikt. Op deze wijze levert de randweg Lisse op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen.

Zienswijze onderdeel 312.2

2. In de Poelpolder hebben de bewoners dagelijks te maken met vliegverkeer van en naar Schiphol. Dit veroorzaakt geluidsoverlast en luchtvervuiling. Met de beoogde verbindingsweg komt hier een nieuwe vorm van overlast en vervuiling bij. Door het aanleggen van de extra verbindingsweg is dus sprake van een stapeling van negatieve effecten waar dezelfde burgers de dupe van worden. Daar zijn wij het niet mee eens. We vragen ons af of hier wel voldoende en gedegen onderzoek naar verricht is, waarbij ook de al bestaande effecten van het vliegverkeer zijn meegewogen. Daarnaast willen we graag weten in hoeverre in de plannen geluidswerende maatregelen zijn opgenomen en zijn gebudgetteerd.

Antwoord

De verbindingsweg tussen Lisse en de A44 is juist ook bedoeld om te verkeeroverlast in noordelijke richting via de N208 te beperken. De verbindingsweg zorgt dus enerzijds voor een toename van milieuhinder aan de zuidkant van Lisse, maar voor een vermindering van verkeeroverlast en milieuhinder in Lisse zelf. De milieueffecten hebben we in het MER op hoofdlijnen

beschreven, om een vergelijking tussen de verschillende alternatieven te kunnen maken. In de volgende planfase zullen we de milieueffecten meer in detail onderzoeken (project-m.e.r. en zullen we bekijken of en waar we maatregelen moeten nemen om de effecten binnen de wettelijke normen te houden. Deze maatregelen hebben we nu nog niet in het MER-onderzoek betrokken.

Zienswijze onderdeel 312.3

3. Met de beoogde verbindingsweg wordt de huidige Rooversbroekpolder doorkruist, een prachtige en historische polder waar dagelijks door veel mensen gerecreëerd wordt. In 2013 is er door het college van burgemeesters en wethouders nog besloten om geen glastuinbouw toe te staan, maar vast te houden aan de oorspronkelijke bestemming van de polder. Het is wel heel vreemd dat nu dan zomaar besloten kan worden om door dit gebied een drukke verkeersweg aan te leggen. Met deze weg wordt de hele eigenheid van de polder teniet gedaan.

Antwoord

De verbinding tussen Lisse en de A44 doorsnijdt inderdaad de Rooversbroekpolder. Het betreffende deel van de Rooversbroekpolder is aangewezen als glastuinbouwconcentratiegebied. De effecten hebben we op hoofdlijnen in het MER beschreven. De tracering en hoogteligging van de weg liggen echter nog niet precies vast. In de volgende planfase zullen we hier nader naar kijken en zullen we de milieueffecten meer in detail in beeld brengen (project-m.e.r.). Ook zullen we onderzoeken waar maatregelen nodig zijn om de effecten verder te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 312.4

4. Met de aanleg van de beoogde verbindingsweg, zal de waarde van onze woning en ons woongenot sterk verminderen. Immers, er zal sprake zijn van toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling, de verkeersveiligheid in de nabije omgeving zal sterk verminderen en de rustgevende uitvalsbasis in de Rooversbroekpolder verdwijnt. Al jarenlang genieten wij enorm van onze woning in de Poelpolder en we gingen er zonder meer vanuit dat we ook de komende jaren nog volop woongenot zouden hebben. Echter, door de plannen die nu voor liggen, wordt er eenzijdig sterk afbreuk gedaan aan ons woongenot en aan dat van onze medebewoners in de Poelpolder. Als dit plan uitgevoerd zou worden, hoe gaat de gemeente/provincie ons hier voor compenseren voor materiële en immateriële schade?

Antwoord

Eventuele waardedaling van een gebouw door het vaststellen van een bestemmingsplan of inpassingsplan valt onder planschade. U kunt, als het ontwerp van de weg gedetailleerd is uitgewerkt en een besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd, hiervoor een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Onze inschatting is echter dat vanwege de ligging van uw woning ten opzichte van de nieuwe weg, de waardedaling aan uw eigendom beperkt zal zijn. Voor planschadevergoeding moet wel grondslag bestaan.

Zienswijze onderdeel 312.5

Eerder hebben we gehoord over de plannen voor de Duinpolderweg in het gebied rondom Hillegom en Bennebroek. Om die reden hebben wij de planvorming niet heel actief gevolgd. Pas in een later stadium is de verbindingsweg bij Lisse in de plannen gekomen. Wij hebben dit niet tijdig genoeg opgemerkt. Het was in onze ogen niet meer dan logisch geweest als de bewoners van de Poelpolder actief tijdig per brief op de hoogte waren gesteld van deze plannen. Wij vinden het zeer onzorgvuldig dat dit niet gebeurd is.

Antwoord

Het is goed om de opmerkingen over de informatievoorziening in een iets groter kader te plaatsen. Vanaf 2012 is elk jaar minimaal sprake geweest van een grote oploop over het project in het studiegebied zelf, waarbij de aandacht in woord- en geschrift veelvuldig is geweest. Ook in de media daaropvolgend in het proces. De laatste keer voor de grote inloopbijeenkomst van 23 januari 2018 (waar 800 mensen kwamen) was over de inrichting van de studie (dus welke alternatieven zijn er te bestuderen?) in november 2017. Het onderdeel waarover nu geschreven wordt, was toen ook al in the picture, namelijk vanaf de inrichting van de planstudie in oktober 2016. Extra huis-aan-huis-brieven in 2017 zijn ervoor bedoeld geweest om belanghebbenden in de nieuwere gedeelten van de alternatieven te attenderen op het feit dat er ruimte en gelegenheid is om te zeggen wat men op het hart heeft, zodat het bestuur bij de volgende beraadslaging mee kan krijgen wat de direct belanghebbenden in het gebied erover te zeggen hebben. Daarvoor dient trouwens ook de stap van een voorlopig naar een definitief voorkeursalternatief, waarbij wij nu zijn

aanbeland. In zo'n groot studiegebied is de wijze waarop in maatwerk gecommuniceerd kan worden altijd een ingewikkelde vraag. Nu de zienswijzen van deze belanghebbende bekend zijn, kan het noodzakelijke maatwerk bij een mogelijk vervolg echter wel tot stand worden gebracht. De inhoud van het definitieve voorkeursbesluit is bepalend voor de vraag op welke wijze dat relevant is.

Zienswijze 313

Zienswijze onderdeel 313.1

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over het voorlopige voorkeursalternatief. Een aantal argumenten liggen aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

- Wij zijn zelf woonachtig aan de Meerlaan te Hillegom. De Meerlaan is een gebiedsontsluitingsweg die momenteel onderhevig is aan een zeer hoge verkeersdruk. De weg vormt een belangrijke oost-westverbinding binnen de Bollenstreek. Dit zorgt ervoor dat de leefbaarheid onder druk staat en de verwachting is dat dit de komende jaren alleen maar zal toenemen. Problematisch is zowel de verkeersveiligheid als de geluidsoverlast. Voor de bewoners aan de Meerlaan is het dus uiterst noodzakelijk dat er een alternatief geboden wordt voor regionaal verkeer;
- Een directe aansluiting van de Duinpolderweg naar de Weerlaan is naar onze mening een goede oplossing om het verkeer van en naar Hillegom op een goede manier regionaal te ontsluiten. Dit vermindert namelijk de verkeersdruk op verschillende locaties in het dorp, waaronder de Meerlaan. Regionaal verkeer zal routes verkiezen zoveel mogelijk aansluiten op N-wegen, waarvoor de Duinpolderweg een goede aanvulling biedt;
- De gemeente Hillegom is voornemens om de Meerlaan verkeerskundig te herinrichten, waarbij er ingezet wordt op meer ruimte voor fietsers. Wij zijn echter van mening dat de gemeente hiermee slechts een beperkt aantal maatregelen in handen heeft, en dat daarmee de verkeersdruk niet aanzienlijk kan worden terug gedrongen. Wij sturen daarom nog steeds zeer graag aan op oplossingen op regionaal niveau, waaronder de Duinpolderweg;
- Uiteraard gaan wij mee in het standpunt van diverse partijen dat er oog moet zijn voor het sparen van natuur en landschap. Echter zijn wij ook van mening dat er een goede balans moet bestaan tussen diverse belangen. In een dichtbevolkt gebied als de Randstad is dit een precare zoektocht. Wij zouden daarom graag zien dat er een weloverwogen beslissing wordt genomen, waarbij zowel natuur als leefbaarheid en bereikbaarheid in goede samenhang worden bekeken.

Op basis van deze argumenten geven wij aan GEEN BEZWAAR te hebben tegen de geplande aanleg van de Duinpolderweg. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van deze zienswijze de aanleg van de Duinpolderweg doorgang te laten vinden. Wij gaan er vanuit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte zult houden.

Antwoord

Wij hebben de zienswijze van belanghebbenden geregistreerd als adhesiebetuiging voor het voorlopig voorkeursalternatief.

Zienswijze 314

Zienswijze onderdeel 314.1

Langs deze weg willen wij ons bezwaar kenbaar maken voor de plannen van het voorkeursalternatief van de Duinpolderweg over het Industrierrein Horst ten Daal. De indiener zal in dat geval moeten verhuizen vanwege dit voorkeursalternatief die dwars over ons terrein en onze bedrijfshallen gaat. Ons bedrijf, opgericht in 1934, is het eerste bedrijf wat zich heeft gevestigd op dit bedrijventerrein en heeft de kosten voor het aanleggen van de Horst ten Daallaan zelf bekostigd. Bij ons bedrijf werken we al vanaf 1979 op deze huidige locatie met uitgesproken vakmensen met gemiddeld 17 dienstjaren. Op dit moment bieden wij werk aan 46 personeelsleden. Deze personeelsleden en hun gezinnen wonen allemaal binnen een straal van 10 km van ons bedrijf aan de Horst ten Daallaan. Ons terrein is groot ca. 10.000 m² waarvan 4000 m² bedrijfsruimte, met name constructie werkplaats, montageruimte, spuitery, opslag en kantoor (450 m²). Het bedrijf heeft een regionale functie, wij verrichten ons werk binnen een straal van 20 km, onze opdrachtgevers zitten tevens in de regio van Hillegom en omstreken. Indien wij vanwege het voorgestelde voorkeursalternatief zullen moeten verhuizen dan zullen wij bedreigd worden in ons voortbestaan. Immers de vraag is of er in de gemeente Hillegom ruimte is voor een dergelijk bedrijf waarbij industrieklasse 3, een minimaal vereiste is. Wij hebben vergaande plannen tot investeringen, zoals zonnecollectoren en nieuwe machines echter met de onduidelijkheid over ons voortbestaan en verhuizing kunnen deze plannen in de koelkast, waardoor we een achterstand oplopen ten opzichte van onze con-collega's. Op onze huidige

locatie hebben wij prima aan- en afvoermogelijkheden voor het vervoer van lange en zware werkstukken over de weg.

Antwoord

Wij begrijpen dat uw bedrijf in verschillende opzichten een regionaal georiënteerd bedrijf is dat verbonden is met bedrijventerrein Horst ten Daal. De impact van het voorlopig voorkeursalternatief, dat over uw bedrijf geprojecteerd is, is daarom groot. Uw zorg is dat er in de directe omgeving geen ruimte is voor een bedrijf als het uwe. We zullen proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. In de volgende fase, na het vaststellen van het definitieve voorkeursalternatief door Provinciale Staten in september, zullen wij het ontwerp van de weg gedetailleerd uitwerken. Daarbij wordt de exacte ligging van bedrijven en bedrijfsgebouwen ook beschouwd. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten zal met de gemeente Hillegom worden bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente.

Zienswijze 315. M. van Kampen

Zienswijze onderdeel 315.1

- De beperkte ruimte voor bedrijventerreinen in Hillegom wordt hiermee nog verder verminderd en dit zal negatieve effecten hebben voor werkgelegenheid en lokale economie

Antwoord

Wij zullen proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. Daarin wordt de exacte ligging van bedrijfsgebouwen ook beschouwd. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten zal met de gemeente Hillegom worden bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente.

Zienswijze onderdeel 315.2

- Bij doortrekking van de Duinpolderweg (vanaf de N208) naar de N206 loopt de weg dwars door een woonlint bij de Zilkerduinweg in De Zilk. Dat is toch onbespreekbaar!
- Verder zal met Alternatief Zuid de doorsnijding van kavels veel minder gunstig zijn waardoor landschappelijke waarden meer worden aangetast.

Antwoord

Mocht de Duinpolderweg in de toekomst worden doorgetrokken naar de N206, dan zal er sprake zijn van een doorsnijding van de verkaveling in het bollengebied. Dit geldt zowel voor alternatief Midden, als alternatief Zuid. Er zal tegen die tijd nader worden gekeken naar trasering, hoogteligging en landschappelijke inpassing en meer in detail worden gekeken naar milieueffecten en mogelijke maatregelen in de effecten te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 315.3

- Door aansluiting van de Weerlaan op de beoogde Duinpolderweg variant Zuid neemt het verkeer toe op deze Weerlaan. Daar is deze weg totaal niet op berekend. Dat werd ook al snel duidelijk toen er werkzaamheden waren op de N208 en het verkeer via de Weerlaan moest worden omgeleid. Regelmatig stond het verkeer vast. Daar komt met name in de zomer nog bij dat de brug over de Ringvaart richting Beinsdorp regelmatig open staat.... met verkeer dat vaststaat tot op de Weerlaan.....Je creëert zo een verkeersinfarct van tot en met. En een hoop uitlaatgassen extra voor omwonenden. Onacceptabel als je het mij vraagt.
- Laat staan dat de gemeente Hillegom plannen heeft om naast de Brandweerkazerne (ook gelegen aan de Weerlaan!) een Integraal Kindcentrum te realiseren. Hoe moet dat ooit goed gaan met al die verschillende verkeersstromen? Het is mij niet duidelijk hoe dit is meegenomen in de onderzoeken.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief zorgt niet voor een toename van verkeer op het deel van de Weerlaan ter hoogte van de Brandweerkazerne, maar juist voor een afname. Op dit moment rijdt veel verkeer via de Weerlaan naar de Meerlaan en de brug over. Dit verkeer zal nu de nieuwe verbinding pakken. Hiertegenover staat dat mensen uit Hillegom zelf meer de Weerlaan zullen

gebruiken. Op het totaal is er echter een lichte afname te zien. De Weerlaan is een lokale weg in Hillegom: mocht er een IKC gerealiseerd worden, dan moet goed gekeken worden naar de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. De gemeente Hillegom zal hiervoor aanspreekpunt zijn (de gemeente is de beheerder van deze weg).

Zienswijze onderdeel 315.4

• Ook maak ik bezwaar tegen de toenemende vervuiling die het aantrekkende verkeer met zich mee brengt. Is hier wel voldoende onderzoek naar gedaan. De voorkeursvariant 'Zuid' is m.i. nergens duidelijk beschreven en is niet doorgerekend in de Milieu Effect Rapportage waardoor de verkeers- en maatschappelijke effecten onbekend zijn.

Antwoord

In de Milieueffectrapportages is in hoofdlijnen gekeken naar onder meer de milieueffecten en de verkeerseffecten, om de verschillende alternatieven tegen elkaar af te kunnen wegen. In de MBKA is een maatschappelijke kosten- en batenanalyse gemaakt. In de volgende planfase wordt een nieuw en meer gedetailleerd MER-onderzoek gedaan naar de milieueffecten.

Zienswijze onderdeel 315.5

Waarom is er niet gekozen voor de Midden variant?

- De Midden variant voldoet volgens het MER-onderzoek het beste aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen, waarom is er niet voor deze variant gekozen?
- De midden variant is daarbij ook nog eens aanzienlijk goedkoper!!
- De ligging van alternatief 'Midden' is ongeveer in het midden tussen Hillegom en Bennebroek. De belasting van de dorpskernen in termen van lucht en geluid zijn daardoor voor beide dorpen aanzienlijk minder.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal. De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 315.6

Andere vragen

- Is er bij de nut en noodzaak van deze Duinpolderweg rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen wat betreft mobiliteit? De technologische ontwikkelingen, de manier waarop we ons in de toekomst gaan verplaatsen?
- Vindt u ook niet dat we innovatiever met het mobiliteitsvraagstuk moeten omgaan en niet meteen naar de 'makkelijkste' weg van meer asfalt moeten grijpen? Hebben er andere opties op tafel gelegen?
- In het kader van de afspraken over CO₂ uitstoot/klimaat neutraal zouden we dan niet meer moeten investeren in hoogwaardig openbaar vervoer? Elektrisch vervoer? Kunt u hierover nadere toelichting geven?

Antwoord

In de modellen, waarmee wordt gerekend in studies zoals deze wordt ook rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen, maar vanuit een realistisch beeld en niet vanuit wensdenken. Daar zit een begin en ook een einde aan. Niet alleen qua inhoud, maar ook in de tijd. Bij het bestuderen van de Probleemanalyse 2016 kan bekeken worden dat de Ladder van Verdaas in beeld is geweest en dat alle sporten van de ladder ook daadwerkelijk zijn afgelopen. Desondanks zijn de problemen niet oplosbaar zonder ook nieuw asfalt te overwegen. Overigens komt van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek een belangrijk tweede project tevoorschijn. De HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol. De twee projecten zijn de twee kanten van dezelfde munt. Ook zijn tal van kleine maatregelen overwogen. Een deel is in voorbereiding en een deel wordt uitgevoerd en een deel is al gerealiseerd. De maatregelen stonden in een studie van 2007/2008 opgesomd.

Zienswijze onderdeel 315.7

- De Oosteinderpolder is een 10 ha gebied in de gemeente Hillegom. Het gebied is verkocht aan projectontwikkelaar Natuur&Wonen BV voor ontwikkeling van natuur, een havengebied, recreatiewoningen en waterwoningen. In het gebied staan de landschappelijke waarden en natuurwaarden centraal maar die belangen moeten delen met andere gebruikersvormen. Hierdoor kunnen cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden in het geding komen.
- De Vosse- en weerlaanpolder is een ruim 20ha groot gebied met een grote soortenrijkdom aan (beschermde) planten en vogels. Decennialang zijn er stappen gezet om deze polder optimaal in te richten als natuurgebied en dit gebied beschikbaar te maken voor wandelaars en fietsers. Het gebied wordt gedeeltelijk afgesloten in het broedseizoen om optimaal rust te geven aan weidevogels. Sinds 2015 is het gebied in beheer van Zuid-Hollands Landschap gekomen. Hiermee is een laatste stap gezet in de borging en verdere verbetering van de aanwezige natuurwaarden in dit gebied. Na jaren van grondtransacties, vergunningen en procedures zou het bizar zijn deze polder op te heffen voor de nieuwe Duinpolderweg.

Antwoord

Uit de Milieueffectrapportages en de afweging tussen de alternatieven wordt duidelijk dat de alternatieven op basis van Hillegomse Zienswijze (Midden) en Zuid (voorlopig voorkeursalternatief) aanzienlijke effecten hebben op respectievelijk de Oosteinderpolder en de Vosse- en Weerlanerpolder.

Zienswijze 316

Zienswijze onderdeel 316.1

Bij deze willen wij u onze zienswijze laten weten naar aanleiding van de keuze van het voorkeurstraject van de Duinpolderweg. Wij hebben een vaste plantenkwekerij aan de Noorder Leidsevaart in Hillegom. De kwekerij bestaat uit twee percelen in eigendom aan de Noorder Leidsevaart. Deze twee percelen liggen aan beide zijde van de voorkeursvariant, dus één ten zuiden en één ten noorden van de geplande weg.

Op de informatieavond op 23 januari in Leeuwenhorst hebben we te horen gekregen dat het nog niet duidelijk is of er een fietstunnel komt of een autotunnel bij de brug over de Leidsevaart. Voor ons bedrijf is het van levensbelang dat de beide percelen onderling een optimale bereikbaarheid blijven behouden en dat daarvoor alleen een tunnel met een onderdoorgang van minimaal 4 meter voldoet.

De weg is over het perceel van VAN ZANTEN REAL ESTATE B.V. is gepland. Ons perceel ligt tegen dit perceel aan. Daarnaast pachten we een gedeelte van grond die ook tegen dit perceel aan ligt. Wij vrezen dat er door het hoge talud wat nodig is voor de brug over de Leidsevaart en door eventuele bomen die langs de weg komen te staan schaduwwerking optreedt voor deze percelen wat een negatieve invloed heeft op de groei van de planten die we op dit perceel telen. Voorts maken we ons grote zorgen voor ons en ons personeel wat regelmatig werkt op bovengenoemd perceel. Als daar intensief verkeer over rijdt en de wind is zuidwest komt dat niet ten goede aan de gezondheid. Vanwege bovenstaande redenen zijn wij tegen de keuze van dit voorkeurstraject of zal er schadeloos gesteld moeten worden.

Antwoord

De onderwerpen waar u aandacht voor vraagt (het in stand houden van de vrachtautoverbinding langs de Leidse Trekvaart, het voorkomen van schaduwwerking door bomen en talud van de weg en de gezondheidsconsequenties voor uw medewerkers) zijn allemaal onderwerpen die in de volgende fase aan bod komen. In die fase wordt het ontwerp gedetailleerd uitgewerkt en de

inpassing van de weg nader vormgegeven. Dit gebeurt in samenspraak met direct belanghebbenden.

Zienswijze onderdeel 316.2

Als er een ander traject gekozen zal worden zijn we voor de middenvariant. Dit traject ligt verder bij ons bedrijf zodat de bovengenoemde negatieve effecten zich niet of nauwelijks voordoen. De wens voor een hoge doorgang van 4 meter voor de tunnel van de Noorder Leidsevaart blijft, om zo als bedrijf ook vanuit het noorden goed bereikbaar te blijven.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 317

Zienswijze onderdeel 317.1

Voorkeursoptie:

Wij zijn voorstander van de voorkeursoptie zoals deze er op dit moment ligt. Op twee aandachtspunten na. Wij zijn van mening dat een tunnel serieus in overweging genomen dient te worden. Ten eerste om zo te garanderen dat de verkeersdoorstroming gedurende de gehele dag optimaal blijft. Een brug zal namelijk open en dicht moeten om boten en schepen door te laten, zoals reeds op de N207 voor verstopping zorgt. Met een tinnen zal ook (deels) tegemoet gekomen worden aan de bezwaren voor milieu en overlast voor het natuurgebied wat doorkruist gaat worden.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Het kruisen van de ringvaart met een brug is onderdeel van het gekozen voorlopig voorkeursalternatief. Een aquaduct heeft voordelen maar daar zijn ook aanzienlijke kosten aan verbonden. Er zal in het vervolgonderzoek aandacht zijn voor de effecten van brugopeningen, om een uiteindelijke afweging te kunnen maken. Een tunnel is gezien de hoge kosten geen onderdeel van het de alternatievenafweging geweest. Na vaststelling van een voorkeursalternatief wordt bij de nadere uitwerking in het vervolgonderzoek de exacte ligging van de weg en vormgeving van de kruisingen bepaald.

Zienswijze onderdeel 317.2

Het volgende aandachtspunt zien wij in het feit dat de voorgestelde route nu stopt na industriegebied Horst-en-Daal op de Weeresteinstraat en dat er nu een op- en afrit gepland staat ter hoogte van de oude manege. Als wij het plan goed begrijpen dan zou de oprit naar de Weerestein de hoofdroute moeten zijn. Maar wij verwachten dat mensen die uit de Zilk en Noordwijkerhout komen (zolang de N206 niet verlengd wordt) via de Pastoorlaan aansluiting zullen zoeken op de nieuwe weg. Bij het kruispunt Weerlaan/Weerestein verwachten wij dat veel mensen de Weerlaan zullen kiezen waardoor de oprit snel een knelpunt kan worden.

Wij willen er daarom voor opteren om daar een techniek te implementeren om deze route te ontmoedigen.

Antwoord

In de verkeersberekeningen is een toename te zien van verkeer op de Pastoorslaan, komende vanaf de N206. In het verkeersmodel gebruiken de mensen de Weersteinstraat om naar de nieuwe verbinding te rijden, in plaats van de Weerlaan. De Weerlaan is namelijk langzamer qua route. Indien er toch veelvuldig gebruik gemaakt zal worden van de Weerlaan, is dit een onwenselijke situatie en zal naar flankerende maatregelen gekeken moeten worden in afstemming met de gemeente Hillegom.

Zienswijze onderdeel 317.3

Andere mogelijkheid:

De Middenvariant lijkt ons een gedegen alternatief. Echter ook hier zouden wij de mogelijkheid van een tunnel in plaats van een brug onderzocht willen hebben.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 317.4

Tegenstand:

Bij een variant waarbij de Weerlaan verlengd en doorgetrokken wordt naar de N207 zoals bij bijvoorbeeld het alternatief 'NOG Beter 2.0' zetten wij echter grote vraagtekens. Ten eerste het (regionaal) oplossend vermogen van een weg zo diep in Hillegom en aansluiting op die plaats op de N206 is volgens ons beperkt. Daarnaast wordt een lokale weg vermengd met een regionaal doel. Dit zal op langere termijn alsnog voor problemen zorgen. De fijnstof en overlast dichtbij dichtbevolkte wijken zijn naar onze mening in deze variant ook onderbelicht.

Vragen:

Wij zien in alle varianten een verkeerstoename op de weerlaan -deze weg loopt vrijwel direct achter onze achtertuin -, zien jullie deze toename ook en kunnen jullie ons verschaffen van cijfers? Wij zouden graag willen weten wat de opties of aanpassingen zouden zijn voor uitbreiding op de reeds bestaande geluidswal.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief zorgt op het deel van de Weerlaan ter hoogte van uw huis juist voor een afname van het verkeer met 2900 motorvoertuigen. Wat betreft de andere alternatieven: een fikse toename in de alternatieven Nieuwe N206 (6500) en NOG beter 2.0 (7500), gelijkblijvende aantallen (verschil minder dan 500) bij de alternatieven Midden, Zuid, Hillegomse zienswijze en Parel 2.0

Dit alles afgezet tegen een belasting in de autonome situatie in 2030 van zo'n 6.000 motorvoertuigen.

Zienswijze 318

Zienswijze onderdeel 318.1

1. De opzet en rapportages geven blijk van een grote vooringenomenheid. Vanaf het begin wordt ten onrechte de indruk gewekt dat er perse een weg van de duinen naar de Haarlemmermeerpolder moet komen.

Antwoord

Wij hanteren een bredere probleemdefinitie dan de lokale problemen die u beschrijft. De scope van de oplossingen is daardoor wellicht anders dan u voorstaat. Het voorlopig voorkeursalternatief bestaat overigens uit drie deelmaatregelen en een reservering voor doortrekking van een van de maatregelen. De door u gestelde vooringenomenheid herkennen wij derhalve niet.

Zienswijze onderdeel 318.2

2. Op een aantal essentiële onderdelen (7 punten, toegelicht in de zienswijze) voldoet het MER niet aan de door de Staten vastgestelde richtlijnen.

Zowel de probleemstelling als het onderzoek naar verkeer, natuur en ruimtelijke kwaliteit is daardoor onvoldoende gericht uitgewerkt om nu goede besluiten te kunnen nemen. Nut, noodzaak en uitvoerbaarheid van nieuwe weginfrastructuur ten westen van de Ringvaart zijn daardoor onvoldoende aangetoond.

Antwoord

De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft geadviseerd bij het opstellen van de richtlijnen. Dit advies is door de provincies ongewijzigd overgenomen. De Commissie voor de m.e.r. heeft het MER vervolgens getoetst aan de hand van deze vastgestelde richtlijnen. De Commissie voor de m.e.r. is van oordeel dat het MER voldoende milieu-informatie bevat voor de vergelijking van de alternatieven en de keuze van een VKA. Wij herkennen ons niet in uw conclusie.

Zienswijze onderdeel 318.3

3. Verkeer

- a. De actualisatie van eerder verkenningen ontbreekt geheel in dit MER
- b. Een overzicht van alle ruimtelijke plannen en projecten die de komende jaren in het studiegebied en de regio worden uitgevoerd, waaronder de pareldorpen, ontbreekt.
- c. Informatie over de validatie van het verkeersmodel ontbreekt
- d. Er lijkt geen rekening te zijn gehouden met de komst van de HOV lijn
- e. We vinden de verwachte stroom sluipverkeer vanuit Zandvoort naar A44 en A4 niet terug.
- f. In de probleemanalyse, noch bij de uitwerking van alternatieven wordt onderscheid gemaakt in de verschillende probleemstellingen in de drie deelgebieden (Haarlemmermeer, lokale knelpunten bij ringvaartbruggen, mogelijke knelpunten N208-N206)
- g. Lokale knelpunten worden onvoldoende geconcretiseerd. Het richtgetal 6000 mvt/etm zegt niets over daadwerkelijke probleem.
- h. Elke aandacht voor negatieve verkeerseffecten ontbreekt.
- i. Bereikbaarheid op zeer discutabele/partijdige wijze beoordeeld.
- j. Ruimtelijke dynamiek in de regio ("grote ruimtelijke dynamiek") is onjuist beschreven. Dit heeft alleen betrekking op Hmeer, Katwijk en Haarlem.
- k. Maatregelen Ladder van Verdaas zijn niet maximaal uitgewerkt.

Antwoord

De MER is een eigen product, daarbij is wel gebruik gemaakt van eerdere studies. De actualisatie grensstreek uit 2014 werd gebruikt om te kijken of de juiste alternatieven nog onderzocht werden. In november 2016 heeft Provinciale Staten van Zuid-Holland uiteindelijk een zevental alternatieven benoemd. De probleemanalyse was hierbij ook een product, dat vervolgens als basis is gebruikt in de MER. De resultaten van eerdere studies zijn verwerkt in de NRD (notitie reikwijdte en detailniveau) van 2013. In de probleemanalyse is reeds aangegeven, dat de plannen 'parels aan de ringvaart' waren meegenomen. Ze maken onderdeel uit van de MER. Verder zijn woningbouwplannen van de gemeenten geïnventariseerd en meegenomen in de berekeningen.

De berekeningen met het verkeersmodel zijn gemaakt met VENOM 2016, dit is een gevalideerd model. Voor het project is gekeken naar de ladder van Verdaas. Daarin is gekeken naar kansen voor OV. Daarnaast kent het project Duinpolderweg zijn oorsprong uit de grensstreekstudie Noord- en Zuid-Holland, waarin OV juist één van de opgaven was. Uit deze analyse bleek, dat er beperkt kansen lagen voor OV, maar dat er wel een kans werd gezien in het opwaarderen van de lijn Noordwijk-Schiphol. Na de grensstreekstudie is dit verder uitgewerkt en een apart project geworden.

Over de verwachte stroom sluipverkeer is al eerder aangegeven, dat deze zich niet voordoet in de verkeersmodellen. Al eerder is hiernaar gekeken en geconcludeerd, dat dit verkeer er al rijdt (in geval van Zandvoort), dan wel geen snellere route krijgt (verkeer afkomstig van de noordwestkant van Haarlem). De huidige routes die dat verkeer gebruikt blijven sneller. In de probleemanalyse is juist getracht te komen tot meetbare doelstellingen. Het richtgetal van 6.000 is afgeleid vanuit onderzoek gedaan door het SWOV (stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid). Uit onderzoek wordt gesteld, dat de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast als bij wegen met aanliggend fietspad (en dus niet vrijliggend) en meer dan 6.000 motorvoertuigen rijden. Dit is genomen als maat om tot een doelstelling te komen. Alle verkeerseffecten zijn omschreven, ook de negatieve. Niets voor niets is voor een veelheid aan punten in het gebied gepresenteerd, wat de verschillen zijn. Daarnaast is bewust vooraf gewerkt aan het vaststellen van doelstellingen, zodat niet achteraf verweten kan worden, dat de gestelde doelstellingen naar een conclusie worden toegeschreven. Wij herkennen niet dat het verkeersrapport, of ieder ander rapport van de MER op partijdige wijze zou beoordelen. De ruimtelijke dynamiek is vertaald in het verkeersmodel en opgebouwd vanuit plannen van de gemeenten zelf.

Zienswijze onderdeel 318.4

4. Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse. De uitgevoerde Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse is uitermate discutabel. Een kritische analyse onzerzijds leidt tot sterk afwijkende resultaten:

- Het is niet duidelijk of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is want negatieve effecten op de leefomgeving zijn niet in geld uitgedrukt. Bovendien zijn de reistijd-baten en de investeringskosten onzeker.

Antwoord

Deze conclusie delen wij niet. Ze wekt ten onrechte de indruk dat de MKBA geen volledig en juist beeld schetst of de verkeerde conclusies trekt. Wij zijn van mening dat de effecten in de MKBA zijn gemonetariseerd op een wijze die algemeen gebruikelijk is voor infrastructuurprojecten zoals de Duinpolderweg en aansluit bij geldende richtlijnen voor MKBA's zoals verwoord in het kader KBA bij MIRT-Verkenningen. De MKBA laat de uitkomsten voor zeven varianten voor de Duinpolderweg zien, zowel in een hoog als in een laag WLO scenario. Het resulterende saldo van maatschappelijke kosten en baten varieert, naar gelang de geanalyseerde variant voor de Duinpolderweg of het gehanteerde omgevingsscenario. Als sec naar de gemonetariseerde effecten wordt gekeken laat de studie zien dat in een hoog scenario vijf van de zeven varianten maatschappelijke rendabel zijn; in een laag scenario betreft dit twee van de zeven varianten voor de Duinpolderweg. De verschillen in uitkomsten voor de varianten tussen beide scenario's zijn voor een belangrijk deel het gevolg van verschillen in reistijd-baten tussen beide scenario's; in een hoog economisch groeiscenario zijn deze voor de varianten groter dan in een laag economisch groeiscenario. De uitgevoerde MKBA laat deze bandbreedte in reistijd-baten zien. Overigens concludeert de Quick scan door SEO "dat de reistijd-baten in de MKBA correct lijken te zijn berekend".

Daarnaast bemerkt de MKBA-rapportage dat niet alle effecten gemonetariseerd konden worden (in geld worden uitgedrukt). Het betreft een aantal directe en externe effecten. Deze zijn deels positief en deels negatief van karakter. Deze zijn doelbewust zo opgenomen. Ecomys heeft hierbij voortgebouwd op de richtlijnen voor MKBA's. Daarbij bestaan voor verschillende effecten ook geen geaccepteerde methodieken. Van de effecten op de leefomgeving (onderdeel van de externe effecten) zijn effecten met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit en broeikasgassen gemonetariseerd; andere effecten op de leefomgeving niet. Alle niet-gemonetariseerde effecten zijn op kwalitatieve wijze beoordeeld en opgenomen in de MKBA-tabel. Hoewel deze effecten niet zijn gemonetariseerd, zijn deze uiteraard wel relevant in de beoordeling van de alternatieven voor de Duinpolderweg. Voor wat betreft de investeringskosten sluit de MKBA aan bij de verwachtingswaarde per variant hiervoor. Deze waarde is de best mogelijke inschatting van de kosten van de varianten. Deze kostenraming kent een bandbreedte van -30% à +40%, wat ook past bij de planstudiefase van de Duinpolderweg.

Zienswijze onderdeel 318.5

- De belangrijkste deeltrajecten van de Duinpolderweg zijn niet apart onderzocht.

Antwoord

Wij verwachten ook dat er verschillen zijn in baten en kosten op de deeltrajecten. De conclusie dat we deze apart hadden moeten onderzoeken delen wij niet. In lijn met de beoogde politiek-bestuurlijke afweging over de Duinpolderweg, is in de MKBA door Ecorys aangesloten bij de wens de alternatieven integraal te analyseren. Wij achten het principieel onjuist om alleen de hoogst renderende trajectdelen aan te leggen en andere lokale, regionale of bovenregionale problemen in de grensstreek in stand te laten. Overigens is in kaart gebracht hoe alternatief 'NOG Beter 2.0' functioneert zonder extra aansluiting op de A44 bij Rijnsburg en hoe alternatief 'Hillegomse Zienswijze' functioneert zonder de doortrekking van de N207 naar de N206 bij Ruigenhoek, dus alleen met het traject tussen de A4 via de Nieuwe Bennebroekerweg naar de N208. Deze analyse geeft zicht op de maatschappelijke kosten en baten van een aantal deeltrajecten.

Zienswijze onderdeel 318.6

- De onderzoeken met betrekking tot de leefomgeving die als input voor MKBA dienen zijn niet gekwantificeerd en daarmee onvolledig.

Antwoord

De onderzoeken die in het kader van de Planstudie/MER Duinpolderweg zijn uitgevoerd, zijn passend bij het niveau van de besluitvorming die gericht is op het selecteren van het voorkeursalternatief. Het gaat om een zogenoemd Plan-m.e.r. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft aangegeven dat de verstrekte informatie voldoende is om de milieuaspecten bij dit besluit volwaardig te kunnen meewegen. Na keuze van het voorkeursalternatief volgt de fase van planuitwerking. Deze fase bevat een "Besluit-m.e.r.", waarin de milieuaspecten meer in detail zullen worden bestudeerd. Deze werkwijze is gebruikelijk bij projecten als de Duinpolderweg.

Zienswijze onderdeel 318.7

- De cijfers lijken op hoofdlijnen correct maar roepen een onvolledig beeld op omdat presentatie ongelukkig is en gevoeligheidsanalyse op kosten ontbreekt.

Antwoord

Wij zijn niet van mening dat de MKBA een onvolledig beeld geeft van de uitkomsten. Wel delen wij de opvatting dat de uitkomsten van de MKBA voor beide WLO-scenario's beter naast elkaar gepresenteerd hadden kunnen worden. In de MKBA-rapportage zijn de uitkomsten voor het lage WLO-scenario in een gevoeligheidsanalyse gepresenteerd, waarbij de verschillen met het hoge WLO-scenario worden aangegeven. Beide scenario's zijn echter even realistisch. De wijze van presenteren in de rapportage is niet bedoeld iets anders te suggereren.

Wij onderschrijven de aanbeveling een gevoeligheidsanalyse uit te voeren voor de investeringskosten. De MKBA beperkt zich tot de verwachtingswaarde voor de kosten. Een dergelijke berekening had de bandbreedte van de uitkomsten meer inzichtelijk gemaakt.

Zienswijze onderdeel 318.8

- De investeringskosten van de Duinpolderweg zijn niet toetsbaar.

Antwoord

In het kader van de Planstudie/MER Duinpolderweg zijn kostenramingen opgesteld passend bij het niveau van ontwerpen in deze fase (schetsontwerpen). De raming is opgezet volgens de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK 2010) volgens publicatie 137 van CROW. De investeringskosten in de MKBA geven de verwachtingswaarde aan. Dit is op basis van een deterministische raming met een in deze fase geschatte standaardafwijking van -30% en +40% ten opzichte van deze verwachtingswaarde. De kostenberekeningen die door Royal HaskoningDHV zijn getoetst door deskundigen van de provincies Noord- en Zuid-Holland. Omdat de achterliggende berekeningen informatie bevatten die van belang is voor de prijsvorming in de latere aanbestedingsfase, is deze informatie niet openbaar gemaakt.

Zienswijze onderdeel 318.9

- De zichttermijn van 100 jaar is discutabel

Antwoord

Deze termijn sluit aan bij de geldende richtlijnen voor MKBA's zoals verwoord in het kader KBA bij MIRT-Verkenningen.

Zienswijze onderdeel 318.10

- Met verkeer aantrekkende werking is noch in VENOM als in MKBA rekening gehouden.

Antwoord

Alle verkeersstromen zijn met het verkeersmodel in beeld gebracht. Dit geldt ook voor stromen die door sommigen als ongewenst worden beschouwd. Het verkeersmodel heeft als input gediend voor de MKBA dus met deze stromen is ook rekening gehouden in de MKBA.

Zienswijze onderdeel 318.11

5. Gebrekkig onderzoek naar gevolgen voor Natura 2000. Het MER biedt goed inzicht in de kwetsbaarheid van habitats en de ernstige gevolgen die een wegverbinding hierop zal hebben. De conclusies zijn echter te simplistisch. Het systeem van ontwikkelruimte binnen de PAS is sterk omstreden en met grote onzekerheden verbonden. Het rapport had melding moeten maken van deze onzekerheid of er had een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd.

Antwoord

Het algemeen oordeel van de Commissie-m.e.r is dat het MER voldoende informatie – ook voor het onderdeel natuur/N2000 - bevat om een bestuurlijk voorkeursalternatief te kunnen kiezen of samen te kunnen stellen uit de onderzochte alternatieven. Het MER beschrijft op het niveau van een voorkeursbesluit de milieueffecten globaal zodat na dit besluit op het niveau van een project-m.e.r (besluit-m.e.r.) dieper ingegaan dient te worden op de effecten die met die keuze samenhangen.

Voor het onderwerp natuur geeft de Commissie een aantal belangrijke aandachtspunten voor de verdere uitwerking mee, waaronder het inzichtelijk maken van de effecten op N2000-gebieden voor het aspect stikstof. Uit dit onderzoek zal tevens de vergunbaarheid vanuit de PAS dienen te blijken.

Verder is de PAS-systematiek nog steeds een juridisch goedgekeurd systeem om vergunningen te verlenen. Zolang dit niet verandert zijn er geen redenen om projecten stil te leggen.

Zienswijze onderdeel 318.12

6. Het onderzoek naar flora en fauna is volgens indiener met name in het gebied tussen Ringvaart en N208 ten noorden van Hillegom aantoonbaar onvolledig en biedt daarmee onvoldoende basis voor een keuze tussen de wegalternatieven in dit gebied. Dit wordt door indiener onderbouwd door een uitgevoerde contra-expertise.

Antwoord

De aanvullingen en correcties welke in de contra-expertise worden aangedragen worden bijzonder gewaardeerd. Ze ondersteunen het beeld over de negatieve effecten van de nieuwe infrastructuur. Deze informatie leidt niet tot een andere dan negatieve beoordeling op dit punt. In de volgende fase wordt de meer gedetailleerde Besluit-m.e.r. opgesteld. Wij nemen de betreffende informatie graag mee.

Zienswijze onderdeel 318.13

7. Gebrekkig onderzoek cultuurhistorie. Indiener beschrijft, onder verwijzing naar een eigen notitie en de zienswijze van het Cultuur Historisch Genootschap Duin- en Bollenstreek, enkele vermeende hiaten in het onderzoek naar de cultuurhistorische waarden.

Antwoord

De degelijke en gedetailleerde aanvullingen en correcties worden bijzonder gewaardeerd. Ze ondersteunen het beeld over de negatieve effecten van de nieuwe infrastructuur op deze punten. De informatie leidt niet tot een andere beoordeling. In de volgende fase wordt de meer gedetailleerde Besluit-m.e.r. opgesteld. Wij nemen de betreffende informatie graag mee.

Zienswijze 319

Zienswijze onderdeel 319.1

Welk alternatief er ook gerealiseerd gaat worden, gaan wij uit van het standpunt dat autoverkeer over de Bennebroekerdijk vanuit onze wijk richting Zwaanshoek langs de Ringvaart mogelijk blijft zoals thans het geval is.

Antwoord

De afsluiting van de Bennebroekerdijk is onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief. Met de aanleg van de noordelijke randweg wordt een alternatief geboden. Zonder afsluiting zal de aanleg van de noordelijke randweg niet werken om de problematiek (drukke Bennebroekerweg) op te lossen. In de verdere uitwerking zal in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te faciliteren. U geeft aan tegen deze maatregel te zijn en wij zullen uw zienswijze als zodanig meewegen.

Zienswijze onderdeel 319.2

In verband met woningbouw in en rondom onze wijk zouden wij graag geïnformeerd worden over de toekomstige infrastructuur, met name m.b.t. aanpassingen van de Spieringweg tussen Vijfhuizen en Zwaanshoek. Verder verbazen wij ons erover dat er sinds de inloopdag in de Leeuwenhorst op 23 jan. jl. geen nieuwsbrief verschenen is

Antwoord

Voor zover verkeersaanpassingen het gevolg zijn van dit project, is nog niet precies aan te geven welke wijzigingen doorgevoerd moeten worden. Daarvoor is de plan-m.e.r.-studie niet bedoeld. Over de aanpassing van de autonome lokale verkeersstructuur kan de gemeente Haarlemmermeer op een zeker moment meer vertellen. Inmiddels is er een nieuwsbrief verschenen. Bedacht moet worden dat het aantal reacties na de inloopbijeenkomst overweldigend is geweest en dat dezelfde adviseurs, die de inhoud van een nieuwsbrief bepalen, ook werken aan de beantwoording van de zienswijzen. Wij letten dus secuur op de verhouding tussen werken aan en praten over.

Zienswijze 320

Zienswijze onderdeel 320.1

Inleiding

De voorgestelde voorkeursvariant voor het tracé van de Duinpolderweg beoogt een oplossing te geven voor de twee hoofddoelstellingen. Het zou dan gaan om de bereikbaarheid bij de oostwest pendel en de impact door verkeershinder op de leefomgeving. De voorkeursvariant is echter een beschrijving geworden om alleen de auto beter te laten doorstromen door het toevoegen van asfalt.

Vraag aan de provincie besturen

Aan de provincie de vraag de omissie van de fiets en OV mogelijkheden mee te nemen in hun zienswijze en de besluitvorming. Tevens er op toe te zien dat de belangengroepen (zoals BGH, Rover, Wandelnet, Fietsersbond) vroegtijdig worden betrokken bij de participatie.

Alternatieven

- Om de leefomgeving in dit unieke, kostbare gebied te bewaren en verbeteren is het van belang om de impact van het auto en vrachtverkeer te verminderen. Dit is mogelijk door het verschuiven van de modal-split van auto naar OV en fiets. De eventuele groei van de mobiliteitsvraag zou ook moeten worden opgevangen door de aangeboden alternatieven.

Fiets klimaat en fiets infrastructuur

Om het fietsklimaat en luchtkwaliteit in Haarlemmermeer, Zuid-Kennemerland en de Bollenstreek te verbeteren moet gekeken worden naar het zoveel mogelijk weren van het auto- en vrachtverkeer langs de huidige Noord-Zuid routes: de Ringdijk, N208 en N206. Het verleiden om het auto- en vrachtverkeer vanaf de N208, via meer bruggen over de Ringvaart, naar de N205 te sturen is een goede zaak. Deze bruggen moeten dan ook voorzien worden van fietspaden om fietsroutes mogelijk te maken. Hiermee wordt de barrièrewerking van de Ringvaart voor het oost-west fietsverkeer teruggedrongen.

OV zuid

In bijlage 24 wordt ingegaan op het OV. Buiten het doortrekken van de HOV lijn van Nieuw- Vennep naar Noordwijk via Lisserbroek/Lisse komt er geen nieuwe oost-west verbinding als alternatief voor het oost-west autoverkeer. Volgens de gegevens van CBS woont 60% van de werknemers binnen 15 km van hun werk. Dit geeft een uitdaging om de automobilititeit om te buigen naar de actieve mobiliteit of het OV. Hemelsbreed van Schiphol Centrum is 15 km een cirkel te trekken rond Zandvoort, Spaandam, Amsterdam Centrum, Mijdrecht, Roelofarendsveen en Keukenhof.

OV noord

De visie om het zuiden van Heemstede en Zuid Kennemerland rechtstreeks via een HOV bus verbinding of lichtrail (vanaf station Heemstede?) te ontsluiten naar het knooppunt Schiphol (of Hoofddorp als verlichting van Schiphol) ontbreekt.

Het inrichten van fiets P&R punten langs deze nieuwe OV lijn kan het OV vervoer concentreren en het autogebruik terugdringen. Langs deze route een doorfietsroute (fietsnelweg) aan leggen kan de mensen verleiden te werken aan hun gezondheid door deze afstanden af te leggen door zelf te bewegen met de fiets of E-bike.

De ruimte voor deze verbinding in de Haarlemmermeer zou gevonden kunnen worden door deze via de nieuwe Bennebroekerweg te laten lopen in plaats van de uitbreiding naar de 2x2 rijbanen. Daarna via de Spoorlaan naar Hoofddorp station. Onderzoek moet uitwijzen of dan ook de uitbreiding nodig is naar 2*2 voor de nieuwe Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de A4 en of daarmee de vervanging van het spoorviaduct over de Bennebroekerweg overbodig kan worden.

Keukenhof

Tijdens de opening in het voorjaar is de leefbaarheid in de dubbeldorpen langs de Ringvaart zeer slecht door het grote aanbod van automobilititeit dat zich een weg baant naar de Keukenhof. Dit kan worden opgelost door een groot parkeerterrein naast de A4/N205. Vandaaruit een frequente pendel naar de Keukenhof met een eigen brug over de Ringvaart (met extra fietspad!). Buiten het

Keukenhof seizoen kan dit parkeer terrein worden gebruikt als P&R naar Schiphol en Amsterdammer HOV of lightrail via de Spoorlaan naar Hoofddorp.

Meer kansen voor de actieve mobiliteit in de voorkeurs variant:

- Door het inzetten van de fietsparkeer voorzieningen bij SKWA ontstaat een goed fiets P&R punt voor Zwaanshoek, Floriande en Bennebroek voor een HOV verbinding naar Schiphol (Wel dan even de HOV bus erlangs laten rijden)
- De nieuwe Ringvaart brug naar de N205 mist een fietspad als schakel tussen Nieuw-Vennep en de Weerlaan in Hillegom.
- Een fietspad, langs de N207 over de Ringvaart, om de P&R van het OV naar Schiphol te ontsluiten vanuit de Bollenstreek, ontbreekt.
- Het aansluiten van de Nieuwe Bennebroekerweg op de A4 zal de fietsverbinding naar Rijsenhout kruisen. Een fietstunnel aldaar zal de wederzijdse hinder voorkomen.
- De nieuwe brug bij Lisserbroek-zuid over de Ringvaart ook voorzien van een fietspad zodat de inwoners van de nieuwe wijk in Lisserbroek-zuid een snelle fietsverbinding hebben naar een OV knooppunt in Lisse. Bedreigingen voor de actieve mobiliteit in de voorkeurs variant
- De noodzakelijke rondweg bij Zwaanshoek geeft nogal wat interactie met het doorgaande fietsverkeer. Aandachtspunten: Langere wachttijden bij de VRI op de Ringdijk, Kruising met Hanepoel, Spieringweg (30km/u, rode fietsstroken, langsparkeren). Zijn de 3 drempels op de Spieringweg wel 30 km/u drempels? De gekozen locatie voor de noodzakelijke rondweg komt voor nadere evaluatie in aanmerking. Door het rechte trekken van de bocht van de N205 is het fietsknooppunt vlak bij de fietsbrug over de N205 niet meer beschikbaar. Graag een oplossing hiervoor.
- Lisse en Lisserbroek ontsluiten naar de A44 is een goede zaak om de druk op de secundaire wegen (dus het leefklimaat) te verminderen. Duidelijkheid is gewenst hoe rekening wordt gehouden met de drukke fietsroute op de Hoofdweg westzijde.

Andere maatregelen om het vastlopen van de automobilititeit te voorkomen. (ontleend aan de MIRT NOWA studie):

1. Doorgaand Noord-Zuid verkeer in de Bollenstreek te ontmoedigen. B.v. alle wegen terug naar 50 of 30 km/u.
2. Fiets infrastructuur Floriande-Heemstede verbeteren (Zowel via Cruquius als via Zwaanshoek).
3. Fietsinfrastructuur langs N208 opwaarderen naar doorfietsroute of snelfietsroute.
4. Emissie loos (H)OV. Bv. lightrail langs N206 / N208.
5. Met spoed doortrekken HOV zuidtak van Nieuw-Vennep naar Noordwijk. (met een fietsverbinding over de Ringvaart).
6. Verbetering van P&R faciliteiten voor fietsen.
 - a. Het goed bereikbaar maken voor de fiets (Fietspad langs de N207 over de Ringvaart) van de P&R ten zuiden van Nieuw-Vennep voor de HOV lijn naar Schiphol.
 - b. Alle OV knooppunten in het gebied tussen Heemstede, Hoofddorp en Leiden nalopen op goede fietsbereikbaarheid en fietsparkeervoorzieningen vanuit alle woonkernen.

7. Stimulering project fietsen bv Ring-Ring app.
8. Belasting voordeel (e) fiets aanschaf.

Antwoord

Het project Duinpolderweg is ontstaan uit een integrale benadering. Reden om ooit te gaan studeren in het gebied was om te kijken naar het mobiliteitssysteem van de Haarlemmermeer-Bollenstreek, omdat de regio nog een aanzienlijke woningbouwopgave heeft. In 2007 werd gestart met de grensstreekstudie Haarlemmermeer-Bollenstreek. Hierin werd gekeken naar weg, spoor en (H)OV. Uiteindelijk zijn hieruit een viertal projecten benoemd, waaronder de HOV-verbinding Schiphol-Noordwijk en de Duinpolderweg, maar ook verbetering van het lokale netwerk en bijvoorbeeld ook de fietsbereikbaarheid van NS-stations. In 2016 is nogmaals gekeken naar de Ladder van Verdaas en de mogelijkheden voor dit gebied. Hieruit bleek dat er wel degelijk verbeteringen te maken zijn, maar dat dit niet de problemen zou kunnen oplossen in het gebied. Beide provincies, maar ook een aantal gemeenten, heeft een actief fietsbeleid. In uw zienswijze omschrijft u een veelheid van mogelijkheden. Wat betreft het voorkeursalternatief; in de volgende fase zal gekeken worden welke kansen er liggen om nieuwe infrastructuur te combineren met (snel)fietsroutes. In de verdere uitwerking maken we graag gebruik van uw expertise.

Zienswijze 321

Zienswijze onderdeel 321.1

Onderstaande partijen verwonderen zich over de besluitvorming en consequenties daarvan:

- er is geen participatie geweest met alle eigenaren over wiens grond het tracé gaat of die te maken krijgen met de gevolgen daarvan. Dat is heel vreemd;
- een aantal partijen waaronder Woonstichting Stek en Van der Kwaak Holding en haar dochtermaatschappijen is reeds lange tijd in overleg met de Gemeente Hillegom over het masterplan voor het bedrijfsterrein Weerestein te Hillegom. Dit masterplan is in 2013 vastgesteld en maakt onder meer woningbouw mogelijk. Daartoe is in 2017 een intentie ondertekend. De beoogde weg maakt grote delen van het masterplan niet (meer) mogelijk;

Antwoord

Vanaf 2011 wordt al intensief gestudeerd in het studiegebied waarvan Hillegom ook deel uitmaakt. Op diverse momenten is er gelegenheid geweest te participeren en voortdurend is inspraak mogelijk. Ook nu weer om van voorlopig naar definitief toe te werken. Wij hebben alle bekende ontwikkelingen bij de voorstellen van oktober 2016 in beeld gebracht, maar duidelijk is dat er geen enkele verbinding zal zijn, die om alle ontwikkelingen heen kan sturen, zonder deze te beïnvloeden. In een volgende fase worden de implicaties van de uiteindelijke keuze in maatwerk bezien en dan wordt bekeken hoe met de gevolgen van de keuze verder moet worden omgegaan.

Zienswijze onderdeel 321.2

Op hoofdlijnen hebben wij de volgende bezwaren tegen de voorgenomen besluitvorming:

- de Noordzijde wordt als (woon)wijk geïsoleerd van de rest van het dorp;
- de druk en mogelijk hoog liggende weg geeft veel lawaai en fijn stof;

Antwoord

Als het voorlopig voorkeursalternatief (samenstel op basis van alternatief Zuid) inderdaad het uiteindelijk voorkeursalternatief wordt, dan sluit deze aan op de N208. De noordelijke woonwijk wordt ruimtelijk wellicht gescheiden van de rest van Hillegom, maar de bereikbaarheid tussen de wijk en de rest van het dorp blijft intact. De exacte tracering en hoogteligging van de weg worden in de volgende planfase nader bepaald. Dan zal ook meer in detail worden gekeken naar de milieueffecten (onder meer geluid en luchtkwaliteit) en de landschappelijke inpassing. Ook wordt bezien waar en welke maatregelen (bijv. geluidschermen) nodig zijn om de effecten te beperken.

Zienswijze onderdeel 321.3

- de bereikbaarheid van het terrein is onzeker (hoe maak je nog lokale wegen als er een talud komt?);

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is een ongelijkvloerse kruising van de Voltstraat voorzien. Deze weg zal zorgen voor de bereikbaarheid van het gebied.

Zienswijze onderdeel 321.4

- sloop van een behoorlijk aantal gebouwen is vereist: dit betekent veel schade en is niet duurzaam;
- de tracé keuze maakt het maken van plannen op de locatie voor de komende jaren onmogelijk. De grondeigenaren kunnen geen plannen meer maken: de locatie zit op slot en verkoop zal niet goed mogelijk zijn en/of waardedaling zal optreden.
Ook de Gemeente Hillegom is geen voorstander van het gekozen tracé. Derhalve zijn partijen tegen het voorgenomen tracé. Graag treden wij in overleg voor een andere tracékeuze.

Antwoord

Het aanwijzen van een mogelijk tracé door een overheid kan in de praktijk inderdaad leiden tot een reactie in de vastgoedmarkt. Om die reden is het belangrijk zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden aan bedrijven en huizeigenaren langs mogelijke tracés. Het benoemen van een voorlopig voorkeursalternatief is de eerste stap. Dat geeft duidelijkheid voor huizeigenaren en bedrijven langs andere tracés. De provincies proberen zo snel mogelijk een zorgvuldig besluit te nemen over het definitieve voorkeurstacé. In de fase daarna worden grondeigenaren betrokken bij de uitwerking van het ontwerp zodat de ligging geoptimaliseerd kan worden.

Zienswijze 322

Zienswijze onderdeel 322.1

Hierbij wil ik graag een zienswijze indienen in verband met de voorgenomen aanleg van de zogeheten Duinpolderweg in de bollenstreek. Hieronder geef ik u mijn argumenten en een daarbij behorende toelichting. Ik ben voor een oplossing die zo veel mogelijk gebruik maakt van bestaande infrastructuur waarbij er nu geen enorme investeringen worden gedaan die voor de langere termijn waarschijnlijk helemaal niet nodig zijn. Daar kan tenslotte altijd op een later moment over worden beslist. Ik woon hier al de nodige jaren en ben tot nu toe niemand tegengekomen die enthousiast wordt van de aanleg van deze snelweg in onze regio. Het is een oplossing voor een niet bestaand probleem.

1 - Nut en noodzaak van deze snelweg zijn niet bewezen en de snelweg zal het huidige karakter van de streek ondermijnen waardoor het gebied een stuk minder aantrekkelijk zal worden.

2 - Er is onvoldoende onderzocht wat een echte verbetering van het openbaar vervoer in de regio tot gevolg kan hebben. Meer treinen, een "seizoens" Keukenhof station bij Lisse, meer bussen en meer bushaltes in plaats van minder en zo zijn er vast nog wel meer oplossingen te bedenken waar iedereen in de streek voordeel van zal hebben.

3 - Er is onvoldoende onderzocht wat er met uitplaatsing van transportbedrijven (naar bijvoorbeeld een locatie naast de A207) bereikt kan worden.

Antwoord

Met de bespreking en beraadslaging van en over de Probleemanalyse 2016 is dit een gepasseerd station. Wij delen de inzichten van deze bijdrage niet. De Duin & Bollenstreek is relatief onbereikbaar dan de rest van Nederland, bleek uit de bereikbaarheidsindicator van het Rijk. Nietsdoen is geen optie meer.

Zienswijze onderdeel 322.2

4 - De snelweg bij Hillegom lost helemaal niets op en zal een aanzuigende werking hebben op verkeer omdat dit uit de wijde omgeving toe zal stromen.

5 - Er wordt onvoldoende rekening gehouden met toekomstverwachtingen waarbij er minder bevolkingsgroei zal zijn. Bovendien is er minder asfalt nodig omdat men dicht op elkaar gaat rijden.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief voorziet niet in een snelweg. Er is geen enkel alternatief, waarin naar een snelweg is gekeken. Kijkend naar de gestelde doelstellingen wordt wel degelijk een bijdrage geleverd.

In de verkeersberekeningen is een laag en een hoog scenario uitgewerkt, juist om de bandbreedte te schetsen in ontwikkelingen richting de toekomst. Huidige ontwikkelingen duiden echter niet dat geen bevolkingsgroei zal zijn. In de Bollenstreek willen gemeenten nog zo'n 15.000 woningen bouwen. Of mensen dicht op elkaar rijden is niet direct bepalend voor de capaciteit in stedelijke gebieden. Bovendien leidt het op snelwegen tot meer ongevallen, die een veelvoud aan vertraging creëren.

Zienswijze onderdeel 322.3

6 - Binnen de Bollenstreek is er maar een klein aantal gebieden geschikt voor weidevogels. De aanleg van een snelweg dwars door een net voor deze vogels geschikt gemaakt natuurgebied is een heel vreemde beslissing wanneer er op Europees, Nederlands en provinciaal niveau juist stimuleringsmaatregelen worden genomen om dit soort natuurgebieden mogelijk te maken. Hier ben ik dan ook erg op tegen, zeker zolang er nog andere mogelijkheden zijn.

Antwoord

Recreatie- en natuurgebied de Vosse- en Weerlanerpolder wordt inderdaad geraakt door het beoogde tracé. De weg is niet midden door de polder geprojecteerd maar aan de rand, waar de natuurwaarden het geringst zijn. In de volgende fase wordt het ontwerp gedetailleerd uitgewerkt en de exacte ligging bepaald. Dan zullen we ook onderzoeken met welke maatregelen de negatieve effecten beperkt kunnen worden en de natuurwaarden gecompenseerd kunnen worden.

Zienswijze onderdeel 322.4

Wanneer de politiek toch besluit om hier deze snelweg aan te leggen, verzoek ik u dit op zo'n manier te doen dat het unieke karakter van de streek zo weinig mogelijk wordt aangetast, zoveel mogelijk gebruik makend van tunnels en ingegraven wegen en zeker geen bruggen of andere landschap versturende elementen.

Antwoord

Een snelweg is niet aan de orde, maar het punt is duidelijk. Het gaat om een goede inpassing. De manier waarop dit gaat gebeuren, wordt vooral in de volgende fase van de studie duidelijk. Ook dan moeten investeringen zorgvuldig worden afgewogen tegen de belangen, die moeten worden gediend.

Zienswijze 323

Zienswijze onderdeel 323.1

Platform NOG spreekt zich uit voor het doortrekken van de Weerlaan in Hillegom. De andere alternatieven brengen zonder aantoonbare noodzaak grote schade toe aan de qua natuur en cultuurhistorie waardevolle polders.

Antwoord

In de probleemanalyse van 2016 is nut en noodzaak onderbouwd. Daarin is ook aangegeven dat naast specifieke lokale problemen, de oorzaak op structuurniveau in de regio ligt. De effecten van andere alternatieven zoals Zuid en Midden op natuur en cultuurhistorie zijn uitgebreid beschreven in de Milieueffectenrapportage.

Zienswijze onderdeel 323.2

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de lokale verkeersproblemen bij de Hillegommerbrug en de toe leidende wegen het beste kunnen worden opgelost met een weg in het verlengde van de bestaande Weerlaan. Alternatief Midden draagt weinig bij aan de oplossing van deze problemen en veroorzaakt een ongewenste extra verkeersruk op de Weeresteinstraat en Haarlemmerstraat (N208).

Antwoord

Bij alle alternatieven is gekeken naar de intensiteiten op een 11-tal wegvakken, waarbij de weg een inrichting heeft die past bij een erftoegangsweg, terwijl hier flinke verkeersstromen rijden. Dit geldt in dit geval voor de Meerlaan in Hillegom en de Venneperweg in Beinsdorp aan beide kanten van de Hillegommerbrug.

Vanuit de analyse blijkt, dat een flink aantal alternatieven leidt tot een verbetering en dat heel wat alternatieven ervoor zorgen, dat

de afname zodanig is, dat deze voldoet aan de doelstelling van maximaal 6.000 motorvoertuigen. Er is ook een aantal alternatieven, waaronder alternatief NOG beter 2.0, dat zorgt voor een afname ver onder de 6.000. Het alternatief NOG Beter 2.0 zorgt voor de laagste score. Het voorlopig voorkeursalternatief scoort echter ook een waarde ver onder de 6.000 motorvoertuigen en voldoet hiermee ruim aan de doelstelling.

Zienswijze onderdeel 323.3

In de onderzoeksrapporten is de toekomstige woningbouwlocatie Beinsdorp ten onrechte niet meegenomen. Het tracé Weerlaan biedt de beste mogelijkheden om bij te dragen aan de ontsluiting van deze locatie en aan de beoogde uitwisseling tussen de beide dubbeldorpen Beinsdorp en Hillegom.

Antwoord

De toekomstige woningbouwlocatie is wel meegenomen in de verkeersberekeningen.

Zienswijze onderdeel 323.4

De geringe voordelen van de verbinding N208-N206 wegen geenszins op tegen de grote gevolgen voor landbouw, landschap en natuur (waaronder stikstofdepositie op Natura 2000 gebied). Bovendien zet deze weg de deur open voor de niet gewenste Bollenstad.

Antwoord

In de Nota Voorlopig Voorkeursalternatief is de volgende afweging gemaakt (zie pagina 40): een structurele verbetering van reistijden – en daarmee van de bereikbaarheid tussen de westelijk en oostelijke Duin- en Bollenstreek – treedt alleen wanneer er een verbinding tussen de N206 en de N208 wordt gerealiseerd. Als de economische en demografische groei doorzet, zoals op dit moment wordt voorzien, levert het doortrekken meerwaarde op voor de regio. Bestaande oost-westverbindingen worden dan beter ontlast en de hoeveelheid doorgaand verkeer door Vogelenzang neemt alleen dan substantieel af. Een doortrekking heeft echter negatieve gevolgen voor het landschap, Natura 2000 gebied Kennemerland-Zuid en de landbouw. Daarom is er voor gekozen een doortrekking pas te realiseren wanneer de economische en demografische groei doorzet. Kijkend naar de actuele situatie rondom de planvorming bij gemeenten, waarbij in de Noord- en Zuid-Hollandse gemeenten een versnellingsactie is gepland zijn komen de cijfers zoals omschreven in het hoge scenario dicht bij de huidige planvorming. Bollenstad komt in geen enkel ruimtelijk toekomstbeeld voor.

Zienswijze 324

Zienswijze onderdeel 324.1

Wij zijn tegen de weg, vanwege rust verstoring van de polder.

Antwoord

Een duidelijk statement. Het bestuur moet in het kader van het algemeen belang afwegingen maken, waarbij naast het door deze belanghebbende gememoreerde belang bijvoorbeeld bereikbaarheid van voorzieningen, werk en woningen staat. Na tientallen jaren van praten over en studeren op, is er nu een voorlopige keus gemaakt. Dat neemt niet weg dat inpassing zorgvuldig zal moeten gebeuren.

Zienswijze 325

Zienswijze onderdeel 325.1

Kopie van zienswijze 321. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 326

Zienswijze onderdeel 326.1

Gesprek gemeente Hillegom:

Op uitnodiging van wethouder J. Verheijen van Hillegom, onder andere portefeuille R.O., volkshuisvesting, economische- en grondzaken, heeft in aanwezigheid van Mevrouw S. Eringa, beleidsmedewerker Planvorming Ruimte, er op 9 januari 2018 een gesprek plaatsgevonden bij de gemeente Hillegom. Tijdens dit gesprek is door de wethouder nadrukkelijk en met geestdrift aangestuurd op woningontwikkeling qua grote percelen met passende vrijstaande woningen. Dit conform het programma van Greenport Ontwikkelings Maatschappij (GOM), zijnde een intergemeentelijk grondbedrijf voor de Duin en Bollenstreek. Dit alsdan wel uitsluitend in samenwerking met de eigenaren van aansluitende gronden, alsdan totaal circa 72.000 m2 grond. Er zijn door de positieve grondhouding van de gemeente Hillegom, i.c. wethouder Verheijen, gesprekken en contacten met GOM geweest en de Duinpolderweg zou hierin geen belemmering zijn vanwege het voorkeursalternatief van de Provincie Zuid-Holland, danwel reeds bestaande of nadere inbreng.

Varianten Duinpolderweg:

Als grondeigenaar van een stukje van het tracé Middenvariant hebben wij tot op heden geen direct standpunt of zienswijze ingenomen, mede daar de Middenvariant door een historische Oosteinderpolder slechts een theoretische denkbeeldige variant op een tekentafel leek te zijn.

Antwoord

Dit onderdeel van de zienswijze neemt een aanloop naar standpunten verderop in de zienswijze. Zie de antwoorden, die daarbij gegeven worden.

Zienswijze onderdeel 326.2

Ook een weg aan de rand, ten noorden van de Oosteindervaart, doet grote afbreuk aan het bijzondere en unieke historische karakter van de Oosteinderpolder.

Daarbij zijn wij wel van mening dat er in de toekomst een verbetering van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek gewenst zou zijn, maar dan op de minst belastende wijze voor de streek, alsmede met behouden van de weinige ongeroerde (natuur)gebieden. Economische vooruitgang is prima, maar wel met oog voor (cultuur)historie. Een directe verbinding met de N206 is ons inziens ook (nog) niet gewenst vanwege de mogelijk extra aantrekkende werking van forenzen en toeristenverkeer.

Antwoord

Het samenstel op basis van het alternatief Hillegomse Zienswijze (Midden) gaat langs de rand van de Oosteinderpolder, parallel aan de Oosteindervaart. De weg heeft invloed op de cultuurhistorische waarde (verkeerspatroon), landschap en natuur (zie Milieueffectrapportage). Maar omdat de weg in de lengterichting van de kavels loopt en langs de rand van de polder wordt getraceerd, zijn de effecten minder dan wanneer de weg dwars door de polder of schuin door de verkavelingsstructuur zou lopen. Mocht dit alternatief alsnog het voorkeursalternatief worden, dan zullen we in de volgende planfase (project-m.e.r.) nader kijken naar de kwaliteiten, milieueffecten, tracering en hoogteligging van de weg en mogelijke maatregelen om de effecten te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 326.3

Uw Voorkeursalternatief is helaas grotendeels voorbijgegaan aan alternatieven die zijn aangedragen door betrokken mensen met goede inzichten voor de regio. Na beraad menen wij dat, indien er aanpassingen aan de infrastructuur gedaan dienen te worden, het alternatief NOG Beter 2.0 de meest gerede optie is voor de gecombineerde regio Zuid-Kennemerland / Haarlemmermeer / Duin en Bollenstreek, alsmede de gemeente Hillegom zelf. Het volgens van de aanbevelingen in deze variant qua verdiept aanleggen, c.q. tunnels, is hetgeen onze steun heeft.

Tot zover onze zienswijze op de beoogde Duinpolderweg, ongeacht de variant. Wel willen wij u als grondeigenaar verzoeken ons directer en intensiever te betrekken indien u meent de Oosteinderpolder in het tracé op te nemen. Vooralsnog staan wij niet open voor gebruik van onze gronden hieromtrent.

Antwoord

Dat is niet juist. Alle alternatieven komen van buiten of zoals hier wordt aangegeven van mensen met goede inzichten. Alleen zijn de opvattingen over wat goed is heel divers en uiteenlopend. Wij hebben goede notie genomen van zowel de positie van belanghebbenden als de wens om, indien van toepassing, gericht betrokken te worden bij het vervolgproces. Dat lijkt ook niet meer dan redelijk om dat in welke vorm dan ook te doen.

Zienswijze 327

Zienswijze onderdeel 327.1

In dit voorlopige plan zal de Duinpolderweg over een deel van ons bedrijfsterrein worden aangelegd. Hierbij concreet over 16.000 m² kassencomplex en een deel van onze grond achter de kassen.

Tevens zal de weg komen te liggen pal naast onze verwerkingshal en koelcellencomplex.

Wij zijn als bedrijf actief in veredeling, productie, verwerking, preparatie, bewaring en export van bloembollen. De aanleg zoals voorgesteld in het huidige plan zal zeer zwaar ingrijpen in onze bedrijfsactiviteiten. Onze activiteiten in de kassen zijn specifiek veredeling en doorteelt van weefselkweek. Dit is de kern van ons bedrijf. Zonder veredeling en teelt van ons allerbeste, hoogwaardige uitgangsmateriaal kunnen wij de productie, bewaring en export van onze bolproducten niet voortzetten.

Bij aanleg van de Duinpolderweg in het nu voorgestelde alternatief zullen genoemde bedrijfsactiviteiten moeten worden gestaakt. Dit zal het voortbestaan van ons bedrijf ernstig in gevaar brengen.

Daar wij sinds kort, zonder enige toelichting vanuit de provincie Noord-Holland zijn geconfronteerd met dit plan, moeten wij de definitieve gevolgen en financiële consequenties voor ons bedrijf nog verder (laten) uitwerken. Graag nodig ik een van de betrokken bestuurders uit om op ons bedrijf te komen kijken en de gevolgen van het gekozen tracé te overzien. Uiteraard kunnen we dan e.e.a. nader toelichten als het gaat over de nadelige consequenties voor ons bedrijf.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief is inderdaad over een deel van uw bedrijf geprojecteerd. Wij kunnen ons voorstellen dat de impact op uw bedrijfsvoering groot is. De daadwerkelijke gevolgen zijn afhankelijk van de definitieve keuze van het voorkeursalternatief en van de nadere detaillering van de ligging in de volgende fase.

Zienswijze onderdeel 327.2

Tot slot wil ik duidelijk maken dat wij tegen dit plan zijn en u verzoeken om uw voorlopige voorkeursalternatief te herzien en te kiezen voor een van de andere varianten van de Duinpolderweg. Ik zie graag uw reactie tegemoet.

Antwoord

De overtuiging bestaat dat door dit voorgesteld voorlopig voorkeursalternatief een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 328

Zienswijze onderdeel 328.1

In deze brief laten wij onze zienswijze weten over de voorkeursvariant van de Duinpolderweg. Allereerst willen we dit schrijven toespitsen op het persoonlijk leed wat ons wacht na mogelijke aanleg van de aansluiting van de N208 op de N206 met dit voorkeurstracé.

Wij wonen reeds 33 jaar met heel veel plezier bij onze vaste plantenkwekerij op de Noorder Leidsevaart 56. Vanuit onze woonkamer hebben we vrij uitzicht op De Zilk. Na een lang werkzaam leven mogen we hopelijk over een aantal jaren gaan genieten van de AOW, in ons mooi gelegen huis met prachtig uitzicht en alle rust die bij de Noorder Leidsevaart hoort. Met deze voorkeursvariant zal aan dit mooie vooruitzicht een abrupt einde komen. De weg zal dan binnen 100 meter van ons huis komen te liggen en krijgen we voorgoed te maken met geluidsoverlast, stank en stof aangezien de zuidwestenwind vaak onze kant op is. Daarnaast raken we ons zo geliefde uitzicht kwijt door een metershoog talud doordat de weg over de Leidsevaart, Noorder Leidsevaart en de ernaast gelegen sloten moet worden aangelegd. Het zal u duidelijk zijn dat de waardedaling van onze woning door de aanleg van deze weg voor ons een grote zorg is.

Daarbij zijn wij van mening dat met de keuze van de huidige voorkeursvariant bij doortrekking naar de N206 er een gebied doorsneden wordt dat belangrijk is voor de bollen en vaste plantenteelt in onze regio en een enorme aantrekkingskracht heeft op toeristen.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief dat de voorligt wordt niet voorzien in een doortrekking tussen de N208 en de N206. Deze mogelijkheid wordt voor de toekomst wel opengelaten. Mocht de weg in de toekomst worden doorgetrokken naar de N206, dan zal nog meer in detail naar tracering, hoogteligging, landschappelijke inpassing en milieueffecten worden gekeken. Ook zal dan nader worden bepaald waar en welke maatregelen nodig zijn om de effecten zoveel mogelijk te beperken.

Zienswijze onderdeel 328.2

Onze voorkeur gaat uit voor het niet aanleggen van de weg tussen de N208 en de N206. Als er al een weg aangelegd moet worden tussen de N208 en de N206 zijn wij voorstander van de middenvariant. Bij de middenvariant worden nog enigszins de contouren gevolgd van de huidige wegen Zilkerduinweg, Margrietenlaan en Nieuwe Weg. De middenvariant volgt vanaf de N208 tot aan de Nieuwe Bennebroekerweg een veel logischere route met minder bochten en er moeten minder huizen en bedrijven voor worden afgebroken, waardoor deze variant minder leed bezorgd voor bewoners en de eigenaren van de bedrijfspanden. Daarnaast is de middenvariant vele miljoenen euro's goedkoper. Voor ons is eveneens een belangrijk item dat er snel duidelijkheid moet komen of deze weg er komt of niet. De aanleg van een mogelijke weg vlak langs ons huis geeft veel onzekerheid en onrust en is veel lastiger te accepteren dan wanneer we weten waar we aan toe zijn. Daarom zijn wij voor snel duidelijkheid wat waar komt en wanneer.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 329

Zienswijze onderdeel 329.1

Geachte betreffende. Het gaat om de aansluiting van de nieuwe weg op de Spieringweg. Deze plannen zijn mij niet bekend gemaakt en de weg eindigt precies op 1018 Spieringweg. Mijn huis. Ga ik nooit mee akkoord. Ik dien bij u bezwaar in en verwacht zo spoedig mogelijk een antwoord.

Antwoord

De mening van deze belanghebbende is helder en bij een vervolg zal in maatwerk moeten worden bekeken wat hiervan de gevolgen kunnen zijn.

Zienswijze 330

Zienswijze onderdeel 330.1

Aanwezig geweest bij de vergadering in Den Haag. Aanleg verbinding 208 - 206 is overbodig. De meeste automobilisten gaan bij het kruispunt (einde N208) tussen Hillegom en Lisse zowel links als rechtsaf naar de dorpen. In piektijden is zelfs de sluiproute rechtdoor via Loosterweg rustig.

Antwoord

De verbinding tussen de N206 en de N208 is opgenomen als reservering in het voorlopig voorkeursalternatief. De verbinding richting N206 zorgt voor een robuuste verbinding naar de kernen langs de N206 (de Zilk, Noordwijkerhout, Noordwijk en Katwijk). Verkeer uit deze kernen gebruikt nu oost-westverbindingen die steeds verder onder druk komen te staan. De problematiek is afhankelijk van het groeitempo van de mobiliteit en de ruimtelijk economische ontwikkelingen. Omdat dit nog onzekerheden geeft, is gekozen voor een reservering. U geeft aan tegen deze verbinding/reservering te zijn en we zullen uw zienswijze ook zo meewegen.

Zienswijze onderdeel 330.2

Ook het doorsnijden van de bollenvelden zal niet bevorderlijk zijn voor het toerisme. De toeristen komen voor de Keukenhof en de mooie aaneengesloten bollenvelden.

Antwoord

Het toerisme in de Bollenstreek is gediend bij een mooi landschap maar ook bij een goede bereikbaarheid. Bij een goede inpassing van de weg in het landschap kunnen de negatieve effecten op het landschap bovendien beperkt worden.

Zienswijze 331

Zienswijze onderdeel 331.1

Hierbij wil ik mijn zienswijze over het voorlopig voorkeursalternatief en de MER aangeven:

Niet eens met de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief (Zuid)

In het besluit van de Gedeputeerden is aangegeven dat de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer doorslaggevend is. Hoe zeer ik ook mijn best doe, ik kan mij niet voorstellen dat het voorkeursalternatief gaat bijdragen aan de leefbaarheid van Hillegom.

Antwoord

De Duinpolderweg heeft voor een deel van plangebied negatieve gevolgen voor onder meer geluid, luchtkwaliteit en fijnstof. Dat

geldt voor het gebied aan de noordzijde van Hillegom. In andere delen leidt de afname van verkeer juist tot een verbetering van het leefmilieu. In de afweging en keuze tussen de alternatieven spelen verschillende aspecten een rol. In de volgende planfase zal meer in detail naar de milieueffecten worden gekeken (project-m.e.r.) en wordt gekeken waar en welke maatregelen (bijv. geluidwerende voorzieningen) nodig zijn om de effecten verder te beperken.

Zienswijze onderdeel 331.2

De Gedeputeerden hebben het advies van de adviesgroep "Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer" gevolgd. In deze groep was de bevolking van Hillegom niet vertegenwoordigd.

Wanneer je het advies leest, worden Zwaanshoek, Beinsdorp en Bennebroek veelvuldig genoemd. Met name in kader van de leefbaarheid. De plaatsnaam Hillegom, laat staan de leefbaarheid in Hillegom, wordt in het advies niet genoemd. Ik vind dan ook dat dit advies niet had moeten worden overgenomen als voorkeursalternatief.

Antwoord

De samenstelling ligt genuanceerder dan hier wordt aangegeven. Daarbij geeft het advies ook zelf aan dat deelnemers breder hebben gekeken dan hun eigen belang. Het neemt niet weg dat deze stelling mag worden ingenomen en ook aangegeven. Het plaatst de procesgang nog eens opnieuw in perspectief.

Zienswijze onderdeel 331.3

Voorkeur voor het 'alternatief midden'

Het voorstel van de projectorganisatie, de variant die zou gaan lopen tussen Hillegom en Bennebroek, is terzijde geschoven. Deze variant (met als basis het alternatief midden) heeft volgens de projectorganisatie lagere kosten, draagt bij aan de leefbaarheid, heeft minder milieueffecten en goede maatschappelijke kosten-baten analyse dan andere alternatieven. Ook de gemeente Hillegom onderschrijft dit en heeft aangegeven op deze variant in te willen gaan zetten. Ik ondersteun de visie hierop van Hillegom. Dit alternatief midden heeft dan ook mijn voorkeur.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 331.4

Doortrekken N208 - N206:

Indien de midden variant er komt, adviseer ik om in één keer door de zure appel heen te bijten en geen salami techniek toe te passen en de weg in een keer te trekken naar de N206 (met een verdiepte ligging). Omdat anders de verkeersafwikkeling vanaf de N208 over lokale wegen en door de lokale kernen zal verlopen.

Antwoord

De doortrekking is nu opgenomen als reservering. Uit de berekeningen blijkt, dat de druk op de lokale wegen in Hillegom meevalt. Echter, op de Pastoorlaan is wel een toename te zien van het verkeer, evenals op de 1e Loosterweg en Margrietelaan. Uw zienswijze zal worden meegenomen als een reactie voor doortrekking, op het moment dat er een voorkeursalternatief Midden gekozen wordt.

Zienswijze 332

Zienswijze onderdeel 332.1

Niet één project maar drie deelvraagstukken

De naam van het project Duinpolderweg is op zich al misleidend. Deze naam wekt ten onrechte de indruk dat er sprake is van één samenhangend verkeersprobleem in de regio dat vooral met één weg – lopend vanaf de duinen (= de N206) naar de Haarlemmermeer – kan en moet worden opgelost. Het is mijn overtuiging dat deze benadering geen recht doet aan de werkelijke verkeerssituatie in de regio. Er is geen sprake van één samenhangend probleem maar van drie deelvraagstukken die ieder afzonderlijk moeten worden beoordeeld:

- De wegenstructuur tussen A4 en N205 in de Haarlemmermeer;
- De lokale 'knelpunten' bij de Ringvaartbruggen van Bennebroek, Hillegom en Lisse;
- De wenselijkheid van een wegverbinding tussen N208 en N206.

Niet voor niets wordt ook in de door de Staten vastgestelde richtlijnen voor het MER gevraagd om afzonderlijke doelen en alternatieven voor deze drie deelvraagstukken. Ook prof. Koopmans acht in zijn contra-expertise op de uitgevoerde MKBA dat afzonderlijke berekeningen voor de deeltrajecten nodig zijn om tot een goede besluitvorming te kunnen komen. Ik heb geen bezwaren tegen de voorstellen betreffende de wegenstructuur in de Haarlemmermeer. Op de andere deeltrajecten ga ik onderstaand elk afzonderlijk in.

Antwoord

Tijdens de vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft de Commissie voor de m.e.r. meegegeven een open mind te houden voor een samenstel. Dat is uiteindelijk ook de uitkomst bij dit voorlopige voorkeursalternatief. Op de bijdrage van de heer Koopmans wordt elders ingegaan.

Zienswijze onderdeel 332.2

Ringvaartbruggen – kies ook in Hillegom voor NOG Beter 2.0!

Ten aanzien van de voorgestelde oplossingen in het gebied tussen N205 en N208 beperk ik mij tot de vraag welke oplossing er moet komen voor de (beperkte, lokale) verkeersproblemen nabij de Hillegommerbrug. De beoordeling van de twee andere voorgestelde maatregelen – de randwegen Zwaanshoek en Lisse – laat ik over aan de bewoners per plaatse.

Tegen de nu voorgestelde nieuwe wegverbinding ten noorden van Hillegom heb ik daarentegen ernstige bezwaren. Deze bezwaren gelden zowel voor het tracé Zuid van het voorlopige voorkeursalternatief van GS als voor het tracé Midden dat door de gemeenten van Holland Rijnland nu wordt bepleit. Gelijksortige bezwaren gelden overigens ook voor de andere in het MER onderzochte wegtracés door de polders tussen Hillegom en Bennebroek. Mijn bezwaren tegen deze tracés zijn samengevat:

Antwoord

Zie antwoord op 332.5.

Zienswijze onderdeel 332.3

- Deze tracés brengen zonder aantoonbare noodzaak grote schade toe aan de qua natuur en cultuurhistorie waardevolle polders, de Vosse- en Weerlanerpolder resp. de Oosteinderpolder. Ik merken daarbij nadrukkelijk op dat de waarden van deze polders in het MER onvolledig en onjuist zijn beschreven (zie de onderdelen Natuur en Ruimtelijke Kwaliteit van mijn zienswijze op het MER). Ik bestrijd ook dat dergelijke wegen maatschappelijk-economisch rendabel en daarom noodzakelijk zouden zijn zoals in de stukken vagelijk wordt beweerd (zie het onderdeel MKBA van mijn zienswijze op het MER).

Antwoord

In de Milieueffectrapportages wordt onderkend dat zowel de Oosteinderpolder als de Vosse- en Weerlanerpolder belangrijke landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden vertegenwoordigen en dat de aanleg van de Duinpolderweg in deze polders aanzienlijke milieueffecten heeft. De natuurwaarden en milieueffecten zijn in deze planfase nog op hoofdlijnen beschreven om de vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken. In de volgende planfase wordt opnieuw een MER gemaakt (project-m.e.r.) waarbij we meer in detail naar de waarden en milieueffecten zullen kijken. De MKBA-studie heeft laten zien dat de baten van verschillende alternatieven groter zijn dan de maatschappelijke kosten.

Zienswijze onderdeel 332.4

- Ook uit het verkeersonderzoek blijkt: de lokale verkeersproblemen bij de Hillegommerbrug en de toe leidende wegen kunnen het beste worden opgelost met een weg in het verlengde van de bestaande Weerlaan (alternatief NOG Beter 2.0). Alternatief Midden draagt weinig bij aan de oplossing van deze problemen en veroorzaakt een ongewenste extra verkeersdruk op de Weeresteinstraat en Haarlemmerstraat (N208). In totaal wordt de verkeerssituatie in Hillegom er alleen maar slechter door (zie de tabel in Nieuwsbrief nr. 9 van Platform NOG). - In de onderzoeksrapporten is de toekomstige woningbouwlocatie Beinsdorp ten onrechte niet meegenomen. Het tracé Weerlaan (NOG Beter 2.0) biedt de beste mogelijkheden om bij te dragen aan de ontsluiting van deze locatie en aan de beoogde uitwisseling (het wederzijds gebruik van voorzieningen) tussen de beide dubbeldorpen Beinsdorp en Hillegom. Tracé Midden draagt daaraan helemaal niets bij.

Antwoord

Het klopt dat uit de verkeersanalyse blijkt dat alternatief midden voor minder ontlasting zorgt op de Hillegommerbrug. Het voorlopig voorkeursalternatief doet dit echter wel. Kijkend naar de totale verkeerssituatie in Hillegom, scoort het voorlopig voorkeursalternatief heel goed. De tabel uit de nieuwsbrief van Platform NOG is ook door Provinciale Staten aangekaart. Lastige hierbij is, dat er naar enkele punten is gekeken en dat er punten ontbreken (zo kent de Ringvaartpassage 17.000 motorvoertuigen, die bij een doorgetrokken Weerlaan binnen de bebouwde kom liggen). Hierdoor ontstaan dubbeltellingen en wordt geen volledig beeld gevormd.

De woningbouwlocatie Beinsdorp is wel meegenomen in de berekeningen. Er is met een woningbouwlocatie aan de noordkant van het dorp gerekend. Geen van de alternatieven is direct op de woningbouwlocatie aangesloten. Hiermee zou een nieuwe sluiproute ontstaan en dit zou extra verkeer door de nieuwe woonwijk creëren. Er is dus bewust voor gekozen, geen koppeling te maken. De uitwisseling tussen Beinsdorp en Hillegom zal met name via de Hillegommerbrug moeten lopen, vandaar de doelstelling deze te ontlasten, zodat dit een veilige route is voor langzaam verkeer.

Zienswijze onderdeel 332.5

Ik pleit daarom op dit punt met nadruk voor een keuze voor het alternatief NOG Beter 2.0. Dit alternatief lost de betreffende lokale problemen het beste op met een zo beperkt mogelijke lokale maatregel. Dit alternatief tast de waardevolle polders niet aan en maakt zo veel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur. Niet voor niets is dit alternatief in de samenvatting van het MER betiteld als meest milieuvriendelijk alternatief. De aanleg van een grootschaliger weg (zoals de alternatieven Zuid en Midden) dwars door de polders staat niet in verhouding tot de beperkte lokale problemen en beschouw ik als onaanvaardbaar.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet kwam aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze onderdeel 332.6

Géén wegverbinding tussen N208 en N206!

Het nieuwe MER laat opnieuw zien: er is absoluut geen noodzaak om ook een wegverbinding naar de N206 aan te leggen. Daarmee worden de uitkomsten van het MER uit 2003/2004 in feite bevestigd. Het MER uit 2003/2004 constateerde al dat deze weg nergens voor dient en meer problemen veroorzaakt dan dat hij oplost. Ik maak daarom ernstige bezwaren tegen uw voornemen om het tracé voor deze weg voor de toekomst te reserveren. De geringe voordelen van zo'n weg wegen geenszins op tegen de grote – ook in het MER erkende, maar onvolledig beschreven – gevolgen voor landbouw, landschap en natuur. Daar komt in dit geval nog bij dat de weg ernstige negatieve effecten heeft op het Natura 2000-gebied van de duinen. Gebleken is dat deze (vanuit Europese regelgeving niet toegestane) effecten op Natura 2000 hoogstwaarschijnlijk nog vele jaren veel te groot zijn om de komende jaren überhaupt een besluit voor de wegaanleg in dit gedeelte te kunnen nemen (zie mijn zienswijze op het MER en de daarin opgenomen contra-expertise natuur).

Uw college geeft aan de wegverbinding toch te willen reserveren voor een situatie dat (niet nader genoemde) economische en demografische ontwikkelingen een dergelijke weg nodig zouden maken.

Antwoord

Het is juist de impact op het kwetsbare gebied in relatie tot de beleving dat dat deel van de verbinding nog kan worden uitgesteld tot nader order, die tot de reservering noopte. Verwijzen naar een MER uit 2003/2004 heeft geen zin. De feiten en omstandigheden zijn inmiddels zo gewijzigd, dat een product uit die tijd geen bewijskracht meer heeft. De m.e.r. is overigens 'on hold' gezet en heeft niet tot besluitvorming geleid destijds. Een reservering dient ook andere doelen. Het kan tot rechtszekerheid leiden voor hen die dat aangaat. Met een reservering gaat niet een onnodig groot andere gebied op slot.

Zienswijze onderdeel 332.7

In dit deel van de Bollenstreek zijn echter helemaal geen bijzondere ruimtelijke en economische ontwikkelingen te verwachten. De enige ontwikkeling die daarvoor kan de ontwikkeling van een Bollenstad zijn. In de Bollenstreek is er brede consensus dat een Bollenstad ongewenst is. Een reservering voor deze wegverbinding zet echter de deur wijd open voor de niet gewenste Bollenstad! Voor mij een extra reden om tegen dit voornemen ernstig bezwaar te maken.

Antwoord

De werkgelegenheid in de Bollenstreek daalt, terwijl het werk elders toeneemt. Dat brengt een pendel op gang, die gefaciliteerd moet worden. Van een Bollenstad is geen sprake.

Zienswijze 333

Zienswijze onderdeel 333.1

Ik dien deze zienswijze in omdat ik op ongeveer 300 meter van de nieuwe verbinding tussen Lisse en de rijksweg a44, het alternatief NOG Beter 2.0 woon. Dit traject is mijns inziens het beste alternatief omdat dit leidt tot verbetering van de regionale bereikbaarheid van de Duin en Bollenstreek. Deze weg schaadt mijns inziens het minst de natuur, hij gaat langs de rand van het polderlandschap, op dit traject staat de minste bebouwing dus daarom ook de minste overlast aan omwonenden, zoals fijnstof, geluidsoverlast aan de Lisserdijk in Lisserbroek en de woonwijk poelpolder-zuid, waardevermindering woningen. De natuur wordt door dit altematief zo min mogelijk geschaad.

Antwoord

De zienswijze van belanghebbende wordt geïnterpreteerd als een onderschrijving van nut en noodzaak van de verbinding tussen de A44 en Lisse, als onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief, en is als zodanig geregistreerd.

Zienswijze 334

Zienswijze onderdeel 334.1

Graag maak ik gebruik van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen ten aanzien van de gepubliceerde Planstudie met Milieueffectrapport (MER) Duinpolderweg. Deze zienswijze richt zich specifiek op de onderzoeksrapporten van planstudie en MER. Ik verzoek u deze zienswijze ook voor te leggen aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Daarnaast heb ik in een afzonderlijke brief ook mijn zienswijze kenbaar gemaakt op de keuze van het voorlopige voorkeursalternatief. Mijn zienswijze is voor het grootste deel identiek aan de zienswijze van Platform NOG. Dat geldt voor de tekst vanaf 'Samenvatting reactie' op pagina 3. Voorafgaand daaraan breng ik zelf een aantal opmerkingen als zienswijze in. Deze treft u onderstaand aan.

1. Op pag. 6, punt 0.3 van het hoofdrapport wordt vermeld dat beide Provinciale Staten op 12 oktober 2016 hebben ingestemd met het onderzoeken van de 7 alternatieven. Volgens mij is dit onjuist. Dit geldt alleen voor PS Zuid-Holland. PS in Noord-Holland, zo wordt telkens opnieuw benadrukt, gaan hier niet over.

Antwoord

Dit klopt. Dit verwijst naar een besluit van Provinciale Staten van in Zuid-Holland. De Statencommissie Milieu en Financiën van Noord-Holland heeft het besluit van GS Noord-Holland op dit punt echter wel besproken en was het in meerderheid met dit besluit eens.

Zienswijze onderdeel 334.2

Ik maak bezwaar tegen het feit dat op pagina 12, punt 0.4 slechts wordt vermeld: 'dit zijn de meest recente ruimtelijke scenario's die door de nationale planbureaus zijn ontwikkeld'. Het is veel duidelijker indien hier de feitelijke data van de betreffende scenario's vermeld worden; nu is nog steeds niet duidelijk om welke scenario's het exact gaat. Juist vanwege de discussies over de achterhaalde scenario's die zijn gebruikt voor de Probleemanalyse 2015 is dit van belang. Graag alsnog duidelijkheid hierover.

Antwoord

In de uitwerking voor de MER is gewerkt met de nieuwste WLO scenario's. Deze staan ook al in de probleemanalyse horende bij de MER. In de probleemanalyse is een verdere uitsplitsing gemaakt van de cijfers per gemeente. In de MER wordt dus aangegeven, dat voor de MER dezelfde cijfers zijn gebruikt.

Zienswijze onderdeel 334.3

Op pag. 22 in de tekst onder tabel 0-11 wordt opgemerkt: 'de kansen voor kwaliteitsverbetering zijn sterk gerelateerd aan de effectiviteit van de Duinpolderweg op de verkeerscirculatie in het totale gebied'. Is de Planstudie/MER niet juist het moment waarop dit soort zaken onderzocht en in beeld gebracht zouden moeten worden om te kunnen beoordelen of aanleg van deze nieuwe infrastructuur wel de gewenste resultaten oplevert? Waarom is dit kennelijk niet gebeurd en op welke wijze is dit onderwerp dan in het kader van deze studie beoordeeld?

Antwoord

Dit heeft betrekking op de indirecte kansen op kwaliteitsverbetering in het gebied. In deze fase van de planstudie is de effectbeschrijving afgestemd op de te maken keuze. Dit betekent dat alleen effecten worden beschreven die naar verwachting onderscheidend zijn tussen de alternatieven. Deze effecten worden bovendien op een detailniveau beschreven dat voldoende is om een keuze tussen alternatieven mogelijk te maken. Nader onderzoek naar indirecte effecten is te weinig onderscheidend en niet noodzakelijk om een keuze te kunnen maken.

Zienswijze onderdeel 334.4

Op pag. 27, 1e alinea lees ik dat in het kader van de MKBA de omvangrijkste baten bestaan uit de bereikbaarheidsbaten. In diverse hoofdstukken van de zienswijze van Platform NOG volgend op mijn persoonlijke bijdrage, wordt aan de betrouwbaarheid daarvan al uitgebreid aandacht besteed. Dat op een van de hoofdthema's van dit project, de verkeersveiligheid (de bekende moeder op fiets met kinderen in Vogelenzang, waarnaar door de Gedeputeerde van PNH regelmatig wordt verwezen) en leefbaarheid, daarnaast slechts 'kleine positieve baten' worden behaald is schokkend om te lezen. Dit blijft naar mijn mening ook onderbelicht in deze studie, ik vraag daar uitgebreidere aandacht voor.

Antwoord

De effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn niet onderbelicht in deze MER. Het is wel zo dat ze in de berekeningssystematiek voor de MKBA zoals deze door het Rijk wordt gehanteerd en voorgeschreven, beperkt doortellen in het gemonetariseerde resultaat. Overigens worden in de volgende planfase (Project-m.e.r.) de effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid opnieuw in beeld gebracht, maar dan gedetailleerd voor alleen het voorkeursalternatief. Mogelijk doet dit meer recht aan de aandacht die deze onderwerpen verdienen.

Zienswijze onderdeel 334.5

Pag. 29, 1e alinea: 'Na vaststelling door het bevoegd gezag, wordt voorliggend MER ter inzage gelegd en wordt aan de Commissie voor de m.e.r. advies gevraagd.' De hier geschetste volgorde stemt niet overeen met de feitelijke gang van zaken. Het bevoegd gezag in Zuid-Holland zijn Provinciale Staten. Deze hebben het voorliggend MER echter nog niet vastgesteld. Wordt hiermee niet een fout in de procedure gemaakt?

Antwoord

De procedure voor ter inzagelegging is correct uitgevoerd.

Zienswijze onderdeel 334.6

Pag. 34, laatste zin: De deelrapporten zijn als bijlage aan het milieueffectrapport toegevoegd. Ik ben van mening dat ook de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek uit 2014 en de Probleemanalyse Bereikbaarheid Grensstreek uit 2015 onderdeel uitmaken van deze m.e.r. en als zodanig aan de ter inzage gelegde stukken hadden moeten worden toegevoegd. Dit is niet gebeurd, ik maak daartegen bezwaar.

Antwoord

De actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek en Probleemanalyse Bereikbaarheid Grensstreek zijn onderliggende documenten bij de MER en al eerder door Provinciale Staten onderschreven. Deze documenten zijn beschikbaar op de website van het project.

Zienswijze onderdeel 334.7

Zowel op pag. 43 onder 2.2.2. als op pag. 44 onder 2.2.4 wordt gesproken over verkeer dat over wegen rijdt die daar niet op zijn ingericht en/of doorgaand verkeer dat gebruik maakt van woonkernen. Op geen enkele wijze wordt echter duidelijk waarop deze stellingen zijn gebaseerd. In tegenstelling tot de Haarlemmermeer, zijn aan de westzijde van de Ringvaart in de afgelopen 10 jaar geen kentekenonderzoeken uitgevoerd. Grote kans dat het gestelde dus voor deze dorpen helemaal niet klopt. Een degelijke gekwantificeerde onderbouwing van het gestelde heb ik niet kunnen ontdekken.

Antwoord

Er wordt nergens gesteld, dat er grote hoeveelheden doorgaand verkeer is. Op pagina 43 wordt geconcludeerd dat veel verkeer door kernen rijdt: het gaat dan specifiek om de hoeveelheid auto's, ten opzichte van de inrichting van de weg. Gesteld is, dat dit de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze kernen aantast. Op pagina 44 wordt gesteld, dat er weinig wegen zijn, die ingericht zijn voor doorgaand verkeer. In het netwerk worden dus ontbrekende schakels gezien. Dit zorgt voor een zware belasting van het huidige netwerk. In de analyses wordt dus gekeken naar actuele hoeveelheden verkeer, in relatie tot de inrichting en status in het netwerk.

Zienswijze onderdeel 334.8

Op pag. 46 worden onder Hoofddoelstelling 1, de concrete subdoelstellingen genummerd van 6 t/m 10. Mag daaruit geconcludeerd worden dat de opgaven uit de NRD 2013 die daarin genummerd staat van 1 t/m 5 eveneens van kracht blijven en hierop dus wordt doorgeborduurd/genummerd? Of is er een andere verklaring voor deze vreemde nummering?

Antwoord

In de tekst wordt aangegeven, dat de opgaven uit de NRD van 2013 nog steeds actueel zijn. Deze opgaven zijn verder gekwantificeerd in de probleemanalyse van 2016, om zo tot meetbare en toetsbare opgaven te komen. De nummering is niet

aangepast: eerder waren er vijf opgaven in de NRD van 2013: deze stonden in een concept nog opgesomd. Vervolgens is de tekst aangepast om aan te geven, dat deze nog actueel zijn en is de nummering niet aangepast.

Zienswijze onderdeel 334.9

Op pag. 57 wordt als onderdeel van NOG Beter 2.0 een ontsluiting aan de kruising van de N207 met de N205 vermeld, die de woningbouw bij Lisserbroek zou moeten ontsluiten. Deze staat echter niet ingetekend op de figuren 3-9 en 3-10 op pag. 58 en maakt volgens mij geen deel uit van deze studie. Hoe zit dit?

Antwoord

De betreffende ontsluiting van de woningbouwlocatie bij Lisserbroek is inderdaad niet weergegeven op de alternatievenkaarten. Ze maken geen onderdeel uit van het ontwerp omdat de vormgeving sterk afhankelijk is van de wijze waarop de woningbouwlocatie wordt ontwikkeld. De aansluiting is wel meegenomen in het verkeersmodel.

Zienswijze onderdeel 334.10

Pag. 161 5.5.4.2 Ik meen een aantal omissies op te merken in dit onderdeel. Deze hebben betrekking op de doodlopende wegen. Dit betreft o.a. alternatief midden en NOG Beter, maar mogelijk ook nog andere alternatieven. Ik beperk me tot de beide genoemde. Bij alternatief Midden worden zowel de Oostduinweg als de 1e Loosterweg afgesloten en ontstaan aan beide zijden van de nieuw aan te leggen weg daardoor doodlopende wegen. Deze worden echter beiden niet genoemd en ook niet meegewogen in de beoordeling. Voor NOG Beter 2.0 geldt het tegenovergestelde. Hier wordt gemeld dat de Lisserdijk als verbinding wordt geblokkeerd, terwijl het om een halfhoge brug gaat die net als bij Hillegom niet tot een blokkering leidt.

Antwoord

Paragraaf 4.4.5.2 gaat over sociale veiligheid. Daarin wordt geconcludeerd dat er geen doodlopende wegen zijn die vanwege potentiële sociale onveiligheid om herontwikkeling vragen. Ook bij pakket NOG Beter 2.0 komt de MER tot dit oordeel. Paragraaf 4.4.5.3 behandelt het thema barrièrewerking voor fietsers en voetgangers. Hierin tellen de doodlopende wegen wel mee. Inderdaad wordt hier ten onrechte bij pakket NOG Beter 2.0 geconcludeerd dat de Lisserdijk wordt onderbroken. De weg over de Lisserdijk wordt onderlangs de dijk voortgezet. De score van pakket NOG Beter 2.0 op dit punt zou daardoor kunnen worden bijgesteld van 0/- naar 0. Dit heeft geen effect op de eindbeoordeling.

Zienswijze onderdeel 334.11

Pag. 245 7.4.4.1 alternatief midden. Er wordt vermeld dat een Duinpolderweg relevant is in de ontwikkelingen van de Oosteinderpolder en op een veel indirectere manier een aanjager van de ontwikkeling kan zijn. Waarop is deze stelling gebaseerd? Onduidelijk is om welke ontwikkelingen dit zou kunnen gaan, mij zijn ze niet bekend.

Antwoord

In de omgevingsvisie van de gemeente Hillegom wordt een koers geschetst voor de "Hollandse weides" waar de Oosteinderpolder onder valt. Hierin wordt onder meer het streven benoemd om verrommeling in de linten (waaronder langs de Oosteinderlaan) terug te dringen en, wanneer de kans zich voordoet, de ontwikkeling van open natuurtypen te stimuleren op percelen bollengrond die weinig toekomstperspectief hebben. Aan dergelijke ontwikkelingen wordt hier gerefereerd.

Zienswijze onderdeel 334.12

Regelmatig kom ik in dit rapport tegenstrijdige conclusies tegen. Een voorbeeld hiervan is de tekst op pag. 311 10.6, waar wordt gesteld dat de alternatieven Midden en Zuid zorgen voor een goede west-oost doorstroom richting Schiphol/Amsterdam waardoor de greenportproducten sneller de regio (en het land) uitgevoerd kunnen worden. Dit staat echter haaks op de tekst op pag. 282 laatste regel, die meldt: de bloemisterijproducten worden veelal via Veiling FloraHolland in Rijnsburg of Aalsmeer verhandeld en vinden hun weg uit het gebied veelal via de A44. Dit is een noord-zuid verbinding! Dit komt de betrouwbaarheid van bepaalde uitkomsten/conclusies van het rapport niet ten goede.

Antwoord

De conclusies lijken tegenstrijdig, maar zijn wel correct. De transportstromen van greenportproducten zijn gedifferentieerd. Niet

alle greenportproducten profiteren van een oost-west verbinding. Vervoersstromen die hier wel van kunnen profiteren zijn handelsstromen van bloemenbollen vanuit handelshuizen naar bestemmingen elders in NL, transport in de oogstperiode vanuit bollenstreek en andere productiegebieden naar bedrijfsschuren en handelscentra en algemene bedrijfsstromen zoals verpakkingen, kunstmest en werknemers.

Zienswijze onderdeel 334.13

Ten slotte wordt in de tekst boven tabel 7 NOG Beter 2.0 als alternatieve route voor de Keukenhof achterwege gelaten. Dit terwijl het onderdeel Randweg Lisse uit dit pakket door GS aan het voorlopig voorkeursalternatief is toegevoegd omdat het juist de verkeersdruk bij Lisse adequaat aanpakt. Deze omissie werkt ongetwijfeld ook negatief door in de uitkomsten van NOG Beter 2.0 in de tabellen 10-7 t/m 10-9 op de pag. 312 en 313.

Antwoord

De verbinding Lisse Zuid - A44 zorgt inderdaad voor vermindering van de verkeersdruk bij Lisse. Daarmee draagt dit alternatief in enige mate bij aan de bereikbaarheid van de Keukenhof. Dit is vergelijkbaar met het alternatief Nieuwe N206 waarin deze wegverbinding ook is opgenomen. Nieuwe N206 maakt echter ook een verbinding tussen de N205 en de N206 en realiseert daarmee net als Midden en Zuid een alternatieve route voor verkeer uit de richting Amsterdam. De score van pakket NOG Beter 2.0 op de bijdrage aan de Keukenhof is 0/+. Nieuwe N206 scoort +. Dit verschil in beoordeling is in onze ogen correct. Dit werkt dus niet door in de beoordeling van pakket NOG 2.0.

Zienswijze 335

Zienswijze onderdeel 335.1

Kopie van zienswijze 323. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 336

Zienswijze onderdeel 336.1

Ik woon op het perceel Rooversbroekdijk 86 in Lisse. Mijn woning is direct gelegen aan het voorkeursalternatief dat in het MER "NOG BETER 2.0" wordt genoemd. Mijn huis ligt op nog geen 10 meter van de voorgenomen rotonde Rooversbroekdijk-Ruishoornlaan. Indien dit gedeelte van het voorkeursalternatief Duinpolderweg wordt gerealiseerd, heeft dat grote gevolgen voor mijn woon- en leefklimaat. Het gaat hierbij om: toename aantal verkeersbewegingen en daarmee gepaard gaande geluidsoverlast en luchtvervuiling. Terwijl ik nu nog in een landelijke omgeving woon, komt onze woning in de toekomst aan een druk verkeersplein met overvolle aanvoerwegen te liggen. Dit heeft voor ons niet alleen aantasting van ons woon- en leefklimaat tot gevolg,

Antwoord

De verbindingsweg tussen de A44 en Lisse sluit met een rotonde aan ter hoogte van de splitsing Rooversbroekdijk-Ruishoornlaan, inderdaad op korte afstand van uw huis. Het aantal motorvoertuigen zal inderdaad toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Wat de precieze milieueffecten zijn ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit zullen we in de volgende planfase nader bekijken (project-m.e.r.). Ook zal dan nader worden gekeken naar de tracering van de verbindingsweg en worden bezien waar maatregelen (zoals geluidwerende voorzieningen) nodig zijn om de effecten verder te beperken.

Zienswijze onderdeel 336.2

maar ook een waardedaling van onze woning. Tevens zal het voorgenomen tracé de Rooversbroekpolder doorkruisen en een aantal florerende bedrijven enorm duperen.

Antwoord

De waardedaling van uw woning ten gevolge van een ruimtelijk besluit valt onder de noemer planschade. Planschade is gerelateerd

aan het vaststellen van een inpassingsplan. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie als daarvoor grondslag bestaat. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd, kan hiervan gebruik worden gemaakt. De werkelijke schade, ook voor de bedrijven in de Rooversbroekpolder, is afhankelijk van de daadwerkelijke ligging en inpassing van de weg. Deze wordt gedetailleerd bepaald in de volgende planfase (plan-m.e.r.). Direct belanghebbenden worden hierbij betrokken.

Zienswijze onderdeel 336.3

Jaren is er fel vast gehouden aan de bestemming van deze polder: agrarische bestemming/glastuinbouw. Met een simpele pennenstreek wordt dit nu verlaten en het aangezicht volledig veranderd, ik stel hardop de vraag of wij dit met z'n allen moeten willen.

Antwoord

U maakt zich zorgen dat de Rooversbroekpolder niet als agrarisch gebied of glastuinbouwgebied behouden blijft. Het voorgenomen besluit over de Duinpolderweg heeft echter geen betrekking op de bestemming van de polder, met uitzondering van het wegtracé zelf.

Zienswijze onderdeel 336.4

Met dit voorkeursalternatief wordt hoofddoelstelling 2 niet gehaald. Mijn leefomgeving verslechtert immers door toename van verkeershinder. Er zijn andere alternatieven die op deze doelstelling beter scoren.

Het is weliswaar mooi dat GS meewegen dat alternatief NOG BETER 2.0 milieuvriendelijk is. Maar dat is wel kort door de bocht om te laten prevaleren. Immers: Voor mij is het niet milieuvriendelijk voor wat betreft mijn leefomgeving. Ik word geconfronteerd met grotere luchtverontreiniging in mijn directe woon- en leefklimaat door de vaststelling van dit voorkeursalternatief. Let wel: leefomgeving is één van de twee hoofddoelstellingen. Dit alternatief scoort het slechtst op verbetering bereikbaarheid, terwijl bereikbaarheid twee concrete subdoelstellingen zijn.

Antwoord

De overtuiging bestaat dat door dit voorgesteld voorlopig voorkeursalternatief een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 337

Zienswijze onderdeel 337.1

Wij zijn tegen de aanleg van de nieuwe weg buiten de dorpskern van Zwaanshoek. Redenen zijn dat wij bij aankoop van ons nieuwbouwhuis aan de Hofstede, de belofte kregen dat het park hierachter geen bouwbestemming zou krijgen en als park zou blijven fungeren. Bij het aanleggen van een weg door dit park, verstoren de langsrijdende auto's het park met de flora en fauna en de rust voor de bewoners aan het park. Daarnaast zullen auto's en lantaarnpalen meer lichtvervuiling opleveren en ook hiermee de dieren en bewoners storen.

Daarnaast zijn wij tegen het afsluiten van de brug tussen Zwaanshoek en Bennebroek. Reden hiervoor is dat veel bewoners in Zwaanshoek hun huisarts en tandarts in Bennebroek hebben. Het sluiten van de brug voor auto's zorgt voor onveilige situaties op het moment dat met spoed een huisarts nodig is. Ook zorgt het voor een grote onbereikbaarheid van tandarts, huisarts en winkels voor de mensen die slecht ter been zijn en hierdoor afhankelijk zijn van hun auto.

Antwoord

De aanleg van de randweg langs Zwaanshoek, als onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief, heeft naar verwachting effecten op milieu, landschap en natuur. Als het voorlopig voorkeursalternatief ook het voorkeursalternatief wordt, dan zullen de milieueffecten in de volgende fase meer in detail worden bekeken. Ook wordt nader gekeken naar de tracering en hoogteligging van de weg en de mogelijk te nemen maatregelen om de effecten te beperken (bijv. geluidwerende voorzieningen). Voor alle duidelijkheid: de brug over de Ringvaart, die de verbinding vormt tussen Zwaanshoek en Bennebroek, komt niet te vervallen. Wel wordt bij aanleg van de randweg, de directe verbinding via de Bennebroekerweg en de Bennebroekerdijk naar de brug onmogelijk gemaakt om de verkeersdruk in Zwaanshoek zelf te verminderen.

Zienswijze 338

Zienswijze onderdeel 338.1

1. Wij constateren dat onze zienswijze van 3 juli 2013 op de notitie Reikwijdte en Detailniveau Duinpolderweg onverkort van belang is. Wij hebben met genoegen geconstateerd dat het voorkeursalternatief nu met maatregelen komt om vooral de noord-oostflank van de Bollenstreek te ontlasten. Dit komt overeen met onze zienswijze dat de bereikbaarheidsproblemen zich afspelen tussen globaal de plaatsen Bennebroek en Lisse. De bereikbaarheid is vooral een probleem van Bennebroek, Hillegom en Lisse en bepaald niet van de andere gemeenten in de Bollenstreek. Wij zijn van mening dat daar de oplossingen voor de bereikbaarheid gevonden moeten worden.

2. In de afgelopen jaren is de bestaande infrastructuur in de Bollenstreek sterk verbeterd:

- Situering van het parkeerterrein van Keukenhof aan de N208.
- De verbeteringen en stroomlijnen van de N443 tussen Noordwijkerhout en de A44
- De verbeteringen van de N444 tussen Noordwijk en de A44
- De aanpassingen aan de A44 om de Rijnsburgse veiling beter bereikbaar te maken.
- De toekomstige Rijnland route.

Deze verbeteringen en uw voorstellen om twee nieuwe verbindingen aan te leggen bij Hillegom en Lisse zal de bereikbaarheid sterk verbeteren en de problemen oplossen. Wij zijn verder van mening dat een verbreding van de brug over de Ringvaart bij de Elsbroekpolder een nieuwe verbinding ten noorden van Hillegom overbodig kan maken. Het MODB kan dan ook geen enkele reden vinden die een doortrekking van de N208 naar de N206 rechtvaardigt.

Antwoord

In de notitie voorkeursalternatief zijn een aantal doelstellingen voor het gebied benoemd op basis van de grensstreekstudie Noord- en Zuid-Holland. Deze doelstellingen zijn verder aangescherpt in de probleemanalyse van 2016. U noemt een flink aantal maatregelen, die de afgelopen jaren al tot verbetering hebben geleid. Dit zijn maatregelen, die onderdeel uitmaakten van de 'maatregelen middengebied'. Dit was een van de vier projecten die voortkwam uit de grensstreekstudie. Uit de probleemanalyse blijkt echter, dat de verouderde structuur om aanvullende maatregelen vraagt. Met het voorlopig voorkeursalternatief wordt hier uiting aan gegeven. (tekst loopt verder in 338.3)

Zienswijze onderdeel 338.2

In alle varianten wordt de Bollenstreek daardoor ernstig beschadigd zowel om cultuur historische als bedrijfseconomische redenen. Het staat haaks op het gemeenschappelijke streven van de bollenstreek gemeenten om de streek te herstructureren en het landschap te beschermen. Niet alleen worden er miljoenen euro's geïnvesteerd om dat doel te bereiken maar is ook enorm geïnvesteerd door bestuurders en belangenorganisaties om zover te komen. Een weg dwars door het gebied zal veel daarvan te niet doen. Het doortrekken van de weg zal de natuur er ernstig beschadigen door verhoogde stikstof depositie en de weg zal ongetwijfeld nadelig zijn voor het bollentoeisme en recreatie in de streek. Daar steken de door de MER berekende maar weinig overtuigende en opportunistische economische effecten schril tegen af.

Antwoord

De gemeenten in de regio hebben het ruimtelijk beleid voor de regio vastgelegd in de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport

Duin- en Bollenstreek 2016. Naast de ontwikkeling van de Greenport en bescherming van het landschap wordt daarin ook de Duinpolderweg genoemd. Ons streven is daarom vooral om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio te verbeteren zonder de karakteristieke waarden van het gebied te veel aan te tasten. In de volgende fase wordt het ontwerp en de inpassing in de omgeving gedetailleerd uitgewerkt. Het beperken van de negatieve effecten staat daarbij centraal. Het toerisme in de Bollenstreek is niet alleen gediend bij een mooi landschap maar ook bij een goede bereikbaarheid. De opgave is om beide ruimte te geven.

Zienswijze onderdeel 338.3

3. Verkeerskundig is voor een doortrekking naar de N206 geen enkele onderbouwing in de MER-rapporten te vinden. De effecten op N442, N443 en N444 zijn minimaal terwijl het verkeer op de N206 bij Noordwijkerhout en Noordwijk zal toenemen en zal zorgen voor extra geluidhinder en fijnstof. De verkeersstudie van de MER biedt geen houvast om deze weg door te trekken maar zet wel alle milieu indicatoren op rood. Hierbij tekenen wij nog aan dat het verkeer door Vogelenzang eerder zal toenemen dan afnemen. Aan de N206 door Vogelenzang liggen ook voor bewoners in de oostflank van de Bollenstreek aantrekkelijke bezoeklocaties zoals de ingangen van de Amsterdamse Waterleidingduinen, Panneland en de Oase. Verder zijn Zandvoort, de Kennemer ijsbaan, de sportcomplexen en de ziekenhuizen aan de Westelijke Randweg van Haarlem goed door Vogelenzang bereikbaar voor Katwijk, Noordwijk en Noordwijkerhout. Dat zal zo blijven ook bij een eventuele doortrekking van de N208 naar de N206. We hebben het hier dus niet over doorgaand verkeer maar over bestemmingsverkeer.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is de doortrekking tussen de N208 en N206 als reservering opgenomen. Hoewel alternatieven met doortrekking beter scoren op de gestelde doelstellingen en positieve MKBA-scores hebben, is ook onderschreven dat deze alternatieven slecht scoren op het milieu. Verkeerskundig is echter wel te zien, dat een doortrekking naar de N206 zorgt voor een ontlasting van Vogelenzang en een verbeterde bereikbaarheid creëert voor De Zilk, Noordwijkerhout, Noordwijk en Katwijk richting Amsterdam, Schiphol en routes naar het noorden. De toename van verkeer op de N206 heeft inderdaad ook weer effecten op geluid en fijnstof. In het MER worden alle aspecten belicht en gaat het uiteindelijk om een totaalafweging.

Zienswijze onderdeel 338.4

4. Met betrekking tot de verbinding van de N208 richting N205 zijn wij voorstander van het gebruik van de Weerlaan of aantakking daarop van het door u voorgestelde traject. In het geval dat uw voorstel wordt gevolgd zal de verbinding een bedreiging vormen voor de Vosse- en Weerlanerpolder. In dat geval stellen wij dat hiervoor compensatie moet komen door het natuurgebied van deze polder uit te breiden in noordelijke richting. Wij zijn verder van mening dat de Weerlaan voldoende capaciteit heeft om het lokale verkeer af te handelen, dat is zeker zo wanneer van een doortrekking naar de N206 wordt afgezien. Door voor de weg een noordelijke variant te kiezen zal het polderlandschap ernstig worden aangetast hetgeen wat ons betreft onaanvaardbaar is. Wij hopen dat deze varianten niet meer op tafel zullen komen en zijn sterk tegenstander van het gebruik van deze polders voor een verbindingsweg naar de N208.

5. Wij wijzen verder op de povere behandeling van de natuurwaarden in de streek in het deelrapport Natuur van Royal Has Koning. Hier is nauwelijks sprake van een onderzoek maar van een kleine bureaustudie terwijl veel onderzoeken zijn uitgevoerd door de natuurverenigingen. Zo is het een vaststaand feit dat in de bollenvelden de rode lijst soorten Patrijs, Veldleeuwerik en Gele Kwikstaart nog veelvuldig als broedvogel voorkomen. Deze feitelijke gegevens worden volledig over het hoofd gezien. Wij zijn van mening dat dit onderzoek moet worden overgedaan in samenwerking met de natuurverenigingen zoals de Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland, de Agrarische Natuur- en Landschapsvereniging Geestgrond en Natuurvereniging de Bollenstreek.

Antwoord

Uit de Milieueffectrapportage wordt duidelijk dat de effecten van het voorlopig voorkeursalternatief Zuid op de Vosse- en Weerlanerpolder aanzienlijk zijn. De milieueffecten zijn in dit stadium van planvorming op hoofdlijnen in beeld gebracht om een vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken. Er is bureau- en veldonderzoek naar de natuurwaarden gedaan, maar in de volgende planfase zal dit in het kader van het project-m.e.r. gedetailleerder worden gedaan. In die fase worden alle effecten ook meer in detail in beeld gebracht en wordt nader gekeken naar de exacte tracering en hoogteligging van de weg. Ook zal gekeken worden naar eventuele maatregelen om de effecten te beperken of te compenseren. Het wegtracé van de Weerlaan heeft ook nadelen. Het ligt dicht bij woningen in Hillegom waardoor negatieve effecten voor het leefmilieu optreden. De mogelijkheden om deze weg door te trekken als regionale verbinding naar de N206 zijn beperkt. Wij hebben begrip voor de belangen die u schetst, maar hebben een brede integrale afweging gemaakt.

Zienswijze onderdeel 338.5

6. Verder willen wij een lans breken voor het openbaar vervoer en fietsverbindingen. De tot nu toe gepresenteerde plannen, varianten en voorkeursalternatief ontberen een integrale aanpak daarvan. Zonder een goed plan voor de toekomst van openbaar vervoer, HOV-buslijnen en fietsroutes is een bereikbaarheidsstudie en plan niet meer van deze tijd. Wij adviseren om een dergelijk plan in uw definitieve beoordeling op te nemen.

7. Het MODB zet zich al vanaf haar oprichting in 1992 in voor het behoud van het karakteristieke landschap van de Duin- en Bollenstreek. Wij kennen de streek door en door en spreken dan ook onze verbazing uit over de samenstelling van de adviesgroep waarin alleen noordelijk gelegen dorpskernen en vooral het bedrijfsleven sterk zijn vertegenwoordigd. Op ons schriftelijke verzoek (3 november 2016) om deel te mogen nemen aan het overleg werd helaas negatief gereageerd.

Wij zijn van mening dat het advies van deze groep niet onevenredig zwaar mag wegen. Verder spreken wij onze teleurstelling uit over wat u met onze eerdere inspraak en zienswijze heeft gedaan. Op onze uitvoerige zienswijze met betrekking tot de Notitie Reikwijdte en Detailniveau hebben wij generlei bericht of antwoord mogen ontvangen en hopen deze keer op een meer serieuze behandeling.

Antwoord

Hoogwaardig Openbaar Vervoer is een belangrijk onderdeel van de oplossingen voor knelpunten in de grensstreek. Het project Noordwijk-Schiphol is daarvoor opgezet. Verder zijn de strengen voor reizigersvervoer te dun om naast de weg en het HOV nog aanvullend OV te kunnen exploiteren.

De deelname aan de adviesgroep wordt door hen zelf geregeld. De verkenner, die tot het instellen van een adviesgroep adviseerde, heeft ook aangegeven bij zijn verkenning dat de slagvaardigheid en grootte een punt van aandacht was. U hebt van de adviesgroep een verklaring ontvangen, waarom men deelname in dat stadium niet meer opportuun achtte. Alle indieners van zienswijzen op de NRD hebben destijds een bericht ontvangen. Als dat is misgelopen bij u destijds, dan had een berichtje van uw kant die omissie snel kunnen herstellen. Ook nu krijgen de indieners een respons op hun zienswijze.

Zienswijze 339

Zienswijze onderdeel 339.1

Er is een voorlopig voorkeursalternatief (VKA) gekozen. Deze is gebaseerd op een samenstel van maatregelen en ligt parallel aan de Weerlaan door de Weerlanerpolder. Het alternatief (VKA) is echter nog niet definitief. Uit diverse hoeken wordt de projectvoorkeur "Midden" variant geopperd. Deze is eveneens gebaseerd op een samenstel van maatregelen en ligt parallel aan de Oosteindervaart en doorkruist de Oosteinderpolder middendoor. Kijkende naar de verschillende effecten van de "Midden"variant is dit echter een nog slechtere variant dan het voorkeurstracé VKA.

In deze Zienswijze willen we voorstellen en onderbouwen dat beide varianten VKA en Midden verre van de beste oplossing zijn. Beide voorstellen hebben delen van de variant NOG Beter 2.0 (NOG) overgenomen. Variant NOG met wat kleine aanpassingen, o.a. het weglaten van verbinding Rijnsburg en het verbeteren verbinding A4 – N205, biedt een betere oplossing.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet kwam aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze onderdeel 339.2

Zorgvuldige besluitvorming is een vereiste

De overeengekomen te volgen procedure om van probleemanalyse te komen tot oplossingsrichtingen is niet zorgvuldig doorlopen. De afgesproken stappen uit de Ladder van Verdaas zijn grotendeels te snel overgeslagen of afgedaan terwijl wel degelijk oplossingen zichtbaar waren. Uitgangspunt is dat er pas wordt gekeken naar het uitbreiden of aanleggen van (nieuwe) infrastructuur als blijkt dat andersoortige oplossingsrichtingen niet probleemoplossend zijn. Hierdoor zijn er een aantal essentiële keuzes onduidelijk gebleven.

Er is uit de MER en de berekeningen van het MKBA niet duidelijk naar voren gekomen dat een volledig nieuw tracé (N205 – N208 – N206) noodzakelijk is. Sterker nog, uit de cijfers blijkt dat er in de autonome situatie, weliswaar knelpunten voorkomen, maar deze zorgen niet voor het vastlopen van het verkeer. Indien men de afgesproken Ladder van Verdaas volgt zal men eerst proberen bestaande infrastructuur aan te passen en zo mogelijk uit te breiden om het gewenste effect te verkrijgen.

Door de stappen uit de Ladder van Verdaas zorgvuldig te doorlopen krijgt men het volgende:

- Ruimtelijke ordening : Verstedelijking binnen de regio moet gematigd worden en beperkt tot binnen het stedelijke gebied (alle bouwplannen en uitbreidingen zijn reeds meegenomen in de autonome situatie).

- Mobiliteitsmanagement

Eenrichtingsverkeer Bennebroekerdijk

Carpool mogelijkheden toepassen

- Duurzame oplossingen

(H)OV routes verbeteren en zo nodig uitbreiden

(snel)Fiets routes integreren

- Aanpassing bestaande infrastructuur

- o Verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg A4 en N205

- o Aanpassing verbinding met N205

- o Overwegen verbreden Elsbroekerbrug

- Nieuwe infrastructuur

- o Nieuwe oeververbinding(en) daar bestaande reeds zwaar belast zijn en integreren met bestaande infrastructuur

- Hillegom (noord) en

- Lisse/Lisserbroek (zuid)

Antwoord

Wij delen deze mening niet. De Probleemanalyse 2016 is een actualisatie van al eerder geconstateerde knelpunten en ook is per sport van de 'Ladder van Verdaas' aandacht geweest voor de vraag die door betrokkene wordt opgeroepen. Ook in de beraadslaging in beide Staten heeft dit onderwerp regelmatig aandacht gevraagd en gekregen. Conclusie van die beraadslaging was dat het onvermijdelijk is op tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur over te gaan, omdat anders de gesignaleerde knelpunten onvoldoende geadresseerd worden. De MER-studie laat zien dat bij een doortrekking naar de N206 wel degelijk gunstige effecten optreden voor bijvoorbeeld de kern Vogelenzang, maar de doortrekking heeft ook een aantal schaduwkanten. Die zijn aanleiding geweest om bij het voorlopig voorkeursalternatief niet verder te gaan dan de N208.

Zienswijze onderdeel 339.3

- o Randweg Zwaanshoek

- Benutten/ beter benutten

- o Bestaand tracé Weerlaan

- Aantakking(en) voor industrie en lokaal verkeer

- Overwegen aquaduct met evt. verdiept traject tot bestaand Weerlaan om milieu en leefklimaat te waarborgen

- Duurzame oplossingen integreren (OV en Fiets)

- o Lisse zuid oeververbinding

- koppelen aan Rooversbroekdijk

- Duurzame oplossingen integreren

Alleen variant NOG heeft bovenstaand stappenplan zorgvuldig gevolgd, wat tot een doeltreffend samenstel* van oplossingen heeft

geleid.

*Een belangrijk onderdeel van het advies van de Commissie voor de m.e.r. aan het bevoegd gezag was om open te houden dat een voorkeursalternatief ook zou kunnen bestaan uit de beste onderdelen van de alternatieven (samenstel).

Ook het doortrekken van een verbinding naar de N206 en of deze in de toekomst noodzakelijk zal zijn wordt niet onderbouwd door de MER en MKBA. De autonome situatie houdt reeds rekening met alle bouwplannen en uitbreidingen! Dus dankzij de verbetering van reistijden en ontlasting van wegen is de doortrekking naar de N206 niet noodzakelijk. Ook een reservering hiertoe is overbodig gebleken.

Er blijven dan drie opties over, die door het weglaten van de verbinding naar de N206, heel goed met elkaar te vergelijken zijn;

- de voorlopige voorkeursvariant VKA
- de Midden variant
- de NOG variant

In de onderstaande tabel hebben wij de belangrijkste vergelijkingen weergegeven: (zie tabel in zienswijze)

Antwoord

Deze meningen over de onzorgvuldigheid van het proces vanaf de Probleemanalyse tot aan de voorlopige keuze, delen wij niet. Het zijn opinies voor rekening van de steller. In de stappen, die zijn gezet hebben meer dan 100 volksvertegenwoordigers meegekeken en - meegestuurd in wat zij op tafel wilden hebben. Even los van de meningen, die bestuurlijk/politiek uiteen kunnen lopen over de te maken keuzes, was er onverdeeldheid over de deugdelijk van het materiaal. Dat gold ook voor de adviesgroep, die bestaat uit van het bestuur onafhankelijke belanghebbenden en vertegenwoordigers. Ook de Commissie voor de m.e.r. komt tot het oordeel dat het studiemateriaal het bestuur een goede gelegenheid biedt om tot een gedegen keuze te komen. Wij zien niet in waarom het proces dat doorlopen is om te komen tot het pakket van NOG Beter, grondiger zou zijn op dit punt. Het is een ander pakket, dat uitgaat van de premisse dat een bundel lokale maatregelen de problematiek voldoende kan behartigen. Dat standpunt delen wij niet. Wij zien wel dat enkele onderdelen uit dat pakket houtsnijden. Deze zijn ook opgenomen in het samenstel, waarover terecht wordt opgemerkt, dat de Commissie voor de m.e.r. daar graag een open mind voor hield. Ook vinden wij het onwenselijk nu geen duidelijk te bieden over een eventueel vervolg en hoe dat dan ruimtelijk gezien moet worden. Dat bevordert de rechtszekerheid in het desbetreffende gedeelte van het studiegebied niet.

Zienswijze onderdeel 339.4

Midden variant: Oosteinderpolder

Wij betreuren het ten zeerste dat overwogen wordt om deze zeer unieke polder op te geven. Een belangrijk wegingsfactor van de keuze moet juist zijn het beperken van schade aan natuur, landschap, cultuurhistorie en landbouw. Bij alle varianten waarbij er een weg door deze 2 prachtige polders (Vosse- en Weerlanerpolder & Oosteinderpolder) gaat, zal deze schade groot en onherstelbaar zijn. Dit keuren wij ten zeerste af. De "Midden" variant is echter de meest nadelige optie met zeer negatieve effecten op cultuurhistorische en landschappelijke waarden en mede ook omdat deze de 2 polders volledig van elkaar scheidt. Het dwars door de polders gaan wordt zowel door bewoners en natuur liefhebbers als in de kwalitatieve effecten rapportage MER en MKBA als schadelijk beschouwd waardoor er net als in de Vosse- en Weerlanerpolder onomkeerbare aantasting aangericht wordt.

De Oosteinderpolder is een van de nog weinige unieke polderlandschappen in de Bollenstreek dat zijn oorspronkelijke karakter behouden heeft. Een prachtig, uniek stiltegebied met een agrarisch, nog bijna 19e-eeuws karakter. Ook de kans op archeologische vondsten in dit gebied is zeer groot. Deze oude polders vormen een uniek natuur- en stiltegebied voor weidevogels, amfibieën, vleermuizen, hazen etc. In het gebied verblijven bedreigde weidevogels zoals grutto's, slobenden, tureluurs, watersnippen, wintertalingen en gele kwikstaarten. Deze vogelsoorten worden met uitsterven bedreigd omdat steeds meer gebieden verdwijnen of ongeschikt worden. Deze polders hebben elkaar hard nodig om bestaansrecht te houden. De Vosse- en Weerlanerpolder alleen is te klein (geworden door eerder gemaakte keuzes) om een houdbare vogelpopulatie in stand te houden. Hierbij speelt de onaangetaste Oosteinderpolder een zeer belangrijke rol. Voor de bewoners in de regio is dit gebied in toenemende mate ook een belangrijk buitengebied.

NOG Beter 2.0 – juist voor Hillegom

Alle argumenten wijzen erop dat variant NOG de beste oplossing is voor zowel de verkeersproblemen alsmede in zijn totaliteit de minste schade veroorzaakt aan het milieu en de leefomgeving. Tevens is NOG de goedkoopste oplossing. Voordeel is dat het alternatief zo veel mogelijk gebruik maakt van het bestaande infrastructuur en dus ook geen grote gevolgen heeft voor natuur, landschap, de bestaande woningen en bedrijven van de gemeente Hillegom. Dit is ook zichtbaar in de MER rapportage. In het eindrapport MKBA Duinpolderweg (kosten/baten analyse) staat nota bene: "Let wel, in deze uitkomsten komen de kwalitatief

gescoorde effecten niet tot uiting. Bij de kwalitatief gescoorde effecten komt naar voren dat alternatief 'NOG Beter 2.0' duidelijk positiever scoort dan alternatieven 'Midden' en 'Zuid'." Deze lokale oplossingen zorgen dus ook juist niet voor een enorme toename (aanzuigende werking) in verkeersbewegingen binnen Hillegom. NOG zorgt juist in Hillegom voor de grootste afname van knelpunten (Meerlaan, Leidsestraat, Weeresteinstraat, Haarlemmerstraat en Wilhelminalaan).

Wij begrijpen niet dat de Gemeente Hillegom zich genoodzaakt voelt zich uit te spreken voor het Midden alternatief en bereid is om dit zeer unieke stuk polderlandschap op te offeren en plaats te laten maken voor een nieuwe weg (waarvan de noodzaak nog steeds niet is aangetoond in de MER) en die voor meer problemen en verschuivingen op de lokale knelpunten binnen onze gemeente gaat zorgen.

Antwoord

Zie 339.1

Zienswijze 340

Zienswijze onderdeel 340.1

Zoals u allen weet is alweer een groot aantal jaren geleden de N207 in Noord-Holland aangelegd die stopt bij grens met Zuid-Holland. Hetzelfde gebeurde met de N206 in Zuid-Holland die dan plotseling ophoudt bij de grens van Noord-Holland. De verbinding met de toen beoogde tracés zijn nooit tot stand gekomen. Wel heeft dit tot gevolg gehad dat de wegen en dorpen waar deze provinciale wegen op uit komen met overlast opgezaald zaten. Wat is/was hier de reden voor? Goed overleg of de problemen afschuiven? De ene provincie heeft andere belangen dan de andere provincie.

Nu ligt er dan een nieuw plan. De provincie Noord-Holland heeft al een aantal jaren de doortrekking van de Bennebroekerweg richting Hillegom gepland, enerzijds om Bennebroek te ontlasten van verkeer en anderzijds om in die omgeving bouwprojecten te kunnen realiseren, Maar weer lijkt het erop dat Noord-Holland de nieuw geplande weg laat uitkomen op de N208 met een nu gekozen tracé wat Hillegom doorsnijdt. Dat Hillegom dan meer wordt belast met verkeer is kennelijk geen bezwaar!

Antwoord

De wens te komen tot een structuuroplanning is een gedeelde wens. In de notitie reikwijdte en detailniveau is als scope ook aangegeven de verkeersrelatie tussen de N206 en de A4. Maar dat moet ook kunnen en verantwoord zijn. Op dat punt zijn er vragen gerezen, waarvan wij het vermoeden hebben dat de antwoorden in de toekomst liggen. Daar dient ook de ruimtelijke reservering voor. Het feit dat Hillegom betrokken is in het voorlopig voorkeursalternatief heeft niet als achtergrond dat dat kennelijk niet bezwaarlijk hoeft te zijn. Het houdt verband met een keuze, die uiteindelijk gemaakt moet worden ergens. Er is geen oplossing denkbaar, die alleen maar goeds brengt zonder nadelige effecten. Als dat zo zou zijn was de verbinding waarschijnlijk al lang gerealiseerd.

Zienswijze onderdeel 340.2

Over veiligheid gesproken:

- Basisschool kinderen die een drukke weg moeten oversteken
- slechtere bereikbaarheid van het centrum van Hillegom, de winkels, de sportaccommodaties, de ouderencentra etc.

Ook is het weer een half plan want de doortrekking naar de N206 levert veel problemen t.a.v. woongebied en bosschages op dus laten we dat maar even rusten! En dat probleem is dan alleen voor de provincie Zuid-Holland.

Het tracé wat de weidegronden ten noorden van Hillegom doorsnijdt geeft dezelfde problemen als het tracé over de Weerlaan met eventuele doortrekking naar de N206.

Daarnaast moeten we zuinig zijn op dat kleine stukje natuurgebied, daar het één van de weinige plekken is waar de weidevogels, amfibieën etc. nog een beetje een veilig plekje hebben. De rest is vrijwel allemaal cultuurgebied en woongebied waar de versterking steeds verder toeslaat.

Aandachtspunten:

- Het laatste gedeelte van de N205 dubbelbaans en een goede aansluiting naar Lissebroek/Lisse maken
- Bij een verbreding en een betere verwerking van de N207 bij de N208 hoeft er geen extra doorsnijding van de Ringvaart te

komen.

- Deze weg doortrekken naar de N206, zodat De Zilk ontlast wordt.

Antwoord

De leefbaarheid en veiligheid maakt onderdeel uit van de doelstelling van het project. Er wordt juist gezocht naar alternatieven die ervoor zorgen dat er minder verkeer door de woonkernen rijdt. Uit het MER blijkt dat ieder alternatief voor- en nadelen oplevert. U schetst treffend, dat er ook nadelen zitten aan de keuzes die nu voorliggen. Het verbreden van de N207 naar de N208 is onderdeel geweest van de uitgezochte alternatieven. Uit de verkeersanalyse blijkt, dat dit minder oplossend vermogen biedt en dat problemen verschuiven. Ook een doortrekking naar de N206 in het verlengde van de N207 is daarbij bekeken. Het vVKA is niet voor niets een samenstel geworden, waarbij gezocht is naar een balans in oplossend vermogen/doelbereik en het beperken van negatieve effecten.

Zienswijze onderdeel 340.3

- Het spoor doorsnijdt het gebied en is een geluidhinderzone. Door hier naast een weg aan te leggen komt de verbinding naar het noorden tot stand en vindt er een samensmelting van geluidhinder plaats.
- In de zienswijze staat dat dit traject de beleving van de bollenstreek zal aantasten. Maar juist doordat je aan weerszijden bollenvelden hebt zal die beleving juist groter zijn en worden andere wegen ontlast.
- Ook Keukenhof kreeg alle medewerking om op bollengrond in gebruik te nemen. Dat moet dan toch ook mogelijk zijn voor zo'n belangrijke provinciale weg!
- Een provinciale weg creëer je niet door de woonkernen!

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief kruist alleen de spoorlijn en het HSL-spoor ten zuidoosten van Hoofddorp (Nieuwe Bennebroekerweg). De weg komt nergens naast (lees: parallel aan) het spoor te liggen. Mocht de verbinding tussen de N208 en N208 in de toekomst nodig blijken te zijn, dan kruist deze de spoorlijn Haarlem-Leiden. Ook hier komt de weg niet naast het spoor te liggen. Kruising zal plaatsvinden middels een onderdoorgang, waardoor de landschappelijke effecten en effecten op leefmilieu (o.a. geluid) relatief beperkt blijven. Als u met 'beleving van de Bollenstreek' de beleving vanaf de mogelijk doorgetrokken Duinpolderweg bedoelt, dan klopt het dat de bollenvelden vanaf de weg goed zichtbaar zullen zijn. Andersom zal de weg, gezien vanuit de omgeving, mogelijk leiden tot een visuele aantasting. De mate waarin is mede afhankelijk van de hoogteligging van de weg en eventuele voorzieningen zoals geluidschermen langs de weg. De weg wordt nergens door een woonkern aangelegd, maar gaat in een aantal gevallen wel (vlak) langs woonkernen, zoals Hillegom, Zwaanshoek, Lisse en Hoofddorp.

Zienswijze onderdeel 340.4

Provincie Zuid-Holland en Noord-Holland en de Gemeenten neem nu eens de verantwoordelijkheid voor het hele traject! Neem nu geen halve maatregel door alleen een tracé tot de N208 te realiseren, maar bekijk het hele project en zadel Hillegom en De Zilk niet weer op met een niet compleet uitgewerkt en gerealiseerd plan.

Antwoord

Deze oproep is helder en zal moeten worden meegewogen in het eindoordeel over het definitief voorkeursalternatief.

Zienswijze 341

Zienswijze onderdeel 341.1

Via dit schrijven willen wij kenbaar maken dat we de zienswijze van Holland Rijnland die is opgesteld met de gemeenten uit de Duin- en Bollenstreek ondersteunen en kracht bij zetten. Over de argumenten om het voorlopig voorkeursalternatief te heroverwegen verwijzen wij naar de zienswijze van Holland Rijnland die u eveneens in dit kader ontvangt.

Antwoord

De overtuiging bestaat dat door dit voorgesteld voorlopig voorkeursalternatief een haalbaar alternatief tot stand kan worden

gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 341.2

Wij gaan ervan uit dat u bij uw definitieve besluit over het voorkeursalternatief Duinpolderweg de inhoudelijke argumentatie en het draagvlak bij de gemeenten in de Duin- en Bollenstreek zwaar laat wegen en tot heroverweging van uw besluit zal komen.

Antwoord

De opvattingen van de deelnemende partijen in de stuurgroep zijn van groot belang en worden minutieus gewogen. Dat is tot dusverre niet anders geweest. Het ontslaat ons echter niet van de verplichting om alles overziend tot een slotsom te komen, waarover de meningen ook alsdan kunnen blijven verschillen. Uw punt is gemaakt en helder.

Zienswijze 342

Zienswijze onderdeel 342.1

Wij zijn van Snackbar de Kempaan. Wij zijn het niet eens met het voorkeursalternatief van de Randweg Zwaanshoek. Wij hebben al 41 jaar een snackbar in Zwaanshoek en zijn een voorziening als enige nog in het dorp. Je kan wel zeggen na zoveel jaar dat we een begrip zijn. En denk dat de Zwaanshoekers erg blij zijn met ons. Aangezien dat het dorp niet al te groot is, hebben wij het nodig van de passanten om goed te kunnen draaien. Dat hebben wij al gemerkt afgelopen jaar dat er aan de Bennebroekerweg werd gewerkt, en de Meerlaan werd afgesloten. Bij afsluiting van de Bennebroekerdijk denk ik dat het voor ons onmogelijk wordt gemaakt om goed te kunnen doordraaien. Hoop voordat jullie een besluit maken misschien een goed alternatief hebben voor de snackbar.

Antwoord

Wij begrijpen dat uw bedrijf voor een deel afhankelijk is van passanten op de doorgaande route door Zwaanshoek. In deze fase van het project is bij het bepalen van de maatregelen per alternatief nog geen rekening gehouden met bedrijfseconomische gevolgen voor specifieke bedrijven. In de volgende fase wordt het voorkeursalternatief gedetailleerd uitgewerkt. Dan zullen we met de direct belanghebbenden in het ontwerpproces onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor beperking van de schade.

Zienswijze 343

Zienswijze onderdeel 343.1

Wij kunnen ons vinden in de keuze voor het huidige voorkeursalternatief. Met name het aanleggen van een nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg bij Zwaanshoek (uit alternatief NOG Beter 2.0) juichen wij toe.

Het aanleggen van de zogenaamde Randweg Zwaanshoek is noodzakelijk om enige mate in richting van de wenselijke maximale verkeersintensiteit te komen. Uit studie blijkt de maximale gewenste intensiteit 6.000 mvt/etm op de Bennebroekerweg in Zwaanshoek en Zwaanshoek in het algemeen. Hierbij is het essentieel dat de Bennebroekerdijk voor verkeer, uitgezonderd bestemmingsverkeer, afgesloten wordt. Hierdoor verbetert de doorstroom van het verkeer via Bennebroek, neemt de leefbaarheid en veiligheid op de dijk significant toe alsook de geluidsoverlast en luchtvervuiling enorm af. Dit geldt ook voor het gehele dorp Zwaanshoek. De Randweg Zwaanshoek heeft derhalve duidelijk meerwaarde.

Antwoord

De zienswijze van belanghebbende is geregistreerd als een onderschrijving van nut en noodzaak van het voorlopig voorkeursalternatief in het algemeen en het onderdeel randweg Zwaanshoek in het bijzonder.

Zienswijze onderdeel 343.2

Hierbij is het essentieel om de Bennebroekerdijk opnieuw in te richten om deze verkeerluis te houden en iets van het oude karakter terug te geven in plaats van de huidige "racebaan" van asfalt. Hierbij valt te denken aan een smallere weg, een brede en veilige fietsstrook, meer parkeervoorzieningen op de dijk, meer groene en ecologische inrichting van de berm en oever van de ringvaart Haarlemmermeer.

Bij het realiseren van de aansluiting van de verbinding tussen de Bennebroekerdijk en Spieringweg is de keuze van een juiste locatie zeer belangrijk. Een aantakking op de Bennebroekerdijk dient zo noordelijk mogelijk gerealiseerd te worden om overlast voor het dorp Zwaanshoek zoveel mogelijk te beperken. Hierbij is het van belang dat verkeer van en naar de Meerweg te Bennebroek soepel kan doorstromen. Derhalve is het zeker wenselijk om de stoplichten bij de Bennebroekerbrug grotendeels te laten vervallen. Beide minder stagnerend verkeer en minder remmen en optrekken leveren voor de directe omgeving een grote kwaliteitsverbetering op.

Antwoord

Met het voorlopig voorkeursalternatief en de aanleg van de randweg Zwaanshoek ontstaat er ruimte om tot een andere inrichting van de Bennebroekerdijk te komen. Volgens de verkeersberekeningen nemen de intensiteiten aanzienlijk af.

Zienswijze onderdeel 343.3

Tot nu toe missen wij echter nog twee essentiële onderdelen in de planvorming rondom de Duinpolderweg:

1. Het realiseren van goede openbaar vervoer verbindingen tussen De Haarlemmermeer (m.n. Zwaanshoek, Hoofddorp, station Hoofddorp, Schiphol) met Zuid Kennemerland (m.n. Bennebroek, station Heemstede-Aerdenhout, station Hillegom, Zandvoort).
2. Het realiseren van goede fietsverbindingen, bij voorkeur fietssnelwegen, tussen de Haarlemmermeer, Bollenstreek en Zuid Kennemerland.

Door het integreren van deze onderdelen kan de toekomstige verkeersintensiteit op de Duinpolderweg en omgeving minder sterk groeien of mogelijk zelfs gelijk blijven. Het investeren in eindeloos meer asfalt is geen duurzame oplossing. Investeren in duurzame verbindingen zoals fietssnelwegen, openbaar vervoer met (elektrische) bussen en lightrail heeft grote duurzame voordelen. Om met de woorden van Enrique Penalosa (voormalig burgemeester van Bogotá, Colombia) te spreken: "A developed country is not a place where the poor have cars. It's where the rich use public transport."

Antwoord

In het MER is gekeken naar de zogenaamde 'ladder van Verdaas'. Daarin is gekeken naar de mogelijkheden voor (hoogwaardig) openbaar vervoer en mogelijkheden om te zorgen dat investeren niet nodig is. In de regio wordt wel degelijk ook ingezet op verbetering van het HOV. Zo wordt er gewerkt aan het project HOV Schiphol-Noordwijk. Als er eenmaal een voorkeursalternatief is gekozen wordt ook gekeken naar het koppelen van kansen. Zo kan de nieuwe verbinding kansen leveren voor nieuwe OV-verbindingen en/of fietsverbindingen. De dichtheid en daarmee voeding van OV is echter wel belangrijk voor de haalbaarheid; deze is een andere dan in Bogota, al is de uitspraak van dhr. Penalosa zeker een die het overwegen waard is.

Zienswijze onderdeel 343.4

Tot slot voegen we nog een derde onderdeel toe, betreffende het doortrekken van de Duinpolderweg naar de N206. Voor het goed functioneren van de Duinpolderweg is het beter om deze verbinding meteen te integreren, in plaats van dit uit te stellen. Het is wat ons betreft slechts een kwestie van tijd. Met het oog op efficiëntie en als je het doet, doe het dan goed des te beter deze verbinding meteen mee te nemen in de plan- en besluitvorming van de Duinpolderweg.

Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wachten met belangstelling op uw reactie en nota van beantwoording van de zienswijzen. Wij zijn bereid onze zienswijze nader toe te lichten.

Antwoord

Dat is een heldere opvatting. Waarvan acte. Er zijn echter ook redenen om zeer zorgvuldig met dit meest kwetsbare gedeelte van het plangebied om te gaan en daar niet over een nacht ijs te gaan. De groei van de economie zal een dergelijke doortrekking moeten rechtvaardigen. Het lijkt nu nog te vroeg om die conclusie al te trekken.

Zienswijze 344

Zienswijze onderdeel 344.1

Ten eerste is er veel onduidelijkheid over het voorkeursalternatief. Er zal een nieuwe weg dwars door Hillegom en het industrieterrein komen. Op de website van de gemeente Haarlemmermeer staat echter dat er een directe verbinding komt naar de Weerlaan in Hillegom. 2 heel verschillende weergaven van een en hetzelfde voorkeursalternatief. Dit alleen al vind ik een zeer kwalijke zaak en getuigt van slechte communicatie. Bovendien, hoe deze weg dan over de ringvaart moet gaan wordt nergens uitgelegd. Een hoge brug lijkt mij welhaast onmogelijk en erg kostbaar.

Antwoord

Er zijn geen verschillende tekeningen in omloop. Wel verschilt de schaal van sommige bijlagen, zodat niet altijd precies is waar te nemen hoe een verbinding precies loopt. Dat past op zich ook bij de fase, waarin nog niet op stoeptegelniveau is gedetailleerd, maar globaal is aangegeven hoe een alternatief kan worden uitgewerkt. In de volgende fase van de studie worden de schetsontwerpen gepreciseerd en wordt ook duidelijk welke percelen betrokken kunnen raken bij de realisatie. Ook de exacte configuratie van de Ringvaartpassages zijn nog onderwerp van nadere studie. Voorlopig is de aanname gedaan dat het zou gaan om lage bruggen, maar ook een hoge brug of aquaduct behoren tot de mogelijkheden. Elke configuratie brengt ook een specifiek kostenverhaal met zich mee. Het totaal moet een effectief alternatief opleveren dat haalbaar en betaalbaar is. Die conclusie hoe dat er precies uit ziet, kan nu nog niet worden getrokken.

Zienswijze onderdeel 344.2

Ook zie ik geen toegevoegde waarde in het oplossen van verkeersproblemen. Verkeer vanuit richting Hoofddorp komt via de nieuwe weg uit op de Weeresteinstraat in Hillegom, en dan? dan wordt het zowel linksaf als rechtsaf alleen maar drukker? en waarom moet het grootste gedeelte van de weg door Zuid-Holland lopen?

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief loopt van N208 tot A4, met een reservering tot de N206. Daarmee ligt dit alternatief niet voor het grootste gedeelte in Zuid-Holland. Het klopt dat de verbinding een deel van de Weeresteinstraat extra belast. Er is een lichte toename te zien richting Bennebroek en een substantiële toename tot de rotonde met de Pastoorslaan. Het gaat hier echter over een kleine lengte en ten zuiden van deze rotonde is een lichte afname te zien. Het voorlopig voorkeursalternatief zorgt verder voor afnames op de Bennebroekerbrug, Hillegommerbrug en Elsbroekerbrug. Alle aanliggende wegen en dorpen bij deze verbindingen worden juist ontlast. Hierdoor ontstaat een beter functionerend netwerk als totaal.

Zienswijze onderdeel 344.3

Ik pleit voor de variant Midden waarbij zowel Noord- als Zuid-Holland betrokken zijn, waarbij de weg niet zo dicht door of langs de bebouwde kom getrokken wordt, Hillegom niet in tweeën wordt gesplitst en er geen nieuwe brug pal naast een bestaande brug komt. Om dezelfde reden ben ik tegen het doortrekken van de Weerlaan omdat deze toch al drukke weg alleen maar nog drukker wordt en direct langs een woonwijk ligt.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal. De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden. Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave

in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 345

Zienswijze onderdeel 345.1

Doormiddel van dit schrijven wil ik, namens Loon- en Aannemersbedrijf Gebr. van der Poel bv te oud Ade, onze zienswijze indienen met betrekking tot het project voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg.

Gebr. van der Poel bv is een regionaal opererend bedrijf, met ca. 37 vaste medewerkers, waarbij de werkzaamheden voornamelijk worden uitgevoerd in het werkgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Deze werkzaamheden bestaan uit agrarisch loonwerk en werkzaamheden in de Grond- Weg- en Waterbouw waarbij veelvuldig gebruik wordt gemaakt van tractoren en voertuigen met beperkte snelheid zoals graafmachines en verreikers.

Onze klanten zijn o.a.: Agrariërs Gemeenten, waaronder Teylingen, Lisse en Hillegom Hoogheemraadschap van Rijnland

Voor deze klanten moeten wij veelvuldig de Ringvaart van de Haarlemmermeer oversteken wat nu gebeurt via de Lisserbrug, Hillegommerbrug en Bennebroekerbrug.

In het door u ter inzage gelegen voorkeurs alternatief is het voor ons niet duidelijk of dat u rekening houdt met de door ons veelvuldig gebruikte voertuigen. Deze voertuigen moeten nu altijd door de dorpskernen rijden waarbij zij zich tussen de fietsers en voetgangers begeven, op zich geen ideale situatie zeker niet als deze nog een breedte hebben tot soms 350 cm. Voor deze breedte hebben wij overigens een ontheffing van de betreffende gemeenten.

Deze nieuwe ontsluiting lijkt ons dan ook een goede gelegenheid om de verkeersveiligheid te vergroten en het dus mogelijk te maken om onze machines via de nieuw aan te leggen wegen de werklocaties te bereiken.

Momenteel bedraagt de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen 25 km/u. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bezig met een aangepast wetsvoorstel voor kentekening van (land)bouwvoertuigen. Daarin wordt geregeld ook geregeld dat de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 40 km/u voor gekentekende motorrijtuigen met beperkte snelheid. Verwacht mag worden dat tegen de tijd de nieuwe routes gerealiseerd zijn, de maximumsnelheid voor deze voertuigen 40 km/u is. Dit biedt dan mogelijkheden om motorvoertuigen met beperkte snelheid ruimer toe te laten op provinciale wegen dan nu het geval is.

Het openstellen van de nieuwe verbindingen voor motorvoertuigen met beperkte snelheid of door het toevoegen van een langzaam verkeerstrook aan deze verbindingen maakt een oversteek over de Ringvaart voor het dit verkeer, gescheiden van het snellere doorgaande verkeer, mogelijk. Het gebruik van deze langzaamverkeerstrook voor het doorgaande landbouwverkeer zal een bijdrage leveren aan de volgende punten:

- De dorpen Lisse, Lisserbroek, Hillegom, Beinsdorp, Zwaanshoek en Bennebroek worden ontlast van het doorgaande landbouwverkeer
- Verhoogde verkeersveiligheid in de hierboven genoemde dorpen. Fietsers, wandelaars en overige weggebruikers ondervinden minder hinder van de grote en vaak zware landbouwvoertuigen.

Indien het voor onze voertuigen niet mogelijk wordt om de nieuwe wegen te bereiden en er geen langzaam verkeerstrook wordt aangelegd zal het voor ons noodzakelijk blijven om de huidige routes te blijven gebruiken. Het is dan wel van grootbelang dat de betrokken gemeenten geen maatregelen gaan nemen om het voor groot verkeer onaantrekkelijk (of onmogelijk) te maken om deze routes te gebruiken want dan worden wij afgesloten van ons werkgebied. Overigens heeft deze oplossing niet onze voorkeur gezien de verkeersveiligheid.

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over onze problematiek m.b.t. de aanleg van de "Duinpolderwegen" en reken er op dat u onze belangen, en die van vele collega's in onze sector, op een juiste manier zult behartigen zodat wij op een

normale manier ons bedrijf kunnen voortzetten en daarbij de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt.

Antwoord

In de LER (landbouw effect rapportage) is geconstateerd dat de Bollenstreek en de Haarlemmermeer gekenmerkt wordt door een veelheid aan agrarisch verkeer. De oproep om te zorgen dat landbouwverkeer niet door de kern heen hoeft, komt overeen met de doelstellingen van beide provincies. Het ontwerp van het voorlopig voorkeursalternatief wordt in een vervolgfase verder uitgewerkt. Op dit moment zijn een aantal verbindingen als gebiedsontsluitingsweg benoemd, maar is de precieze vormgeving, inclusief snelheidsregime en inrichting nog niet bepaald. Dit bepaalt of een eventuele openstelling voor landbouwverkeer past binnen de vormgeving. Bepalend hierin wordt eveneens wie de weg gaat beheren. Hoe om te gaan met landbouwverkeer zal zeker meegenomen worden in de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief.

Zienswijze 346

Zienswijze onderdeel 346.1

Hillegom ligt te zuidelijk voor het Noorden, en te noordelijk voor het Zuiden. Resultaat: de Duinpolderweg gaat dwars door Hillegom. Wat zou het nu mooi zijn als Noord- en Zuid-Holland krachten bundelen in plaats van partijen uit elkaar spelen. Immers, het aanleggen van een Duinpolderweg door welke gemeente ook heeft een enorme impact. Ik zal niet verder uitweiden over de nadelen en problemen, die zijn u allen inmiddels wel bekend. Ook worden er vraagtekens gesteld bij de kwaliteit van de MER. Uit de hele discussie en onderliggende documenten kan mijns inziens dan ook maar één conclusie getrokken worden, en een oplossing geboden worden waar nog niemand serieus heeft naar gekeken. Namelijk een ondertunneling van het hele tracé (met een bovengrondse aansluiting op de N206). Op basis van kosten is deze oplossing echter het meest, méést negatieve. Maar is geld een issue vraag ik mij dan af. Alle cultuur historische waarden worden behouden, het milieu wordt nauwelijks aangepast, en vooral: de grond kan 2x verkocht worden.

De polders blijven namelijk aantrekkelijk voor de vogels, woningen kunnen gebouwd worden, en de cultuur historische waarden worden niet aangetast. Het lijken mij alleen maar winnaars. En het geld dan? Er is genoeg geld beschikbaar vanuit de provincie en het Rijk, daar ben ik van overtuigd. Dit is alleen een kwestie van keuze en prioriteiten. En zijn alle andere alternatieven wel goed doorgerekend? En hoeveel gaat de ondertunneling nu daadwerkelijk verschillen van de halfbakken oplossing zoals die nu voorligt? Wat als die geldelijke zaken wegvallen tegen het behoud van alle bestaande waarden. Hoeveel is dat nu echt waard? Tevens is er nog een belangrijk aspect aan deze oplossing. De doorlooptijd. Qua procedures zal deze variant significant sneller gaan verlopen. Dus niet beginnen over 10 jaar, maar morgen al. De kennis hebben we in Nederland. De techniek is er. Wat houdt ons tegen om out-of-the-box te denken?

Antwoord

Wij kunnen ons voorstellen dat een tunnel tussen de N206 en de Haarlemmermeer met een aansluiting op de N208 vrijwel alle negatieve effecten kan voorkomen. Tegelijkertijd is een dergelijke oplossing zoals u aangeeft veel te kostbaar. Financiering lijkt ons niet haalbaar.

Zienswijze onderdeel 346.2

Met deze denkwijze is er namelijk nog een extraatje aan de ondertunneling: Hillegom aan Zee. Immers, trek de tunnel door vanaf de N208 naar de kust. Direct ontlasting van Zandvoort en Langevelderslag.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Een tunnel onder Hillegom door is met het oog op de hoge kosten daarvan geen onderdeel geweest van de alternatievenafweging.

Zienswijze 347

Zienswijze onderdeel 347.1

De Zuid variant als voorlopig voorkeursalternatief is onacceptabel omdat deze optie voor veel overlast zal zorgen voor de omwonenden. De bedoeling van de Duinpolderweg is toch juist dat er minder verkeersoverlast zal zijn. De Zuid variant doorkruist ook het natuurgebied de Weerlanerpolder en een groot gedeelte bollengrond. Het streven moet zijn de bollengrond te behouden, dit hoort bij de cultuur van Hillegom. De Midden variant zou minder bewoners overlast geven, ik vind dat de Provincie hierbij moet luisteren naar de mening van de inwoners van Hillegom die met de gevolgen van de Duinpolderweg te maken krijgen.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuur oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 348

Zienswijze onderdeel 348.1

Gisteren hoorde ik dan u de Duinpolderweg wil laten eindigen op de Spieringweg 1018. Prachtig mooi precies voor mij deur. Nooit iets van jullie gehoord geen enkele brief. Wie verzint zo iets.

Het zal u natuurlijk totaal niet interesseren maar vergis u niet. Ik heb daar voor 4 miljoen euro een huis laten bouwen om rustig te wonen. Ik dien officieel bezwaar en zal zelf en met de actiegroep dit belachelijke plan aan gaan pakken. Graag een naam van degene die dit beslist en wacht op uw antwoord.

Antwoord

De exacte detaillering van dit gedeelte van het samenstel (randweg Zwaanshoek) is nog niet uitgewerkt. Het is op dit moment opgenomen in een voorlopig voorkeursalternatief. Er is veel druk op dit gedeelte van het samenstel en het bestuur moet daar - mede naar aanleiding van de zienswijzen - nog een keer goed naar kijken. Uw belang is duidelijk en uw intenties ten aanzien van bezwaar eveneens. Het is uw goed recht.

Zienswijze 349

Zienswijze onderdeel 349.1

Ondanks het feit dat er eindelijk een voorkeurs besluit is genomen, waardoor er in de regio weer plannen kunnen worden gemaakt, ben ik niet overtuigd dat het gekozen tracé de ideale oplossing is.

Met de huidige voorkeurs variant is naar mijn mening de noodzaak van de Duinpolderweg nog niet aangetoond. Als er voorlopig maar de helft aangelegd wordt en de komende 10 jaar verder niets, dan is de noodzaak ver te zoeken.

Antwoord

Ook met een beperkt gedeelte dat zou worden aangelegd wordt al veel effect bereikt, terwijl het meest kwetsbare deel van het gebied nog buiten schot blijft. Wij maken uit de zienswijze van de betrokkene op dat hij een voorstander zou zijn van doortrekking naar de N206.

Zienswijze onderdeel 349.2

Het gekozen tracé gaat dwars door een industrieterrein waardoor er een groot aantal bedrijven moet verhuizen en wordt een deel van de Weerlaner polder doorkruist. Een kostbare en milieubelastende oplossing.

Antwoord

In de volgende fase wordt de exacte ligging van het tracé bepaald. We zullen proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten zullen we met de gemeente Hillegom bekijken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente. Bij het bepalen van de exacte ligging van het tracé zullen we specifiek kijken, samen met het Zuid-Hollands Landschap, naar een inpassing die de schade voor de Vosse- en Weerlanerpolder beperkt.

Zienswijze onderdeel 349.3

Ook de door de gemeente Hillegom voorgestelde midden variant brengt directe schade aan de bewoners van de Oosteinderlaan en in nog grotere mate aan de flora en fauna in de Oosteinderpolder. Wanneer er toch echt weg moet worden aangelegd, dan is het doortrekken van de Weerlaan naar de N205 de enige juiste optie.

Antwoord

Het doortrekken van de Weerlaan naar de N205 komt overeen met het alternatief NOG Beter 2.0. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet kwam aan de doelstelling van het project.

Zienswijze 350

Zienswijze onderdeel 350.1

Als inwoner van Floriande te Hoofddorp maak ik me ernstig zorgen over de al slechte bereikbaarheid van mijn wijk. In de afgelopen jaren zie ik mijn reistijd aanzienlijk toenemen door vele "inschattingsfouten" van de overheid. Te noemen zijn

- De slechts twee toegangswegen in Floriande.
- De te kleine rotonde bij Floriande Deltaweg/bennebroekerweg
- De volledig verkeerde inschatting van de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg waarbij de weg in elke spits totaal vol staat en je vanuit Rijsenhout komt en wel een verkeersovertreding moet maken om de weg te kunnen oversteken. (Auto op verdrijvingsvlak plaatsen)
- de volledig mislukte A4 verbreding. De file druk is nu hoger dan voor en tijdens de verbreding.
- het verwachte aanzuigende werking op automobilisten.
- grotere geluidsdruk op de woningen in Floriande.

- te veel kruisingen, op en afritten en rotondes op de bestaande Nieuwe Bennebroekerweg.
Ik stel voor te stoppen met deze "alternatief" de in de berekening meegenomen hoge verkeersdruk is in mijn zienswijze nog te laag. Door vele nieuwbouw neemt druk nog verder toe waardoor Floriande nog onbereikbaar gaat worden. Misschien moet u gewoon eens kijken op de IJweg te Nieuw-Vennep en Deltaweg tijdens de spits. Droevig.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief voorziet in een verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg. U schetst een beeld van ontwikkeling en toename van druk op het netwerk. Daarom is een verdubbeling tot de aansluiting van de A4 voorzien. Doelstelling hierbij is om de mobiliteit op orde te krijgen, voordat problemen nog verder toenemen door grootschalige woningbouw. Wat betreft lucht en geluid, op het moment dat wettelijke normen overschreden worden, zal gekeken worden naar compenserende maatregelen.

Zienswijze 351

Zienswijze onderdeel 351.1

Kopie van zienswijze 323. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 352

Zienswijze onderdeel 352.1

Namens onze opdrachtgevers Van der Kwaak Holding B.V., Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zn B.V. en Van der Kwaak Op- en Overslag B.V., gevestigd in het gebied "Hillegom Noord" aan de Pastoorslaan 1 te Hillegom, hebben wij kennis genomen van het tracé besluit voor de Duinpolderweg.

De verbazing is groot omdat onze opdrachtgever reeds enige jaren in intensief overleg is met de gemeente Hillegom (tezamen met onder meer Woningstichting STEK) over de transformatie van het gebied van bedrijven naar bedrijvigheid en woningenbouw. Daartoe is in 2013 een masterplan vastgesteld en in 2017 een intentie getekend door partijen voor een vervolg. Het voorgenomen weg tracé zet een streep door deze planvorming.

Antwoord

Vanaf 2011 wordt al intensief gestudeerd in het studiegebied waarvan Hillegom ook deel uitmaakt. Op diverse momenten is er gelegenheid geweest te participeren en voortdurend is inspraak mogelijk. Ook nu weer om van voorlopig naar definitief toe te werken. Wij hebben alle bekende ontwikkelingen bij de voorstellen van oktober 2016 in beeld gebracht, maar duidelijk is dat er geen enkele verbinding zal zijn, die om alle ontwikkelingen heen kan sturen, zonder deze te beïnvloeden. In een volgende fase worden de implicaties van de uiteindelijke keuze in maatwerk bezien en dan wordt bekeken hoe met de gevolgen van de keuze verder moet worden omgegaan. Duidelijk is wel dat Hillegom hier niet op aangestuurd heeft op deze wijze. Wij nemen daarmee uw verbazing niet weg, maar het is wel een deel van de verklaring hoe zo iets tot stand kan komen.

Zienswijze onderdeel 352.2

Een aantal belangrijke nadelen van het tracé zijn ons inziens:

a. de kwaliteit van de locatie voor woningbouw wordt te niet gedaan en daarmee de potentie voor een groot aantal (grotendeels betaalbare) woningen;

Antwoord

De mate waarin de geschiktheid van de locatie Hillegom-Noord wordt beïnvloed door het voorkeursalternatief wordt in belangrijke mate bepaald door de exacte ligging van de weg en de ruimtelijke inpassing. In de volgende fase worden deze gedetailleerd uitgewerkt in samenspraak met direct belanghebbenden. Mogelijk heeft de uiteindelijke ligging minder negatieve effecten op de kwaliteit van de woningbouwlocatie.

Zienswijze onderdeel 352.3

b. de weg doorsnijdt het plangebied waardoor het plangebied geïsoleerd komt te liggen van de kern van Hillegom. Het bestaande wijkje sociale woningbouw aan de Noordzijde is recent bijna geheel geherstructureerd en daarnaast zijn er veel particuliere woningen. De woningbouw ten Noorden van de beoogde weg wordt zo een gebied met matige kwaliteit;

c. de beoogde weg maakt door geluidbelasting (en mogelijk risico contouren) woningbouw onaantrekkelijk of onmogelijk;

d. de uitstraling van een drukke weg is onaantrekkelijk;

e. een gebied waar grootschalig woningbouw mogelijk is (met name in de betaalbare klassen) gaat hiermee te niet. Juist aan dit type woningen is grote behoefte de komende jaren;

f. de tracékeuze vergt sloop c.q. herstructurering van bestaande woningen en bedrijven die zonder de tracé keuze onveranderd in gebruik konden blijven. Dat is weinig duurzaam en vervanging vergt gronden elders met alle bijbehorende effecten op flora en fauna. Kortom: elders zal juist natuurwaarde te niet gaan door uitplaatsing terwijl dit gebied juist kan verbeteren qua gebruikswaarde (woningen) en duurzaamheid (betere waterhuishouding, biodiversiteit, groen etc.). Woningbouw verdichting dichtbij de kern en openbaar vervoer (NS-station o.a.) past goed in het overheidsbeleid. Zijn deze effecten goed in beeld gebracht?

Antwoord

De weg heeft een aantal milieueffecten tot gevolg, onder meer op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschap en er zullen verschillende bedrijven en woningen moeten wijken. De milieueffecten zijn op hoofdlijnen beschreven in het MER. De exacte tracerings- en hoogteligging van de weg liggen nog niet vast. In de volgende planfase onderzoeken we de milieueffecten meer in detail (project-m.e.r.). Dan bekijken we ook of en zo ja welke maatregelen nodig zijn om de effecten zoveel mogelijk te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 352.4

f. de tracékeuze zet de planvorming op slot. Voor de eigenaren betekent dit een groot verlies aan waarde en mogelijkheden;

Antwoord

Zie antwoord op 352.3.

Zienswijze onderdeel 352.5

g. aangezien partijen al lang in overleg zijn is dit een breuk op de ingezette koers. Waarom is recent (2017) nog een intentie getekend door een overheid voor verdere planvorming en actief ingezet op invulling van het gebied?

Antwoord

Zie de laatste zin van het antwoord bij 352.1. Dat dit de voorlopige uitkomst zou worden lag lang in de schoot van de toekomst verborgen en is het resultaat van de uitkomsten van de studie en de adviezen die zijn ingewonnen. Dat was tot kort voor het genomen besluit ook geen afgetekende zaak voor alle sturgroep partijen, waaronder Hillegom.

Zienswijze 353

Zienswijze onderdeel 353.1

Aandacht voor verkeersveiligheid basisschoolkinderen bij oversteken Weerlaan

Doortrekken en aansluiten van de Weerlaan op de nieuwe weg zal een aanzuigende werking hebben en de verkeersdrukke op de Weerlaan doen toenemen. Voor bewoners van de woonwijken aan de Ringvaart (o.a. Vossepolder, Meer en dorp, Ringoevers) liggen de basisscholen aan de andere kant van de Weerlaan. Basisschoolkinderen moeten de Weerlaan oversteken om naar school toe te gaan. De Weerlaan is in de huidige situatie al een drukke weg met een beperkt aantal veilige oversteekplaatsen. Ten tijde van de recente afsluiting van de N208 i.v.m. werkzaamheden was het vrijwel onmogelijk om met de kinderen de Weerlaan 's ochtends over te steken. De komst van een nieuwe school (basisschool IKC Leerwinkel) in het Vossepark, ook gelegen aan de Weerlaan, zal de verkeersdrukke rond schooltijd alleen maar doen toenemen. Door aansluiting van de Weerlaan op de nieuwe weg komt de verkeersveiligheid van basisschoolkinderen in het geding. Hier dient bij alle plannen waarbij de Weerlaan betrokken is rekening mee te worden gehouden en een oplossing voor te worden gevonden.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief zorgt niet voor een toename van verkeer op het deel van de Weerlaan ter hoogte van de Brandweerkazerne, maar juist voor een afname. Op dit moment rijdt veel verkeer via de weerlaan naar de Meerlaan en de brug over. Dit verkeer zal nu de nieuwe verbinding pakken. Hiertegenover staat dat mensen uit Hillegom zelf meer de Weerlaan zullen gebruiken. Op het totaal is er echter een lichte afname te zien. De Weerlaan is een lokale weg in Hillegom: mocht er een IKC gerealiseerd worden, dan zal goed gekeken moeten worden naar de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. De gemeente Hillegom zal hiervoor aanspreekpunt zijn (de gemeente is de beheerder van deze weg).

Zienswijze 354

Zienswijze onderdeel 354.1

Overdenkingen:

- Een overheid dient het algemeen belang te dienen door oplossingen aan te dragen. Niet nieuwe problemen te creëren of bestaande te verplaatsen. De Duinpolderweg creëert nieuwe en verplaatst oude problemen, welke variant dan ook.
- De overheid heeft een rechtszaak verloren aangaande fijnstof. De overheid dient zich meer in te spannen de hoeveelheid fijnstof terug te dringen. Het autoverkeer verder te faciliteren met de aanleg van weer een nieuwe weg past daar niet in. Denk verder ook aan de akkoorden van Parijs.

Antwoord

De algemene opinie over de taak van de overheid, waarmee wij het eens zijn overigens, wordt gevolgd door een stelling, die wij niet onderschrijven. Door bundeling van verkeer kan op heel veel plaatsen in het studiegebied verlichting plaatsvinden. Er zijn 11 wegvakken aangewezen, waarop de intensiteit van het verkeer niet past bij de vorm, functie en gebruik. De in de studie betrokken alternatieven zochten naar oplossingen daarvoor. Dat wordt met het gekozen alternatief ook bereikt. Niet geheel, maar wel in belangrijke mate. Ten aanzien van stikstof is het project ook aangemeld voor de Programmatische Aanpak Stikstof van het rijk en is daarin opgenomen, zodat er uiteindelijk ook een vergunning kan worden verstrekt vanuit dat wettelijke regiem.

Zienswijze onderdeel 354.2

- Gezien de te verwachten ontwikkelingen in hoe mensen reizen en hoe goederen worden getransporteerd, is minder asfalt op zijn plaats. Met andere woorden; Noord- en Zuid-Holland gebruik de spaarzame gemeenschapsgelden voor oplossingen als LiteRail en dergelijke. (Kijk eens naar de gemeente Eindhoven en hun plannen)
- Economische groei is belangrijk maar deze hoeft en uiteindelijk mag niet verkregen worden door meer consumptie van natuurlijke hulpbronnen.
- Elke variant leidt tot kapitaalvernietiging; verplaatsen van bedrijven, uitkopen van bewoners, het verlies van open ruimte in polders.

Antwoord

Ook het gebruik van andere modaliteiten, zoals light rail, vraagt om nieuwe infrastructuur en daarmee een ingreep in de leefomgeving die kan leiden tot kapitaalvernietiging, verplaatsen van bedrijven, uitkopen van bewoners en het verlies van open ruimte in polders.

Zienswijze onderdeel 354.3

- Nut en noodzaak van de Duinpolderweg is nog steeds niet aangetoond.

Antwoord

Daar kijken wij gezien de uitkomst van de geactualiseerde Probleemanalyse van 2016 anders naar. De Staten van Zuid- en Noord-Holland vonden de uitkomsten van dat studieonderdeel een reden om verder te studeren.

Zienswijze onderdeel 354.4

- Een nieuwe weg met bruggen over de ringvaart zal zeker tot problemen leiden voor het vaarverkeer.

Antwoord

Wat betreft de brugopening zet de provincie Noord-Holland in op het beter geleiden van deze toenemende stromen beroeps- en pleziervaart. Door aanleg van een 'blauwe golf' kunnen vaartuigen meer in colonne door de ringvaart varen, wat de overlast kan verminderen.

Zienswijze onderdeel 354.5

En zorgt voor horizonvervuiling en geluidsoverlast over grotere afstand.

Antwoord

De weg heeft inderdaad milieueffecten tot gevolg, onder meer op het gebied van landschap en geluid. In de volgende planfase bekijken we de milieueffecten meer in de detail (besluit-m.e.r.).

Zienswijze onderdeel 354.6

- Schimmige politieke spelletjes om bepaalde subsidiegelden te verkrijgen en mensen tegen elkaar uit te spelen, helpen niet om de burger het vertrouwen in de overheid te behouden.

Antwoord

In deze opvatting herkennen wij ons niet. De wijze waarop nu jarenlang in zorgvuldig gekozen stappen wordt gezocht naar een oplossing voor de gerezen problematiek, wordt hierdoor geen recht gedaan.

Zienswijze onderdeel 354.7

Suggestie:

- geen Duinpolderweg
- N207 bij N208 aansluiten met rotonde en verdubbeling van de brug om een knelpunt weg te nemen.
- verzin een OV welke concurreert met de auto.

Antwoord

Belanghebbende geeft aan nut en noodzaak van een verbinding tussen de N08 en de A4 niet te onderschrijven. Daar kijken wij gezien de uitkomst van de geactualiseerde Probleemanalyse van 2016 anders naar. De Staten van Zuid- en Noord-Holland vonden de uitkomsten van dat studieonderdeel een reden om verder te studeren. De overtuiging bestaat dat door dit voorgesteld voorlopig voorkeursalternatief een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 355

Zienswijze onderdeel 355.1

Onzorgvuldige procedures bij advisering en besluitvorming

De advies- en besluitvormingsprocedure is buitengewoon mistig, niet democratisch en vertoont meerdere procedurele en bestuurlijke missers.

- Het hele proces speelt zich in beslotenheid af. Alle vergaderingen van Stuurgroep en Adviesgroep waren geheim en de leden ervan mochten tijdens het adviesproces niets terugkoppelen met hun achterban. Hierdoor heeft zich het hele adviesproces zich buiten het blikveld van de Hillegommers afgespeeld. Gemeenteraadsleden hebben hierdoor hun controlerende taak onvoldoende kunnen uitoefenen.

- Er is na het verschijnen van het zeer dikke MER-rapport in november 2017 veel te weinig tijd geweest om de stukken te bestuderen en de conclusies daarvan in de regio te bespreken, voordat in december 2017 GS op advies van Stuurgroep en Adviesgroep het voorkeustracé bepaalden. Amper een maand tijd voor dit belangrijke en verstrekkende besluit is veel te kort.
- De tekstborden die tijdens de inloopavond in januari 2018 aan de wanden hingen, bevatten versimpelde informatie uit het MER-rapport, die op manipulatieve wijze werd verwoord.

Antwoord

Wij zijn het niet eens met de bevindingen in dit deel van de zienswijze. De beraadslaging die wordt genoemd bevat onderdelen, die in een zekere mate van beleidsintimiteit plaatsvinden, maar de uitkomsten en argumentatie zijn vervolgens gewoon openbaar. Het gedeelte dat hier geheim genoemd wordt, is het gedeelte waarin nog geen stolling van opvattingen heeft plaatsgevonden en waarvan dus ook niet met zekerheid gezegd kan worden wat de uitkomst is. Om dan wel daarop te speculeren helpt de rechtszekerheid van mensen, die verderaf zitten in het proces op geen enkele wijze. De m.e.r.-stukken zijn al redelijk ver voordat er een besluit over was genomen, openbaar geworden. Dat is op zich ongebruikelijk, want normaal gebeurt dat pas nadat er een besluit ligt. Vervolgens hebben wij de periode van het kerstreces niet in de inspraaktermijn betrokken. Ook dat gaf meer tijd. Wij zijn het dus niet eens met de bewering. Op de inloopavond is de essentieelste informatie nog eens op de borden verschenen, maar er stonden ook zes schermen met een i-Report, waarin alle informatie te vinden was in gedetailleerde vorm.

Zienswijze onderdeel 355.2

Onevenwichtige samenstelling Adviesgroep

- De samenstelling van de Adviesgroep is zeer onevenwichtig geweest. In de Adviesgroep zitten vier partijen namens het regionaal bedrijfsleven (transport, logistiek, ondernemers), vier dorpsraden van Noord-Hollandse dorpen aan de Ringvaart en Vogelenzang, een deelnemer namens de agrariërs in de regio en het Platform NOG Beter, waarin acht organisaties met één stem in de Adviesgroep vertegenwoordigd zijn.
- Van de tien deelnemende groeperingen in de Adviesgroep is er niet één specifiek op Hillegom gericht. Hierdoor is de vertegenwoordiging van Hillegomse deskundigen en betrokkenen veel te mager geweest, terwijl juist alle varianten op Hillegoms grondgebied zijn gekozen.
- In de Adviesgroep zijn geen organisaties op het gebied van het cultuurhistorisch landschap vertegenwoordigd geweest, zoals de historische stichting Vrienden van Oud Hillegom en het Cultuur Historisch Genootschap Duin- en Bollenstreek.

Antwoord

De samenstelling van de adviesgroep is tot stand gekomen op basis van een advies van de bestuurlijke verkenner J.P. Lokker in 2016. De groep heeft sedert die tijd zelf besloten over werkwijze en inrichting en heeft die ruimte ook gekregen. In de groep zijn ook vertegenwoordigers opgenomen die in Hillegom wonen, maar los daarvan zien de leden van de adviesgroep het tot hun taak om breder te kijken dan hun persoonlijke belangen. Dat staat met zoveel woorden ook in hun advies opgetekend.

Zienswijze onderdeel 355.3

Onzorgvuldigheid bij de keuze uit de 7 varianten

- Uit de 7 varianten die in het MER-rapport zijn onderzocht zijn 2 nieuwe varianten samengesteld. Deze zijn in elkaar geknutseld uit onderdelen waarnaar MER-onderzoek is gedaan, maar de ontstane varianten zelf zijn nooit onderzocht op hun effecten en een cijfermatige beoordeling van de twee varianten ontbreekt.
- De 'gevoeligheidsanalyse' die vervolgens op deze twee varianten is losgelaten, heeft het hele afwegingsproces subjectief en oncontroleerbaar gemaakt.
- Er is op geen enkele manier duidelijk gemaakt waarom de variant NOG Beter, die op veel fronten als een van de beste varianten uit de bus komt, geen serieuze kans heeft gekregen. Zowel de Adviesgroep als de gedeputeerden hebben feitelijk alleen de Middenvariant en de Zuidvariant als keuzemogelijkheid gekregen. Deze Zuidvariant wijkt bovendien af van het Voorkeustracé van de Ambtelijke Projectgroep.
- De variant NOG Beter 2.0 scoort goed als oplossing voor de verkeersproblemen, terwijl de schade voor landschap en cultuurhistorie, behoud van bollengrond etc. het kleinst is.
- Tijdens de inloopavond was over de variant NOG Beter 2.0 nauwelijks informatie te vinden.

Antwoord

Wij delen deze perceptie niet. Alle zeven alternatieven hebben naast elkaar gestaan in de beoordeling. Alle informatie, die over de

alternatieven is verzameld was toegankelijk en beschikbaar op 23 januari 2018. Met zes schermen kon alles digitaal ontsloten worden ter plekke. NOG Beter 2.0 heeft net als de andere alternatieven goede kanten, maar ook beperkingen. Het pakket in totaal was niet doorslaggevend genoeg om in de eindbeoordeling gekozen te worden als voorlopig voorkeursalternatief. Onderdelen daaruit zijn wel in het samenstel betrokken, namelijk de twee randwegen. De aansluiting op de A44 uit NOG Beter 2.0 bleek zelfs onuitvoerbaar. Het is een verhaal van nuances en beoordelingen. Die staan netjes opgetekend in de nota voorlopig voorkeursalternatief. Er is voor gekozen om de alternatieven zo lang mogelijk naast elkaar in beeld te houden. Door de aansluiting A44 had het hele pakket ook in een keer kunnen afvallen in de methodiek. Dan waren de goede onderdelen daarmee ook uit beeld geraakt. Er is niet voor gekozen om het zo te doen.

Zienswijze onderdeel 355.4

Geen nut en noodzaak

- De argumentatie voor de aanleg van deze nieuwe weg in het noorden van de Bollenstreek verschuift voortdurend. Aanvankelijk was de Noordelijke Ontsluiting Greenport vooral een wens vanuit de bloembollen- en transportsector voor een betere oost-westverbinding naar de snelweg, maar gaandeweg zijn de argumenten verschoven. Nu wordt om nieuwe wegen gevraagd voor het bevorderen van de doorstroming op de doorgaande wegen in de Bollenstreek en Haarlemmermeer én voor het ontlasten van dorpen langs de Ringvaart.
- Dit maakt meteen al duidelijk dat het hier gaat om vele lokale en regionale problemen, die vaak beter met lokale maatregelen kunnen worden opgelost en waarvoor een weg ten noorden van Hillegom niet de oplossing is. De oost-westverbindingen tussen N206 en N208 kunnen verbeterd worden door aanpassing van de 's Gravendamseweg, de Delfweg en de Beeklaan-Wilhelminalaan.

Antwoord

In de probleemanalyse, horende bij het MER worden alle genoemde argumenten omschreven. Ook in eerdere studies werden deze argumenten gebruikt. In deze nota van beantwoording wordt vanuit verschillende ondernemersverenigingen het economisch belang onderschreven. Naar aanleiding van deze probleemanalyse zijn de doelstellingen verder uitgewerkt en getoetst. Hieruit blijkt dat nietsdoen geen optie is, en dat nut en noodzaak er zijn.

Zienswijze onderdeel 355.5

- De doorstroming op de N208 is sinds de herinrichting van de weg in Hillegom flink afgenomen. Doordat de weg erg versmald is, is er geen ruimte om langs elkaar heen te gaan. Inparkerende auto's langs de Leidsestraat houden het doorgaande verkeer op. Fietsende scholieren, die voorrang hebben op de rotondes in de Van den Endelaan zorgen in de spits voor een file op de N208. Dit levert nieuwe problemen in de doorstroming op.
- De bestaande oost-westverbindingen over de Ringvaart (Meerweg, Vennepeweg, Kanaalstraat) zijn in de afgelopen jaren al verkeersluw gemaakt door 30 km zones, eenrichtingsverkeer of een verbod voor vrachtverkeer over de bruggen in Lisse en Bennebroek. Het gevolg daarvan is dat het daardoor juist drukker geworden is op de N208.
- Niet alleen in de Bollenstreek, ook in Haarlem, Heemstede en Bennebroek ontbreekt het aan goede oost-westverbindingen. Bestaande verbindingen worden onbruikbaar gemaakt; van de Oude Bennebroekerweg is een flessenhals gemaakt; de Ringdijk richting Cruquius en Kruisweg loopt ineens dwars door de meubelboulevard en de oude route van Zandvoort naar De Zilk is niet meer te vinden doordat de gemeente Bloemendaal de borden Den Haag heeft weggehaald.

Antwoord

Uit de omschreven aanpassingen aan het bestaande netwerk (nieuwe inrichting Weeresteinstraat en verkeersluw maken van lokale wegen) is reeds af te leiden, dat op verschillende punten reeds overlast werd ervaren. Binnen de bebouwde kom is er juist het streven, om het voor langzaam verkeer veiliger te maken, ten koste van de doorstroming voor het autoverkeer. Dit maakt juist de regionale aanpak van de problematiek noodzakelijk.

Zienswijze onderdeel 355.6

Openbaar vervoer is niet betrokken bij de plannen

- In het hele plan wordt alleen gedacht aan de aanleg van wegen en is het openbaar vervoer volkomen onderbelicht gebleven. Dit is een gemiste kans, want juist op het gebied van openbaar vervoer in de Bollenstreek valt enorm veel te verbeteren.
- Ook bij de buslijnen zijn de oost-westverbindingen tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer onvoldoende. De reistijd is te lang en het aantal overstap te groot. Buslijnen en treinverbindingen sluiten onvoldoende op elkaar aan. Er zijn geen goede busverbindingen naar de ziekenhuizen in Haarlem, Hoofddorp en Heemstede.

- Juist de samenhang in oplossingen voor het wegverkeer en het openbaar vervoer kan de gewenste mobiliteit bevorderen, in plaats alleen aan autoverkeer te denken.

Antwoord

Dit is aantoonbaar onjuist. Investeren in goed OV is een van de oogmerken van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek en is de keerzijde van dezelfde munt als de studie naar een wegverbinding. Tussen Noordwijk en Schiphol wordt een HOV-verbinding voorzien. Beide projecten horen bij elkaar. Daarnaast is in de Probleemanalyse 2016 gezien of met regulier OV volstaan kon worden om de gerezen problematiek te kunnen oplossen. Dit is niet het geval. Dat staat gerapporteerd en uitgewerkt in de Probleemanalyse. De strengen zijn te dun om exploitabel OV te rechtvaardigen. Verder is er behoefte aan bereikbaarheid ten gunste van goederenvervoer. Dat wordt niet met OV bediend.

Zienswijze onderdeel 355.7

Zowel het Voorkeurstracé (Zuidvariant) als de Middenvariant zijn schadelijk

- Het door GS gekozen Voorkeurstracé (Zuidvariant) is slecht voor de gemeente Hillegom vanwege het doorsnijden van het bestaande industrieterrein Horst ten Daal, de sloop van bedrijven daar, het doorsnijden van het recreatiegebied Weerlanerpolder, het afsnijden van Hillegom-Noord van de rest van het dorp, de sloop van woonhuizen op de Weeresteinstraat en de verkeerssituatie die daar ontstaat, met een rotonde en splitsing of kruising vlak bij elkaar.
- De Middenvariant is voor Hillegom en de Bollenstreek echter nog veel slechter! De schade aan cultuurhistorie, landschap, bollenvelden, openheid, landelijkheid, mogelijkheden voor recreatie en toerisme zijn enorm.
- De landschappelijke schade voor de Oosteinderpolder met haar vele cultuurhistorisch waardevolle elementen is groot. Dit betreft zowel weilanden als eersteklas bollengronden ten westen en oosten van de Zandlaan.
- Als er een weg direct ten noorden van de Oosteindervaart komt te lopen, wordt de beleving van de openheid van de Oosteinderpolder vanaf de Oosteinderlaan ernstig aangetast. Fietsers op de Oosteinderlaan kunnen niet meer van het polderlandschap genieten.
- Het slagenlandschap in de Oosteinderpolder, dat dateert uit de vroege 16de eeuw, is nog onaangepast. De noord-zuid slingerende Leeck of Molensloot, die uitkomt in de Oosteindervaart, wordt onherstelbaar vernield.

Antwoord

Zowel het samenstel op basis van Zuid (het voorlopig voorkeursalternatief) als het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze (Midden) hebben verschillende milieueffecten tot gevolg, onder meer voor wat betreft geluid, luchtkwaliteit, cultuurhistorie, landschap, natuur en landbouw. De effecten hebben we op hoofdlijnen beschreven in het MER, om daarmee de alternatieven onderling met elkaar te vergelijken en een afweging te maken. Het is ons bekend dat zowel de Vosse- en Weerlanerpolder als de Oosteinderpolder belangrijke cultuurhistorische, landschappelijke, ecologische en recreatieve waarden vertegenwoordigen. In de volgende planfase zullen we voor het dan gekozen voorkeursalternatief nader onderzoek doen naar de aanwezige waarden en meer in detail kijken naar de milieueffecten. Ook zullen we nader kijken naar de tracerings-, hoogteligging- en te nemen maatregelen of effecten te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 355.8

- Ook de Weerlanerpolder had tot voor kort een middeleeuws slagenlandschap, maar de cultuurhistorische waarde daarvan is grotendeels verdwenen door de aanleg van de recreatiepaden daar, de verlegging van het slotenpatroon en de bouw van een manege in de polder. De cultuurhistorische waarde van de Oosteinderpolder is groot.
 - De waarde van het noordelijk deel van de Weerlanerpolder en van de Oosteinderpolder voor vogels is groot. Het is van groot belang dat beide polders bij elkaar blijven en niet door een verkeersweg worden doorsneden.
- (NB Zie voor een uitgebreidere toelichting over de schade aan natuur en landschap en aan de cultuurhistorie de zienswijze van het Cultuur Historisch Genootschap Duin- en Bollenstreek de zienswijze van de Vereniging Behoud De polders, die wij onderschrijven.)

Antwoord

Het is ons bekend dat de door u genoemde polders belangrijke landschappelijke en ecologische waarden vertegenwoordigen en de Oosteinderpolder vanuit cultuurhistorisch perspectief het meest intact is. In deze planfase hebben we nog geen uitgebreide inventarisatie gemaakt van de kwaliteiten en zijn de waarden en effecten (ook voor wat betreft leefmilieu) alleen op hoofdlijnen

beschreven om een vergelijking tussen de alternatieven te kunnen maken. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief zullen we opnieuw een MER (project-m.e.r. maken, waarin we gedetailleerder naar tracering, hoogteligging en effecten kijken en tevens onderzoeken of en zo ja welke maatregelen nodig zijn om de effecten te beperken.

Zienswijze onderdeel 355.9

- Nut en noodzaak van de aanleg van een weg tussen de N206 en de N208 zijn ook in dit MER-onderzoek niet aangetoond. Planologische reservering van ruimte voor deze weg wijzen wij daarom af.
 - Bij doortrekking naar het westen is de schade op het gebied van landschap en cultuurhistorie enorm. Dat geldt voor de Zuidvariant, maar helemaal voor de Middenvariant. Het landelijk gebied ten noorden van Hillegom zal hierdoor onherstelbaar veranderen:
 - In de omgeving van de Pastoorslaan, 1e Loosterweg en Nieuweweg, Leidsevaart en Zilkerduinweg worden eersteklas bollengronden doorsneden en minder of geheel onbruikbaar gemaakt voor rendabele bloembollenteelt.
 - Aanleg van deze weg gaat ten koste van circa 100 hectare eersteklas bollengronden, die in de Bollenstreek niet gecompenseerd kunnen worden zonder dat daar andere landschappen voor moeten worden opgeofferd. De Bollenstreek heeft immers afspraken gemaakt om de ondergrens van het bollenareaal (2625 hectare eersteklas zandgrond in de Bollenstreek) intact te houden.
 - Het landelijke karakter van de Noorder Leidsevaart, Margrietenaan en Bartenbrug verandert ingrijpend, terwijl nu juist voor dit gebied initiatieven in regioverband (Gebiedsprogramma Bloeiende Bollenstreek) worden ontwikkeld om de omgeving van de trekvaart tussen Noordwijk en Haarlem een recreatieve impuls te geven.
 - De laatste restanten van het binnenduin in de Bollenstreek lopen gevaar of worden aangetast. Dit geldt voor het hoge duin bij het kruispunt Margrietenaan-Nieuweweg en voor het Lokhorsterduin en de Tiltenberg. De beleving van deze gebieden wordt ernstig aangetast.
 - De Middenvariant staat zelfs om de Tiltenberg heen gepland, dwars door het ongerepte bollengebied aan de rand van de duinen, waarvan de 'steilrand' van de afzanding cultuurhistorisch waardevol is.
- Al deze elementen staan vermeld in de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Zuid-Holland en in de Cultuurhistorische Atlas Duin- en Bollenstreek.

Antwoord

Het doortrekken van de verbinding tussen de N208 en N206 maakt nu geen onderdeel uit van het voorlopig voorkeursalternatief. Mocht deze verbinding in de toekomst aan de orde zijn, dan zullen we meer in detail kijken naar de kwaliteiten van het gebied en gaan we de effecten gedetailleerder beschrijven. Daarbij zullen we ook kijken naar de tracering, hoogteligging en eventuele waarmee de effecten kunnen worden beperkt of gecompenseerd.

Zienswijze onderdeel 355.10

Gevaar voor verstedelijking

De locatie waar de Duinpolderweg vanuit het oosten uitkomt op de N208 is van cruciaal belang voor de gevolgen aan de westkant van de N208. Hoe noordelijker dat is, des te groter is de landschappelijke schade en des te meer bollengrond wordt aangetast en onbruikbaar gemaakt.

- Deze omleidingsweg, die De Zilk en Hillegom omsluit, vormt een ring, waarvan het binnengebied grote kans loopt te worden volgebouwd. Bloembollenbedrijven zullen zich op de versnipperde en lastig bereikbare restanten bollengrond alleen met grote moeite in stand kunnen houden. Als zij de handdoek in de ring gooien, grijpen projectontwikkelaars hun kans en worden de bollenvelden in snel tempo volgebouwd, onder druk van de verstedelijking vanuit Haarlemmermeer en de Metropoolregio Amsterdam.
- Dan verdwijnen de bollenvelden ten noorden van Hillegom en De Zilk en dat is funest voor de bloembollenteelt, het toerisme en het gehele bollencomplex in de Bollenstreek. Hoe groter de ring is die een mogelijk doorgetrokken wegtracé om Hillegom maakt, hoe slechter dit uitpakt.

Antwoord

Dit is een somber scenario dat hier geschetst wordt. Het gaat voorbij aan de afspraken die zijn gemaakt in het Pact van Teylingen. Bij verlies aan bollengrond moet compensatie plaatsvinden. Ook de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport wijst op het belang van voldoende bollenareaal in de toekomst. De GOM, de ontwikkelingsmaatschappij die met dit belang bezig is, zet zich al jaren in om voldoende kwaliteit in stand te houden door schaalvergroting en het opruimen van verrommeling, te herstructureren et cetera.

Zienswijze onderdeel 355.11

- De Middenvariant maakt de weg vrij voor een bouwlocatie van De Zilk tot de Ringvaart, met het Stedenbaanstation Hillegom in het midden. Dan ontstaat alsnog de Bollenstad die we al sinds de jaren '90 bestrijden. Dit gevaar is niet ondenkbeeldig. In de Nota Voorkeursalternatief (p. 32 en 40) stellen GS van Noord- en Zuid-Holland: "In de gedeeltelijke uitvoering wordt geen volledige verbinding gecreëerd tussen de N206 en de Haarlemmermeer. In de toekomst kan die verbinding echter door economische en demografische groei in de regio wel nodig zijn."

- Waarom twee extra provinciale wegen in oost-westrichting aanleggen, een ten noorden van Hillegom en een ten zuiden van Lisse, terwijl al een provinciale weg ligt: de N207? Drie provinciale wegen in oost-westrichting op slechts 4 km van elkaar: dat zijn geen provinciale wegen meer: dat zijn wijkontsluitingswegen voor een stedelijke omgeving in het gebied Bollenstreek-Haarlemmermeer!

- Verstedelijking zal grote gevolgen hebben voor landschap, cultuurhistorie, identiteit, recreatie en toerisme en de leefbaarheid in de Duin- en Bollenstreek.

Antwoord

Bollenstad is niet aan de orde. Wel draagt ook de Bollenstreek bij aan de rijksopgave aan woningbouw in dit deel van het land en wil het bouwen om te voorzien in de eigen behoefte aan woningen. Woningen, voorzieningen en werk hebben verbindingen nodig. Het gat tussen de N207 en de N201 is te groot om te overbruggen. In feite ontbreekt een sport in de ladder oost-west. Dit heeft ook een historische verklaring in het feit dat de Haarlemmermeer ooit water was en oostwest niets gerealiseerd kon worden. De staanders noord-zuid zijn onvoldoende.

Zienswijze onderdeel 355.12

Conclusies en standpunt

* Wij zijn voorstander van de verbreding van de N207, van de aansluiting van Lisse naar Lisserbroek en de omleiding bij Zwaanshoek. Wij pleiten ervoor eerst het effect van deze maatregelen te zien en daarna te bekijken wat dan in Hillegom nog meer nodig is.

* Mocht dat toch nodig zijn, dan wijzen wij zowel het Voorkeurstracé (Zuidvariant) als de Middenvariant af. Onze voorkeur gaat uit naar de variant NOG Beter 2.0 (de Weerlaan doortrekken naar de N205) omdat die voor landschap, cultuurhistorie, landbouw en toerisme veruit de minst schadelijke variant is en de minste kans biedt op verstedelijking van de streek.

* Doortrekken van de Weerlaan biedt bedrijven op Hort ten Daal een directe verbinding naar de N205. Dan hoeven zij niet langer door Hillegom naar de N207 te rijden.

* Bij doortrekking van de Weerlaan pleiten wij voor een verdiepte aanleg en een aquaduct onder de Ringvaart, om de geluid- en milieuoverlast voor omwonenden te verminderen.

* Wij willen een integrale toekomstvisie op wegverkeer en openbaar vervoer voor de gehele Bollenstreek en Haarlemmermeer. De doorgetrokken Weerlaan kan b.v. ook dienen voor een busverbinding van station Hillegom naar Hoofddorp.

* Wij wijzen iedere doortrekking van de weg naar het westen af omdat nut en noodzaak hiervoor niet zijn aangetoond en verzetten ons tegen ruimtelijk reservering hiervoor.

Antwoord

Naar onze mening voldoet het verbreden van de N207 niet om de regionale bereikbaarheidsproblematiek in voldoende mate op te lossen.

Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig VKA wel heeft. Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk.

De planstudie laat wel degelijk zien dat een structuuroplossing van A4 naar de N206 veel effect kan genereren. Maar ook voor een heel kwetsbaar gedeelte vanaf de N208 naar de N206 heeft dit impact. Omdat met een geringere inspanning/realisatie al veel positieve effecten te bereiken zijn, is besloten dit kwetsbare gedeelte voorlopig te ontzien.

De overtuiging bestaat dat door dit voorgesteld voorlopig voorkeursalternatief een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de

leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 356

Zienswijze onderdeel 356.1

Stichting Bescherming Erfgoed Zuid-Kennemerland dient hierbij een zienswijze in tegen het VKA. De redenen daarvoor zijn als volgt:

- Het VKA gaat uit van een (op termijn) doortrekken van deze weg vanaf de N208 naar de N206 terwijl nut en noodzaak niet zijn aangetoond. Het reserveren van ruimte voor het stuk vanaf de N208 naar de N206 is in onze ogen dan ook voorbarig en volstrekt ongewenst;

Antwoord

Zowel het samenstel van de projectgroep als van de adviesgroep zijn alternatieven, die in eerste aanleg niet verder reiken dan tot de N208. Maar wel in de aanname dat als het nodig mocht zijn er niet opnieuw een discussie zou ontstaan over hoe dan verder. Daartoe dient in eerste instantie de ruimtelijke reservering. Ten tweede, maar niet minder belangrijk, geeft een reservering belanghebbenden ook kansen om tot overdracht van eigendom te komen. Er kan dan geld voor gereserveerd worden. Ten derde is met een ruimtelijke reservering niet een onnodig groot gedeelte van het studiegebied bevroren. Alleen wat er daadwerkelijk nodig is bij realisatie. Het vermoeden dat in de nabije toekomst gebruik moet worden gemaakt van de reservering heeft het bestuur er toe gebracht dit in het besluit van 19 december op te nemen.

Zienswijze onderdeel 356.2

- Het pakket NOG Beter 2.0 biedt de meeste verlichting en richt de minste schade aan van alle onderzochte alternatieven waarin asfalt wordt aangelegd;

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet kwam aan de doelstelling van het project. Het alternatief NOG Beter 2.0 heeft niet de negatieve effecten op de Vosse- en Weerlanerpolder die het voorlopig voorkeursalternatief wel heeft. Het bedrijventerrein Horst ten Daal wordt in het alternatief NOG Beter 2.0 niet doorsneden. Naar verwachting komt er in alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan dan bij de andere alternatieven. Deze toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom veel negatieve effecten op het leefmilieu zoals geluidshinder en mindere luchtkwaliteit. Deze effecten vinden plaats op relatief korte afstand van woningen en voorzieningen aan de Weerlaan. In de Vossepolder ligt deze verbinding pal tegen een aantal nieuwbouwwoningen aan die daarvan veel hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Bij een doortrekking naar de N206 is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen gesloopt worden en neemt de overlast verder. Bij een doortrekking van NOG Beter 2.0 naar de N206 wordt grosso modo het traject van alternatief Nieuwe N206 gevolgd. Bij de beoordeling van dit alternatief is te zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden en op de luchtkwaliteit en sociale veiligheid heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Daarmee worden veel van de voordelen van NOG Beter 2.0 teniet gedaan.

Zienswijze onderdeel 356.3

- Voor het VKA bestaat geen maatschappelijk draagvlak in Hillegom. Aangezien de weg wordt aangelegd over het grondgebied van deze gemeente is het uiteraard in politiek en bestuurlijk opzicht van groot belang met de wensen van deze gemeente rekening te houden. Zonder draagvlak geen weg. Voor de NOG Beter 2.0 variant bestaat wel draagvlak;
- Het staat vast dat de gemeenten van Holland Rijnland unaniem hebben gekozen voor de zgn. midden variant en dat ook hebben uitgedragen en bepleit bij de provincies NH en ZH. Dan is het niet realistisch te veronderstellen dat u zult vasthouden aan het VKA;

Antwoord

De opmerkingen over draagvlak of niet leiden tot vragen op basis waarvan de stichting tot deze mening is gekomen. Elk alternatief heeft voor- en tegenstanders. Louter op basis van draagvlak kan er geen keuze gemaakt worden. Het pakket NOG Beter 2.0 heeft

zeker voorstanders, maar ook vinden stakeholders dat dat pakket onvoldoende het totaal van de belangen kan bedienen. De unanimitieit van Holland Rijnland is een factor in de eindafweging, naast andere factoren, die hierbij een rol horen te spelen.

Zienswijze onderdeel 356.4

• Hoewel Holland Rijnland de midden variant bepleiten is ook die variant niet aanvaardbaar noch realistisch. Immers, deze variant is gekozen omdat, zo luidde de verklaring van LTO-vertegenwoordiger Van Haaster tijdens de extra ingelaste raadsvergadering van 15 februari jl. in Hillegom, binnen de provincie NH geen draagvlak bestond voor het pakket NOG Beter 2.0. LTO voelde zeer veel voor dat pakket, maar stuitte bij de projectgroep op verzet. Dat betekent dat van een eerlijke belangenafweging geen sprake was maar dat de Adviesgroep min of meer is gestuurd in de richting van het VKA in de wetenschap dat deze variant zou sneuvelen wegens gebrek aan draagvlak in Hillegom. Direct na het afserveren van de zuid variant zou dan met man en macht bewogen worden richting midden. Deze salamitactiek is een overheid onwaardig. Uit de woorden van Van Haaster, maar ook uit de woorden van wethouder Van Rijnberk van Bloemendaal, thans tevens statenlid D66 in de provincie ZH, blijft alleen de midden variant over omdat NOG Beter 2.0 is af geserveerd door de provincie NH. Wat hier in feite is gebeurd is dat de provincie NH mikte op de midden variant maar zag dat dit op verzet stuitte. Toen heeft ingezet op het zuidelijk alternatief dwars door Hillegom in de wetenschap dat hier groot en fel protest tegen aan zou worden getekend zodat Hillegom en Holland Rijnland vervolgens alles op alles zouden inzetten op de midden variant als 'minst slechte' keuze van de twee. Een oneerlijke en weinig integere race waarbij de bevolking op een dwaalspoor is gezet of erger nog: voor de gek is gehouden;

Antwoord

Dit onderdeel van de zienswijze is een observatie van de stichting, die wij niet delen. Het is een beschrijving van een gang van zaken, die wij niet herkennen. De wijze waarop de adviesgroep te werk is gegaan wordt hierin niet recht gedaan. Vanuit het project heeft geen bemoeienis plaatsgevonden met de werkwijze of de inhoud van het werk van de adviesgroep of personen daarin. Slechts op verzoek hebben wij vanuit het project informatie verstrekt ten dienste van de beraadslaging van de adviesgroep en de kwaliteit van hun autonome advisering.

Zienswijze onderdeel 356.5

• De midden variant kan evenmin rekenen op draagvlak aangezien de gemeente Bloemendaal van de midden variant ernstige hinder zal ondervinden (geluid, fijnstof). Aangezien de windrichting meestal zuidwest is in dit gebied, zal het fijnstof en het geluid een grote belasting betekenen voor het dorp Bennebroek. Dus ook deze variant dient u te schrappen op grond van het ontbreken van draagvlak, nog los van het feit dat de midden variant onvoldoende oplossend vermogen biedt, althans niet zodanig dat de voordelen van het aanleggen van een weg door de Oosteinderpolder, opwegen tegen de nadelen;

Antwoord

Belanghebbende geeft aan zowel tegen het samenstel op basis van Alternatief Zuid als het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze te zijn. Op die wijze is de zienswijze van belanghebbenden geregistreerd.

Zienswijze onderdeel 356.6

• Bij de aanleg van de midden variant zal de schade aan de natuur nog groter zijn dan bij de aanleg van de weg volgens het VKA. Dat aspect blijft bij Holland Rijnland compleet onderbelicht. De Oosteinderpolder is een open veenpolder die van groot belang is vanuit cultuurhistorisch oogpunt bezien. Het landschap zal voorgoed verdwijnen als dwars door dat gebied een snelweg wordt aangelegd terwijl nut en noodzaak daarvan niet vaststaan;

• Het doortrekken van de Weerlaan richting de N205 is een alternatief dat de natuur het minste schade berokkent en zal zorgen voor de minste vervuiling en milieubelasting, zoals ook uit de MER blijkt.

Wij besluiten onze zienswijze met een dringend verzoek: trek de Weerlaan door naar de N205 en stap af van de zinloze vernietiging van natuur en milieu. Wij zijn tegen een aanleg van de weg dwars door de Oosteinderpolder. Wij zien niets in het VKA dat niet alleen onrealistisch is maar de bevolking ook een rad voor ogen draait. Het is uitermate beschamend zoals het tot nu toe is gelopen. Het gebrek aan transparantie, de geheime vergaderingen, de samenstelling van de Adviesgroep, het bij voorbaat afwijzen van de variant NOG Beter 2.0, alles bij elkaar is wijst dit in de richting van het tegen elkaar uitspelen van belanghebbenden. Dat vinden wij stuitend en het openbaar bestuur onwaardig.

Antwoord

Het doortrekken van de Weerlaan is echter niet zonder gevolgen voor de bewoners van de Weerlaan en de robuustheid van voorzieningen in de toekomst. Dat zijn afwegingen, die hier ook bij gemaakt horen te worden. Voor het overige ten aanzien van de hier gegeven kwalificatie van het proces, zie het antwoord bij 356.4.

Zienswijze 357

Zienswijze onderdeel 357.1

Het doel van de Duinpolderweg is het vergroten van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Haarlemmermeer, de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. Het is daarbij bijzonder dat gekozen wordt de weg door Hillegom te trekken, aangezien Hillegom (via de IM207/A4/A44 en de N206) geen problemen heeft met de bereikbaarheid. Binnen het dorp ontstaan deze problemen juist wel wanneer de Duinpolderweg volgens het huidige voorkeursalternatief zou worden aangelegd: dan wordt de noordkant van Hillegom afgesplitst van het dorp. Het wekt de indruk dat bij dit voorkeursalternatief voorbijgegaan is aan (het behoud van) de bestaande dorpskernen, terwijl dat bij andere provinciale wegen wel een belangrijk aandachtspunt lijkt te zijn. Wij kunnen niet begrijpen waarom hiervan in het geval van de Duinpolderweg is afgeweken.

Het doel van de Duinpolderweg is het vergroten van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Haarlemmermeer, de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. Het is daarbij bijzonder dat gekozen wordt de weg door Hillegom te trekken, aangezien Hillegom (via de IM207/A4/A44 en de N206) geen problemen heeft met de bereikbaarheid. Binnen het dorp ontstaan deze problemen juist wel wanneer de Duinpolderweg volgens het huidige voorkeursalternatief zou worden aangelegd: dan wordt de noordkant van Hillegom afgesplitst van het dorp. Het wekt de indruk dat bij dit voorkeursalternatief voorbijgegaan is aan (het behoud van) de bestaande dorpskernen, terwijl dat bij andere provinciale wegen wel een belangrijk aandachtspunt lijkt te zijn. Wij kunnen niet begrijpen waarom hiervan in het geval van de Duinpolderweg is afgeweken.

Antwoord

In de probleemanalyse 2016 is geconstateerd, dat ook Hillegom bereikbaarheidsproblemen kent. Zo is Meerlaan, met bijbehorende Hillegommerbrug zwaar belast en als zodanig opgenomen in de doelstelling voor leefbaarheid. Daarnaast kent de N208 aan de zuidkant van Hillegom hoge intensiteiten (Leidsestraat) en is de aansluiting met de N207 een knelpunt. Met het voorlopig voorkeursalternatief wordt een nieuwe verbinding aan de noordkant van Hillegom gecreëerd, waardoor een goede verbinding naar de Haarlemmermeer en verder ontstaat, waardoor verkeer zich beter verdeelt en de N208 en N207 ontlast worden. Verder is er met het voorlopig voorkeursalternatief juist gekozen om een aparte verbinding aan de noordkant van Hillegom te maken, om de Weerlaan niet te zwaar te belasten. Hiermee wordt de dorpskern juist gespaard.

Zienswijze onderdeel 357.2

Daarnaast is ons bij de aankoop van onze woningen verteld dat op het terrein tegenover onze woningen op termijn huizen gebouwd zouden worden. Met de aanleg van de Duinpolderweg volgens het voorliggende voorlopig voorkeursalternatief kan de geplande bouw van deze woningen niet doorgaan, en krijgen wij straks een provinciale weg voor onze deur, in plaats van woningen. Ook hiertegen hebben wij bezwaar, zowel gezien het feit dat wij vrezen voor een waardedaling van onze woningen, als het leefklimaat van onze omgeving. De aanleg van de Duinpolderweg volgens het voorliggende plan brengt immers negatieve gevolgen met zich op het gebied van lucht, geluid en gezondheid. Hiervan ondervinden wij, aangezien wij op zeer korte afstand van de aan te leggen weg wonen, behoorlijk hinder. Op geen enkele wijze kunnen wij in de plannen terugvinden hoe wij hiervoor gecompenseerd gaan worden en/of op welke wijze deze problemen ondervangen gaan worden.

Antwoord

De locatie aan de andere kant van de Pastoorslaan is inderdaad een reservelocatie voor woningbouw. De eventuele aanleg van de Duinpolderweg betekent overigens niet dat van woningbouw geen sprake meer is. In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg en de inpassing in de omgeving gedetailleerd uitgewerkt. Dan worden ook de milieueffecten gedetailleerd in beeld gebracht en waar mogelijk maatregelen genomen. Eventuele waardedaling ten gevolge van het vaststellen van het Provinciaal Inpassingsplan valt onder planschade als daarvoor grondslag bestaat. Hiervoor kunt u als woningeigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd kan hiervan gebruik worden gemaakt.

Zienswijze onderdeel 357.3

Het 'aanzuigefect' brengt extra verkeer via Hillegom naar de Duinpolderweg. Voor ons levert dit problemen op, omdat onze

kinderen de N208 moeten oversteken om naar de basisschool te gaan. Nu gaat dit nog wel, maar op extra verkeersdrukke zitten we uiteraard niet te wachten. Toen wij onze huizen kochten (eind 2015) was al sprake van de aanleg van de Duinpolderweg. Dat deze zo dichtbij onze woningen zouden komen te liggen, konden wij echter niet vermoeden, aangezien het huidige voorkeursalternatief een combinatie is van 2 eerdere voorstellen.

Daarbij merken wij op dat wij vrezen voor nog meer extra verkeer na aansluiting op de N206, aangezien de mogelijkheid reëel is dat de Pastoorslaan, waaraan onze woningen liggen, als sluiproute gebruikt zal worden.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief laat op een klein deel van de Weeresteinstraat een toename zien ter hoogte van de nieuwe aansluiting N208 tot de rotonde met de Pastoorslaan. Ten zuiden daarvan blijft eenzelfde verkeersbeeld bestaan (zeer lichte afname in het verkeersmodel). Zonder aansluiting op de N206 is ook een toename van verkeer te zien op de Pastoorslaan. Bij een doortrekking vervalt deze toename juist.

Zienswijze onderdeel 357.4

Wij danken u voor de aan deze brief besteedde aandacht en hopen dat dit schrijven er (mede) toe zal leiden dat gekozen wordt voor een ander voorkeursalternatief, waarbij onze voorkeur uit gaat naar het alternatief 'Midden', waarbij wij voor de onderliggende argumentatie aansluiten bij de zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 358

Zienswijze onderdeel 358.1

Indiener is van mening dat de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief ondeugdelijk tot stand is gekomen doordat er geen weging heeft plaatsgevonden van de verschillende analyses. Indiener geeft aan alternatieven Midden en Hillegomse Zienswijze de meest logische alternatieven te vinden.

Antwoord

Met ons is de Commissie voor de m.e.r. van mening dat het uitgevoerde onderzoek een voldoende basis biedt voor een besluit over het voorkeursalternatief. De problemen, oplossingen en effecten worden door ons in een integrale afweging meegenomen omdat een besluit over losse onderdelen niet voorligt.

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de

ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer Noordelijk ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal. De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuur oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 359

Zienswijze onderdeel 359.1

1. Mijn keuze is het alternatief Zuid omdat ik bij uw huidige voorkeursalternatief 7 nog teveel verkeersoverlast verwacht voor de Spieringweg. 2. Bovendien ben ik tegen die voorgenomen randweg om Zwaanshoek, die achter de begraafplaats langs zou komen te lopen omdat die nog weer extra verkeer over de Spieringweg langs mijn woning gaat brengen,

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief volgt voor de verbinding tussen de A4 en de N208 hetzelfde tracé als alternatief Zuid. Ook bij een mogelijke doortrekking naar de N206 wordt in beide alternatieven hetzelfde tracé gevolgd. De zienswijze van deze belanghebbende is daarom geregistreerd als betuiging tegen de randweg Zwaanshoek.

Zienswijze 360

Zienswijze onderdeel 360.1

Als inwoners van De Zilk zien wij geen meerwaarde in het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg in relatie tot het oplossen van problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid die zich in de regio afspelen.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief kent een reservering voor het doortrekken van de N206 naar de N208. Kijkend naar de doelstellingen die opgesteld zijn, draagt een eventuele doortrekking bij aan deze doelstellingen. Zo wordt de bereikbaarheid van de noordelijke Bollenstreek vergroot en wordt de verkeersstructuur versterkt. Daarnaast zorgt deze verbinding voor een ontlasting van Vogelenzang. Uit het MER blijkt, dat alternatieven met een doortrekking naar de N206 positief scoren, qua kosten-baten. Hiertegenover staat een flinke belasting qua milieueffecten. Bij een eventuele doortrekking is een stijging op de Zilkerduinweg, vanaf aansluiting tot dorp te zien. Het gaat dan om lokaal gebruik vanuit de Zilk zelf. Bij uitvoering van de reservering is ook een volledige aansluiting van de huidige aansluiting op de N206 voorzien. Deze aansluiting dient de voorkeursaansluiting voor de bewoners van de Zilk te worden. Uw zienswijze wordt meegenomen als stem tegen een eventuele doortrekking.

Zienswijze onderdeel 360.2

Op basis van het door u uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat het voorlopige voorkeursalternatief zonder doortrekking van de N208 naar N206 in redelijke mate voldoet aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van het project, terwijl de leefbaarheidsdoelstelling ruim wordt gehaald. Verder wordt gesteld dat een doortrekking van de N208 naar de N206 pas (vanuit een regionale bereikbaarheidsoptiek) zinvol is om te realiseren wanneer de economische en demografische groei doorzet. Deze

voorgaande stellingname is met grote onzekerheid omgeven, terwijl een doortrekking op lokaal niveau feitelijk gezien negatieve effecten zal opleveren ten aanzien van de leefbaarheid in De Zilk.

Antwoord

In de zienswijze staat een juiste aanhaling van de opvatting van het bestuur over de effecten van de verbinding tot aan de N208. De kwetsbaarheid van het gebied tussen de N208 en de N206 in relatie tot aarzelingen die zijn opgeworpen over nut en noodzaak om meteen tot realisering tot aan de N206 over te gaan, zijn factoren geweest om tot die opvatting te komen. Zie verder bij antwoord 360.7

Zienswijze onderdeel 360.3

Waarom een verbinding tussen de N208 en N206?

Onder worden argumenten aangedragen waarom inwoners van De Zilk tegen het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg zijn:

- Als bewoners zien we geen nut en noodzaak voor het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206.
- o Een voorkeursalternatief zonder het doortrekken van de N208 naar de N206 kan de (toekomstige) bereikbaarheidsdoelstelling afdoende invullen.
- o Omdat het gaat om een regionale opgave en niet om een enkel knelpunt, zijn Gedeputeerde Staten voor wat betreft het voorlopige voorkeursalternatief uitgekomen op een combinatie van elementen (lees het voorlopige voorkeursalternatief). In de huidige combinatie van elementen zal een 'niet noodzakelijk' deel (het doortrekken N208-N206) voor het invulling geven aan de regionale bereikbaarheidsdoelstelling, echter wel significante lokale problemen introduceren als het gaat om de leefbaarheidsdoelstelling.
- o Daarnaast speelt voor ons een rol dat op basis van de scenario's van het PBL en CPB m.b.t. de economische en demografische groei al te gemakkelijk een 'schijnwerkelijkheid' kan worden gecreëerd.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is een ruimtelijke reservering opgenomen tussen de N208 en de N206 conform de ligging van alternatief Zuid. Een structurele verbetering van de reistijden – en daarmee van de bereikbaarheid tussen de westelijke en oostelijke Duin- en Bollenstreek – treedt alleen op wanneer er een verbinding tussen de N206 en de N208 wordt gerealiseerd. Als de economische en demografische groei doorzet, zoals op dit moment wordt voorzien, levert het doortrekken meerwaarde op voor de regio. Bestaande oostwest verbindingen worden dan beter ontlast en de hoeveelheid doorgaand verkeer door Vogelenzang neemt alleen dan substantieel af. Het doortrekken van de weg tussen de N208 en de N206 draagt substantieel bij aan de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek (hoofddoelstelling 1) en de leefbaarheidsdoelstelling in het gebied (hoofddoelstelling 2). De lange termijn scenario's van het PBL worden algemeen gebruikt als manier om de bandbreedte van de toekomstige ontwikkeling weer te geven. Als de vastgestelde plannen van de verschillende gemeenten op het gebied van woningbouw en bedrijfsontwikkeling doorgang vinden, ligt de ontwikkeling op de lijn van het hoge scenario. Wij vinden het daarom te rechtvaardigen dat er op dit moment ook rekening gehouden wordt met een ruimtelijke economische ontwikkeling conform het scenario hoog.

Zienswijze onderdeel 360.4

o Tot slot is het volstrekt onduidelijk/onzeker of de substantieel hogere kosten die gemoeid zijn met een (niet noodzakelijke) doortrekking van de N208 naar de N206 opwegen tegen de baten.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief kent een reservering voor het doortrekken van de N206 naar de N208. Kijkend naar de doelstellingen die opgesteld zijn, draagt een eventuele doortrekking bij aan deze doelstellingen. Zo wordt de bereikbaarheid van de noordelijke Bollenstreek vergroot en wordt de verkeersstructuur versterkt. Daarnaast zorgt deze verbinding voor een ontlasting van Vogelenzang. Uit het MER blijkt, dat alternatieven met een doortrekking naar de N206 positief scoren, qua kosten-baten. Hiertegenover staat een flinke belasting qua milieueffecten. Bij een eventuele doortrekking is een stijging op de Zilkerduinweg, vanaf aansluiting tot dorp te zien. Het gaat dan om lokaal gebruik vanuit de Zilk zelf. Bij uitvoering van de reservering is ook een volledige aansluiting van de huidige aansluiting op de N206 voorzien. Deze aansluiting dient de voorkeursaansluiting voor de bewoners van de Zilk te worden. Uw zienswijze wordt meegenomen als stem tegen een eventuele doortrekking.

Zienswijze onderdeel 360.5

- Als bewoners zijn wij van mening dat het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg niet bijdraagt aan het verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. Wij zien de volgende negatieve effecten op ons afkomen:
 - o Forse toename verkeersoverlast op de Zilkerduinweg en omliggende woonstraten; de verkeersveiligheid in de kern De Zilk zal aanzienlijk verslechteren door extra verkeersdrukke.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief kent een reservering voor het doortrekken van de N206 naar de N208. Kijkend naar de doelstellingen die opgesteld zijn, draagt een eventuele doortrekking bij aan deze doelstellingen. Zo wordt de bereikbaarheid van de noordelijke Bollenstreek vergroot en wordt de verkeersstructuur versterkt. Daarnaast zorgt deze verbinding voor een ontlasting van Vogelenzang. Uit het MER blijkt, dat alternatieven met een doortrekking naar de N206 positief scoren, qua kosten-baten. Hiertegenover staat een flinke belasting qua milieueffecten. Bij een eventuele doortrekking is een stijging op de Zilkerduinweg, vanaf aansluiting tot dorp te zien. Het gaat dan om lokaal gebruik vanuit de Zilk zelf. Bij uitvoering van de reservering is ook een volledige aansluiting van de huidige aansluiting op de N206 voorzien. Deze aansluiting dient de voorkeursaansluiting voor de bewoners van de Zilk te worden. Uw zienswijze wordt meegenomen als stem tegen een eventuele doortrekking.

Zienswijze onderdeel 360.6

- o Grote inbreuk op de leefbaarheid van omwonenden door extra geluids- en verkeersoverlast
- o Verdere aantasting van het dorpse karakter van De Zilk
- o Toename van fijnstof, dus luchtvervuiling
- o Negatieve gevolgen voor het landschap (doorsnijding), de landbouw en het Natura 2000 gebied Kennemerland

Antwoord

De weg heeft inderdaad een aantal milieueffecten tot gevolg op het gebied van onder meer geluid, luchtkwaliteit, landschap en natuur. Mocht er in de toekomst voor worden gekozen om de weg tussen de N208 en de N206 aan te leggen, dan onderzoeken we de milieueffecten nog meer in detail.

Zienswijze onderdeel 360.7

- Het voorlopige voorkeursalternatief zorgt voor onduidelijkheid! In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg is het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 opgenomen als een 'stippellijn'. Daarmee interpreteren wij de doortrekking als een niet volwaardig onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg. Bij bewoners van De Zilk is er grote onduidelijkheid over het (vervolg)proces. Aan de hand van de onderstaande punten wordt dit toegelicht:
- Duidelijkheid over het voorkeursalternatief is ons inziens een voorwaarde om te komen tot een stabiele planuitwerking. Locatie en tracé zouden niet meer ter discussie moeten staan. Een niet volwaardig (of lees noodzakelijk) onderdeel (doortrekking N208-N206) staat met de huidige onderbouwing per definitie ter discussie.
 - Voor bewoners van De Zilk is onduidelijk hoe een niet volwaardig onderdeel mogelijk later een plek kan krijgen in het besluitvormingsproces. Kern van besluitvorming zou moeten zijn om te komen tot besluiten van een zodanige kwaliteit qua inhoud en procesgang dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk worden gedragen.
 - Het feit dat de verbinding geen volwaardig onderdeel uitmaakt van het voorlopige voorkeursalternatief suggereert en versterkt de opvatting van bewoners van De Zilk dat nut en noodzaak onvoldoende aantoonbaar wordt gemaakt.
 - Het is onduidelijk welke onverwachte gebeurtenissen / risico's die van invloed zijn op het voorlopige voorkeursalternatief er toe doen besluiten om mogelijk een ruimtelijke reservering te treffen voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als (niet volwaardig) onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg

Antwoord

Door de ruimtelijke reservering wordt juist een einde gemaakt aan de onduidelijkheid waar het vervolg moet plaatsvinden als blijkt dat door economische groei de verbinding tot aan de N208 onvoldoende is. Dat is inderdaad een onzekere toekomstige gebeurtenis. De reservering voorkomt dat een groot gebied onnodig op slot wordt gezet. Tevens maakt opname in een ruimtelijk plan het mogelijk om tot vergoeding van schade op enig moment over te gaan, indien de planvoorbereiding daartoe aanleiding

zou geven. Dit oordeel is opnieuw aan degenen, die het initiatief hebben genomen voor dit project.

Zienswijze onderdeel 360.8

• Een mogelijke ruimtelijke reservering zorgt in economische en milieutechnische zin voor grote onzekerheid bij direct omwonenden .

Antwoord

Wij zijn voornemens de ruimtelijke reservering van het tracé tussen de N208 en de N206 op zo'n manier vast te leggen dat het duidelijkheid en zekerheid biedt voor bewoners en bedrijven over de locatie waar een eventuele doortrekking zal komen. Door ook het gereserveerde deel uitgewerkt in het Inpassingsplan op te nemen kunnen direct omwonenden aanspraak maken op planschadevergoeding als daarvoor grondslag bestaat. In de gedetailleerde project-m.e.r. worden de milieueffecten in beeld gebracht en maatregelen geformuleerd.

Zienswijze onderdeel 360.9

Advies

Tot slot willen wij u er op wijzen dat naast de beoordelingscriteria om te komen tot een beoordeling van de alternatieven (zoals vervat in de MER), ook draagvlak een belangrijk criterium is. Vanuit bewoners De Zilk is er geen draagvlak voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg. Bewoners uit De Zilk adviseren beide Provincies dan ook om op basis van onderliggende inspraakreactie het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 te schrappen uit het voorkeursalternatief.

Antwoord

Wij begrijpen het verzoek, maar dat levert een aantal onwenselijke effecten op voor het vervolg, waar wij niet achter staan. In de antwoorden hiervoor is aangegeven welke achtergronden dat heeft.

Zienswijze 361

Zienswijze onderdeel 361.1

Kopie van zienswijze 318. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 362

Zienswijze onderdeel 362.1

Sinds 25 maart 2011 woon ik samen met mijn gezin met veel plezier op bovengenoemd adres. Ik heb gemerkt dat vanaf het moment dat 'we' uit de crisis raakten, ook daarmee het aantal vervoersbewegingen op de Weeresteinstraat is toegenomen. Dit heeft erin geresulteerd, dat wij steeds vaker moeite hebben onze oprit af te komen met de auto, wat soms enkele minuten kan duren. Helemaal toen onlangs de brug gesloten was bij Bennebroek, omdat ze de weg er naartoe opnieuw aan het inrichten en asfalteren waren. Hierdoor ontstond zelfs file tot ver voor onze deur, omdat vele bewoners van Bennebroek (en Heemstede) er kennelijk voor kozen via de Weeresteinstraat, ons dorp te verlaten en kennelijk niet hun voorkeur gaven aan een route via Haarlem. Niet alleen de verhoogde verkeersintensiteit is vervelend, maar ook de geluidshinder en trillingen in ons huis, die dat met zich meebrengt.

Ik ben dan ook faliekant tegen het voorlopige voorkeursalternatief 'Zuid' Duinpolderweg.

Onvoorstelbaar vind ik het dat er een voorkeur wordt uitgesproken, dat fraaie woningen aan de Weeresteinstraat zal doorkruisen evenals het bedrijventerrein Horst ten Daal en de Vosse- en Weerlanerpolder.

Dit terwijl er andere opties mogelijk zijn, waarbij de bebouwde omgeving veel meer ontzien wordt.

Deze voorlopige keuze verhoudt zich dan ook geenszins tot één van jullie doelstellingen: 'Verkeershinder in de leefomgeving verminderen' . Zonder een welwillende 'urenfabriek' als DHV Royal Haskoning in te schakelen, durf ik nu al te stellen, dat de verkeershinder in de leefomgeving aan de Weeresteinstraat en omgeving door het huidige gekozen alternatief drastisch zal

toenemen.

Antwoord

Uit de verkeersanalyse blijkt dat de druk op het netwerk in de Bollenstreek steeds verder toeneemt. Vandaar dat gekeken is, waar de problematiek zich voordoet en vandaar dat er doelstellingen zijn benoemd. In het voorlopig voorkeursalternatief laat de Weeresteinstraat ten noorden van de nieuwe aansluiting een lichte toename in verkeer zien. In de afweging wordt echter gekeken naar het totaal. Elk alternatief heeft bepaalde voor- en nadelen. Vandaar dat in het MER een zevental alternatieven is bestudeerd.

Zienswijze onderdeel 362.2

Tegelijkertijd zal de verhoging van het aantal vervoersbewegingen direct voor onze woning (ca. 5 m van de straat naar de gevel) leiden tot veel meer geluidshinder en toename van trillingen in ons huis (nu is dit al voelbaar op de bank en soms in bed) om nog maar niet te spreken over de toename van fijnstof, wat ten koste gaat van de luchtkwaliteit en ronduit slecht is voor de mens an sich.

Antwoord

De weg heeft inderdaad een aantal milieueffecten tot gevolg, onder meer op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. In de volgende planfase zullen we de effecten meer in detail onderzoeken (project-m.e.r.). We zullen dan ook onderzoeken of en zo ja welke maatregelen nodig zijn om de milieueffecten binnen de wettelijke normen te houden.

Zienswijze onderdeel 362.3

De voornoemde negatieve effecten hebben direct nog een ander negatief gevolg en dat is de drastische waardevermindering van onze jaren'30 villa 'Helvetia'. Overigens gaat dit evenzo op voor de aanpalende (vrijstaande) woningen in de nabije omgeving.

Antwoord

Eventuele waardedaling van woningen is bij ruimtelijke ontwikkelingen als deze niet altijd te voorkomen. Waardedaling van een gebouw of grond door het vaststellen van een inpassingsplan heet planschade. Hiervoor kan de betreffende eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dus op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd kan hiervan gebruik worden gemaakt. Voor planschadevergoeding moet wel grondslag bestaan.

Zienswijze onderdeel 362.4

Mijns inziens zou de voorkeur dan ook enerzijds uit moeten gaan naar de variant 'Midden', te meer zij veel beter scoort op de punten als bereikbaarheid van de omliggende dorpen, leefbaarheid, natuur en kosten. Mijn oog viel in de stukken op een ca. bedrag van € 179 mio voor de 'Midden variant', tegenover een ca. bedrag van € 258 mio voor de 'Zuid variant'. Naast de eerstgenoemde punten, kunt u de kosten als bestuursorgaan toch ook niet uitvlakken? Het lijkt mij aannemelijk dat bij u bekend is, dat dit soort grote infrastructurele werken, veelal gepaard gaat met meerwerk, wat veelal gelet op de orde van grootte van het betreffende project in de miljoenen kan gaan lopen.

Daarbij lijkt het mij ook meer in de lijn der verwachting liggen, dat voor het alternatief 'Midden' wordt gekozen, omdat de nieuw aan te leggen weg, veel beter aansluit op de voorhanden en op handen zijnde woningbouw ontwikkelingen in en rondom Nieuw – Venne, Hoofddorp en omgeving.

Anderzijds zou mijn advies zijn ook het alternatief 'Zienswijze gemeenteraad Hillegom', zeker niet af te doen. In mijn ogen zou dit de beste optie zijn, om de andere doelstelling, 'Bereikbaarheid in de Duin- en Bollenstreek, Haarlemmermeer te vergroten', te bewerkstelligen.

Een verdubbeling van de N207 tot aan de N208, met een verdubbeling van de Elsbroekerbrug. Waarbij vanaf de N208 de verbinding wordt doorgetrokken naar de N206 en ter hoogte van de Ruigenhoek aansluit. Dit voorkomt ook de vele, lange jaarlijkse files gedurende de 10 weken dat de Keukenhof open is. Niet alleen ten faveure van de inwoners van de dorpen, maar ook voor de meer dan 1 miljoen (buitenlandse) toeristen, die een kijkje komen nemen in de Duin- en Bollenstreek, vanwege de Keukenhof en de bollenvelden. Bovendien is de Haarlemmermeer prima bereikbaar door middel van de N205.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft veel overeenkomsten met Midden. Verschil zijn de randwegen Lisse en Zwaanshoek en de gefaseerde doortrekking. Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuur oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld. De planstudie laat wel degelijk zien dat een structuur oplossing van A4 naar de N206 veel effect kan genereren. Maar ook voor een heel kwetsbaar gedeelte vanaf de N208 naar de N206 heeft dit impact. Omdat met een geringere inspanning/realisatie al veel positieve effecten te bereiken zijn, is daarom besloten dit kwetsbare gedeelte voorlopig te ontzien. Maar wel in de aanname dat als het nodig mocht zijn er niet opnieuw een discussie zou ontstaan over hoe dan verder. Daartoe dient in eerste instantie de ruimtelijke reservering.

Zienswijze 363

Zienswijze onderdeel 363.1

Zie beantwoording zienswijze 318.

Zienswijze 364

Zienswijze onderdeel 364.1

Ik ben tegen het voorlopig voorkeursalternatief. Veel Hillegommers worden hierdoor getroffen. Denk bijvoorbeeld aan het natuurgebied dat pas is aangelegd en hierdoor volledig wordt verpest. Ook de nieuwe manege kan net zo goed meteen sluiten, want wie wil er nou paardrijden naast een drukke weg. Ook de kans voor de manege om buitenritten te maken in het omliggende natuurgebied wordt door dit voorkeursalternatief niet meer mogelijk gemaakt. Denk ook aan het scouting clubhuis van Tjarda Hillegom waar elke zaterdag meer dan 100 kinderen en vrijwilligers rondlopen en ook zij willen niet naast een drukke weg zitten. De scoutinggroep gebruikt omliggende natuurgebied namelijk vaak om spellen te doen.

Ook een deel van de al weinige bollengrond die Hillegom als 'bollenstreek' heeft gaat verloren. Dit zou erg zonde zijn voor de reputatie van Hillegom als dorp in de Bollenstreek en het toerisme zal hierdoor erg afnemen.

Antwoord

De weg zorgt inderdaad voor een doorsnijding van de Vosse- en Weerlanerpolder. De exacte tracering en hoogteligging van de weg liggen echter nog niet vast. In de volgende planfase gaan we hier nader naar kijken en onderzoeken we de milieueffecten meer in detail. We kijken dan ook of en zo ja waar maatregelen nodig zijn om de effecten verder te beperken of te compenseren. Het voorlopig voorkeursalternatief heeft geen invloed op de bollengrond bij Hillegom. Dit is pas aan de orde als de weg in de toekomst eventueel wordt doorgetrokken van de N208 naar de N206.

Zienswijze onderdeel 364.2

De NOG beter 2.0 biedt geen beter perspectief. Ik zou kiezen voor de midden variant. Zoals de naam als zegt is dit een middenweg en worden de lasten van deze weg niet alleen door Hillegom gedragen maar ook door Bennebroek. Door dit plan worden ook niet de manege en scouting beïnvloedt en de bollengrond wordt minder aangetast.

Ook vindt ik de aansluiting N205-N208 veel logischer liggen dan in de huidige plan. Ook heeft het midden plan minder invloed op omliggende huizen en bedrijven.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal.

De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuro oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 364.3

Omdat het grootste gedeelte van de weg over Hillegomse grond gaat vind ik dat Hillegom het laatste woord moet hebben in het kiezen van een goed plan.

Antwoord

Vanaf het begin van de planstudie is het project gedefinieerd als een gezamenlijke opgave. Er zijn vele bestuurlijke colleges in de stuurgroep Duinpolderweg betrokken. Uiteraard is de stem van Hillegom van groot belang, maar naast andere opvattingen en opinies.

Zienswijze 365

Zienswijze onderdeel 365.1

Het voorlopig voorkeursalternatief voor de Duinpolderweg zou mijns inziens een zeer slechte keus zijn en zal bij de bewoners van de gemeente Hillegom op veel weerstand stuiten.

Ik woon in de wijk Treslong te Hillegom. Het voorlopig voorkeursalternatief zal leiden tot:

- Aanzienlijke lawaaioverlast, de weg wordt circa 0,3 km langs de woonwijk Treslong geplaatst en bij de wijk Patrimonium is dit nog korter.
- forse toename van het fijnstof door de uitstoot van uitlaatgassen. Dit zal zeker leiden tot gezondheidsklachten. Zeker nu de weg vlak bij diverse woonwijken wordt geplaatst. Is dit effect wel meegenomen in het voorkeursalternatief?
- Forse toename van woninginbraak. De beoogde nieuwe weg is een ideale vluchtweg. Bewoners van de wijk Elsbroek in Hillegom kunnen hierover meepraten. De aanleg van de N207 heeft hier geleid tot veel woninginbraken.
- Vernietiging van het natuurgebied de Vosse- en Weerlanerpolder. In 2012 heeft de gemeente Hillegom deze polders aantrekkelijk gemaakt door prima wandelen fietspaden aan te leggen waarbij veel aandacht is geschonken aan het behoud van flora en fauna. De beoogde weg leidt tot kapitaal- en natuurvernietiging.

Antwoord

De weg heeft een aantal milieueffecten tot gevolg, onder meer op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschap. De milieueffecten zijn op hoofdlijnen beschreven in het MER. De exacte trasering en hoogteligging van de weg liggen nog niet vast. In de volgende planfase onderzoeken we de milieueffecten meer in detail (project-m.e.r.) en bekijken we ook of en zo ja welke maatregelen nodig zijn om de effecten zoveel mogelijk te beperken of te compenseren.

Zienswijze onderdeel 365.2

- Het onteigen van de panden en grond van diverse bedrijven en particulieren. Naast het aanzienlijk hoog kostenaspect, waar ik niets over kan vinden in de plannen is het ook maar de vraag of de uitgekochte bedrijven hun activiteiten voorzetten in Hillegom. Er is dus reële kans dat de werkgelegenheid in de gemeente Hillegom afneemt. Is dit meegenomen in de plannen?

Antwoord

De aankoop van bedrijven en woningen zijn meegenomen in de kostenraming. In de volgende fase wordt de exacte ligging van het tracé bepaald. We zullen proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten, zal met de gemeente Hillegom worden bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente.

Zienswijze onderdeel 365.3

- Nieuwe verkeersopstopping op de Weeresteinstraat (N208) op het kruispunt waar de weg zal eindigen. Dit zeker in relatie met de onlangs aangelegde rotonde op de Weerlaan, Pastoorslaan en Weeresteinstraat.

Doel van de duinpolderweg is het verbeteren van de doorstroom. Deze kan mijns inziens ook met minder middelen en effectief worden bereikt door verbreding en vaste verbinding (over de ringvaart) van de N207 en N208 en de aanleg van een weg die aansluit op de N208 in Bennebroek en Zwaanshoek en vervolgens wordt aangesloten op de N205 (deze weg wordt ook genoemd in het alternatief Hillegomse zienswijze).

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is een toename te zien op de Weeresteinstraat tussen de nieuwe aansluiting en de rotonde met de Weerlaan. Met de verdere uitwerking (bij een definitief voorkeursalternatief) zal een ontwerp gemaakt worden om de toename van verkeer te kunnen faciliteren.

In het MER is de Hillegomse zienswijze ook bestudeerd. Andere alternatieven scoorden echter beter. Het uiteindelijk voorlopig voorkeursalternatief is een samenstel van een aantal alternatieven. Uw zienswijze zal worden meegenomen als pleidooi voor een doortrekking van de N207.

Zienswijze onderdeel 365.4

Tot slot wil ik mijn zienswijze ook nog iets kwijt over het gevoel dat ik als burger krijg over deze gang van zaken. Onlangs is de nieuwe manage in Hillegom aan de Ampèrestraat geopend nadat zij ruim 15 jaar aan "touwtrekken" zijn geweest voor een bouwvergunning voor een nieuwe locatie. In dit proces zijn diverse beoogde locaties afgewezen omdat dit niet zou voldoen aan de regelgeving. En dan komt nu ineens een nieuwe weg waarbij het op lijkt dat alles moet wijken voor deze weg en we regelgeving "gepast" gaan interpreteren.

Al met al krijg ik het gevoel dat met de keuze van het huidig voorkeursalternatief van de duinpolderweg er een onaangenaam spelletje wordt gespeeld en bewoners van de gemeente Hillegom hiervan de dupe worden.

Antwoord

Wij begrijpen dat een dergelijk gevoel kan ontstaan, maar de vraagstukken waarover in dit verhaal een besluit moet komen, spelen zich op verschillende niveaus af, die naast elkaar bestaan en realiteit kunnen zijn voor bestuurders om over te besluiten. Over hetzelfde stukje grond kunnen verschillende overheden tot een oordeel moeten komen. Wij delen de opvatting over een spelletje niet.

Zienswijze 366

Zienswijze onderdeel 366.1

Kopie van zienswijze 294. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 367

Zienswijze onderdeel 367.1

De randweg om Zwaanshoek draagt in het geheel niet bij aan een betere oost-west verbinding aangezien de bottleneck, zijnde de brug bij Bennebroek, blijft.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief voorziet eveneens in een nieuwe brug en oost-west verbinding ten zuiden van Bennebroek. Deze ontlast de brug bij Bennebroek wel, waardoor er meer ruimte komt voor langzaam verkeer en lokaal verkeer.

Zienswijze onderdeel 367.2

Ik krijg stellig de indruk dat er hier andere belangen spelen (invloedrijke bewoners aan de Bennebroekerweg in het dorp Zwaanshoek of mogelijk nieuwbouw aan de noordgrens van het park Zwaanshoek). Kortom, een onzinnige non-bijdrage aan het vraagstuk van een betere bereikbaarheid A4 richting kust.

Antwoord

De randweg bij Zwaanshoek heeft vooral lokale betekenis voor de ontlasting van een wegvak in Zwaanshoek zelf. Vorm, functie en inrichting van dat wegvak sporen niet met de verkeersintensiteit ter plekke en vormen een groot en beleefd knelpunt in Zwaanshoek.

Zienswijze 368

Zienswijze onderdeel 368.1

Hierbij wil ik namens de wijkraad Floriande een zienswijze indienen tegen het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

De wijkraad heeft geen nieuw alternatief uitgewerkt daar er al voldoende alternatieven zijn. Het belang voor de wijk Floriande is om de nieuwe weg verder van de bebouwing aan te leggen dan nu voorgesteld wordt in het voorlopige voorkeursalternatief. Wel ondersteunt de wijkraad het alternatief van Aquaradius. Dat alternatief laat de weg al ter hoogte van de Nieuwe Molenaarslaan afbuigen in zuidelijke richting waardoor deze wegblijft van alle bebouwing in de Zuidrand van de wijk Floriande.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is een verdubbeling van de nieuwe Bennebroekerweg gekozen. Dit is niet geheel toevallig. Reeds bij aanleg van deze weg is namelijk een ruimtelijke reservering voorzien voor toekomstige verdubbeling. Omdat Hoofddorp een groeikern is, werd destijds al voorzien dat Hoofddorp verder zuidwaarts zou groeien en verkeer zou toenemen. Het klopt dat woningbouw op een aantal plekken dicht bij het voorlopig voorkeursalternatief ligt; mocht in de verdere uitwerking blijken, dat wettelijke normen overschreden worden, dan zullen maatregelen om te effecten te beperken (zoals een geluidswal) opgenomen worden in het uiteindelijke ontwerp. Een verbinding zuidwaarts ter hoogte van de Molenaarslaan is niet gewenst: de Driemereweg (N205) is een van de belangrijkste ontsluitingswegen voor Hoofddorp. Met de voorgestelde maatregel zal verkeer dat noordwaarts wil (richting Haarlem/A9) flink moeten omrijden. Daarmee verliest de Driemereweg haar aantrekkelijkheid voor Hoofddorp. Uit de verkeersberekeningen blijkt inderdaad, dat de Nieuwe Bennebroekerweg grote hoeveelheden verkeer te verwerken krijgt, rond de 20.000 motorvoertuigen. Het ontwerp dat gemaakt zal worden, zal deze hoeveelheden moeten kunnen verwerken. De rotonde in de oude Bennebroekerweg zal rustiger worden, omdat verkeer vanuit Zwaanshoek/Bennebroek vermindert. De vraag is echter, of de vormgeving van een rotonde in de Nieuwe Bennebroekerweg voldoende is: Het zou kunnen zijn, dat hier met verkeerslichten het verkeer geregeld moet worden, maar wellicht biedt een aanpassing van de rotonde (vormgeving naar turborotonde) ook uitkomst. Dit is op dit moment nog niet bepaald en wordt verder uitgewerkt, als een voorkeursalternatief gekozen is. Met het verder uitwerken wordt ook gekeken naar de verkeersveiligheid van de nieuwe situatie. De toename van verkeer moet goed en veilig verwerkt kunnen worden.

Zienswijze onderdeel 368.2

Sinds enige jaren volgt de wijkraad Floriande de ontwikkelingen van de Duinpolderweg ondanks het feit dat noch de gemeente Haarlemmermeer, noch beiden provincies de wijkraad op deze ontwikkelingen geweest hebben of betrokken hebben bij de planontwikkelingen van deze weg. De ontwikkelingen zijn voor de wijk Floriande best ingrijpend.

Antwoord

Vanaf 2011 staat het project volop in de belangstelling en zijn belanghebbenden goed in staat om de ontwikkelingen in de studie te volgen en daar invloed op uit te oefenen. Jaarlijks zijn er inloopbijeenkomsten geweest om in maatwerk door te praten. De gemeente Haarlemmermeer heeft ook haar eigen trajecten in het kader van samenspraak met vertegenwoordigers in het gebied. Wij kunnen de opmerking dan ook niet goed plaatsen.

Zienswijze onderdeel 368.3

Naast een verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg aan de zuidzijde van de wijk zal ook de intensiteit van de verkeersstromen over de Driemerenweg en de voornoemde Nieuwe Bennebroekerweg toenemen. In rekeningmodellen van de gemeente Haarlemmermeer heb ik schattingen gezien van meer dan 20.000 voertuigen per etmaal, zowel op de Driemerenweg alsmede op de Nieuwe Bennebroekerweg.

Verder zal de verkeersstroom door de wijk over de Deltaweg en Waddenweg aanzienlijk gaan toenemen wegens de kortere route naar de Bollenstreek vanuit diverse andere wijken in Hoofddorp.

In het huidige voorkeursalternatief wordt al dit verkeer afgewikkeld over de rotonde Deltaweg/Nw. Bennebroekerweg. Deze rotonde en de afwikkeling naar de Driemerenweg loopt dan 17,5 m van het appartementencomplex Aquaradius en het nieuw te bouwen appartementencomplex Hof van Pampus. Dat is geen wenselijke situatie.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is een verdubbeling van de nieuwe Bennebroekerweg gekozen. Dit is niet geheel toevallig. Reeds bij aanleg van deze weg is namelijk een ruimtelijke reservering voorzien voor toekomstige verdubbeling. Omdat Hoofddorp een groeikern is, werd destijds al voorzien dat Hoofddorp verder zuidwaarts zou groeien en verkeer zou toenemen. Het klopt dat woningbouw op een aantal plekken dicht bij het voorlopig voorkeursalternatief ligt; mocht in de verdere uitwerking blijken, dat wettelijke normen overschreden worden, zullen compenserende maatregelen (zoals een geluidswal) opgenomen worden in het uiteindelijke ontwerp. Een verbinding zuidwaarts ter hoogte van de Molenaarslaan is niet gewenst: de Driemerenweg (N205) is een van de belangrijkste ontsluitingswegen voor Hoofddorp. Met de voorgestelde maatregel zal verkeer dat noordwaarts wil (richting Haarlem/A9) flink moeten omrijden. Daarmee verliest de Driemerenweg haar aantrekkelijkheid voor Hoofddorp.

Uit de verkeersberekeningen blijkt inderdaad, dat de Nieuwe Bennebroekerweg grote hoeveelheden verkeer te verwerken krijgt, rond de 20.000 motorvoertuigen. Het ontwerp dat gemaakt zal worden, zal deze hoeveelheden moeten kunnen verwerken. De rotonde in de oude Bennebroekerweg zal rustiger worden, omdat verkeer vanuit Zwaanshoek/Bennebroek verminderd. De vraag is echter, of de vormgeving van een rotonde in de Nieuwe Bennebroekerweg voldoende is: Het zou kunnen zijn, dat hier met verkeerslichten het verkeer geregeld dient te worden, maar wellicht biedt een aanpassing van de rotonde (vormgeving naar turborotonde) ook uitkomst. Dit is op dit moment nog niet bepaald en wordt verder uitgewerkt, op het moment dat er een voorkeursalternatief gekozen is. Met het verder uitwerken zal ook gekeken worden naar de verkeersveiligheid van de nieuwe situatie. De toename van verkeer dient op een goede en veilige manier verwerkt te kunnen worden.

Zienswijze onderdeel 368.4

Door te toenemende verkeersintensiteit zal zowel de geluidsbelasting alsmede de fijnstofhoeveelheden aanzienlijk toenemen en de geldende normeringen overschrijden.

Antwoord

Door de toenemende verkeersintensiteit zullen er milieueffecten optreden, onder meer op het gebied van geluid en fijnstof. Indien de geldende wettelijke normen worden overschreden zullen we maatregelen nemen om de effecten binnen die normen te houden.

Zienswijze onderdeel 368.5

Ook wil ik u wijzen op de afwikkeling van het verkeer uit de Wijk Floriande. Om u even een beeld te schetsen mocht u dat niet

kennen, deze wijk telt nu ruim 18.000 inwoners. De verkeersafwikkeling van deze wijk vindt nu plaats over 3 wegen waarvan er 2 op de Nieuwe Bennebroekerweg uitkomen.

Tijdens de spitsuren ontstaat er nu al een verkeersinfarct op de rotonde Nw. Bennebroekerweg/Deltaweg en vlak erna op de rotonde Deltaweg/Bennebroekerweg.

Ook wil ik u er op wijzen dat ten oosten van de rotonde Nw. Bennebroekerweg/Deltaweg het sportcomplex Koning Willem Alexander, ETO Ballpark (sportpark Pioniers) en een dependance van het Haarlemmermeerlyceum is gelegen. Vooral de sportcomplexen trekken vele bezoekers en dus verkeer aan. Dit wordt afgewikkeld over de rotonde Nw. Bennebroekerweg/Deltaweg en Bennebroekerweg/Deltaweg.

Een ander punt van zorg in het huidige voorkeursalternatief is de reeds nu bestaande kruising Driemereweg/Nw. Bennebroekerweg. Dit is een gevaarlijke kruising met name voor het verkeer vanuit noordelijke richting dat afbuigt naar het oosten en de Nw. Bennebroekerweg opdraait. In uw huidige plan wordt deze kruising alleen maar drukker. Dit is geen goede optie. Beter is het om een nieuwe c.q. andere kruising te realiseren zoals ik gezien heb in een uitwerking van alternatief Midden. Daar wordt een kruising gerealiseerd iets ten zuiden van de bestaande kruising Nw. Bennebroekerweg/ Driemereweg. Bovendien kan de afwikkeling van de Deltaweg (en dus de wijk Floriande) dan over de bestaande route afgewikkeld worden.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is een verdubbeling van de nieuwe Bennebroekerweg gekozen. Dit is niet geheel toevallig. Reeds bij aanleg van deze weg is namelijk een ruimtelijke reservering voorzien voor toekomstige verdubbeling. Omdat Hoofddorp een groeikern is, werd destijds al voorzien dat Hoofddorp verder zuidwaarts zou groeien en het verkeer zou toenemen. Het klopt dat woningbouw op een aantal plekken dicht bij het voorlopig voorkeursalternatief ligt; mocht in de verdere uitwerking blijken, dat wettelijke normen overschreden worden, dan zullen maatregelen (zoals een geluidswal) om de effecten te compenseren, opgenomen worden in het uiteindelijke ontwerp. Een verbinding zuidwaarts ter hoogte van de Molenaarslaan is niet gewenst: de Driemereweg (N205) is een van de belangrijkste ontsluitingswegen voor Hoofddorp. Met de voorgestelde maatregel zal verkeer dat noordwaarts wil (richting Haarlem/A9) flink moeten omrijden. Daarmee verliest de Driemereweg haar aantrekkelijkheid voor Hoofddorp.

Uit de verkeersberekeningen blijkt inderdaad, dat de Nieuwe Bennebroekerweg grote hoeveelheden verkeer te verwerken krijgt, rond de 20.000 motorvoertuigen. Het ontwerp dat gemaakt zal worden, zal deze hoeveelheden moeten kunnen verwerken. De rotonde in de oude Bennebroekerweg zal rustiger worden, omdat verkeer vanuit Zwaanshoek/Bennebroek vermindert. De vraag is echter, of de vormgeving van een rotonde in de Nieuwe Bennebroekerweg voldoende is: Het zou kunnen zijn, dat hier met verkeerslichten het verkeer geregeld dient te worden, maar wellicht biedt een aanpassing van de rotonde (vormgeving naar turborotonde) ook uitkomst. Dit is op dit moment nog niet bepaald en wordt verder uitgewerkt, op het moment dat er een voorkeursalternatief gekozen is. Met het verder uitwerken zal ook gekeken worden naar de verkeersveiligheid van de nieuwe situatie. De toename van verkeer moet goed en veilig verwerkt kunnen worden.

Zienswijze onderdeel 368.6

Samenvattend wil ik u vragen om nogmaals te kijken naar de route van de Duinpolderweg ten zuiden van de wijk Floriande. De door u geplande route geeft grote problemen voor de bewoners die vlak langs deze weg wonen m.b.t. geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Ook de bestaande kruising Driemereweg/Nw. Bennebroekerweg is/wordt een gevaarlijk punt. En tenslotte wil ik u wijzen op het vastlopen van het verkeer op de rotonde Deltaweg/Nw. Bennebroekerweg in de spits en tijdens evenementen in het sportcomplex Koning Willem Alexander en Pioniers.

Antwoord

Dit zienswijze onderdeel is een samenvatting. Het antwoord hierop is een combinatie van de eerdere antwoorden op de onderdelen van deze zienswijze.

Zienswijze 369

Zienswijze onderdeel 369.1

Proces

De werkwijze rondom de bekendmaking van uw plannen is ronduit ontluiserend. Hoewel wij ruim 10 jaar gevestigd zijn op dit adres, heeft u niet de moeite genomen om op enig moment in het verleden contact te zoeken over de plannen voor deze weg.

Zelfs nu moesten wij uit de media vernemen dat er ineens een weg gepland is. U beweert daarbij dat de plannen in overleg met bewoners en ondernemers zijn opgesteld. Een kort onderzoek maakt duidelijk dat hiervan geen sprake is. De ondernemers in het plangebied zijn nooit betrokken geweest en dat geldt ook voor de bewoners in het gebied.

De plannen verschenen als een spreekwoordelijke 'donderslag bij heldere hemel'. Wij kunnen niets anders dan duiden dat hier sprake is van bestuurlijk falen door een onfatsoenlijke en onbetrouwbare overheid.

Antwoord

Er is geen weg gepland. Er is sprake van een studie, waarin alternatieven worden afgewogen, onderzocht en verder onderzocht. Het overleg met ondernemers en bewoners vindt plaats vanaf 2011. Daarbij heeft het bestuur een 'open mind' gehad voor nieuwe inzichten, ook van nieuwe participanten. Hoe dat tot stand is gekomen, is uitgebreid in de media aan de orde geweest en ook in nieuwsbrieven, die beschikbaar zijn voor iedereen die dat wenst. Elk jaar kent het project bijeenkomsten, soms meer dan een, waarin belangen kunnen worden gedeeld en reacties kunnen worden gegeven. In een plan-m.e.r.-studie voor zo'n groot gebied kan niet 1 op 1 worden gewerkt met alle mogelijke stakeholders. In oktober 2016 is het onderdeel waarop de zienswijze zich richt voor studie aangewezen. Pas in het najaar van 2017 bleek ook daadwerkelijk dat dit deel van het samenstel gunstige effecten heeft voor de bereikbaarheid van het gebied en is het in een voorlopig voorkeursalternatief meegenomen. Voorlopig. Juist om zienswijzen te kunnen ontvangen, die gebruikt worden bij een definitieve afweging.

Zienswijze onderdeel 369.2

Ontbreken onderbouwning

Na het verschijnen van de plannen hebben wij onderzocht wat de motivatie is om hier een weg aan te leggen. Wij stellen vast dat:

- De Duinpolderweg een oplossing moet bieden voor de Noordelijke Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. Die liggen toch echt vele kilometers verderop, op een plaats waarvan wij ons kunnen indenken dat daar een west-oost-verbinding van de N206 via de N207 naar de A4 nuttig en noodzakelijk kan zijn.
- De streep op de kaart waartegen wij bezwaar maken, bedacht is door de heren Elof Nieuwenhuis en Jan Knijn, als alternatief voor de verlenging van de N206. Zij halen onjuiste en onware gegevens aan om deze streep op de kaart te zetten. Hun enige argument is dat zij geen weg willen door Vogelenzang en Bennebroek. Wij hebben daar verder geen mening over. Wel stellen wij dat problemen opgelost moeten worden op de plaats waar ze bestaan. In het plangebied tussen Lisse en Sassenheim is sprake van gebruikelijke spitsdrukke in het drukste deel van Nederland, maar dat is een gegeven en kan met eenvoudige maatregelen worden opgelost. Deze weg tussen Lisse en de A44 kent geen feitelijke en cijfermatig onderbouwde behoefte. De door u gepresenteerde MER draagt ook geen cijfers aan over dit gebied, er is namelijk geen probleem.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief draagt bij aan de doelstellingen voor bereikbaarheid en leefbaarheid. De verbinding ten zuiden van Lisse draagt hier ook aan bij. Het gaat dan met name om het ontlasten van de Kanaalstraat en gebruik van de Lisserbroekerbrug. Daarnaast leidt deze verbinding tot een verlichting bij de Van Pallandtlaan te Sassenheim en aan de noordkant van Lisse bij de N208 en aansluiting naar de N207. Vandaar dat deze verbinding onderdeel uitmaakt van het samenstel dat het voorlopig voorkeursalternatief vormt. Uw zienswijze pleit tegen deze verbinding en zal als zodanig worden meegenomen

Zienswijze onderdeel 369.3

- Voorts stellen wij vast dat u een MER presenteert dat onjuist en onvolledig is, waarbij u bovendien aan 'cherry-picking' doet. Uit 7 varianten knutselt u een 8^e variant bij elkaar, waarvoor geen onderzoek is verricht, geen draagvlak bestaat en nut en noodzaak nimmer zijn en kunnen worden aangetoond.

- Het door u ingehuurde adviesbureau Royal Haskoning/DHV faalt in haar rapport omdat zijn aantoonbaar de situatie ter plaatse:

- o Niet kent;
- o Niet beoordeeld heeft;
- o Niet bezocht heeft;
- o Niet onderzocht heeft;
- o Wij hebben dit geverifieerd tijdens de inloopavond op 23 januari in Noordwijkerhout en kregen dit door een woordvoerder van Royal Haskoning/DHV bevestigd.

Willekeur

Uit onderzoek dat wij in de maand januari en februari hebben verricht en hebben laten doen, valt op dat uw keuze gebaseerd is op

volstreckte willekeur.

Er is sprake geweest van een incomplete adviesgroep, die slechts onder geheimhouding haar werk mocht verrichten. Deze adviesgroep is over geen van de varianten voor de Duinpolderweg tot overeenstemming gekomen. Dat is gelet op de ligging in de drukke Randstad van Nederland ook onhaalbaar.

Antwoord

De kwalificaties die u geeft aan RHDHV en de adviesgroep doen geen recht aan de grote kennis, die beide groepen hebben opgedaan over het studie- en plangebied en de consciëntieuze wijze waarop men het werk heeft verricht. De Commissie voor de m.e.r., die onafhankelijk van de overheid werkt, heeft de rapporten uit de planstudie beoordeeld als voldoende om daar besluiten op te laten rusten. Dat geeft enig onafhankelijk perspectief.

Zienswijze onderdeel 369.4

Voor ondernemers in de Bollenstreek is een weg uit het Noorden van de Bollenstreek naar de A4 een prima complementaire oplossing betekenen op de thans in aanleg zijnde Rijnlandroute. Om die reden is het tracé door Hillegom naar de Bennebroekerweg en A4 gekozen. Slimmer was het om direct vanaf de Ruigenhoek/Noordwijkerhout een doorsteek te maken naar de N207 bij Hillegom en deze N207 te verdubbelen op Zuid-Hollandsgrondgebied. Dit was ook één van de besproken varianten en de uitdrukkelijke voorkeur van Bedrijfsleven Bollenstreek. Zij hebben bevestigd dat de weg uit Lisse naar de A4 feitelijk nooit besproken is. Dat strookt met de eerdere bevestiging van Royal Haskoning/DHV dat er nooit onderzoek naar gedaan is. Bedrijfsleven Bollenstreek, de ondernemers uit Noordwijkerhout en Lisse geven bovendien aan dat een weg tussen Lisse en Sassenheim in, geen enkele oplossing biedt. Zij kiezen voor de verlengde N207 naar de N206. Waarom kiest u dan toch voor de randweg Lisse?

Tevens wordt ons door LTO en betrokkenen uit Zwaanshoek bevestigd dat de weg van Lisse naar de A4 geen onderwerp van gesprek is geweest. Bedrijven die uit de regio Noordwijkerhout/Ruigenhoek/De Zilk/Lisse en Hillegom naar de A4 willen, kiezen nu ook al voor de N207. Zij zien helemaal niets in een ommetje over de Heereweg/N208 en 2e Poellaan om aan te sluiten op de overvolle A44. Het kost meer brandstof, tijd en voegt niets toe. Zij willen een verdubbeling van de N207.

Alles bij elkaar stellen wij vast dat sprake is van volstreckte willekeur. De provincies laten hun oren hangen naar enkele activisten die een willekeurige streep op de kaart hebben gezet. Wij verwerpen dit tracé en achten het buitengewoon kansrijk dat de Raad van State in laatste instantie dit traject zal verwerpen. Beter is dat u het nu al uit uw plannen haalt.

Antwoord

Kennelijk heeft betrokkene in een rondgang opvattingen over mogelijkheden verzameld. Wij hebben vanaf 2011 niet anders gedaan. Alle alternatieven die zijn onderzocht komen van buiten en zijn deels ook verbeteringen op basis van voortschrijdend inzicht op eerdere alternatieven van belanghebbenden. Ook past daarbij de conclusie, die men zelf trekt, dat unanimiteit in zo'n vol gedeelte van de Randstad onhaalbaar lijkt. De adviesgroep is daar overigens heel ver mee gekomen, maar ook niet geheel in geslaagd. Dat betekent dat er nu vanuit een algemeen belang conclusies moeten worden getrokken. Dat het algemeen belang het particuliere belang raakt is onvermijdelijk. Er zijn procedures voor om dat goed te laten verlopen met als laatste voorziening de rechter, die ook wordt genoemd in de bijdrage van betrokkene. Nu eerst het definitief voorkeursalternatief afwachten om te bekijken met welk materiaal het vervolgonderzoek kan worden opgestart.

Zienswijze onderdeel 369.5

Verkeersproblematiek

Zien wij geen problemen? Integendeel. De bereikbaarheid van ons bedrijf is ook afhankelijk van lokaal verkeer uit Lisse en de richting Nieuw-Vennep. De Lisserbrug is een erkend knooppunt. Een lokaal verkeersknelpunt weliswaar, dat ook lokaal moet worden opgelost. Daar is de gemeente Lisse ook van overtuigd, net als de gemeente Haarlemmermeer. Beide gemeenten pleiten voor een tweede lokale oeververbinding. GEEN regionale/provinciale weg, maar een randweg tegen de bebouwing van Lisse-Poelpolder aan, die met een bocht langs de nieuwbouwwijk Binnenturfspoor loopt en aansluit op de N207. Hier zijn vergevorderde plannen voor die wij van harte ondersteunen. Die plannen spreken over een randweg die wel wegvalt in het landschap en met een lage brug of beter nog aquaduct de Ringvaart kruist. Een uitstekend idee, met bijzonder weinig hinder.

Gevolgen bedrijfsvoering

Het tracé, dat wij dus afraden, tussen Lisse en Kaagdorp/Abbenes/A44 komt te liggen op een 6 meter hoog talud en zal uit oogpunt van leefbaarheid voorzien worden van geluidsschermen, waardoor een 10 meter hoge wand wordt opgetrokken tussen Lisse en de A44. Die geluidsschermen hebben overigens slechts beperkt effect voor het geluid en de zicht- en stankhinder (o.a. ook fijnstof) is enorm.

Antwoord

De ligging van de aansluiting zuid van Lisse als onderdeel van het vast te stellen voorkeursalternatief zal mee worden gezien en afgewogen bij vaststelling. Na vaststelling van een voorkeursalternatief wordt bij de nadere uitwerking als onderdeel van het vervolgonderzoek de exacte ligging met aansluitingen en het kruisen van de ringvaart bepaald. Een aquaduct heeft voordelen maar daar zijn ook aanzienlijke kosten aan verbonden. Er zal in het vervolgonderzoek aandacht zijn voor de effecten van brugopeningen, om een uiteindelijke afweging te kunnen maken. Ook een lage brugligging zal daarbij mee worden beschouwd. Bij de nadere uitwerking zal afstemming plaatsvinden met de belanghebbenden en stakeholders, waarbij ook de plannen van gemeente Lisse mee worden beschouwd.

Zienswijze onderdeel 369.6

Ons adviesbureau realiseert bedrijfskundige oplossingen voor onze klanten. Daarbij is sprake van een creatief proces. Niet voor niets zijn wij gevestigd op een locatie met vrij uitzicht naar 3 kanten, elk ruim 1 kilometer. Een rustige omgeving ook, die bijdraagt aan het creatieve vermogen van onze medewerkers.

De aanleg van een provinciale weg op enkele meters van ons pand, maakt de bedrijfsvoering praktisch onmogelijk en vormt daarmee een financiële risicofactor, maar bedreigt bovendien het voortbestaan van ons bedrijf. Onze reserves zijn o.a. in het bedrijfspand belegd, waardoor aanschaf of huur van een nieuw pand geen optie is. Dit betekent dat u een vermogensdelict pleegt, doordat uw plannen directe impact hebben op onze bedrijfsvoering en daarmee de bedrijfsresultaten, zonder dat er een bestaand probleem wordt opgelost, zonder aantoonbare nut en zonder noodzaak.

Ook neemt de bereikbaarheid van ons bedrijf door het afsluiten van één van de toegangswegen af en verwachten wij grote problemen met parkeren door de aanleg van de weg en afname van parkeerplaatsen. Tenslotte zal er sprake zijn van jarenlange overlast, verminderde bereikbaarheid en toename van reiskosten door omrijden tijdens de bouw en aanleg van deze weg. Ook daarvoor zien wij geen aandacht in al uw rapporten en voorstel. Hoe denkt u dit op te lossen?

Antwoord

De door indiener gevreesde overlast tijdens de bouwfase zal, indien tot aanleg wordt besloten, in die fase aan de orde komen. In het huidige ontwerp van de weg blijft uw pand overigens op dezelfde wijze bereikbaar en verdwijnen er ook geen parkeerplaatsen. Waardedaling van uw bedrijfspand door een besluit over de aanleg van een nieuwe wegverbinding valt onder planschade. Dit treedt op wanneer het voornemen voor de weg definitief wordt vastgelegd in het Provinciale Inpassingsplan als daarvoor grondslag bestaat. Op dat moment kunt een verzoek voor vergoeding van planschade indienen bij de provincie.

Zienswijze onderdeel 369.7

Alternatieven

Wij zijn van mening dat de overheid slechts enkele taken behoort uit te voeren: veiligheid, bestaansminimum en voldoende en werkende infrastructuur. Daarbij behoort zij te luisteren naar alle ondernemers en inwoners. Niet dus, zoals nu, naar enkelen en ook niet kiezen voor een oplossing en daar vervolgens pas een probleem bij gaan zoeken.

Het maatschappelijk middenveld is uitstekend in staat om mee te denken, beter zelfs dan ambtenaren, die geen idee hebben van wat er in de samenleving speelt.

Ook ter plaatse van het voorliggende tracé zijn ondernemers en bewoners met elkaar in gesprek gegaan. Uit alle informatie is duidelijk dat sprake is van bestuurlijk falen en dat geen weg op deze locatie nuttig en noodzakelijk is. Wel zijn er enkele lokale knelpunten. Deze zijn met alternatieven (o.a. verbreding van de N207, deze doortrekken naar de N206 bij Ruigenhoek) en slimme flankerende maatregelen (verkeerssturing in Noordwijkerhout, Voorhout en Lisse) eenvoudig op te lossen. Een groep lokaal deskundige en creatieve ondernemers heeft samen met ons gewerkt aan zo'n pakket aan alternatieven. Dit pakket is namens de Projectgroep Hou Het Buitengebied Open aangeboden. Wij ondersteunen dat alternatievenpakket van harte.

Antwoord

Het maatschappelijk middenveld heeft meegedacht. Het is namelijk ook vertegenwoordigd in de adviesgroep. Wij nemen met interesse kennis van het aangeboden pakket. Volgens ons zijn ambtenaren naast adviseurs ook vaders, moeders, sporters en deelnemers aan het maatschappelijk leven. Wij vinden de opvatting die hier gegeven wordt niet raar, maar wel heel bijzonder.

Zienswijze onderdeel 369.8

Conclusie

Met uw voorliggende plan kunnen wij niet instemmen. U brengt onze bedrijfsvoering en daarmee werkgelegenheid in gevaar. Bovendien is geen nut en noodzaak op deze plaats aanwezig om een nieuwe provinciale weg aan te leggen. Bestaande lokale problemen zijn lokaal prima op te lossen. Wij raden u met klem aan en verzoeken u dat ook te doen, om deze weg van Lisse naar de A44 definitief te schrappen en over te gaan tot infrastructurele slimme oplossingen zoals de Projectgroep Hou Het Buitengebied Open aandraagt en welke ook de Lisserbrug-problematiek voorgoed oplossen. U vindt hiervoor draagvlak bij de gemeenten Lisse en Haarlemmermeer. Voor wat betreft de verdubbeling van de N207 met doortrek naar de N206 vindt u massaal draagvlak bij Bedrijfsleven Bollenstreek, Alverha Lisse, Verenigd Bedrijfsleven Noordwijkerhout, Ondernemers Vereniging Lisserbroek en de Dorpsraad van Lisserbroek. Zo'n groot draagvlak kunt u niet weigeren.

Wij gaan ervan uit dat u ook inziet dat deze weg een doodlopende weg is en kiest voor de route van gezond verstand en goed bestuur. U heeft nu nog de kans om uw eerdere falen te herstellen. Een rechtsgang tot aan de Raad van State heeft niemand voorkeur en zal tot vernietiging van uw besluit leiden.

Graag ontvangen wij een puntsgewijze reacties op onze zienswijze en bevestiging dat u hiermee instemt en uw plan intrekt.

Antwoord

U hebt puntsgewijs commentaar gekregen op uw bevindingen. Voor de conclusie hoeft dit niet herhaald te worden. Wat ons wel bevreemd is dat van het draagvlak dat hier genoemd wordt voor de doortrekking van de N207 naar de N206 ons weinig is gebleken tot nu toe.

Zienswijze 370

Zienswijze onderdeel 370.1

De zuid variant is onacceptabel. De weg gaat dwars door Hillegom en hierbij door het natuurgebied en door de mooie voor Hillegom zo belangrijke bollenvelden wat hierdoor het toerisme zal afnemen. Kies voor het midden variant hier heeft Hillegom minder pijn.

Antwoord

Het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze heeft als voordeel ten opzichte van het samenstel op basis van Zuid dat de ligging niet tegen Hillegom aan voorzien is maar tussen Hillegom en Bennebroek in. Daarmee worden de lasten evenrediger verdeeld. Door de meer noordelijke ligging is er geen sprake van doorsnijding van het bedrijventerrein Horst ten Daal. De doorsnijding van de kavels in de Oosteinderpolder is bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze gunstiger omdat kavels aan de randen worden doorsneden.

Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan Midden en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter scoort Zuid beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuuroplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS van groot belang in de keuze voor een alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van een alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief

zoals voorgesteld.

Zienswijze 371

Zienswijze onderdeel 371.1

Het zou toch heel erg zonde zijn om zó een mooie polder met een weg te doorsnijden. Er zijn vast wel andere mogelijkheden. Ik woon al 50 jaar in de mooie Rooversbroekpolder met heel veel plezier én hoop dat het zo blijft.

Antwoord

De doorsnijding van de polder leidt inderdaad tot effecten op onder meer landschap, recreatie en landbouw. In de volgende planfase zullen we nader kijken naar de tracering van de weg en zullen de milieueffecten meer in detail worden onderzocht (projectMER). Ook zullen we waar nodig maatregelen nemen om de effecten te beperken of te compenseren.

Zienswijze 372

Zienswijze onderdeel 372.1

Dit is naar mijn mening geen haalbare kaart aangezien deze oprit in een stukje snelweg zit waar net een te smalle brug is gepasseerd en direct weer een oude te smalle geluidsoverlast gevende klapbrug zit, dit stukje snelweg is al overbelast daar ga je niet nog meer verkeer laten invoegen.

Antwoord

Uw reactie wijst op kritiek rondom de randweg Lisse. De oprit van afslag 2 richting Amsterdam ligt juist na de twee smalle kunstwerken. Verkeer dat afslag 2 gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegenspitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. RWS heeft aangekondigd dat op termijn onderhoud nodig zal zijn aan de kunstwerken op dit deel van de A44. Dit zou ook kansen kunnen bieden in het creëren van een verbeterde ontsluiting van dit gebied. Op deze wijze levert de randweg Lisse op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen.

Zienswijze 373

Zienswijze onderdeel 373.1

Een paar kilometer verder is er al een aansluiting op de A44 (S'heim). Bovendien zou het zuiden van de Haarlemmermeer bestemd zijn voor akkerbouw en recreatie. Ook zijn er toch plannen voor een waterberging in dit gebied.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet komt aan de doelstelling van het project. Zowel in het lage als in het hoge toekomstscenario is er op de route door Sassenheim een matige doorstroming van het verkeer. Door de nieuwe weg zuid van Lisse neemt het verkeer op die route af. De inpassing van de weg ten opzichte van de piekberging zal na vaststelling van een voorlopige voorkeursalternatief in overleg met het stakeholders en belanghebbenden, waaronder het Hoogheemraadschap van Rijnland nader worden afgestemd.

Zienswijze 374

Zienswijze onderdeel 374.1

T.a.v. verbinding Lisse en A44 In zowel de ochtend- als avondspits blijkt de capaciteit van de A44 niet toereikend om al het verkeer wat nu via de bestaande op- en afritten te bedienen. Zodra er een extra op- en afrit gemaakt wordt of de bestaande bij Abbenes na de nodige aanpassingen gebruikt wordt om verkeer vanuit Lisse te ontsluiten en daarmee meer verkeer af te gaan wikkelen, zal de stagnatie op de A44 zelf significant toenemen!

Derhalve zal zorggedragen moeten worden dat wanneer de nieuwe verbinding tussen Lisse en de A44 gecreëerd wordt, ook verhoging van de capaciteit van de A44 bewerkstelligd moeten worden! Ik noem als slecht voorbeeld de situatie van de A4 bij Leiderdorp!

Antwoord

De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. RWS heeft aangekondigd, dat op termijn onderhoud nodig zal zijn aan de kunstwerken op dit deel van de A44. Dit zou ook kansen kunnen bieden in het creëren van een verbeterde ontsluiting van dit gebied. Op deze wijze levert de randweg Lisse op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen en een verbetering van doorstroming op de A44.

Zienswijze 375

Zienswijze onderdeel 375.1

Goed dat er nu eindelijk een voorkeursalternatief voor de Duinpolderweg is gekozen. We hopen dat er op korte termijn een definitief besluit wordt genomen zodat alle betrokken partijen niet langer in onzekerheid blijven. Als inwoners van Zwaanshoek hopen wij uiteraard dat het definitieve tracé niet door f vlak naast ons rustige dorp wordt gelegd.

Antwoord

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze 376

Zienswijze onderdeel 376.1

Kopie van zienswijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 377

Zienswijze onderdeel 377.1

Kopie van zienswijze 207. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 378

In de bijgevoegde paper wordt ingegaan op het Openbaar vervoer in de Duin- en Bollenstreek. De feiten en opties komen overeen met feiten die in eerdere studies gevonden zijn en omschreven staan in de ladder van Verdaas, zoals deze is uitgewerkt in de MER.

Vanuit de grensstreekstudie Noord- en Zuid-Holland, waar OV als specifieke opgave was benoemd, is destijds een aantal maatregelen benoemd waaronder ook het project HOV Noordwijk-Schiphol. De ontwikkeling van deze HOV-as, die door een groot deel van de Bollenstreek loopt, zorgt voor een opwaardering van het OV systeem in de Bollenstreek als route, maar ook als onderdeel van een ketenreis, met overstap op NS stations.

Wat betreft de kansen voor OV, als de Duinpolderweg eenmaal is aangelegd. Het voorlopig voorkeursalternatief biedt de kans om vanuit de Haarlemmermeer sneller het station Hillegom te bereiken. Op dit moment is er echter nog niet specifiek naar lijnvoering gekeken. In de volgende fase, wanneer er meer duidelijk is over de exacte tracering, kan gekeken worden op welke wijze dit kansen biedt.

Zienswijze 379

Zienswijze onderdeel 379.1

Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om onze zienswijze kenbaar te maken op het gepubliceerde Voorlopige Voorkeursalternatief voor de zogenaamde Duinpolderweg. In een afzonderlijke brief hebben wij ook onze zienswijze ingediend op de bijbehorende vele onderzoeksrapporten van planstudie en MER. Waar nodig verwijzen wij daar in deze brief naar.

Ernstige bezwaren tegen dit Voorkeursalternatief

De samenwerkende natuur- en milieuorganisaties maken ernstige bezwaar tegen de gemaakte keuze. Wij constateren dat het Voorlopig Voorkeurs Alternatief (VVKA) op dit moment niet eens goed kan worden beoordeeld op de gevolgen voor het milieu en de maatschappelijke kosten. Ook zijn de verkeerskundige gevolgen onvoldoende bekend doordat het VVKA een samenstel is van onderdelen waarvan er twee niet apart en de derde helemaal niet in de MER is onderzocht. In strijd met de richtlijnen voor het MER zijn nut en noodzaak en gevolgen van de afzonderlijke trajectgedeelten van de weg niet ieder voor zich in beeld gebracht (zie onze zienswijze op het MER). Dat geldt ook voor de MKBA. Prof. Koopmans constateert in zijn Quicksan met betrekking tot de MKBA (zie bijlage 2 bij onze zienswijze op het MER): "De belangrijkste onderdelen van de Duinpolderweg hadden afzonderlijk moeten worden onderzocht. De vraag welke delen rendabel zijn en welke niet, wordt in het beschikbare onderzoek niet goed beantwoord".

Antwoord

Met ons is de Commissie voor de m.e.r. van mening dat het uitgevoerde onderzoek een voldoende basis biedt voor een besluit over het voorkeursalternatief. De problemen, oplossingen en effecten worden door ons in een integrale afweging meegenomen omdat een besluit over losse onderdelen niet voorligt.

Zienswijze onderdeel 379.2

Nut en noodzaak van de meest schadelijke weggedeelten zijn daardoor naar onze overtuiging nog steeds niet aangetoond.

Antwoord

Wij denken daar in het raamwerk van de Probleemanalyse 2016 anders over.

Zienswijze onderdeel 379.3

Wel is direct duidelijk dat dit VVKA onaanvaardbaar is door het verloren gaan van de Vosse- en Weerlanerpolder als natuur- en weidevogelgebied. In geval van een keuze voor het alternatief Midden - een van de andere als kansrijk aangemerkte alternatieven - zou de in plaats daarvan Oosteinderpolder met zijn natuur- en cultuurhistorische waarden onherstelbaar worden aangetast .

Antwoord

Het klopt dat de Vosse- en Weerlanerpolder wordt doorsneden door het voorlopig voorkeursalternatief en dat bij een keuze voor het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze (Midden), de Oosteinderpolder wordt doorsneden. In beide gevallen geldt dat we nog meer in detail naar de natuurwaarden zullen kijken en dat we de tracering en hoogteligging nog nader gaan bepalen. In de volgende planfase zullen we de milieueffecten meer in detail onderzoeken (project-m.e.r.) en zullen we bekijken of en zo ja waar we maatregelen moeten nemen om de effecten verder te beperken.

Zienswijze onderdeel 379.4

A. Het gedeelte A4-N205

Dit is de Bennebroekerweg en de verbinding naar de A4. In de MKBA is ten onrechte niet apart onderzocht wat de kosten en baten zijn van dit trajectdeel. Was dit wel gebeurd dan was ongetwijfeld gebleken dat hier grote baten te behalen zijn. Het was zeer onverstandig om enkele jaren geleden de nieuwe aansluiting op de A4 aan te leggen zonder rekening te houden met de toekomstige woningbouw en de grote verkeersaantrekkende werking daarvan. Het voorspelbare gevolg was overbelasting van dit traject. Deze overbelasting treft voornamelijk intern verkeer in Haarlemmermeer. Het is dan ook vreemd dat het opwaarderen van dit trajectdeel als onderdeel van een Zuid-Hollands project wordt gepresenteerd.

Dit trajectdeel zorgt in de Haarlemmermeer voor zeer grote rijtijdwinsten, zoals te zien is in tabel 6- 28 van het deelrapport verkeer. Het is dan ook te verwachten dat uit een kosten-baten analyse zal blijken dat op dit deel de baten de kosten zullen overtreffen. Op dit traject hoeven geen natuurwaarden te worden opgeofferd, in tegenstelling tot de andere twee trajectdelen. De N&M-organisaties zien daarom geen probleem in een verbetering van dit gedeelte van het VVKA. Wel zien zij het als een apart project, dat ten onrechte in verband wordt gebracht met lokale problemen in de Bollenstreek.

Antwoord

De indieners zijn het eens met de verbreding van de Bennebroekerweg en het doortrekken naar de aansluiting A4.

Zienswijze onderdeel 379.5

B. Het gedeelte N205-N208

Dit deel is in MER en MKBA niet afzonderlijk onderzocht. Was dat wel gebeurd dan was naar alle waarschijnlijkheid gebleken dat dit weggedeelte zwaar verliesgevend is, zeker binnen een realistisch tijdsbestek van 30 jaar. Het tracé van het VVKA lijkt op dat van het Zuidelijk alternatief, maar heeft in tegenstelling daarmee gelijkvloerse kruisingen en (vooralsnog) slechts 2 rijstroken. De kosten zullen desalniettemin erg hoog zijn, door de grote lengte, de grote planschade en de grote schade aan de natuur. De planschade ontstaat door het schuin doorsnijden van agrarisch land in de Haarlemmermeer, wat de bedrijfsvoering van de daar aanwezige boer beperkt, het doorsnijden van het bedrijventerrein bij Hillegom, de noodzakelijke sloop van woningen en het niet kunnen realiseren van woningbouw in Hillegom.

Antwoord

De genoemde negatieve effecten van dit tracédeel zijn in de m.e.r.-studie als zodanig benoemd en meegenomen in de afweging.

Zienswijze onderdeel 379.6

De Vosse- en Weerlanerpolder, die unieke natuurwaarden bezit, zal verloren gaan als natuurgebied. De natuur- en cultuurhistorische waarden van deze polder zijn in het MER verre van voldoende in beeld gebracht (zie onze zienswijze op het MER en de bijbehorende contra-expertises natuur en cultuurhistorie). De maatschappelijke kosten daarvan laten zich moeilijk kwantificeren. Voor de N&M-organisaties is dit gebied zeer waardevol en een weg door dit gebied is dan ook onbespreekbaar. Mede vanwege deze nadelen pleiten diverse gemeentebesturen om te kiezen voor een tracé volgens alternatief Midden. Ook nut en noodzaak van een weg via dat tracé zijn niet aangetoond. Een weg volgens dat tracé heeft eveneens ernstige (in het MER niet goed onderzochte) gevolgen voor natuur en cultuurhistorie. De waardevolle Oosteinderpolder zal ernstig worden aangetast. Ook een weg door deze polder is voor de N&M-organisaties daarom onbespreekbaar.

Antwoord

Het klopt dat we de natuurwaarden van de Vosse- en Weerlanerpolder nog niet in detail hebben bekeken. De natuurwaarden en milieueffecten hebben we op hoofdlijnen onderzocht om de alternatieven met elkaar te kunnen vergelijken. Hetzelfde geldt voor de Oosteinderpolder die bij het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze wordt doorsneden.

Zienswijze onderdeel 379.7

C. Het gedeelte N208-N206

Vanwege de grote gevolgen van dit weggedeelte voor landbouw, landschap en natuur – waaronder ook het Natura 2000-gebied – hebben wij ook tegen dit weggedeelte ernstige bezwaren. Onze bezwaren worden nog versterkt doordat de noodzaak van dit weggedeelte in dit nieuwe MER opnieuw niet kan worden aangetoond. Al uit het MER van 2003/2004 bleek dat zo'n weg nergens voor dient en vooral nadelige effecten heeft.

Ook van dit trajectgedeelte is geen aparte MKBA-berekening beschikbaar. In het VVKA wordt voorgesteld hiervoor een ruimtelijke reservering te maken. Het voornaamste argument is dat daardoor zekerheid ontstaat voor de belanghebbenden in het gebied westelijk van Hillegom. Dat is een vreemd argument, want die zekerheid ontstaat ook als men besluit de weg definitief niet door te trekken. Het lijkt er daarom meer op dat het de bedoeling is maatschappelijke protesten te omzeilen. Een reservering klinkt immers niet zo bedreigend. Maar wie nu niet protesteert heeft later, als de reservering er eenmaal is, geen positie meer.

Antwoord

De planstudie laat wel degelijk zien dat een structuuroplossing van A4 naar de N206 veel effect kan genereren. Maar ook voor een heel kwetsbaar gedeelte vanaf de N208 naar de N206 heeft dit impact. Omdat met een geringere inspanning/realisatie al veel positieve effecten te bereiken zijn, is daarom besloten dit kwetsbare gedeelte voorlopig te ontzien. Maar wel in de aanname dat als het nodig mocht zijn er niet opnieuw een discussie zou ontstaan over hoe dan verder. Daartoe dient in eerste instantie de ruimtelijke reservering. Ten tweede, maar niet minder belangrijk, geeft een reservering belanghebbenden ook kansen om tot overdracht van eigendom te komen. Er kan dan geld voor gereserveerd worden. Ten derde is met een ruimtelijke reservering niet een onnodig groot gedeelte van het studiegebied bevroren. Alleen wat er daadwerkelijk nodig is bij realisatie. Uiteraard geeft een besluit niets aan te leggen ook zekerheid, maar daar wordt niet voor gekozen. De uitkomst van de geactualiseerde Probleemanalyse 2016 en de daaropvolgende politieke beraadslaging is daarvoor de aanleiding.

Zienswijze onderdeel 379.8

Door zo'n reservering wordt de planschade voor het stuk N205-N208 tegelijk groter. Daarmee wordt immers gelijk de reservering gemaakt voor een 4-strooks weg. Dus meer getroffen woningen, bedrijven en natuur. Daardoor zijn de kosten van die reservering erg hoog, terwijl er wellicht nooit een bate tegenover staat. Ook in het gebied ten westen van de N208 treedt planschade op doordat het gebied voor verdere ontwikkelingen eigenlijk op slot gaat en bollengrond onverkoopt wordt. Dan krijgt men dus de vreemde situatie dat een plan dat bedoeld zegt te zijn voor het vergroten van de economische dynamiek juist het tegenovergestelde effect heeft.

Een MKBA voor deze reservering kan alleen maar heel negatief uitvallen. De kosten worden namelijk vele jaren eerder gemaakt dan de (onzekere) baten. Daardoor treedt fors discontoverlies op. Dit effect wordt in dit geval nog vergroot doordat uitermate onzeker is op welke termijn dit weggedeelte juridisch überhaupt kan worden gerealiseerd. Zoals wij in de zienswijze op het MER duidelijk hebben gemaakt, zijn de (vanuit Europese regelgeving niet toegestane) effecten ook Natura 2000 zeker nog vele jaren veel te groot om een besluit voor de wegaanleg in dit gedeelte te kunnen nemen.

Antwoord

De genoemde negatieve effecten zijn in de m.e.r.-studie als zodanig benoemd en meegenomen in de afweging. Het gebied ten westen van de N208 gaat niet op slot. Juist door duidelijkheid te bieden over de reservering en die planologisch vast te leggen wordt duidelijkheid en perspectief geboden aan betrokken bedrijven en bewoners. Lokale effecten op bedrijfsniveau kunnen gecompenseerd worden. De economische voordelen treden in een veel groter gebied op. De beschouwing van de MKBA voor dit tracédeelt laten we voor verantwoordelijkheid van de indiener. De problemen, oplossingen en effecten worden door ons in een integrale afweging meegenomen.

Zienswijze onderdeel 379.9

Samenvattend

Het deel A4-N205 is het enige zinnige onderdeel van dit wegenproject. Maar dit deeltraject hoort eigenlijk helemaal niet thuis in een plan dat bedoeld is om lokale knelpunten in de Bollenstreek op te lossen. Het is een Haarlemmermeerse aangelegenheid en had tegelijk met de aansluiting op de A4 opgepakt moeten worden. Het lijkt er met de haren bijgesleept om een Duinpolderweg rendabel te laten lijken.

Het deel N205-N208 is ongetwijfeld maatschappelijk onrendabel en bovendien onaanvaardbaar wegens de schade aan de natuur- en cultuurhistorische waarden van de Vosse- en Weerlanerpolder (of in geval van variant Midden de Oosteinderpolder).

De noodzaak van een wegreservering N208-N206 is opnieuw niet aangetoond. Vast staat dat ook dit weggedeelte ingrijpende gevolgen heeft voor de landbouw, het landschap en het Natura 2000- gebied. Een wegreservering is een kostbare verliespost dat bovendien de economie verlamt. De N&M organisaties vinden dat voor de drie deeltrajecten de aanbevelingen van prof.

Koopmans moeten worden gevolgd om aparte kosten-baten analyses te maken voor de 3 deeltrajecten. Dan zal blijken dat alleen de opwaardering van de Bennebroekerweg zinvol is. Aangezien daar geen natuurwaarden door worden verstoord is daar ook geen bezwaar tegen.

Antwoord

Zie het antwoord op eerdere onderdelen.

Zienswijze 380

Zienswijze onderdeel 380.1

Bezwaar!

Dit voorgenomen besluit gaat in tegen de kaders/uitgangsstandpunten die eisten dat er langs bestaande lijnen gekeken moest worden, en dat de natuur gespaard diende te worden. De gehele Hillegomse bevolking is niet evenredig vertegenwoordigd geweest in de adviesraad, en zwaar ondervertegenwoordigd in de verdeling tussen Noord en Zuid Holland, daarmee is dit geen reëel te noemen advies.

Antwoord

Bron en herkomst van de genoemde kaders zijn ons niet bekend. De samenstelling van de adviesgroep is tot stand gekomen op basis van een advies van de bestuurlijke verkenner J.P. Lokker in 2016. De groep heeft sedert die tijd zelf besloten over werkwijze en inrichting en heeft die ruimte ook gekregen. In de groep zijn ook vertegenwoordigers opgenomen, die in Hillegom woonachtig zijn, maar bovendien zien de leden van de adviesgroep het tot hun taak om breder te kijken dan hun persoonlijke belangen. Dat staat met zoveel woorden ook in hun advies opgetekend.

Zienswijze onderdeel 380.2

Met het voorgenomen besluit komen er ook weer 2 bruggen extra in de westelijke staande mast route, en dit is enige overdag bevaarbare staande mast route overigens van West Nederland voor de scheepvaart tussen zuidelijk Nederland/Rotterdam en Noordzeekanaal. Als er een brug over de ringvaart bij komt, dan gaat er hopelijk ook een weg, want anders bij een brugopening ontstaat er een hoeveelheid wachtende auto's en door een paar bruggen achter elkaar kom je van de ene rij in de andere rij, en ontstaat er zo een hele lange rij, wat natuurlijk ook een extra belasting van het milieu geeft omdat niet iedereen zo verstandig is om de motor steeds uit te zetten, met name in de zomer als de airco ook werkt, op een draaiende motor.

Antwoord

Wat betreft de brugopening wordt door de provincie Noord-Holland ingezet op het beter geleiden van deze toenemende stromen pleziervaart. Door aanleg van een 'blauwe golf' zouden vaartuigen meer in colonne door de ringvaart kunnen varen en overlast verminderen. Een toename van het aantal bruggen betekent dus niet automatisch een toename van de problematiek.

Zienswijze onderdeel 380.3

Het kiezen van een van een variant over de Weerlaan in Hillegom geeft de bewoners van de aangrenzende wijk een zeer slecht leefklimaat, deze wijk kon alleen gerealiseerd worden nadat de gemeenteraad Hillegom besloot dat een DPW-tracé dan of zo Noordelijk mogelijk of via N207 ging lopen, de Hillegomse stuurgroep deelnemer heeft dus zonder mandaat en steun van gemeenteraad steeds gesproken, dit was mogelijk door de opzet van de groep.

Antwoord

De vertegenwoordiger van Hillegom heeft in de beraadslaging de wensen en ambities van de gemeenteraad van Hillegom uitgedragen. Dat vervolgens in de afweging die wens niet 1 op 1 is overgenomen ligt niet aan de duidelijkheid, die Hillegom daarover heeft verschaft. Het woord opzet is in deze context niet op zijn plaats.

Zienswijze onderdeel 380.4

Er is slechts 1 Oost-West probleem iedere dag gedurende ongeveer EEN uur en dat is de passage van de Ringvaart t.h.v. de N205-

N207, als de brug naar de N208 nu eens verdubbeld werd zou er helemaal geen probleem zijn.

Antwoord

In 2016 is een actualisatie gemaakt van de probleemanalyse. Daarin komt naar voren, dat op verschillende plekken rondom de ringvaartpassages zich problemen voordoen. Hetzij capaciteitsproblemen, problemen bij lange openingen, gevaarlijke situaties met langzaam verkeer, dan wel grote hoeveelheden verkeer die door de kernen rijden op de toevoutroutes naar deze bruggen. Vandaar dat in het MER zowel naar bereikbaarheids- als leefbaarheidsproblemen is gekeken en doelstellingen zijn opgenomen voor de beoordeling.

Zienswijze onderdeel 380.5

Dit kan verergeren als in het voorgestelde tracé ook het enige echte industrieterrein aangetast wordt, en daarbij honderden arbeidsplaatsen uit Hillegom zouden vertrekken,

Antwoord

Wij zullen proberen het verdwijnen van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. Daarin wordt de exacte ligging van bedrijfsgebouwen ook beschouwd. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten, zal met de gemeente Hillegom worden bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente.

Zienswijze onderdeel 380.6

dit geeft dan opnieuw extra verkeersbeweging EN extra milieubelasting, dat zal ook zeker niet meegewogen/meegenomen zijn in MER-studies. Op pagina 27 van de MER Duinpolderweg: staat "In de Omgevingsvisie Hillegom 2030 is duurzaamheid het leidende principe". Deze omgevingsvisie moet nog worden vastgesteld dus hoe kan een stuk zonder status gebruikt zijn bij het maken van deze MER?

Ook door Het Nieuwe Werken is er minder mobiliteit, dus minder noodzaak en ruimte voor groei die nu ook nog kan. In de toekomst bij zelfrijdende auto's is er ook geen noodzaak voor uitbreiding van wegcapaciteit.

Antwoord

Uiteraard wordt er gekeken naar plannen, wensen en ambities die openbaar zijn gemaakt. Er wordt ook gekeken naar de status daarvan. Dat bepaalt de hardheid van een ontwikkeling en in hoeverre er al rekening mee kan en moet worden gehouden. Het voorschot op het nieuwe werken en zelfrijdende auto's is deels ook opgenomen in de modellen, waarmee gerekend wordt. Maar daar alles van af laten hangen is iets anders. De conclusie dat er geen noodzaak voor uitbreiding van wegcapaciteit is, is niet juist. Dat liet de Probleemanalyse 2016 zien.

Zienswijze onderdeel 380.7

Lokale problemen dienen opgelost te worden met lokale maatregelen! De mensen in Hillegom mogen niet extra belast te worden in/met leefomstandigheden die schadelijk zijn voor de gezondheid, het aantal COPD-patiënten is al hoger als gemiddeld en daarmee de grens bereikt van wat aanvaardbaar is t.o.v. de burens in het aanvaarden van extra overlast. Ook als er een aquaduct wordt gekozen als oeververbinding, dan ontstaat er nog door de noodzakelijke dijken er omheen een landschapsaantasting die veel groter is als wat men zich kan verbeelden, door het gebrek aan kennis waardoor achteraf er weer veel spijtoptanten ontstaan, en wat door de besluitvormers zou kunnen worden voorkomen door dit aspect wel te benoemen als controlevraag, beseft u wel dat: etc. !!

Antwoord

De weg heeft inderdaad een aantal milieueffecten tot gevolg, onder meer voor wat betreft geluid, luchtkwaliteit, landschap en natuur. In de volgende planfase zullen we nog meer in detail kijken naar de milieueffecten (project-m.e.r.) en naar de tracering en hoogteligging van de weg. Door het nemen van mitigerende maatregelen zullen we zorgen dat de effecten zoveel mogelijk binnen de wettelijke blijven. Ook een aquaduct kan nadelige gevolgen hebben voor het landschap, al zijn er ook ontwerpen bekend zonder zogenaamde kanteldijken.

Zienswijze onderdeel 380.8

Ook een tunnel geeft, naast zeer hoge onderhoudskosten, weer extra belasting in alle vormen doordat ook de noodzakelijke tunneltechnische installaties onderhoud nodig hebben wat veel nachtelijke/weekend afsluitingen vragen die weer extra verkeer op de reeds bestaande verbindingen geven, die daarop niet meer rekenen door de komst van de DPW, en dus bezwaar/protest..

Antwoord

In het huidige voorkeursalternatief zit een halfhoge brug. In het MER is gekeken naar een aquaduct als ringvaartpassage. Er is niet gekeken naar een tunnel. De passage van de ringvaart is prima als aquaduct uit te voeren (zie bijvoorbeeld passage Zuidtangent ter hoogte van Vijfhuizen). Pas bij een ondergrondse passage van meer dan 250 meter is sprake van een tunnel met bijbehorende complexiteit. Dit geldt niet voor een aquaduct.

Zienswijze onderdeel 380.9

De natuur wordt bij welke keuze dan ook, van een tracé wat de ringvaart passeert, zwaar de dupe daar er altijd grote milieu aantastingen zijn door verloren gaan van milieu waardevolle gebieden, en dan kan er wel elders een gebied wat toch al natuurlijk is als vervangend gebied worden aangewezen, per saldo is het vermindering en aantasting, en strijdig met het uitgangspunt c.q. kader van de zoektocht...

Antwoord

Zie antwoord op 380.7.

Zienswijze 381

Zienswijze onderdeel 381.1

Kopie van zienswijze 357. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 382

Zienswijze onderdeel 382.1

Op basis hiervan hebben wij in de Adviescommissie aangegeven, dat naar onze mening de verbinding van de N208 naar de N205 of naar de Nieuwe Bennebroekerweg tussen Hillegom en Bennebroek noordelijker gesitueerd zou moeten worden. Hierdoor kan een duurzame en robuustere verbinding worden gerealiseerd in de grensstreek Zuid-Kennemerland en de Noordelijke Duin- en Bollenstreek, dan in de Zuid Variant, omdat een eventuele latere doortrekking tussen de N208 en de N206 veel makkelijker uitvoerbaar is en het traject ten aanzien van maatschappelijke kosten/baten beheersbaarder blijft.

Antwoord

Een meer noordelijke variant die tot de kansrijke alternatieven behoort is het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze. Alternatief Zuid heeft hogere kosten dan het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze en daarom ook een lagere MKBA-score. Echter Zuid scoort beter op de leefbaarheidsdoelstelling. Alles overziend zijn beide goede structuur oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

De overtuiging bestaat dat door dit voorstel een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld. De planstudie laat wel degelijk zien dat een structuur oplossing van A4 naar de N206 veel effect kan genereren. Maar ook voor een

heel kwetsbaar gedeelte vanaf de N208 naar de N206 heeft dit impact. Omdat met een geringere inspanning/realisatie al veel positieve effecten te bereiken zijn, is daarom besloten dit kwetsbare gedeelte voorlopig te ontzien. Maar wel in de aanname dat als het nodig mocht zijn er niet opnieuw een discussie zou ontstaan over hoe dan verder. Daartoe dient in eerste instantie de ruimtelijke reservering.

Zienswijze onderdeel 382.2

Het eventueel aanleggen van een aquaduct onder de Ringvaart door, draagt in nog grotere mate bij aan de verbetering van de verkeersstromen en verkeersveiligheid over weg en water in de Duin- en Bollenstreek.

Antwoord

In het voorlopig voorkeursalternatief is gekozen voor een halfhoge brug. In het MER is ook gekeken naar een aquaduct. Deze is vooralsnog niet gekozen. In het vervolg zal een afweging gemaakt moeten worden over de ringvaartkruising in het voorkeursalternatief. Een afweging ten gunste van een aquaduct behoort dan nog tot de mogelijkheden, i.v.m. overlast van geluid, overlast van brugopeningen en/of kosten voor beheer en onderhoud.

Zienswijze onderdeel 382.3

Onze Stichting is en blijft bij het standpunt, dat een doortrekking van de N208 naar de N206 niet noodzakelijk is en wij pleiten voor het behoud van de oorspronkelijke landschappelijke structuren en de bollenteelt in onze streek. Nut en noodzaak zijn voor dit wegvak door de MER en alle eerdere onderzoeken niet aangetoond. Echter, indien dit in de toekomst wel wordt aangetoond, dan moet de nieuw aan te leggen verbinding daar wel de potentie voor hebben.

Antwoord

Omdat met een geringere inspanning/realisatie al veel positieve effecten te bereiken zijn, is daarom besloten dit kwetsbare gedeelte voorlopig te ontzien. Maar wel in de aanname dat als het nodig mocht zijn, er niet opnieuw een discussie zou ontstaan over hoe dan verder. Daartoe dient in eerste instantie de ruimtelijke reservering. Ten tweede, maar niet minder belangrijk, geeft een reservering belanghebbenden ook kansen om tot overdracht van eigendom te komen. Er kan dan geld voor gereserveerd worden. Ten derde is met een ruimtelijke reservering niet een onnodig groot gedeelte van het studiegebied bevroren. Alleen wat er daadwerkelijk nodig is bij realisatie.

Zienswijze onderdeel 382.4

Wij hebben vernomen, dat buiten de maatregelen van het voorlopig voorkeursalternatief, partijen ook andere oplossingen aandragen, zoals het verdubbelen van de Elsbroekerbrug. Onze Stichting is van mening, dat door de uitbreiding van het aantal Oost-West verbindingen, ten zuiden van Lisse en ten noorden van Hillegom, zowel het reguliere verkeer als de seizoensgebonden verkeersdrukte van Keukenhof veel beter gespreid zullen worden over het wegennet.

Het effect van het verdubbelen van de Elsbroekerbrug, ten zuiden van Hillegom, zal naar onze mening minimaal zijn of mogelijk zelfs een averechts effect hebben op de gewenste spreiding en doorstroming. Nut en noodzaak van deze voorgestelde investering zal daarom eerst grondig onderzocht moeten worden.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief is juist om deze reden samengesteld. Het biedt een alternatief voor zowel verkeer uit Lisse aan de zuidkant als verkeer uit Hillegom aan de noordkant. In het vervolgonderzoek zal blijken, in welke mate zich nog problemen voordoen bij de Elsbroekerbrug en/of welke maatregelen dan eventueel nodig zijn. Daarbij kan ook gedacht worden aan flankerende maatregelen, om juist de nieuwe verbindingen meer te gebruiken.

Zienswijze onderdeel 382.5

Ook willen wij nog aangeven, dat tot onze verbazing de integrale aanpak van het Openbaar Vervoer niet in het project Duinpolderweg is opgenomen, terwijl het HOV-project bestuurlijk gekoppeld is aan het Duinpolderwegproject. Het is onzes inziens van belang om reeds in deze plan- en ontwerpfasen de mogelijkheden te onderzoeken om ook het OV efficiënt gebruik te laten maken van de twee nieuwe oeververbindingen. Immers de groeikernen van de geplande nieuwbouwlocaties 'Parels aan de Ringvaart' (Lisserbroek, Beinsdorp en Zwaanshoek) worden direct nabij deze verbindingen gerealiseerd als zgn. dubbeldorpen van

Lisse, Hillegom en Bennebroek, die ook mee profiteren.

Wij hebben namelijk hoge verwachtingen ten aanzien van het doelbereik (reizigers aantallen) en de mogelijkheid om de route en reistijd naar de werkgebieden in Hoofddorp, Schiphol, Aalsmeer, Amsterdam alsmede Leiden en Den Haag te verkorten. Het OV kan mogelijk als volgt gespreid worden over de twee nieuwe oeververbindingen:

- De OV-verbinding vanuit de Zuidelijke Bollenstreek (Noordwijk, Noordwijkerhout, Teylingen, Lisse en Lissebroek) wordt via de nieuwe verbinding bij Lisse Zuid naar NS station Sassenheim geleid en verder;
- De OV-verbinding vanuit de Noordelijke Bollenstreek (Hillegom, Zuid-Kennemerland en de kernen Beinsdorp en Zwaanshoek) wordt via de nieuwe verbinding ten noorden van Hillegom over de Nieuwe Bennebroekerweg naar NS station Hoofddorp geleid en verder.

Door het aanzienlijk verkorten van de route en reistijd (ten opzichte van de huidige OV trajecten en het thans geplande HOV tracé) zullen reizigers uit de Bollenstreek en de toekomstige Ringvaartparels vanzelfsprekend worden gemotiveerd om gebruik te maken van het OV.

Graag vernemen wij van u of een integrale aanpak tot de mogelijkheden behoort. Mocht u aanvullende vragen hebben, zijn wij uiteraard voor toelichting bereikbaar.

Antwoord

Die koppeling geeft blijk van het belang dat aan HOV gegeven wordt. De planstudie naar de realisatie van de OV-verbinding Noordwijk-Schiphol kan gezien worden als de andere kant van dezelfde munt. Overigens maakt de studie naar de Ladder van Verdaas duidelijk dat er naast OV nog aanvullende maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheidsvraagstukken in de toekomst adequaat te kunnen behartigen.

Zienswijze 383

Zienswijze onderdeel 383.1

Pleidooi voor midden

Beide GS'en zijn tot een andere afweging gekomen in de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief. We zullen deze zienswijze meenemen als een pleidooi voor het alternatief midden. Ook de gemeente Hillegom pleit hiervoor in hun zienswijze.

Rol adviesgroep

De adviesgroep is destijds uitgenodigd om mee te denken en met een advies te komen. Beide GS-en hebben een keuze gemaakt, dit advies te volgen. Nu ligt er een voorlopig voorkeursalternatief en kan eenieder zijn/haar mening geven.

Vormgeving aansluiting

In het voorlopig voorkeursalternatief is een verbinding tot de N208. Daarmee is het voorlopig een T-aansluiting en geen kruising, zoals het geval tussen Lisse en Hillegom. Daarnaast zijn de hoeveelheden verkeer niet direct hetzelfde. Verder is de uiteindelijke vormgeving niet bepaald. De ruimte die deze in beslag gaat nemen, is dus nog niet precies bekend. Lokaal zal de aansluiting natuurlijk wel lucht- en geluidseffecten hebben. Deze zullen op gevelniveau uitgewerkt worden in de volgende fase.

Doortrekking N208-N206

De doortrekking is nu voorzien als ruimtelijke reservering. De verkeerskundige effecten met en zonder doortrekking zijn in te zien in de MER. De verkeerskundige effecten van het voorlopig voorkeursalternatief zijn nog eens specifiek omschreven in de 'gevoeligheidsanalyse samenstel adviesgroep op basis van alternatief Zuid'. Hierin staat dat op de Pastoorlaan inderdaad een toename van 4.000 motorvoertuigen op etmaalbasis te zien.

Aansluiting op N205

In de MER is juist een veelheid van alternatieven bekeken. Het klopt dat de verschillende alternatieven verschillende verkeerscijfers genereren. Dit wordt juist inzichtelijk gebracht om tot een afweging te komen.

Zienswijze 384

Zienswijze onderdeel 384.1

Hierbij ontvangt u onze zienswijze inzake het voorkeursalternatief Duinpolderweg. Inzake de verbinding tussen Lisse-Zuid en de A44 zijn wij het niet eens met de voorkeursvariant waarbij de weg dwars over en naast een aantal goede glastuinbouwbedrijven gaat, waaronder ons bedrijf aan de Middenweg. Wij zijn het niet eens om de volgende redenen:

1. De voorkeursvariant is pal naast ons bedrijfsp perceel ingetekend en wij vrezen dat door de aanleg van een nieuwe provinciale weg dat de grond zal gaan verzakken waardoor schade aan onze kassen en gebouwen zal ontstaan.
2. Door de ligging maken wij ons ook zorgen over de ontsluiting van ons bedrijf. We zullen dan alleen vanaf de dorpskant bereikbaar zijn, zodat er meer vrachtverkeer door het dorp zal komen.

Tevens maken we ons zorgen over vrachtwagens die elkaar moeten passeren op de Middenweg en de Rooversbroekdijk, beide nu te smalle wegen. Onze voorkeur gaat uit naar het alternatieve tracé, dus de noordelijke verbinding tegen de dorpskant. Hierbij zal het glastuinbouwgebied intact blijven. Wij hoeven ons dan geen zorgen te maken over verzakking van de grond.

Antwoord

In deze fase van het project is de ligging op hoofdlijnen bepaald. In de volgende projectfase wordt de ligging van de nieuwe weg nader onderzocht en gedetailleerd uitgewerkt inclusief hoogteligging en eventuele maatregelen om de negatieve effecten te compenseren. Direct belanghebbenden worden daarbij betrokken. Wij zullen uw zienswijze als een bezwaar tegen de huidige voorgestelde ligging meenemen. Schade door aanleg is een aspect wat tijdens de voorbereiding van de realisatie zal worden meegenomen.

Zienswijze 385

Zienswijze onderdeel 385.1

Kopie van zienswijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 386

Zienswijze onderdeel 386.1

Kopie van zienswijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 387

Zienswijze onderdeel 387.1

Kopie van zienswijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 388

Zienswijze onderdeel 388.1

Ik ben eigenaar van het perceelnummer 1994, sectie E gelegen aan de Middenweg 9A te Lisse. Dit perceel heeft GEEN eigen postadres. Op dit perceel van 2 hectare heb ik al tientallen jaren een bloemenkwekerij. Zoals de tekening aangeeft zal de nieuwe randweg van Lisse naar de A44 vlak langs mijn kwekerij lopen. Ik vind dit geen logische aansluiting omdat het meeste verkeer van en naar richting Amsterdam, dus de A4, moet. De A44 is een zeer drukke weg tijdens de spitsen en zie hier bijna dagelijks incidenten op het stuk weg tussen Abbenes en Oegstgeest, een extra aansluiting zal naar mijns inziens alleen nog maar voor meer problemen zorgen als niet eerst de A44 grootscheeps wordt aangepakt. Ook denk ik dat veel verkeer bij een incident op de A44 (Kaagbrug) juist Lisse instroomt om te proberen om via de N208 richting Sassenheim zijn weg te vervolgen met alle overlast van dien. Een logischere verbinding lijkt mij een weg richting de A4 waar uiteindelijk het meeste verkeer van en naar toe moet. Deze weg kan volgens mij aangelegd worden door de Rooversbroekdijk langs de Randmeerstraat via een brug over de Ringvaart aan te laten sluiten op de Turfspoor in Lisserbroek. Doordat Lisserbroek de komende jaren 3 keer zo groot zal gaan worden zal

Lisserbroek in de toekomst ook voordeel van deze weg hebben.

Antwoord

Wat betreft de A44: De oprit van afslag 2 richting Amsterdam ligt juist na de twee smalle kunstwerken en biedt een snelle route richting Amsterdam. Verkeer dat afslag 2 gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegengestelde richting van de spitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een verlichting van de Van Pallandtlaan en een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. Bij een ongeval in de avondspits zal deze weg inderdaad een alternatief bieden. Zonder deze verbinding zou verkeer echter ook op zoek gaan naar een alternatief en wellicht nog minder wenselijke routes zoeken (door Abbenes of Lisserbroek). RWS heeft aangekondigd, dat op termijn onderhoud nodig zal zijn aan de kunstwerken op dit deel van de A44. Dit zou ook kansen kunnen bieden voor het creëren van een verbeterde ontsluiting van dit gebied. Een verbinding maken die noordwaarts buigt naar de N207 is in een eerder stadium onderzocht en afgevalen (grensstreekstudie). In deze MER is deze verbinding niet langer als kansrijk alternatief aangedragen en dus ook niet meegenomen in het MER. Deze verbinding is aanzienlijk langer en vraagt een veelvoud aan nieuwe infrastructuur, terwijl verkeerskundig ook een prima verbinding met het hoofdwegennet ontstaat via de A44.

De randweg Lisse levert nu op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen, vandaar dat deze is opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief.

Zienswijze 389

Zienswijze onderdeel 389.1

Kopie van zienswijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 390

Zienswijze onderdeel 390.1

Kopie van zienswijze 293. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 391

Zienswijze onderdeel 391.1

Bij deze wil ik graag mijn zienswijze betreft het voorlopig voorkeursalternatief duinpolderweg indienen. Dat de bereikbaarheid van de door u genoemde regio's goed is en blijft mag duidelijk zijn. Ik denk alleen dat de verkeersproblemen in de bollenstreek niet zo groot zijn. Nabij de dorpskernen en in de bloeiperiode van de bollenvelden wil het weleens druk zijn. Voor de rest staat het eigenlijk nooit stil en wordt het niet als druk ervaren.

Antwoord

In 2016 is een probleemanalyse uitgevoerd, waarin vooral is gekeken naar de actuele situatie. Hieruit bleek, dat er wel degelijk problemen zijn in het gebied qua bereikbaarheid en leefbaarheid. Juist deze problemen hebben geleid tot het beoordelingskader dat in het MER is toegepast.

Zienswijze onderdeel 391.2

Om daar nu een bijzonder mooi stukje van deze streek voor te slopen, om er een snelweg overheen te leggen. Laten we eens wat zuiniger op onze woon werk en leefomgeving zijn, (niet alleen in de bollenstreek trouwens) De bollengronden in de bollenstreek zijn uniek in de wereld voor het kweken van bollen en aanverwante gewassen. Laten we niet constant een stukje hier en een stukje daar eraf snoepen. Voor je het weet heb je geen bollenstreek meer. Het spookbeeld van een grote bollenstad a la Mexico-City of Calcutta doemt al snel op. In de skigebieden leggen ze tenslotte toch ook geen snelweg over de piste heen.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief betreft de verbinding tussen de N208 en de N205 en niet het traject tussen de N208 en N206 door de bollenstreek. De optie voor een verbinding tussen de N208 en N206 wordt voor de toekomst echter wel opengehouden. Mocht dit tracé er alsnog komen, dan zullen we nader kijken naar de tracering van de weg en de milieueffecten. Waar nodig zullen we maatregelen nemen om de effecten te compenseren of te beperken. Van een Bollenstad, waar in het verleden over is gesproken, is geen sprake, al zijn er wel verschillende locaties waar, los van de Duinpolderweg, woningbouw zal worden ontwikkeld. Uw vergelijking met miljoenensteden als Mexico-City of Calcutta gaat niet op, evenals uw analogie met skigebieden.

Zienswijze onderdeel 391.3

Maar er zijn ook mogelijkheden om beide te hebben en de bollenstreek intact te laten en toch een goede snelweg waar verder niemand last van heeft. En dat is vanuit de Haarlemmermeer met een ondergrondse tunnel naar de 206, met een aftakking in Hillegom naar boven. Dit zou toch een pracht Project wezen. En een snelweg en een mooie bollenstreek. Het is misschien wel iets duurder maar daar zullen onze kinderen en kleinkinderen dankbaar voor zijn.

Antwoord

Een tunnel onder Hillegom door is gezien de hoge kosten geen onderdeel van het de alternatievenafweging.

Zienswijze 392

Zienswijze onderdeel 392.1

Ik volg de ontwikkelingen al jaren. Niet specifiek omtrent de Duinpolderweg maar ook i.v.m. de al lange discussie over een tweede brug over de ringvaart in Lisse. Het leek mij altijd al de meest logische route om deze brug in het verlengde van de 2e Poellaan aan te leggen en dan een randweg te maken om de nieuwbouw van Lisserbroek richting N207 + de aansluiting op de A44.

Ik was wel verbaasd dat het nu gecombineerd werd met de Duinpolderweg maar de weg op zich verbaasd mij dus niet. Ik beperk mijn zienswijze tot dit zuidelijke deel van de plannen.

Ik begrijp dus wel dat deze ontsluiting er moet komen alleen begrijp ik nu de gekozen route niet. Komende vanaf de N208 maakt de 2e Poellaan nu al een hele vreemde en gevaarlijk slinger direct na de brug over de rijnsloot. Bij de nieuwe plannen gaat de weg dan ook nog met een slinger om het tuincentrum Mooij heen om vervolgens bij een rotonde in het verlengde van de Ruishornlaan te komen. Volgens mij bevordert dit alles de doorstroming en de verkeersveiligheid niet.

Logischer zou het volgens mij zijn om de 2e Poellaan rechtdoor te trekken en dan een rotonde te maken waarbij achter het tuincentrum langs een aansluiting komt op de Ruishornlaan. Verder valt op dat de route nu een ruime bocht naar het zuiden maakt waardoor vele stukken grond en bedrijven doorsneden worden.

Antwoord

Uit de verkeersberekeningen van het voorlopig voorkeursalternatief blijkt dat het verkeer op de 2e Poellaan juist afneemt, in plaats van toeneemt. Dit komt omdat verkeer uit Lisse, dat nu naar de A44 wil, eerst naar de N208 rijdt om vervolgens bij Sassenheim richting de A44 te rijden. Door de nieuwe aansluiting krijgt het verkeer uit Lisse een kortere route naar de A44, waardoor dit verkeer niet langer via de 2e Poellaan rijdt. Vandaar dat gekozen is voor een ontwerp, dat goed aansluit op de Ruishornlaan, omdat daar het belangrijkste deel van het verkeer vandaan komt. In de verdere uitwerking zal nog goed gekeken worden naar de precieze ligging van het tracé. Uit de ingediende reacties op het voorlopig voorkeursalternatief blijkt, dat de ligging tot veel discussie leidt. Het gaat dan met name om het doorsnijden van kavels met een goed lopende bedrijfsvoering en het combineren van de weg met de piekberging in de Haarlemmermeer.

Zienswijze onderdeel 392.2

Ik ken natuurlijk de achterliggende redenen hiervoor niet maar het komt bij mij niet logisch over omdat er nu heel veel eigenaren een groot probleem krijgen en ernstig gedupeerd worden.

Het enige logische argument dat ik hiervoor kan bedenken is dat het inderdaad een "randweg" wordt waarbij al ruimte wordt gereserveerd voor toekomstige uitbreiding van de gemeente Lisse, zoals al wordt aangegeven in de ruimtelijke planning van

de provincie Zuid Holland.

Op zich vind ik dat geen probleem en is het ook weer heel logisch en begrijpelijk, maar spreek dat dan ook uit! Dan begrijpen de eigenaren die het betreft de route beter en is de acceptatie waarschijnlijk ook groter. De enige kant dat Lisse nog kan uitbreiden is naar deze Rooversbroekpolder. De kassenbouwbestemming is al losgelaten en het is geen bollengrond. Het is allemaal zo duidelijk als wat!

Ik voel mij nu niet eerlijk behandeld. Er worden naar mijn idee spelletjes gespeeld en daar ben ik fel op tegen. Ik wil dat er eerlijk tegen mij gedaan wordt en serieus: een gemeente Lisse die nu nog steeds bij hoog en bij laag bezweert dat er geen plannen zijn met de Rooversbroekpolder, komt bij mij absoluut niet eerlijk over.

Waar komt mijn zienswijze dus op neer: Ik begrijp dat die weg er moet komen en daar heb ik best begrip voor. Als er geen verdere plannen met de polder zijn begrijp ik de route niet omdat die teveel eigenaren ernstig benadeeld. Als die plannen er wel zijn begrijp ik de route wel maar heb ik ernstige bezwaren tegen de manier waarop sommige overheden met hun burgers omgaan. Ik heb sterk de indruk dat er spelletjes gespeeld worden en daar krijg ik echt vlekken van in mijn nek !

Antwoord

Wij begrijpen de verontwaardiging als het waar zou zijn wat deze belanghebbende naar voren brengt. De keuze voor het tracé waarop hij doelt is gedaan door het platform NOG en komt uit het pakket van deze groep. Lisse is daar niet de aanjager van. Lisse is wel gebaat bij bereikbaarheid en ondersteunt vanuit dat belang ook de studie naar oplossingen. In dat kader is er nu sprake van een voorlopig tracé en kan het ook nog zijn dat door optimalisaties er nog wijzigingen worden doorgevoerd.

Zienswijze 393

Zienswijze onderdeel 393.1

Zwaanshoek is een parel aan de ringvaart en een veel besproken onderwerp met betrekking tot de Duinpolderweg. De vraag die mij al lange tijd bezig houdt is of dit mooie dorp daadwerkelijk een parel blijft of een dorp wordt met vlak daarnaast een drukke doorgaande weg? Omdat deze vraag mij al veel te lang bezig houdt, zou het fijn zijn als er daadwerkelijk een beslissing genomen gaat worden (sluit de tracés die geen kans meer maken dan ook zo spoedig mogelijk definitief uit zodat de mensen die hierbij in de buurt wonen ook verder kunnen met het maken van plannen voor de toekomst).

Antwoord

Dat is een duidelijk statement. Wij zijn in de overtuiging dat het bestuur ook van plan is om snel duidelijkheid te verschaffen, zodat ieder daarna zelf kan beoordelen wat hem of haar te doen staat. Zeker voor Zwaanshoek geldt dat dit niet het eerste woord is dat er over gesproken is. Er zijn nu geluiden om eerst eens aan te kijken wat de rest van het gekozen samenstel aan effecten heeft en dus te faseren. Wij voorzien dat er op dit punt bij het definitief voorkeursalternatief stappen genomen zullen worden.

Zienswijze 394

Zienswijze onderdeel 394.1

Volgens onze zienswijze is ook de verdere ontsluiting N206 - N208 een totale miskleun omdat deze sowieso misbruik maakt van de Weerlaan en dan verder gerouteerd is, volgens Mw. Post gaat het daar om 'wanneer' en niet om 'of', over bloembollenbedrijven, w.o. historische zoals 'de Koninklijke van Zanten' en bloembollenland iets wat volgens overeenkomsten volstrekt verboden is zonder compensatie.

Antwoord

Als de weg wordt doorgetrokken tot aan de N206 wordt inderdaad landbouwgrond doorsneden. Deze zal worden gecompenseerd volgens de regels die hiervoor zijn afgesproken. De exacte ligging en daarmee de impact voor de bedrijven zullen wij in de volgende fase, in samenspraak met directbetrokkenen uitwerken.

Zienswijze onderdeel 394.2

Deze hele voorgestelde 'route zuid' dwars door/langs woonwijken die opgescheept worden met allerlei vormen van luchtverontreiniging en (fijn)stof - iets wat hoog op de milieu-agenda staat toch, over industrieterreinen en door een kort geleden hersteld natuurgebied op het grondgebied van Hillegom en

Antwoord

De wegverbinding heeft inderdaad gevolgen voor de leefomgeving, onder meer voor wat betreft luchtkwaliteit en natuur en landschap. Door het nemen van maatregelen houden we deze effecten binnen de perken.

Zienswijze onderdeel 394.3

dat ook nog eens zonder redelijk overleg mét vertegenwoordigers ván Hillegom zoals ook blijkt uit de samenstelling van de diverse 'commissies' en 'adviesgroepen'!

Er wordt zelfs regelmatig uitgesproken dat Hillegom het vuil-/afvalputje is van vele groeperingen die van alles willen als het maar niet 'in hun achtertuin' is. Deze mening wordt zelfs uitgedragen door mensen uit de Bloemendaalse politiek die de 'vuilstort' op Hillegoms terrein zeer ongepast vinden.

Het door Hillegom voorgestelde traject via de Oosteinderpolder of daaromtrent, is over het geheel veel logischer, geeft aanzienlijk minder schade op vele fronten en lost bovendien vele problemen op. Deze route heeft ook de voorkeur ván en is op advies van Holland Rijnland, een gerespecteerde en gewetensvolle organisatie!!

Conclusie: wij zijn grotendeels tegen het 'voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg' en wel om redenen zoals hierboven omschreven en aansluitend op de zienswijze van, in ieder geval, de gemeente Hillegom en andere redelijke zienswijzen.

Antwoord

Het is een duidelijk verhaal; ook dat er geopteerd wordt voor een ander alternatief. Dat weegt nu mee in het eindoordeel dat het bestuur moet maken. Holland Rijnland spreekt net als de bestuurders van de grondgebonden gemeenten mee in de stuurgroep en haar geluiden zijn helder, tijdig en toegankelijk. Maar dat zijn de geluiden van de overige partners in de stuur- en adviesgroep ook. De passages over vuilstort vinden wij niet passen bij het proces waarin afwegingen als deze gemaakt moeten worden en waarin altijd sprake zal zijn van bundeling op een plaats en verlichting op een andere plaats. Midden door de Oosteinderpolder verdeelt de lasten wellicht dan heel goed, maar heeft ook weer nadelige effecten waar anderen op gewezen hebben.

Zienswijze 395

Zienswijze onderdeel 395.1

De dorpsraad van Abbenes dient hierbij een zienswijze in met betrekking tot het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg en dan met name het zuidelijk tracé van de Duinpolderweg. Het dorp Abbenes bevindt zich circa 1 kilometer vanaf het geplande zuidelijk deel van de Duinpolderweg en aan de oostzijde op enkele honderden meters vanaf de A44. Wij begrijpen ook de verkeersproblematiek van Lisse, maar zijn van mening dat Abbenes niet de dupe mag worden van een regionaal verkeersprobleem. Indien dit zuidelijke deel van het voorkeurstraject van de Duinpolderweg wordt uitgevoerd, zal in een later stadium daar ook nog het verkeer uit Lisserbroek (ontwikkeling Lisserbroek 2040) op aangesloten worden. Dit zal een zodanig verkeersknooppunt gaan worden dat rekening houdend met de piekberging aan de zuidzijde, uitbreiding richting Abbenes vorm gegeven zal gaan worden en zodoende ook op slechts enkele honderden meters van Abbenes komt te liggen. De toekomstige ontsluiting van Lisserbroek 2040 in aanmerking nemende wordt Abbenes geheel ingesloten door verkeerswegen. Dit levert nog meer overlast en geluidshinder op voor de inwoners van Abbenes, die nu al te kampen hebben met de A44 en de treinverbinding Amsterdam-Leiden op 200 meter afstand, alsook de aanvliegroute van de Kaagbaan.

Antwoord

De beoogde verbinding tussen Lisse Zuid en de A44 blijft zoals u schrijft op aanzienlijke afstand van het dorp Abbenes. In de volgende fase wordt de ligging van het tracé gedetailleerd uitgewerkt. Dan wordt ook onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om de negatieve effecten te beperken. De ontwikkeling van woningbouw bij Lisserbroek is modelmatig meegenomen in de verkeersberekeningen. Deze worden echter ontsloten naar het noorden, dus via de N207.

Zienswijze onderdeel 395.2

Dit knooppunt waar de verkeersstroom Lisse/Lisserbroek samenkomt, zal ook desastreuze gevolgen hebben voor het nog weinige resterende karakteristieke agrarische gebied in de Haarlemmermeer. Of en welk percentage de (toekomstige) inwoners uit Lisserbroek van de oeververbinding over de Ringvaart gebruik zullen willen maken, is niet onderzocht. De nieuwe oeververbinding ter hoogte van Lisserbroek, waarbij nu nog alleen voor gebruik van bus- en fietsvervoer is uitgegaan, ook voor autovervoer geschikt maken, is een veel betere optie voor de Lisserbroekers om naar Lisse te gaan.

Het volgende nadeel van de zuidelijke voorkeur van de Duinpolderweg is de aansluiting op de A44 bij afslag 2 'Kaag (dorp)'. Met uitzondering van het viaduct over de Hoofdvaart voldoen op- en afritten aan de moderne eisen voor verkeersstromen en kunnen het toekomstige verkeer uit Lisserbroek verwerken. Echter dit knooppunt is niet berekend op een grote toestroom van verkeer uit Lisse en Lisserbroek en zal dientengevolge ingrijpend aangepast dienen te worden.

Antwoord

De nieuwe verbinding zal aansluiten ter hoogte van afslag 2 van de A44. Hier wordt op dit moment een piekberging gepland. Er is planologisch juist gezocht naar het combineren om verdere aantasting te voorkomen. De nieuwe verbinding is vooral bedoeld voor verkeer vanuit Lisse naar de A44. Bewoners uit Lisserbroek kunnen immers de huidige Lisserbroekerbrug blijven gebruiken. De nieuwe verbinding voor Bus en langzaam verkeer ligt nog noordelijker. Hier wordt juist gekozen het autoverkeer niet te faciliteren, om zo een snelle en concurrerende route voor het OV te creëren.

Het ontwerp van de aansluiting is zodanig gemaakt, dat het de verwachting is, dat het kruispunt dit nog wel kan verwerken. Bij de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief zal dit nogmaals getoetst worden.

Zienswijze onderdeel 395.3

De dorpsraad Abbenes strijdt al jaren voor kleinschalige woningbouw in Abbenes om het dorp leefbaar te houden. Zeker na de dramatische prognose van de Gemeente Haarlemmermeer over de bevolkingssamenstelling is dit noodzakelijk en door de aanpassing van het Luchthaven Indelingsbesluit in 2017 in het westen van Abbenes ook zeker mogelijk. Bij de geplande aanleg van de Duinpolderweg zuid wordt deze kleinschalige woningbouw ernstig bemoeilijkt zo niet onmogelijk. Dan zou ten gevolge van de enorme huizenbouw in Lisse van de afgelopen decennia en het bijbehorende verkeer het dorp Abbenes ernstig gedupeerd worden.

Antwoord

Wij zien geen relatie tussen eventuele kleinschalige woningbouw bij Abbenes en de eventuele verbinding tussen Lisse Zuid en de A44.

Zienswijze onderdeel 395.4

Wij als dorpsraad adviseren dat het zuidelijk tracé van de Duinpolderweg buiten de Haarlemmermeer blijft, van de 2e Poellaan in Lisse langs de ringvaart aan de kant van Zuid-Holland blijft en bij Sassenheim op de A44 aansluit, afrit 3 'Noordwijkerhout'. Dit knooppunt voldoet niet meer aan de huidige ontwerpisen, een snelheidsbeperking van 100 km/uur is hier reeds ingesteld in verband met de korte invoegstroken. Aansluiting van de Duinpolderweg op afrit nummer 3 zou in combinatie met een renovatie van dit verkeersknooppunt kunnen plaats vinden. De doelstelling om het verkeer vanuit Lisse snel naar de A44 leiden en om de van Pallandtlaan in Sassenheim te ontlasten, worden beide behaald.

Antwoord

De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een verlichting van de Kanaalstraat in Lisse en een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. Op deze wijze levert de randweg Lisse op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen. Namelijk een ontlasting van het kruispunt N208-N443 bij de van Pallandtlaan en een ontlasting van het kruispunt N208-N207 ten noorden van Lisse. RWS heeft op Noord-Hollands grondgebied plannen voor de renovatie van de kunstwerken (inclusief Kagerbrug); echter, financiering is hiervoor niet geregeld: het project staat op een lijst. Aan Zuid-Hollandse zijde is gesproken over een mogelijke verkenning, maar het zou dan gaan om een studie na 2028. Vandaar dat combineren niet opportuun wordt geacht.

Zienswijze onderdeel 395.5

Behoudens bovenstaande, zien wij in deze variant nog meer voordelen:

- geen extra kosten voor een brug over de Ringvaart
 - geen oponthoud van het verkeer door een open brug
 - geen oponthoud voor de scheepvaart door een dichte brug,
 - geen vier (!) bruggen op rij voor de scheepvaart
 - geen last van de piekberging van het Hoogheemraadschap
 - geen grootschalige aanpassingen/hoge kosten A44 afrit 2 'Kaag (dorp)'
 - geen nieuw knelpunt door samenvoeging verkeersstroom Lisse/Lisserbroek
 - geen nieuw knelpunt door aansluiting verkeer Lisse/Lisserbroek op de A44
 - geen verstoring natuurgebied ringdijk
 - geen aantasting woonmilieu en leefkwaliteit bewoners Abbenes
 - geen extra luchtvervuiling rondom het reeds zwaar belaste Abbenes
- Wij vragen u deze suggesties mee te nemen in uw besluitvorming.

Antwoord

Er zijn veel alternatieven voorgesteld, maar dit niet. Bestuurders hebben na jarenlang studeren aangegeven een keuze te willen maken uit de voorliggende oplossingen, waarbij uiteraard nog optimalisaties mogelijk zijn. Met deze zienswijze wordt een uitsapje gemaakt in een richting, die wij niet meer gaan bevorderen.

Zienswijze 396

Zienswijze onderdeel 396.1

Hiermee dienen wij een zienswijze in tegen het voorlopig voorkeursalternatief waartoe op 19 december 2017 is besloten (Duinpolderweg). Onze zienswijze richt zich op de nieuwe verbindingsweg tussen de A44 en Lisse (uit alternatief NOG Beter 2.0)

Kort gezegd hebben wij 5 inhoudelijke punten en daarnaast hebben we een punt ten aanzien van de communicatie.

1. Wij zijn van mening dat het kernprobleem van de verminderde doorstroom op lokale wegen niet zozeer te vinden is in deze lokale wegen zelf, maar in de wegversmallingen op de A44 ter hoogte van de bruggen. Door deze versmallingen gebeuren vaak ongelukken, waardoor vervolgens alle verkeer op de lokale wegen vastloopt. Daarnaast zorgen de versmallingen voor verminderde doorstroomsnelheid.

Dit probleem los je volgens ons niet op met het aanleggen van extra lokale wegen. Daarnaast komt de verbindingsweg die men nu voor ogen heeft uit op de bestaande kruising en op- en afrit bij Kaagdorp/Abbenes (afrit 2). Dit is nu al een zeer onoverzichtelijk en gevaarlijk punt. Dit zal bij toenemende verkeersdrukke gaan leiden tot ongelukken en opstoppingen! Bovendien bevindt deze op- en afrit zich juist bij een van de bruggen waar met regelmaat ongelukken gebeuren. Met een toename van verkeer dat via deze oprit de snelweg opkomt, neemt het risico op ongelukken waarschijnlijk alleen maar toe.

Wij vragen ons af of er een verkeerstechnisch onderzoek is gedaan naar de effecten van de verbindingsweg op de verkeersveiligheid en doorstroomsnelheid op dit punt op de A44. Wat ons betreft zit de oplossing voor het kernprobleem niet in het aanleggen van deze extra verbindingsweg, maar in het aanpakken van de doorstroming op de A44 door het verbreden van de weggedeelten bij de beide bruggen.

Antwoord

Wat betreft de A44: De oprit van afslag 2 richting Amsterdam ligt juist na de twee smalle kunstwerken en biedt een snelle route richting Amsterdam. Verkeer dat afslag 2 gebruikt om zuidwaarts te gaan in de ochtendspits rijdt in de tegengestelde richting van de spitsrichting. De verkeerscijfers laten zien dat deze aansluiting juist leidt tot een verlichting van de Van Pallandtlaan en een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. Bij een ongeval in de avondspits, zal deze weg inderdaad een alternatief bieden. Zonder deze verbinding zou verkeer echter ook op zoek gaan naar een alternatief en wellicht nog minder wenselijke routes zoeken (door Abbenes of Lisserbroek). RWS heeft aangekondigd, dat op termijn onderhoud nodig zal zijn aan de kunstwerken op dit deel van de A44. Dit zou ook kansen kunnen bieden voor het creëren van een verbeterde ontsluiting van dit gebied. Een verbinding maken die noordwaarts buigt naar de N207 is in een eerder stadium onderzocht en afgevalen (grensstreekstudie). In deze MER is deze verbinding niet langer als kansrijk alternatief aangedragen en dus ook niet meegenomen in het MER. Deze verbinding is aanzienlijk langer en vraagt een veelvoud aan nieuwe infrastructuur, terwijl verkeerskundig ook een

prima verbinding met het hoofdwegennet ontstaat via de A44.

De randweg Lisse levert nu op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen, vandaar dat deze is opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief.

Zienswijze onderdeel 396.2

2. In de Poelpolder hebben de bewoners dagelijks te maken met vliegverkeer van en naar Schiphol. Dit veroorzaakt al structureel de nodige geluidsoverlast en luchtvervuiling. Met de beoogde verbindingsweg wordt hier een nieuwe structurele vorm van overlast en vervuiling aan toegevoegd. Met een voornamelijk zuidwestenwind in Nederland worden het geluid van de auto's alsmede de uitstoot die zij veroorzaken continue richting onze woonwijk gevoerd met alle negatieve (gezondheids)effecten van dien. Door het aanleggen van de extra verbindingsweg is dus sprake van een stapeling van negatieve effecten waar dezelfde burgers de dupe van worden. Daar kunnen wij het niet mee eens zijn!

We vragen ons af of hier wel voldoende en gedegen onderzoek naar verricht is, waarbij ook de al bestaande effecten van het vliegverkeer zijn meegewogen. Daarnaast willen we graag weten in hoeverre in de plannen geluidswerende maatregelen zijn opgenomen en zijn gebudgetteerd.

Antwoord

De verbindingsweg tussen Lisse en de A44 is juist ook bedoeld om te verkeersoverlast in noordelijke richting via de N208 te beperken. De verbindingsweg zorgt dus enerzijds voor een toename van milieuhinder aan de zuidkant van Lisse, maar een vermindering van verkeersoverlast en milieuhinder in Lisse zelf. De milieueffecten hebben we in het MER op hoofdlijnen beschreven, om een vergelijking tussen de verschillende alternatieven te kunnen maken. In de volgende planfase onderzoeken we de milieueffecten meer in detail (project-m.e.r.) en bekijken we of en waar we maatregelen moeten nemen om de effecten binnen de wettelijke normen te houden. Deze maatregelen hebben we nu nog niet in het MER-onderzoek betrokken.

Zienswijze onderdeel 396.3

3. Wij voorzien met het aanleggen van de beoogde verbindingsweg een insluiting van onze woonwijk en daarmee een afname van de verkeersveiligheid. Met name voor fietsers en brommers die de wijk uit willen/moeten richting Sassenheim (denk vooral ook aan schoolgaande jeugd!) betekent een extra weg dat zij twee keer een drukke weg moeten oversteken. Als hierbij gekozen wordt voor een rotonde in plaats van stoplichten vermindert dit de veiligheid voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers. Uit de stukken blijkt hierbij gekozen wordt voor een rotonde in plaats van stoplichten vermindert dit de veiligheid voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers. Uit de stukken blijkt niet dat hier onderzoek naar is gedaan.

Antwoord

In Nederland wordt zeer veel onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid. In het MER is ook specifiek gekeken naar de verkeersveiligheid van de alternatieven. Een rotonde wordt juist als veiliger gezien voor langzaam/kwetsbaar verkeer. In de bebouwde kom heeft deze groep op een rotonde juist voorrang. Daarnaast wordt niet overgestoken door rood (een groot probleem met langzaam verkeer op kruispunten). Ook is in het voorlopig voorkeursalternatief juist rekening gehouden met de langzaam verkeeroutes. Zo wordt de middenweg ongelijkvloers gepasseerd en blijft deze langzaam verkeeroute vrij van het passeren van drukke wegen en kan er naar Sassenheim gefietst worden.

Zienswijze onderdeel 396.4

4. Met de beoogde verbindingsweg wordt de huidige Rooversbroekpolder doorkruist, een prachtige en historische polder (dateert uit 1632!) waar dagelijks door veel mensen gerecreëerd wordt. In 2013 is er door het college van burgemeesters en wethouders nog besloten om geen glastuinbouw toe te staan, maar vast te houden aan de oorspronkelijke bestemming van de polder. Het is toch bizar dat nu dan zomaar besloten kan worden om door dit gebied een drukke verkeersweg aan te leggen. Met deze weg wordt de hele eigenheid van de polder tenietgedaan. Wij zijn het hier dan ook niet mee eens!

Antwoord

Dit belang wordt afgewogen tegen het belang om Lisse nu in en in de toekomst bereikbaar te houden. Het bestaande areaal aan wegen is daarvoor onvoldoende. Uiteraard moet goed worden gekeken op welke wijze een verbinding als deze het best tot zijn recht komt en goed kan worden ingepast. Dat proces is nog niet helemaal doorlopen. Na deze fase komt er nog een studiefase

waarin in maatwerk verder gestudeerd wordt.

Zienswijze onderdeel 396.5

5. Alles overziend, zal met de aanleg van de beoogde verbindingsweg, de waarde van onze woning en ons woongenot sterk verminderen. Immers, er zal sprake zijn van toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling, de verkeersveiligheid in de nabije omgeving zal sterk verminderen en de rustgevende uitvalsbasis in de Rooversbroekpolder verdwijnt.

Al jarenlang genieten wij enorm van onze woning in de Poelpolder en we gingen er zonder meer vanuit dat we ook de komende jaren nog volop woongenot zouden hebben. Echter, door de plannen die nu voor liggen, wordt er eenzijdig sterk afbreuk gedaan aan ons woongenot en aan dat van onze medebewoners in de Poelpolder. Voor de schade die wij hierdoor zullen lijden, stellen wij dan ook de Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland nu alvast aansprakelijk.

Antwoord

Eventuele waardedaling van een gebouw door het vaststellen van een bestemmingsplan of inpassingsplan valt onder planschade. U kunt, als het ontwerp van de weg gedetailleerd is uitgewerkt en het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd, hiervoor een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Onze inschatting is echter dat vanwege de ligging van uw woning ten opzichte van de nieuwe weg de waardedaling aan uw eigendom beperkt zal zijn. Voor planschadevergoeding moet wel grondslag bestaan.

Zienswijze onderdeel 396.6

Los van de voorgaande inhoudelijke punten willen wij ons ongenoegen uitspreken over de communicatie richting de bewoners in de Poelpolder ten aanzien van de plannen. Op het moment dat wij als burgers een vergunning aanvragen voor een verbouwing worden de burens actief geïnformeerd door de gemeente. Ten aanzien van de Duinpolderweg en meer in het bijzonder ten aanzien van de beoogde verbindingsweg tussen Lisse en de A44 zijn wij als burgers echter nooit actief geïnformeerd gedurende het gehele proces. Dit vinden wij zeer onacceptabel. De verbindingsweg heeft zeer ingrijpende gevolgen voor de bewoners van de Poelpolder, maar kennelijk vond niemand het nodig om de bewoners hierbij te betrekken.

De plannen rondom de Duinpolderweg hebben zich volgens ons zeer lang alleen geconcentreerd op het gebied rondom Hillegom en Bennebroek. Om die reden hebben wij de planvorming niet heel actief gevolgd. Pas in een later stadium is de verbindingsweg bij Lisse in de plannen gekomen. Wij kunnen ons voorstellen dat naast onszelf, ook vele anderen in de Poelpolder, dit niet tijdig genoeg in de gaten hebben gekregen. Het was in onze ogen niet meer dan logisch geweest als de bewoners van de Poelpolder actief tijdig per brief op de hoogte waren gesteld van deze plannen. Wij vinden het zeer onzorgvuldig dat dit niet gebeurd is.

Antwoord

Dit gedeelte van het alternatief kwam voor het eerst ter sprake in oktober 2016 toen het bestuur besloot dat het in aanmerking kwam om op te studeren. De adviesgroep bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/Duinpolderweg droeg dit aan. Vanaf dat moment heeft over alle onderdelen veel in de media gestaan. Toen het besluit om ook dit onderdeel aan te wijzen als voorlopig voorkeursalternatief werd genomen eind vorig jaar, is een groot aantal relatief nieuwe belanghebbenden geïnformeerd per brief en via de gebruikelijke andere kanalen. Dat heeft ook de gelegenheid om met deze zienswijze te komen tot gevolg gehad. Wij begrijpen dat de eerste gerichte confrontatie ook altijd wel een moment is voor iemand met belangen in het betreffende gebied.

Zienswijze 397

Zienswijze onderdeel 397.1

Kopie van zienswijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 398

Zienswijze onderdeel 398.1

Zie bijlage voor een Duinpolderweg alternatief

-Geen ringvaart brug nodig met alle bekende nadelen
-Geen extra afslag A44 nodig En voldoet de verbreding N207 niet, zoals oorspronkelijk bedoeld? De verkeerssituatie vanuit Abbenes moet ongewijzigd blijven.

Antwoord

De door u getekende variant biedt vooral een alternatief voor het gebruik van de 2e Poellaan en de N208 richting Sassenheim. Het verkeer zal echter toch weer moeten invoegen op de Van Pallandtlaan en dan alsnog gebruik maken van de overbelaste op- en afrit van de A44. De verkeerscijfers laten zien dat de randweg Lisse juist leidt tot een verlichting van de Van Pallandtlaan en een betere verdeling van verkeer over de op- en afritten van de A44. Daarnaast zorgt het ook voor een ontlasting van de Kanaalstraat in Lisse.

Een extra brug hoeft niet noodzakelijkerwijs tot meer overlast voor het scheepvaartverkeer te leiden. Sterker nog, de provincie Noord-Holland werkt op deze route aan een 'blauwe golf' waarbij scheepvaartverkeer in colonne over de ringvaart wordt geleid.

Voor kleine pleziervaart zou passeren van een halfhoge brug mogelijk moeten zijn, zonder dat de brug open hoeft.

Het voorlopig voorkeursalternatief voorziet niet in een extra afslag op de A44, maar gebruikt de bestaande afslag 2. De verdubbeling van de N207 had als doelstelling om de groei van het verkeer uit Nieuw-Vennep op te vangen en een goede verbinding te zijn richting Bollenstreek. Voor de verdubbeling was het gehele traject problematisch. De verdubbeling heeft gezorgd dat dit nu goed doorstroomt.

De randweg Lisse levert nu op een aantal manieren een bijdrage aan de gestelde doelstellingen, vandaar dat deze is opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief.

Zienschijze 399

Zienschijze onderdeel 399.1

Kopie van zienschijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienschijzenummer verwezen.

Zienschijze 400

Zienschijze onderdeel 400.1

Van problemen naar kansen!!!! Zeker na realisatie van extra huizenbouw in de omgeving van Beinsdorp is goede verkeersafwikkeling van en naar Hillegom over het NOG beter 2.0 alternatief ook het beste voor de Hillegomse winkeliers.

En? Hoe groot is het percentage van elektrisch aangedreven auto's, dus ook stillere auto's, dat straks gebruik gaat maken van welke aan te leggen verbinding dan ook? In afwachting van uw bericht,

Antwoord

In het MER is rekening gehouden met de woningbouwplannen in de omgeving van Beinsdorp. In alle alternatieven is deze verkeersstroom dus meegenomen. De belasting van de Hillegommerbrug is juist van belang voor de doelstelling om deze aantrekkelijker te maken voor lokaal en langzaam verkeer.

In de verkeersberekeningen is een aanname gedaan voor de groei van elektrisch aangedreven auto's. Deze worden namelijk meegenomen in de lucht- en geluidsberekeningen. Hierin zijn vrij conservatieve aannames gedaan. Dit om te voorkomen, dat er een 'overschatting' gedaan wordt van de te verwachten effecten (minder uitstoot en lokaal geluid, bij snelheden boven de 70 km per uur is bandengeluid dominerend). Het gebruik van de elektrische auto wordt gecombineerd met het verminderen van de uitstoot door zuinigere auto's. De aanname die is gedaan, is dat het totale wagenpark 5% minder uitstoot in 2030.

Zienschijze 401

Zienschijze onderdeel 401.1

Kopie van zienschijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienschijzenummer verwezen.

Zienswijze 402

Zienswijze onderdeel 402.1

Met ons bedrijf zijn wij gevestigd aan de Haarlemmerstraat 16 te Hillegom, een groothandel in ruitersportartikelen met 25 man personeel, bijna 10 miljoen euro omzet en export naar 50 landen.

Nu in de Hillegomse Gemeenteraad de voorkeur is uitgesproken voor de Middenvariant van de Duinpolderweg is voor ons het moment gekomen om onze zienswijze in te dienen. De Middenvariant van de Duinpolderweg vindt EXACT daar waar ons bedrijf is gehuisvest aansluiting met de N208.

Dit brengt een hoop spanning en onzekerheid met zich mee. Ik vrees voor de toekomst van onze onderneming en de werkgelegenheid van al onze (voornamelijk lokale) medewerkers. Reeds 20 jaar zijn wij gehuisvest op de Haarlemmerstraat en het is erg lastig en zeer kostbaar om een onderneming van onze omvang elders te huisvesten.

Tevens legt de vermoedelijke realisering van de Duinpolderweg op deze locatie onze bedrijfsvoering lam. Immers investeren voor de toekomst wordt een grote gok en wij vrezen kapitaalsvernietiging. Juist in deze tijd is het zaak om te blijven schakelen om de actualiteit van de markt te volgen. U begrijpt onze angst en onzekerheid.

Wij zijn voor bereikbaarheid en mobiliteit, de Duinpolderweg zal daar vast aan bijdragen maar voor ons bedrijf is het een zwaard van Damocles.

Ik hoop dat u onze zienswijze mee zult nemen in de verdere beslissingen t.a.v. de Duinpolderweg.

Antwoord

Wij begrijpen uw zorg over de toekomst van uw bedrijf nu de gemeente Hillegom zich heeft uitgesproken tegen het voorlopig voorkeursalternatief en vóór het alternatief langs de Oosteindervaart. Bij de definitieve keuze zullen we heel goed kijken naar de ligging ten opzichte van individuele bedrijven en hun belangen. Daarbij zullen we streven naar maatwerk om negatieve effecten zo veel mogelijk te beperken.

Zienswijze 403

Zienswijze onderdeel 403.1

De Dorpsraad Zwaanshoek, die zich al jaren inspant om de verkeersoverlast in Zwaanshoek terug te dringen en de doorstroming van het verkeer tussen de Duin en Bollenstreek en Haarlemmermeer te verbeteren, staat achter de gekozen oplossing, het voorkeursalternatief Zuid of het doortrekken van de Weerlaan (NOG Beter 2.0). De geplande oost/west verbinding over of onder de Ringvaart tussen Hillegom en Bennebroek zien wij als een oplossing om het (sluip)verkeer vanuit Hillegom door Zwaanshoek tegen te gaan.

Wij zijn absoluut tegen de aanleg van het alternatief midden omdat deze locatie geen oplossing biedt voor Zwaanshoek en Beinsdorp deze weg is te ver van Hillegom gesitueerd waardoor het verkeer van en naar Hillegom toch de route door Zwaanshoek en Beinsdorp zal blijven nemen.

Antwoord

Deze zienswijze is geregistreerd als adhesiebetuiging aan het voorlopig voorkeursalternatief en als verklaring tegen het alternatief Midden.

De overtuiging bestaat dat door dit voorgesteld voorlopig voorkeursalternatief een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen

van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Zienswijze onderdeel 403.2

Om het (sluip)verkeer door Zwaanshoek vanuit Bennebroek terug te dringen is een randweg noordelijk om Zwaanshoek gepland.

Voordat er een definitief besluit wordt genomen over deze randweg willen wij eerst in overleg met het gemeentebestuur en de provincie het nut, de noodzaak, de gevolgen en ook de mogelijke alternatieven zoals flankerende maatregelen bespreken. Wij stellen voor de grond voor de randweg wel te reserveren en de weg mee te nemen in de procedure voor de vergunningaanvraag.

Antwoord

Dit komt over als een zinvolle suggestie en een begaanbare route om zodoende voortgang te houden, reflectie te hebben, zonder in een impasse te raken. Wij zijn er uiteraard mee bekend dat de verkeerssituatie de gemoederen in Zwaanshoek al heel lang bezighoudt. Een besluit is in dat verband geen luxe.

Zienswijze 404

Zienswijze onderdeel 404.1

- Nut en noodzaak van een regionale wegverbinding (of samenstelling van regionale wegverbindingen) is niet aangetoond.

Antwoord

Daar werd in het kader van de bestudering van de geactualiseerde Probleemanalyse 2016 en de politieke beraadslaging daaropvolgend anders over gedacht.

Zienswijze onderdeel 404.2

- Het VKA en de overige varianten en samengestelde oplossingen betreffen uitsluitend wegverbindingen; anno 2018 zijn dergelijke eenzijdige asfaltoplossingen volkomen achterhaalt.

Antwoord

In de regio Haarlemmermeer/Bollenstreek wordt wel degelijk gekeken naar alle modaliteiten. Zo speelt er in de regio ook het project HOV Noordwijk-Schiphol. Daarnaast is in de analyse de ladder van Verdaas doorlopen om een totaalbeeld te schetsen. In de verdere uitwerking zal ook gekeken worden naar de koppeling met het verbeteren van het (snel)fietsrouten netwerk. Het project kijkt dus wel degelijk breder.

Zienswijze onderdeel 404.3

- De Zuid-variant en de Middenvariant brengen grote schade aan in respectievelijk de Vosse- en Weerlanerpolder en de Oosteinderpolder. Dit zijn gebieden met een grote natuurwaarde, o.a. door zijn grote verscheidenheid aan weidevogels. In de ontwerp Omgevingsvisie Hillegom 2030 wordt juist ingezet op het versterken van de natuurwaardes in deze gebieden.

Antwoord

Het is ons bekend dat de Vosse- en Weerlanerpolder en de Oosteinderpolder belangrijke landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden vertegenwoordigen. In de deelonderzoeken "natuur" en "cultuurhistorie" zijn deze op hoofdlijnen in beeld gebracht. In de volgende planfase kijken we gedetailleerd naar de milieueffecten van het voorkeursalternatief en dan zullen we de effecten op natuur en cultuurhistorie in detail onderzoeken.

Zienswijze onderdeel 404.4

- De Zuid-variant vernietigt tevens het industrieterrein Horst ten Daal, zorgt daarmee voor het verdwijnen van veel werkgelegenheid en leidt tot hoge kosten, welke niet zijn doorgerekend.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief raakt een deel van de bedrijven in industrieterrein Horst ten Daal. Wij zullen proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. Daarin wordt de exacte ligging van bedrijfsgebouwen ook beschouwd. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten, wordt met de gemeente Hillegom bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente.

Zienswijze onderdeel 404.5

- Het besluit is tot stand gekomen in een ondemocratisch en ondoorzichtig proces waarin voornamelijk gezocht is naar draagvlak in het bedrijfsleven; Inwoners, andere belangenorganisaties en gemeenteraden zijn daarbij buitenspel gezet.
- Mede als gevolg van punt 5 ontbreekt het draagvlak onder inwoners en in gemeenteraden vrijwel volledig.
- Wij stellen voor om, gehoord alle reacties op het besluit van 19 december (van insprekers, in ingediende zienswijzen, van leden van de Statencommissies, etc.), mogelijk noodzakelijke regionale en lokale maatregelen opnieuw te bezien en hier nadrukkelijk meer duurzame vormen van vervoer bij te betrekken (voor Holland Rijnland dient hierbij de Mobiliteitsagenda het uitgangspunt te zijn).
- Dit laatste, d.w.z. punt B, te doen in een democratisch en transparant proces waarin alle relevante partijen worden betrokken op een manier die recht doet aan hun maatschappelijke rol en belangen.

Bij punt B willen wij een onderscheid maken tussen enerzijds (deel)oplossingen die zijn geprojecteerd in Hillegom en/of hiermee direct verbonden zijn en anderzijds de overige (deel)oplossingen (zoals bv. de omleidingsweg bij Zwaanshoek). De fracties van Bloeiend Hillegom en GroenLinks willen namelijk in het regionale belang graag over de grenzen van onze gemeente heen kijken, maar realiseren ons tegelijkertijd dat we terughoudend moeten zijn als het gaat over (deel)oplossingen op het grondgebied van andere gemeenten. In dit licht pleiten wij in de eerste plaats voor het opnieuw bezien van een mogelijk noodzakelijke verbinding tussen de Noordelijke Bollenstreek c.q. Hillegom en de Haarlemmermeer. In zijn algemeenheid dringen wij er op aan de deeloplossingen gefaseerd uit te voeren, waarbij de effecten van gerealiseerde deeloplossingen worden betrokken in de besluitvorming over definitieve uitvoering van andere deeloplossingen.

Hieronder volgt een nadere toelichting op bovenstaande.

In de Tracé nota MER december 2003 lezen wij al: 'In het noordelijk deel van de regio Duin- en Bollenstreek is het busnetwerk grofmazig. Hierdoor zijn niet alle kernen (direct) met elkaar verbonden en zijn verbindingen naar buiten de regio onvoldoende. Met name de oost-west gerelateerde verbindingen worden gemist. Op structureel niveau ontbreekt het aan een goede hoogwaardige oost- west verbinding voor openbaar vervoer om echt concurrentie te kunnen bieden voor de auto'. Eveneens in de MER 2003: 'Voor fietsers ontbreken enkele kortsluitende rechtstreekse verbindingen. Op sommige routes ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen. De kwaliteit van de oost-west structuur is (ook voor de recreatieve fietsers) zeer matig'.

Inmiddels zijn we 15 jaar verder en zijn we ons meer bewust geworden van de noodzaak om de opwarming van de aarde een halt toe te roepen en als onderdeel daarvan de uitstoot van het autoverkeer drastisch te verminderen. Vorig jaar heeft Holland Rijnland een Mobiliteitsagenda opgesteld dat een goede basis is voor het invullen hiervan. In lijn hiermee heeft de provincie Zuid-Holland een fietsplan opgesteld, met als doelstelling om forenzen op afstanden tot 10 km te stimuleren de fiets te nemen. In een onderzoek dat in 2013 is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Hillegom lezen we: 'Holland Rijnland heeft de visie ontwikkeld om met de provincie Zuid Holland, als Openbaar Vervoersautoriteit, het Openbaar Vervoer in de regio fors te verbeteren. Station Hillegom is gekarakteriseerd als regionaal knooppunt met de aansluiting van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) bus op regionale treindiensten. Dit net kent snelle, directe verbindingen en wordt gekenmerkt door een zo gestrekt mogelijke lijnvoering. Dit is, samen met de frequentieverhoging, de kracht van dit net en levert voor reizigers een tijdwinst op' (op grond van een verondersteld te laag reizigerspotentieel is dit project helaas afgeblazen).

Het voorkeursalternatief en de andere varianten zoals onderzocht in de MER betreffen alle slechts wegverbindingen waarmee het autoverkeer wordt gefaciliteerd en gestimuleerd. Hiermee geeft GS aan geen nota te nemen van c.q. niet aan te sluiten bij de heersende opvattingen inzake duurzaamheid en meer specifiek de klimaatproblematiek, en de hiermee samenhangende overige vormen van mobiliteit. De besluitvorming is bestuurlijk voorbereid c.q. heeft voor een groot deel plaatsgevonden in de Stuurgroep. Deze Stuurgroep heeft in volledige beslotenheid geopereerd, waarbij raden en inwoners van betrokken gemeenten niet zijn betrokken, anders dan het achteraf en uiterst summier melden van de uitkomst. Ondanks pogingen vanuit onze fracties om deze beslotenheid te doorbreken is het proces voortgezet op deze ondemocratische en ondoorzichtige wijze. Holland Rijnland heeft mede namens het college van de gemeente Hillegom eind november 2017 ook weer in beslotenheid een standpunt ingenomen en ingebracht in de Stuurgroep. Ook onze gemeenteraad was hiervan niet op de hoogte. Het onderwerp is uiteindelijk door de raad

behandeld op 15 februari 2018.

Voor dit project is op 15 oktober 2013 het 'Communicatieplan Plan van aanpak planfase Duinpolderweg' opgesteld met als doelstelling: 'Komen tot een voorkeursracé waarvoor zowel onder bestuurders, raads- en Statenleden als bewoners zo veel mogelijk draagvlak bestaat'. Kijkend naar het verloop van het project in de afgelopen jaren t/m het besluit van december 2017 kunnen we slechts concluderen dat deze doelstelling niet behaald is. Voor een deel valt dit wellicht te verklaren door de volgende passage uit dit communicatieplan: 'Het bedrijfsleven is gebaat bij de DPW en werkt graag mee om te komen tot een voorkeursalternatief. We kunnen dit intensiveren door het bedrijfsleven (bestuurlijk) te verleiden tot het pakken van een grotere rol (lobby), ook richting media en het publiek'. Ook de aanbevelingen van de bestuurlijk verkenner de heer Lokker zijn op een zodanige manier ingevuld dat dit niet heeft geleid tot het brede draagvlak waar hij zo nadrukkelijk voor pleitte. Al met al heeft dit geleid tot onbegrip onder inwoners en de vele belangenorganisaties zoals o.a. de Gezamenlijke Natuur- en Milieuorganisaties en Platform NOG. 'Boos en verontrust' was de kop boven het artikel in de Weekendkrant (huis- aan -huis blad in onze regio), met een verslag van de inloopavond van 5 februari, waarmee de gevoelens van de inwoners en hun belangenorganisaties treffend werden weergegeven. In de Statencommissie van Zuid-Holland van 7 februari jl. hebben wij veel twijfel en terughoudendheid gehoord bij commissieleden als het gaat om het nemen van volgende stappen in het proces. Op grond van deze signalen, onze hierboven genoemde argumenten en reacties uit de samenleving achten wij het noodzakelijk om de keuze voor het voorkeursalternatief te heroverwegen en daarbij niet in de eerste plaats te kijken naar de in de MER onderzochte varianten, maar een brede heroriëntatie te doen met inachtneming van de heersende opvattingen inzake mobiliteit, zoals o.a. vertaald in de Mobiliteitsagenda van Holland Rijnland.

Naast het Duinpolderweg project wordt onder verantwoordelijkheid van beide provincies ook gewerkt aan de totstandkoming van een HOV-lijn Noordwijk-Schiphol. Hiermee wordt een goede bijdrage geleverd aan het verbeteren van het OV in onze regio. Mede gezien de luider wordende roep om verduurzaming is dit echter onvoldoende om het OV in de gehele regio concurrerend te maken met de auto. In de reacties van leden van de Statencommissies beluisteren wij ook een nadrukkelijke vraag om meer aandacht voor OV en fietsverbindingen in onze regio. Hierdoor voelen wij ons gesterkt in onze opvatting dat het mobiliteitsbeleid moet worden omgebogen naar duurzame oplossingen.

Nieuwe technieken zoals getest in het programma 'Beter Benutten' in de Metropool regio Amsterdam kunnen hierbij helpen en spreken ons zeer aan. In een artikel in het Haarlems Dagblad van 16/2 2018 lezen wij over een proef op het traject Haarlem – Nieuw-Vennep met slimme verkeerslichten, de zogenoemde intelligente verkeersregelininstallaties. De toelichting van gedeputeerde van NH Mevrouw Post " Je kunt verkeerslichten laten praten met vrachtwagens en aangeven dat als ze een bepaalde snelheid rijden ze niet hoeven te stoppen". Je kunt via een app weggebruikers informeren over hoe lang een verkeerslicht op rood staat. Maar dit gaat ons ook helpen bij de komst van de autonoom rijdende auto. Die moet ook communiceren met allerlei systemen op de weg. Bovendien scheelt het reistijd waardoor spullen sneller van A naar B gaan en levert dit ondernemers geld op. Bovendien scheelt het brandstof. Uiteindelijk gaat het erom dat de totale doorstroming wordt geoptimaliseerd. Op termijn is het de bedoeling dat dit wordt geïntegreerd in de systemen die in de auto's zitten. Ik vind het weergaloos dat we hiermee bezig zijn. Ook al omdat we de bestaande infrastructuur hierdoor beter benutten en dat is altijd nog goedkoper dan nieuwe infrastructuur aanleggen"

We hebben nu echter nog te maken met besluitvorming rond het VKA. Wij vinden dat de democratische legitimiteit van een ingrijpend besluit als dit gewaarborgd dient te zijn. Dat strekt verder dan het strikt hanteren van de formele bevoegdheden en mogelijkheden tot inspraak, namelijk het daadwerkelijk stem geven aan inwoners en de hun vertegenwoordigende organisaties en organen (zoals gemeenteraden). E.e.a. ook in lijn met de heersende opvattingen over burgerparticipatie. Alleen op deze manier zal er voldoende draagvlak zijn voor te nemen maatregelen.

Antwoord

Vanaf 2011 is een proces in gang gezet waarbij de buitenwacht op tal van momenten invloed heeft uitgeoefend op proces en inhoud van het studietraject. Talloze inspraak- en inloopmomenten en een aantal verkiezingen hebben scherpte en diepte gebracht hierbij. Verder zijn alle te ondernemen stappen in politieke arena's aan de orde geweest en getoetst. Het is nu tijd om tot besluiten te komen. Daar hebben belanghebbenden in het gebied ook recht op en daar wordt om gevraagd.

Zienswijze 405

Zienswijze onderdeel 405.1

Mijn zienswijze is dat er niet onomstotelijk en overtuigend bewezen is dat er een west-oost weg noodzakelijk is in het gebied van

Hillegom. Het grondgebied van Hillegom is niet groot en ieder voorgelegd alternatief heeft direct een grote impact op de leefomstandigheden van de bewoners van Hillegom.

Antwoord

Dat is een duidelijk statement. De kernvraag is geweest: is er iets nodig? Het antwoord: ja. Waar? Daar gaat nu de discussie over. Daarbij horen ook de belangen van de bewoners van Hillegom gewogen te worden en dat gebeurt ook. Deze stap is niet voor niets voorlopig om in beeld te brengen wat er nog nodig is voor een definitief besluit.

Zienswijze onderdeel 405.2

Mocht er toch een onafwendbare noodzaak zijn om de verkeerscapaciteit te vergroten in west-oostelijke richting, dan is een verbreding van de N207 tussen de aansluiting met de N205 en de N208 incl. een verbreding van de brug over de ring vaart een goed alternatief. Niet alleen heeft dit geen nadelige gevolgen voor bewoners van Hillegom, het verhoogt ook het efficiënt gebruik van reeds bestaande infrastructuur. Bijkomend voordeel is dat het verhoogde verkeersaanbod naar Lisse in "de bollentijd" ook kan profiteren van deze verbreding. In de verre toekomst kan een evt. aansluiting op de N206 worden overwogen. Samenvattend: Ben ik tegen iedere nieuwe weg in en rond het grondgebied van Hillegom.

Als alternatief draag ik aan: de verbreding van de N207 tussen de aansluitingen N205 & N208 incl. de brug over de ringvaart verbreding van de brug over de ring vaart een goed alternatief. Niet alleen heeft dit geen nadelige gevolgen voor bewoners van Hillegom, het verhoogt ook het efficiënt gebruik van reeds bestaande infrastructuur. Bijkomend voordeel is dat het tijdelijk hogere verkeersaanbod naar Lisse in "de bollentijd" ook kan profiteren van deze verbreding en toename in capaciteit. In de verre toekomst kan een evt. aansluiting op de N206 worden overwogen.

Samenvattend:

Ben ik tegen iedere nieuwe weg in en rond het grondgebied van Hillegom. Als alternatief draag ik aan: de verbreding van de N207 tussen de aansluitingen N205& N208 incl. de brug over de ringvaart

Antwoord

In het MER is eveneens gekeken naar het verbreden van de N207 tot aan de N208. Deze maatregel scoorde echter minder dan een aantal andere. Zo neemt bijvoorbeeld de druk op de N208 naar en in Hillegom (Leidsestraat) alleen maar toe. Het voorlopig voorkeursalternatief zorgt juist voor een alternatief en een betere verdeling van verkeer over het Hillegoms wegennet. Uw zienswijze is toch een pleidooi voor een aanpak aan de zuidkant van Hillegom en zal als zodanig meegewogen worden in de nota van beantwoording.

Zienswijze 406

1. De opzet en rapportages geven blijk van een grote vooringenomenheid. Vanaf het begin wordt ten onrechte de indruk gewekt dat er perse een weg van de duinen naar de Haarlemmermeerpolder moet komen.

Wij hanteren een bredere probleemdefinitie dan de lokale problemen die u beschrijft. De scope van de oplossingen is daardoor wellicht anders dan u voorstaat. Het voorlopig voorkeursalternatief bestaat overigens uit drie deelmaatregelen en een reservering voor doortrekking van een van de maatregelen. De door u gestelde vooringenomenheid herkennen wij derhalve niet.

2. Op een aantal essentiële onderdelen (7 punten, toegelicht in de zienswijze) voldoet het MER niet aan de door de Staten vastgestelde richtlijnen.

De onafhankelijke Commissie-m.e.r. heeft geadviseerd bij het opstellen van de richtlijnen. Dit advies is door de provincies ongewijzigd overgenomen. De Commissie-m.e.r. heeft het MER vervolgens getoetst aan de hand van deze vastgestelde richtlijnen. De Commissie-m.e.r. is van oordeel dat het MER voldoende milieu-informatie bevat voor de vergelijking van de alternatieven en de keuze van een VKA. Wij herkennen ons niet in uw conclusie.

Zowel de probleemstelling als het onderzoek naar verkeer, natuur en ruimtelijke kwaliteit is daardoor onvoldoende gericht uitgewerkt om nu goede besluiten te kunnen nemen. Nut, noodzaak en uitvoerbaarheid van nieuwe weginfrastructuur ten westen van de Ringvaart zijn daardoor onvoldoende aangetoond. > zie deelantwoorden 3. t/m 7

3. Verkeer

- a. De actualisatie van eerder verkenningen ontbreekt geheel in dit MER
- b. Een overzicht van alle ruimtelijke plannen en projecten die de komende jaren in het studiegebied en de regio worden uitgevoerd, waaronder de pareldorpen, ontbreekt.
- c. Informatie over de validatie van het verkeersmodel ontbreekt
- d. Er lijkt geen rekening te zijn gehouden met de komst van de HOV lijn
- e. We vinden de verwachte stroom sluipverkeer vanuit Zandvoort naar A44 en A4 niet terug.
- f. In de probleemanalyse, noch bij de uitwerking van alternatieven wordt onderscheid gemaakt in de verschillende probleemstellingen in de drie deelgebieden (Haarlemmermeer, lokale knelpunten bij ringvaartbruggen, mogelijke knelpunten N208-N206)
- g. Lokale knelpunten worden onvoldoende geconcretiseerd. Het richtgetal 6000 mvt/etm zegt niets over daadwerkelijke probleem.
- h. Elke aandacht voor negatieve verkeerseffecten ontbreekt.
- i. Bereikbaarheid op zeer discutabele/partijdige wijze beoordeeld.
- j. Ruimtelijke dynamiek in de regio ("grote ruimtelijke dynamiek") is onjuist beschreven. Dit heeft alleen betrekking op Hmeer, Katwijk en Haarlem.
- k. Maatregelen Ladder van Verdaas zijn niet maximaal uitgewerkt.

De MER is een eigen product, daarbij is wel gebruik gemaakt van eerdere studies. De actualisatie grensstreek uit 2014 werd gebruikt om te kijken of de juiste alternatieven nog onderzocht werden. In november 2016 heeft Provinciale Staten van Zuid-Holland uiteindelijk een zevental alternatieven benoemd. De probleemanalyse was hierbij ook een product, dat vervolgens als basis is gebruikt in de MER. De resultaten van eerdere studies zijn verwerkt in de NRD (notitie reikwijdte en detailniveau) van 2013. In de probleemanalyse is reeds aangegeven, dat de plannen 'parels aan de ringvaart' waren meegenomen. Ze maken onderdeel uit van de MER. Verder zijn woningbouwplannen van de gemeenten geïnventariseerd en meegenomen in de berekeningen.

De berekeningen met het verkeersmodel zijn gemaakt met VENOM 2016, dit is een gevalideerd model. Voor het project is gekeken naar de ladder van Verdaas. Daarin is gekeken naar kansen voor OV. Daarnaast kent het project Duinpolderweg zijn oorsprong uit de grensstreekstudie Noord- en Zuid-Holland, waarin OV juist één van de opgaven was. Uit deze analyse bleek, dat er beperkt kansen lagen voor OV, maar dat er wel een kans werd gezien in het opwaarderen van de lijn Noordwijk-Schiphol. Na de grensstreekstudie is dit verder uitgewerkt en een apart project geworden.

Over de verwachte stroom sluipverkeer is al eerder aangegeven, dat deze zich niet voordoet in de verkeersmodellen. Al eerder is hiernaar gekeken en geconcludeerd, dat dit verkeer er al rijdt (in geval van Zandvoort), dan wel geen snellere route krijgt (verkeer afkomstig van de noordwestkant van Haarlem). De huidige routes die dat verkeer gebruikt blijven sneller.

In de probleemanalyse is juist getracht te komen tot meetbare doelstellingen. Het richtgetal van 6.000 is afgeleid vanuit onderzoek gedaan door het SWOV (stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid). Uit onderzoek wordt gesteld, dat de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast als bij wegen met aanliggend fietspad (en dus niet vrijliggend) en meer dan 6.000 motorvoertuigen rijden. Dit is genomen als maat om tot een doelstelling te komen.

Alle verkeerseffecten zijn omschreven, ook de negatieve. Niets voor niets is voor een veelheid aan punten in het gebied gepresenteerd, wat de verschillen zijn. Daarnaast is bewust vooraf gewerkt aan het vaststellen van doelstellingen, zodat niet achteraf verweten kan worden, dat de gestelde doelstellingen naar een conclusie worden toegeschreven. Wij herkennen niet dat het verkeersrapport, of ieder ander rapport van de MER op partijdige wijze zou beoordelen.

De ruimtelijke dynamiek is vertaald in het verkeersmodel en opgebouwd vanuit plannen van de gemeenten zelf.

4. Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse. De uitgevoerde Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse is uitermate discutabel. Een kritische analyse onzerzijds leidt tot sterk afwijkende resultaten:

- Het is niet duidelijk of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is want negatieve effecten op de leefomgeving zijn niet in geld uitgedrukt. Bovendien zijn de reistijd-baten en de investeringskosten onzeker.

Deze conclusie delen wij niet. Ze wekt ten onrechte de indruk dat de MKBA geen volledig en juist beeld schetst of de verkeerde conclusies trekt. Wij zijn van mening dat de effecten in de MKBA zijn gemonetariseerd op een wijze die algemeen gebruikelijk is voor infrastructuurprojecten zoals de Duinpolderweg en aansluit bij geldende richtlijnen voor MKBA's zoals verwoord in het kader KBA bij MIRT-Verkenningen. De MKBA laat de uitkomsten voor zeven varianten voor de Duinpolderweg zien, zowel in een hoog als in een laag WLO scenario. Het resulterende saldo van maatschappelijke kosten en baten varieert, naar gelang de geanalyseerde variant voor de Duinpolderweg of het gehanteerde omgevingsscenario. Als sec naar de gemonetariseerde effecten wordt gekeken laat de studie zien dat in een hoog scenario vijf van de zeven varianten maatschappelijke rendabel zijn; in een laag scenario betreft dit twee van de zeven varianten voor de Duinpolderweg. De verschillen in uitkomsten voor de varianten tussen beide scenario's zijn voor een belangrijk deel het gevolg van verschillen in reistijd-baten tussen beide scenario's; in een hoog economisch groeiscenario zijn deze voor de varianten groter dan in een laag economisch groeiscenario. De uitgevoerde MKBA laat deze bandbreedte in

reistijdbaten zien. Overigens concludeert de Quick scan door SEO "dat de reistijdbaten in de MKBA correct lijken te zijn berekend".

Daarnaast bemerkt de MKBA-rapportage dat niet alle effecten gemonetariseerd konden worden (in geld worden uitgedrukt). Het betreft een aantal directe en externe effecten. Deze zijn deels positief en deels negatief van karakter. Deze zijn doelbewust zo opgenomen. Ecorys heeft hierbij voortgebouwd op de richtlijnen voor MKBA's. Daarbij bestaan voor verschillende effecten ook geen geaccepteerde methodieken. Van de effecten op de leefomgeving (onderdeel van de externe effecten) zijn effecten met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit en broeikasgassen gemonetariseerd; andere effecten op de leefomgeving niet. Alle niet-gemonetariseerde effecten zijn op kwalitatieve wijze beoordeeld en opgenomen in de MKBA-tabel. Hoewel deze effecten niet zijn gemonetariseerd, zijn deze uiteraard wel relevant in de beoordeling van de alternatieven voor de Duinpolderweg. Voor wat betreft de investeringskosten sluit de MKBA aan bij de verwachtingswaarde per variant hiervoor. Deze waarde is de best mogelijke inschatting van de kosten van de varianten. Deze kostenraming kent een bandbreedte van -30% à +40%, wat ook past bij de planstudiefase van de Duinpolderweg.

- *De belangrijkste deeltrajecten van de Duinpolderweg zijn niet apart onderzocht.*

Wij verwachten ook dat er verschillen zijn in baten en kosten op de deeltrajecten. De conclusie dat we deze apart hadden moeten onderzoeken delen wij niet. In lijn met de beoogde politiek-bestuurlijke afweging over de Duinpolderweg, is in de MKBA door Ecorys aangesloten bij de wens de alternatieven integraal te analyseren. Wij achten het principieel onjuist om alleen de hoogst renderende trajectdelen aan te leggen en andere lokale, regionale of bovenregionale problemen in de grensstreek in stand te laten. Overigens is in kaart gebracht hoe alternatief 'NOG Beter 2.0' functioneert zonder extra aansluiting op de A44 bij Rijnsburg en hoe alternatief 'Hillegomse Zienswijze' functioneert zonder de doortrekking van de N207 naar de N206 bij Ruigenhoek, dus alleen met het traject tussen de A4 via de Nieuwe Bennebroekerweg naar de N208. Deze analyse geeft zicht op de maatschappelijke kosten en baten van een aantal deeltrajecten.

- *De onderzoeken met betrekking tot de leefomgeving die als input voor MKBA dienen zijn niet gekwantificeerd en daarmee onvolledig.*

De onderzoeken die in het kader van de Planstudie/MER Duinpolderweg zijn uitgevoerd, zijn passend bij het niveau van de besluitvorming die gericht is op het selecteren van het voorkeursalternatief. Het gaat om een zogenoemd Plan-m.e.r. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft aangegeven dat de verstrekte informatie voldoende is om de milieuaspecten bij dit besluit volwaardig te kunnen meewegen. Na keuze van het voorkeursalternatief volgt de fase van planuitwerking. Deze fase bevat een "Besluit-m.e.r.", waarin de milieuaspecten meer in detail zullen worden bestudeerd. Deze werkwijze is gebruikelijk bij projecten als de Duinpolderweg.

- *De cijfers lijken op hoofdlijnen correct maar roepen een onvolledig beeld op omdat presentatie ongelukkig is en gevoeligheidsanalyse op kosten ontbreekt.*

Wij zijn niet van mening dat de MKBA een onvolledig beeld geeft van de uitkomsten. Wel delen wij de opvatting dat de uitkomsten van de MKBA voor beide WLO scenario's beter naast elkaar gepresenteerd hadden kunnen worden. In de MKBA-rapportage zijn de uitkomsten voor het lage WLO scenario in een gevoeligheidsanalyse gepresenteerd, waarbij de verschillen met het hoge WLO scenario worden aangegeven. Beide scenario's zijn echter even realistisch. De wijze van presenteren in de rapportage is niet bedoeld iets anders te suggereren.

Wij onderschrijven de aanbeveling een gevoeligheidsanalyse uit te voeren voor de investeringskosten. De MKBA beperkt zich tot de verwachtingswaarde voor de kosten. Een dergelijke berekening had de bandbreedte van de uitkomsten meer inzichtelijk gemaakt.

- *De investeringskosten van de Duinpolderweg zijn niet toetsbaar.*

In het kader van de Planstudie/MER Duinpolderweg zijn kostenramingen opgesteld passend bij het niveau van ontwerpen in deze fase (schetsontwerpen). De raming is opgezet volgens de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK 2010) volgens publicatie 137 van CROW. De investeringskosten in de MKBA geven de verwachtingswaarde aan. Dit is op basis van een deterministische raming met een in deze fase geschatte standaardafwijking van -30% en +40% ten opzichte van deze verwachtingswaarde. De kostenberekeningen die door Royal HaskoningDHV zijn getoetst door deskundigen van de provincies Noord- en Zuid-Holland. Omdat de achterliggende berekeningen informatie bevatten die van belang is voor de prijsvorming in de latere aanbestedingsfase, is deze informatie niet openbaar gemaakt.

- *De zichttermijn van 100 jaar is discutabel*

Deze termijn sluit aan bij de geldende richtlijnen voor MKBA's zoals verwoord in het kader KBA bij MIRT-Verkenningen.

- *Met verkeer aantrekkende werking is noch in VENOM als in MKBA rekening gehouden.*

Alle verkeersstromen zijn met het verkeersmodel in beeld gebracht. Dit geldt ook voor stromen die door sommigen als ongewenst worden beschouwd. Het verkeersmodel heeft als input gediend voor de MKBA dus met deze stromen is ook rekening gehouden in de MKBA.

5. Gebrekkig onderzoek naar gevolgen voor Natura 2000. Het MER biedt goed inzicht in de kwetsbaarheid van habitats en de ernstige gevolgen die een wegverbinding hierop zal hebben. De conclusies zijn echter te simplistisch. Het systeem van ontwikkelruimte binnen de PAS is sterk omstreden en met grote onzekerheden verbonden. Het rapport had melding moeten maken van deze onzekerheid of er had een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd.

Het algemeen oordeel van de Commissie-m.e.r is dat het MER voldoende informatie – ook voor het onderdeel natuur/N2000 – bevat om een bestuurlijk voorkeursalternatief te kunnen kiezen of samen te kunnen stellen uit de onderzochte alternatieven. Het MER beschrijft op het niveau van een voorkeursbesluit de milieueffecten globaal zodat na dit besluit op het niveau van een project-m.e.r. (besluit-m.e.r.) dieper ingegaan dient te worden op de effecten die met die keuze samenhangen.

Voor het onderwerp natuur geeft de Commissie een aantal belangrijke aandachtspunten voor de verdere uitwerking mee, waaronder het inzichtelijk maken van de effecten op N2000-gebieden voor het aspect stikstof. Uit dit onderzoek zal tevens de vergunbaarheid vanuit de PAS dienen te blijken.

Verder is de PAS-systematiek nog steeds een juridisch goedgekeurd systeem om vergunningen te verlenen. Zolang dit niet verandert zijn er geen redenen om projecten stil te leggen.

6. Het onderzoek naar flora en fauna is volgens indiener met name in het gebied tussen Ringvaart en N208 ten noorden van Hillegom aantoonbaar onvolledig en biedt daarmee onvoldoende basis voor een keuze tussen de wegalternatieven in dit gebied. Dit wordt door indiener onderbouwd door een uitgevoerde contra-expertise.

De aanvullingen en correcties welke in de contra-expertise worden aangedragen worden bijzonder gewaardeerd. Ze ondersteunen het beeld over de negatieve effecten van de nieuwe infrastructuur. Deze informatie leidt niet tot een andere dan negatieve beoordeling op dit punt. In de volgende fase wordt de meer gedetailleerde Besluit-m.e.r. opgesteld. Wij nemen de betreffende informatie graag mee.

7. Gebrekkig onderzoek cultuurhistorie. Indiener beschrijft, onder verwijzing naar een eigen notitie en de zienswijze van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek, enkele vermeende hiaten in de onderzoek naar de cultuurhistorische waarden.

De degelijke en gedetailleerde aanvullingen en correcties worden bijzonder gewaardeerd. Ze ondersteunen het beeld over de negatieve effecten van de nieuwe infrastructuur op deze punten. De informatie leidt niet tot een andere beoordeling. In de volgende fase wordt de meer gedetailleerde Besluit-m.e.r. opgesteld. Wij nemen de betreffende informatie graag mee.

Zienswijze 407

Zienswijze onderdeel 407.1

Wij zijn 'bewoners' van bovenstaand adres. We zeggen 'bewoners' tussen aanhalingstekens omdat we er niet wonen maar al ruim 30 jaar paarden houden, met heel veel plezier. We hebben op het adres een stal met 4 boxen, een 20 bij 60 buitenrijbak en een weide. Juist onlangs, 2 jaar geleden, hebben we geïnvesteerd in verbouwing van onze oude stal tot nu een stal die voldoet aan alle eisen van nu op het gebied van paardenwelzijn.

We zijn absoluut overvallen door de 'kille' brief van u, de Gedeputeerde Staten van Noord Holland, van 22 december 2017 met kenmerk 1031782/1031786. De aankondiging in de brief van het 'voorlopig voorkeurs alternatief', de ogenschijnlijk willekeurig getrokken streep door de Rooversbroekpolder en de suggestie dat dit op basis van inspraak tot stand is gekomen vinden we schokkend. Ook de vorm, een brief, voor communicatie over dit onderwerp, zonder vooraf enige ruchtbaarheid over het tracé in de Rooversbroekpolder is bij ons heel erg slecht gevallen.

Antwoord

Dit gedeelte van het alternatief kwam voor het eerst ter sprake in oktober 2016 toen het bestuur besloot dat het in aanmerking kwam om op te studeren. De adviesgroep bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/Duinpolderweg droeg dit aan. De betrokkenheid van de adviesgroep zien wij als een vorm van participatie. In een gebied met zoveel belanghebbenden is het onmogelijk om met iedereen om de tafel te gaan. Grote openbare momenten worden er elk jaar bovendien geregeld. Vanaf 2016 heeft over alle onderdelen veel in de media gestaan. Toen het besluit om ook dit onderdeel aan te wijzen als voorlopig voorkeursalternatief werd genomen eind vorig jaar, is een groot aantal relatief nieuwe belanghebbenden geïnformeerd per brief en via de gebruikelijke andere kanalen. Dat heeft ook de gelegenheid om met deze zienswijze te komen tot gevolg gehad. Wij begrijpen dat de eerste gerichte confrontatie ook altijd wel een moment is voor iemand met belangen in het betreffende gebied.

Zienswijze onderdeel 407.2

1. Het doel van de Duinpolderweg is de bereikbaarheid in de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer vergroten en de verkeershinder in de leefomgeving verminderen. Wij zijn van mening dat de Duinpolderweg zuid tracé geen invulling geeft aan deze doelstelling. Het genoemde tracé verbindt alleen Lisse met de A44. Alle andere dorpskernen van de Duin en Bollenstreek hebben voldoende andere, dichterbij gelegen alternatieven om de A44 te bereiken. Bewoners van Lisse gebruiken nu vooral de N208 om naar de A44 te rijden of rijden via Lisserbroek en de Lisserweg naar de A44. De Duinpolderweg zuid tracé zal de verkeershinder op deze tracés nauwelijks verminderen. Erger nog er ontstaat verkeershinder in de Rooversbroekpolder, waar deze nu nog helemaal niet is. Kortom ook op het punt 'verkeershinder in de leefomgeving verminderen' wordt de doelstelling van de Duinpolderweg zuid tracé niet gehaald. U schaaft met het gekozen zuid tracé, dat niet voldoet aan de door uzelf gekozen doelstellingen, ons en vele anderen in hun belang. De Rooversbroekpolder biedt ons en vele anderen unieke recreatieve mogelijkheden die ernstig worden aangetast door de Duinpolderweg zuid tracé.

Antwoord

In het MER zijn alle alternatieven gescoord op het bijdragen aan de gestelde doelstellingen. Voor de verbinding ten zuiden van Lisse, als onderdeel van het voorlopig voorkeursalternatief, is hier ook naar gekeken. U schetst zelf al het gebruik van de Lisserweg via Lisserbroek: dit is een van de routes, die onderdeel uitmaakt van de kwetsbare weggedelen, waar gezocht wordt naar ontlasting. De verbinding ten zuiden van Lisse levert hier een bijdrage aan. De recreatieve waarden van de Rooversbroekpolder zijn in het MER benoemd. Vandaar dat de Middenweg ongelijkvloers wordt gekruist, zodat deze verbinding in stand blijft. Verdere inpassing zal in de vervolgfase uitgewerkt moeten worden. Op het moment dat wettelijke normen overschreden worden, zal naar compensatie gekeken moeten worden. Uw reactie wordt meegewogen als pleidooi tegen deze verbinding.

Zienswijze onderdeel 407.3

2. Uit het lezen van het MER-rapport over de Duinpolderweg wordt ons duidelijk dat aan het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg zuid tracé geen serieuze aandacht is besteed. Dat kan ook niet om genoemd tracé niet in de MER betrokken is. Het enige tracé dat in de buurt ligt van het zuid tracé is 'alternatief NOG beter 2.0' en deze volgt een andere route op de kaart. De twee alternatieven waar 'een' zuid tracé onderdeel van is zijn 'alternatief NOG beter 2.0' en 'Alternatief nieuwe N206'. In de uitkomsten van de MER, specifiek op deze twee tracés, op verkeerseffecten, effecten op de omgeving en economische effecten is niet terug te herleiden welke nu betrekking hebben op het zuid tracé. U schaaft met het gekozen zuid tracé, dat niet zorgvuldig is uitgewerkt, ons en vele anderen hun belang in de unieke recreatieve mogelijkheden die de Rooversbroekpolder ons biedt. Bij een zorgvuldige uitwerking zult u niet anders kunnen concluderen wat wij ook doen; 'dit zuid tracé mag er niet komen'.

Antwoord

De suggesties die hier gedaan worden zijn niet juist. Met de indiener van dit onderdeel van het samenstel is uitvoerig stilgestaan of dit schetsontwerp de juiste interpretatie was van hun ingediende onderdeel. Dat was het geval. Ook dit onderdeel is in een MER-studie bekeken en tevens is op het gehele samenstel een gevoeligheidsanalyse gedaan om te kijken of dit pakket het beoogde effect kan hebben. Dat is ook het geval. Overigens kunnen wij niet uitsluiten dat de exacte ligging van de randweg nog wel een punt van nadere studie zal vormen in de volgende fase ook in relatie tot de piekberging aan de overzijde van de Ringvaart.

Zienswijze onderdeel 407.4

3. In alle uw berichtgeving over de Duinpolderweg maakt u duidelijk dat alle belanghebbenden zijn gesproken. Wij staan in contact met vele belanghebbenden van het zuid tracé, we zijn naar de inloopavond in de Leeuwenhorst (23 januari) geweest en ook naar de informatieavond van de gemeente Lisse (8 februari). Het is ons duidelijk geworden dat belanghebbenden van het zuid

tracé niet door u zijn gehoord. Nogmaals u schaadt ons met het gekozen zuid tracé. Wanneer u belanghebbenden zou horen en serieus zou nemen zou ook u de conclusie trekken dat het zuid tracé er niet mag komen.

Antwoord

Deze bewering is onjuist en hebben wij ook niet gedaan en dat kan ook niet. Wel is het zo dat het project al sinds jaar en dag volop in de belangstelling staat. Op de bijeenkomst van 23 januari 2018 maakten ruim 800 mensen hun opwachting. De belangstelling is dus al jaren groot en met velen is contact geweest, maar niet met iedereen 1 op 1. Zie ook het antwoord bij 407.1.

Zienswijze onderdeel 407.5

4. Het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg zuid tracé kent een route die dwars door de Rooversbroekpolder gaat en deze polder dwars doormidden snijdt. Wij zijn van mening dat dit het unieke karakter van de Rooversbroekpolder ernstige onherstelbare schade toebrengt. De Rooversbroekpolder herbergt nu kleinschalige bedrijvigheid en recreatie. De recreatie richt zich, en dat is uniek in de Duin en Bollenstreek, op paardenliefhebbers. Echter ook vele wandelaars en fietsers maken nu veelvuldig gebruik van de Rooversbroekdijk, Middenweg en laarzenpad. Wij houden zelf, zoals benoemd, al vele jaren paarden aan de Rooversbroekdijk en genieten net als de vele duizenden recreanten van de flora en fauna van Rooversbroekpolder en omgeving. U schaadt ons en vele andere recreatieve gebruikers van de Rooversbroekpolder ernstig in ons belang. Het zuid tracé mag er niet komen.

Antwoord

De verbinding tussen Lisse en de A44 doorsnijdt inderdaad de Rooversbroekpolder. De effecten hebben we op hoofdlijnen in het MER beschreven. De tracering en hoogteligging van de weg liggen echter nog niet precies vast. In de volgende planfase zullen we hier nader naar kijken en zullen we de milieueffecten meer in detail in beeld brengen (project-m.e.r.). Ook zullen we onderzoeken waar maatregelen nodig zijn om de effecten verder te beperken of te compenseren.

Zienswijze 408

Zienswijze onderdeel 408.1

Hierbij dien ik namens ons gezin een zienswijze in m.b.t. het voorlopig voorkeursalternatief. We zijn blij dat er nieuwe wegen worden aangelegd en dat dit op redelijk korte termijn ook tot uitvoering lijkt te komen. Wij wonen en werken aan de Spieringweg 1153 in Zwaanshoek en ons bedrijf beslaat ook de overkant, Spieringweg 1154, aan het smalle gedeelte vlak naast de waterzuivering.

Onze kinderen zitten in Bennebroek op de basisschool en de peuterspeelzaal. En wij doen onze boodschappen in Bennebroek. Wij zijn dus erg georiënteerd op Bennebroek. In het nieuwe plan wordt er een nieuwe weg aangelegd tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg, ongeveer ter hoogte van de huidige algemene begraafplaats, vanuit ons gezien aan de andere kant van het dorp. En de Bennebroekerdijk tussen de Bennebroekerbrug en de Bennebroekerweg wordt dan afgesloten voor doorgaand verkeer. Dit zal voor ons betekenen dat we altijd om moeten rijden en dat fietsen met de kinderen onmogelijk gaat worden. Dit omdat de huidige Bennebroekerweg (na de aanpassingen van afgelopen zomer) onbegaanbaar is geworden voor fietsers, vanwege de levensgevaarlijke uitstulpingen en de automobilisten die daar zeer ruim voor moeten uitwijken) en het stuk Spieringweg in ons verlengde (langs de tennisbaan naar de nieuwe weg) zo enorm veel te druk gaat worden als al het verkeer daaroverheen gaat moeten).

Tevens verwachten wij dat ons stuk Spieringweg nog drukker gaat worden. Het is hier al vele malen drukker na de aanpassingen van afgelopen zomer, maar nu zal iedereen die richting Hillegom en Beinsdorp wil, maar uit Bennebroek, Zwaanshoek of Cruquius of omgeving komt, bij ons door het smalle gedeelte van de Spieringweg moeten. We wonen in het buitengebied, en een bepaalde mate van drukte hoort bij onze weg en daar kunnen we ons prima in vinden, maar het kan niet zo zijn dat door het afsluiten en verhinderen van verkeer op andere plekken het bij ons buitensporig druk gaat worden. Samengevat onze bezwaren:

- Afsluiting Bennebroekerdijk, terwijl wij hier dagelijks 2 maal heen en 2 maal terug overheen rijden;
- Verkeersluw maken van de Bennebroekerweg;
- Aanleggen nieuwe weg ter hoogte van de huidige algemene begraafplaats is prima, maar onze zorg zit in de aansluiting op de Spieringweg: hiermee wordt het verlengde van de Spieringweg vele malen drukker en dus ook ons smalle stukje Spieringweg. Kan de aansluiting niet verderop gebeuren, bijvoorbeeld schuins weg naar de Bennebroekerweg?

Oplossing en conclusie:

Er komt nu eenmaal extra verkeer in onze omgeving door oa de bouw van extra woningen, maar ook door de aantrekkende economie en het toerisme. Laten we zeker extra wegen aanleggen en ook goed gaan gebruiken, maar laat ook de oude wegen bestaan en blijven gebruiken. Wat is de zin van de aanleg van nieuwe wegen, als er oudere voor worden gesloten? Laten we het verkeer met elkaar delen. Iedere weggebruiker zal de snelste weg kiezen, daar hoeven we geen wegen voor af te sluiten. Dus laten we alle wegen open houden en hierdoor de drukte verdelen.

Antwoord

Het voorlopig voorkeursalternatief voorziet in een randweg aan de noordkant van Zwaanshoek én een nieuwe verbinding aan de zuidkant van Hillegom. U geeft aan dat u om verschillende redenen bezwaar te maken.

Het voorlopig voorkeursalternatief draagt op een aantal manieren echter bij aan de verbetering van de verkeerssituatie. Juist door de afsluiting van de Bennebroekerdijk, in combinatie met de aanleg van de nieuwe verbinding naar de N208, wordt het aanzienlijk rustiger qua verkeer op de Bennebroekerweg. Doelstelling is juist dat deze route toegankelijker en veiliger dient te zijn voor langzaam verkeer. Daarnaast schetst u het toenemen van verkeer op het zuidelijk deel van de Spieringweg richting Hillegom. Met de aanleg van de nieuwe verbinding aan de noordkant van Hillegom neemt het verkeer uit Hillegom juist de nieuwe verbinding. Verkeer zal niet langer de Hillegommerbrug gebruiken en via de dijk naar Zwaanshoek rijden. Juist door het verkeer via de nieuwe verbinding te faciliteren, vindt er een ontlasting plaats van het lokale netwerk. Uw reactie zal worden meegewogen als pleidooi tegen het afsluiten van de Bennebroekerdijk.

Zienswijze 409

Zienswijze onderdeel 409.1

Bezwaren tegen huidige voorlopige voorkeurstracé Duinpolderweg. de zienswijze:

-Onlangs is de N207 (tussen A4 en N208) verbreed van 2 naar 4 rijstroken, waardoor er een goede oost-west verbinding reeds beschikbaar is tussen de A4 tot aan de aansluiting op de N208 (Het enige knelpunt op dit moment is de brug over de Ringvaart bij Hillegom, omdat de weg hier 1 baan wordt, terwijl er een toestroom is van 2 banen vanaf de N207 en 2 banen vanaf de N205) Voor de goede doorstroming vanuit de bollenstreek naar de A4 is het doortrekken van de N207 naar de N206 de meest logische en kosten vriendelijke keus omdat er voor het grootste deel gebruik gemaakt wordt van de reeds bestaande 4-baans N207 tot aan de A4.

Omdat er gebruik gemaakt kan worden van de bestaande 4-baans N207 zal de hinder m.b.t. het aanleggen van een nieuwe weg grotendeels vervallen.

De Noodzaak voor het aanleggen van een tweede oost west verbinding van de A4 naar N206 lijkt ons voor de bollenstreek totaal overbodig.

Antwoord

In het MER is het door u geschetste alternatief ook uitgewerkt. Dit alternatief scoorde echter lager dan een aantal andere alternatieven en leverde een minder grote bijdrage aan de gestelde doelen. U schetst dat de brugpassage het probleem veroorzaakt. Uit de verkeersberekeningen blijkt echter dat bij aanleg van verbrede N207 tot de N208 het probleem verplaatst naar de N208, omdat deze weg zowel richting Lisse als Hillegom, de toename van verkeer dan niet aankan.

Zienswijze onderdeel 409.2

Bij de Planstudie voor het doortrekken van de Duinpolderweg naar de N206 is men uitgegaan van een verouderde situatie. (er is dus onvoldoende rekening gehouden met gewijzigde situaties die zich hebben voorgedaan na afronding van de planstudies) Op de tekeningen (huidige voorkeurstracé) staan bollenschuren weergegeven, terwijl hier in 2016 onze woning is gebouwd.

Antwoord

Alle studieonderdelen zijn verricht met state-of-the-art modellen en scenario's. Het kan best zijn dat er ergens een keer een ondergrond is gebruikt, die gedateerd is, maar deze worden ook niet gebruikt als 'bewijsmateriaal' voor een bepaalde situatie, maar als situeringsschets.

Zienswijze onderdeel 409.3

Wij hebben destijds bewust gekozen voor een plek in de natuur, met wijds uitzicht.

Wij verwachten in de situatie waarin het huidige voorkeurstracé zou worden gerealiseerd, en de Duinpolder weg wordt verlengd naar de N206 :

- een ongezonde leefomgeving
- Overschrijding van de normen voor geluidshinder voor huizen in de directe omgeving van het voorkeurstracé. - Overschrijding van de normen voor luchtvervuiling en fijnstof voor huizen in de directe omgeving van het voorkeurstracé. - Verhoogde uitstoot van het broeikasgas CO₂
- schade aan milieu
- hinder door rijbaan verlichting voor huizen in de directe omgeving
- aantasting van het kenmerkende (bollen)landschap
- ernstige aantasting van huidige uitzicht vanuit onze woning

Antwoord

Het klopt dat de weg verschillende milieueffecten tot gevolg heeft, onder meer op het gebied van de door u genoemde thema's. Het overschrijden van de wettelijke normen zullen we zoveel mogelijk voorkomen door het nemen van gepaste (mitigerende) maatregelen. Hier zullen we in de volgende planfase nader naar kijken. Ook zullen we dan de tracering, hoogteligging en milieueffecten in de volgende planfase nader onderzoeken (project-m.e.r. Het doortrekken van de weg tussen de N208 en de N206 is vooralsnog niet aan de orde, maar mocht hier in de toekomst toch sprake van zijn, dan zullen we ook hier nader onderzoek naar verrichten.

Zienswijze onderdeel 409.4

- een aanzienlijke waardevermindering van onze grond en ons huis.

Antwoord

Bij de definitieve tracékeuze kijken wij goed kijken naar individuele woningeigenaren en hun belangen. Daarbij streven wij naar maatwerk. Indien toch waardevermindering optreedt, kan hiervoor een planschadevergoeding worden aangevraagd. Hiervoor kunt u als eigenaar een schadevergoeding aanvragen bij de provincie. Dit kan op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd. Voor planschadevergoeding moet wel grondslag bestaan

Zienswijze onderdeel 409.5

- een extreem sterke stijging van verkeerstoename door de Zilk, terwijl het doel van de Duinpolder weg is de verkeerstoename in dorpen juist terug te dringen.

Alternatief: Verbeter de aansluiting tussen de bestaande N206 en de bestaande N207. En als later blijkt dat er echt een extra verbinding nodig is, maak dan gebruik van bestaande wegen, dit is ten eerste veel goedkoper. Met het doortrekken van de N208 naar de N206 stijgen de kosten van 9 miljoen naar 28 miljoen?! Ten tweede is het beter voor het milieu en de economie, omdat het niet ten koste gaat van bollenland en natuurgebied en er geen huizen en bedrijven doorkruist worden. Verder komt het de leefbaarheid van veel streekgenoten ten goede.

Antwoord

De doortrekking naar de N206 is opgenomen als reservering in het voorlopig voorkeursalternatief. Uit de verkeersberekeningen blijkt geen grote verkeerstoename door de Zilk. Het verkeer gebruikt de N206 om verder te rijden naar het zuiden. Op de Zilkerduinweg is een lichte toename te zien van verkeer. Het gaat hier dan om lokale bewoners van de Zilk, die de Zilkerduinweg gebruiken om naar de nieuwe aansluiting te rijden. Alternatief voor dit verkeer is gebruik te maken van de aansluiting aan de westkant van de Zilk: deze zal worden aangepast om verkeer noordwaarts mogelijk te maken. Met flankerende maatregelen zou de toename van verkeer op de Zilkerduinweg dan teniet gedaan kunnen worden.

Zienswijze 410

Zienswijze onderdeel 410.1

Bij deze maak ik graag gebruik om mijn zienswijze te geven omtrent de aangewezen voorkeursalternatief Duinpolderweg "Zuid". Voor zover bekend is het nut en noodzaak van een dergelijke weg niet voldoende aangetoond, in ieder geval niet voor de directe omgeving van Hillegom. Lokale problemen als die er al mochten zijn, worden kunstmatig gecreëerd, door het verkeerd afstellen van verkeerslichten en/of het onnodig lang wegen afsluiten van doorgaande wegen i.v.m. werkzaamheden en het openen van de brug voor het (plezier)vaarverkeer in de ochtend c.q. avondspits.

Antwoord

Onderdeel van deze MER is de probleemanalyse verkeer, waar gekeken is naar de problematiek in het gebied. Hieruit blijkt dat er wel degelijk problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid spelen in de regio. De geconstateerde problemen vormen de basis voor het beoordelingskader waaraan alle alternatieven zijn getoetst. Wegbeheerders streven allen naar een zo goed mogelijk functionerend netwerk en een zo veilig mogelijk netwerk. Onderhoud is hierbij een essentieel onderdeel en zal in de toekomst alleen maar toenemen. Deze werkzaamheden uitvoeren met een veilige omgeving voor de uitvoerders hoort hierbij. Ook overlast hiervan is onvermijdelijk, maar er wordt altijd naar een efficiënte aanpak gestreefd.

Zienswijze onderdeel 410.2

Vandaar mijn afwijzing van deze VKA. Dit geldt ook voor de Middenvariant in de Oosteinderpolder en de NOGBeter2.0 in de Vossepolder. Het aanwijzen van één van deze drie varianten, zou getuigen van onbehoorlijk bestuur, daar je niet een dergelijke weg dwars door of langs de bebouwde kom van een dorp kan situeren of door een stukje natuurgebied, zonder zwaarwegende redenen.

Antwoord

Dit standpunt is een misvatting. Indien en voor zover het bestuur om redenen van algemeen belang tot de conclusie komt dat een verbinding tot stand moet komen en daarbij worden particuliere belangen geraakt, dan zijn er regels in wetten en rechtspraak om dit op een verantwoorde wijze te doen. Op voorhand de aanneming te doen dat een keuze onbehoorlijk is, gaat voor de troepen uit. Dat zal moeten blijken. In slotsom in een rechterlijke toets.

Zienswijze onderdeel 410.3

Mocht er desondanks toch behoefte zijn van een betere oost-westverbinding, dan is een verbreding van de N207 tussen de aansluiting met de N205 en de N208 incl. verbreding van de brug over de ringvaart een goed alternatief. Tevens zou deze weg dan doorgetrokken kunnen worden naar de N206.

Antwoord

In het MER is het door u geschetste alternatief ook uitgewerkt. Dit alternatief scoorde echter lager dan een aantal andere alternatieven en leverde een minder grote bijdrage aan de gestelde doelen.

Zienswijze 411. C. Meijer

Zienswijze onderdeel 411.1

Kopie van zienswijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 412

Zienswijze onderdeel 412.1

Na deelname aan de inloopavond in De Leeuwenhorst d.d. 23 januari 2018 zijn wij als directe bewoner en als agrarisch bedrijf van

Zwaanshoek tot de conclusie gekomen dat Alternatief Midden absoluut onze voorkeur heeft. Deze variant biedt de beste oplossing voor de verkeersontsluiting van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, met de minste overlast voor de woonkernen zoals Zwaanshoek tegen relatief gunstige kosten.

Wij kunnen ons dan ook niet vinden in 'het voorlopig voorkeursalternatief' met een afsluiting van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer ter hoogte van Zwaanshoek en de aanleg van een nieuwe noordelijke randweg, waardoor ook de Hanepoel doorsneden wordt.

Antwoord

De overtuiging bestaat dat door dit voorgesteld voorlopig voorkeursalternatief een haalbaar alternatief tot stand kan worden gebracht, dat past bij de ambities die zijn omschreven en uitgewerkt in de NRD en de Probleemanalyse. De leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is voor beide colleges van GS doorslaggevend in de keuze voor dit alternatief. Daarnaast zijn de toekomstbestendigheid van dit alternatief en het maatschappelijk draagvlak – mede gezien en gehoord de discussies bij de beraadslaging in de stuurgroep en de adviesgroep – voor beide colleges van GS een zwaarwegend onderdeel in de afweging. Dit in de wetenschap en erkenning dat elk te kiezen voorkeursalternatief ook schaduwkanten heeft. Alles overziend zijn beide colleges van mening dat de verkeersafwikkeling in dit deel van de grensstreek en de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, goed gediend kunnen worden bij realisatie van een alternatief zoals voorgesteld.

Er gaan inderdaad veel stemmen op om aan te zien wat het overige deel van het samenstel van het voorlopig voorkeursalternatief doet zonder de randweg Zwaanshoek. Dit wordt het bestuur ook meegegeven om dit af te wegen. Het is tevens bekend dat de meningen over oplossingen voor Zwaanshoek de gemoederen al jaren bezighouden en dat overeenstemming over de manier waarop ingewikkeld is. Het bestuur doorbreekt met een besluit wel die impasse.

Zienswijze onderdeel 412.2

Argumenten tegen deze noordelijke randweg langs het natuurgebied (Zwaanshoek bos) zijn de volgende:

1. Planschade als gevolg van waardevermindering van ons huis en ons agrarisch bedrijf die nu grenst aan een natuurgebied maar na het realiseren van de weg niet meer of in ieder geval in veel mindere mate en mogelijk kan ook planschade optreden vanwege de niet of minder bereikbaarheid van ons agrarisch bedrijf die dan gescheiden wordt van een logistiek efficiënte route. Vrachtwagens en agrarische voertuigen kunnen niet de dijk op draaien. E.e.a. is met de gegevens die verstrekt zijn nog niet te bepalen;

Antwoord

In de volgende fase wordt het ontwerp en de inpassing in de omgeving gedetailleerd uitgewerkt. Wij zullen in die fase heel goed kijken naar individuele bedrijven en hun belangen. Daarbij streven we naar maatwerk. Direct belanghebbenden worden daarbij betrokken.

Zienswijze onderdeel 412.3

2. Het doorsnijden van een omgeving dat in het bestemmingplan is aangegeven al ecologisch gebied: wat de ecologische verbinding zou zijn van de waterleidingduinen via Reigerbos via Zwaanshoek bos naar Boseilanden. Nu komt daar binnen 2 jaar na aanleg een 60km weg.
3. Een grotere milieubelasting door het geluid van motorvoertuigen in het – nu nog –relatief stille gebied rondom deze geplande weg en meer milieuverontreiniging als gevolg van uitstoot van NOx, CO2 en fijnstof ter hoogte van het gebied rondom deze nieuwe weg;
4. Het huidige natuurgebied met wandel- en fietspaden wordt momenteel veel gebruikt door wandelaars en veelal jongere verkeersdeelnemers wiens veiligheid in combinatie met een weg dan in veel mindere mate gegarandeerd is.

Antwoord

De weg heeft voor verschillende milieuaspecten waaronder geluid, NOx, CO2, fijnstof en voor natuur, landschap en recreatie, negatieve effecten. Dat geldt overigens ook voor het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze (Midden). Deze effecten hebben we in de MER-rapporten op hoofdlijnen in beeld gebracht. In de volgende planfase zullen we het voorkeursalternatief in tracering en hoogteligging meer in detail uitwerken en zullen we preciezer naar de milieueffecten kijken. Tevens zullen we onderzoeken of, en zo ja welke mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn op de effecten verder te beperken.

Zienswijze onderdeel 412.4

Het 'voorlopig voorkeursalternatief' zal tot files leiden op de Bennebroekerdijk en tot veel sluipverkeer langs de Spieringweg en de Hanepoel en is dus geen duurzame oplossing voor het verkeersprobleem.

Antwoord

De Hanepoel is inderdaad niet geschikt voor grote hoeveelheden verkeer. Het voorlopig voorkeursalternatief laat overigens geen files zien op de Bennebroekerdijk, maar dan nog dient de Hanepoel niet als ontsluitende route gebruikt te worden. Op de Spieringweg zal het verkeer met enkele honderden voertuigen toenemen. In de verdere uitwerking zal in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer gekeken worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerssituatie voor Zwaanshoek zo optimaal mogelijk te faciliteren. Uitgangspunt daarbij is dat ongewenste effecten teniet worden gedaan.

Zienswijze onderdeel 412.5

Wij zien uit naar een besluit van uw besturen met het doel de 'Middenvariant' en dat de afsluiting van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer te hoogte van Zwaanshoek en de aanleg van een nieuwe noordelijke randweg komt te vervallen.

Antwoord

Zie 412.1

Zienswijze 413

Zienswijze onderdeel 413.1

Hierbij dienen wij een zienswijze in naar aanleiding het voorlopig voorkeursalternatief, Duinpolderweg. Wij maken nadrukkelijk bezwaar tegen het gekozen voorlopig voorkeursalternatief.

De weg zal het bedrijventerrein Horst ten Daal doorsnijden en wordt als "aandachtspunt" beschreven. De aanleg van deze weg zal veel grote gevolgen voor onze bedrijven betekenen. Zoals de weg op dit moment ingetekend staat, betekent dat bedrijventerrein Horst ten Daal in tweeën wordt gesplitst en worden er bedrijven (waaronder de bedrijven van A-Tax de Vries groep en A.de Vries) noodgedwongen te verhuizen. Geen aandachtspunt maar een serieus probleem en wel om het volgende.

Hillegom is vol en heeft dan ook geen opties om naartoe te verhuizen. Er is geen grond beschikbaar en bestaande mogelijk beschikbare gebouwen zijn te groot of te klein. Een optie om uit te wijken naar een andere gemeente is voor de bedrijven vallende onder A-Tax de Vries groep geen optie. Wij worden dan uit ons vervoersgebied gehaald wat zou betekenen dat er daardoor fors hogere kosten moeten worden gemaakt om onze cliënten te bedienen. Niet geheel onbelangrijk dient vermeld te worden dat er in onze bedrijven 475 medewerkers werkzaam zijn waarvan de meeste woonachtig zijn in ons Vervoergebied.

Antwoord

De impact voor bedrijven in Horst ten Daal kan inderdaad groot zijn. Bij de keuze van het definitieve tracé zullen we heel goed kijken naar individuele bedrijven en hun belangen. Wij zullen proberen sloop van bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen. In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. Daarin wordt de exacte ligging van bedrijfsgebouwen ook beschouwd. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten, wordt met de gemeente Hillegom bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente.

Zienswijze onderdeel 413.2

Wij willen u er tevens op wijzen dat wij in de afgelopen 2 jaar een aantal investeringen hebben gedaan voor de lange termijn.

- Diesel tankinstallatie.
- Aardgastankinstallatie.
- Laadplein voor elektrische voertuigen"
- Compleet ingericht autowascentrum.
- Werkplaats compleet ingericht waar wij het onderhoud aan ons wagenpark

uitvoeren.

- Werkplaats inbouwstation auto elektronica.

De keuze om deze activiteiten in eigen beheer op eigen terrein te ontplooiën, komt voort uit de ligging en het ontbreken van deze voorzieningen in de omgeving. Het verhuizen van deze voorzieningen zal dan ook aanzienlijke kosten met zich meebrengen.

Voor de duidelijkheid, als vervoersbedrijf zien wij de noodzakelijkheid van een weg maar maken bezwaar tegen het voorkeursalternatief tot aan de N208 welke geen toegevoegde waarde zal hebben voor Hillegom.

o De weg zal dwars door een zeer florerend bedrijventerrein gaan.

o Een aantal grote bedrijven zullen moeten verhuizen en verdwijnen mogelijk uit Hillegom". Bij vertrek uit Hillegom zullen veel werknemers van de A-Tax de Vries groep meer afstand moeten overbruggen om op het werk te komen en uit eindelijk in het vervoersgebied te komen wat voor een stijging in de kosten en een hogere belasting van het milieu betreffen.

o Geplande en noodzakelijke woningbouw in Hillegom kan niet doorgaan.

o De weg zal tevens door een natuurgebied aangelegd en zal schade toebrengen aan natuur en landschap in Hillegom

Antwoord

Indien verwerving van uw locatie onontkoombaar is, dan zullen gesprekken volgen over de verwerving van uw bedrijf en schadeloosstelling. Bij de waardebeoordeling zullen wij ook rekening houden met gedane investeringen.

Zienswijze onderdeel 413.3

Wanneer de gemeente Hillegom haar plannen voor woningbouw uit wil gaan voeren, dan wordt de noodzaak van de weg zeker groter. Is het echter niet een aanzienlijk voordeliger en beter plan om wel een brug over de ringvaart aan te leggen, deze aan te sluiten op de oude weerlaan en de capaciteit van de N207 te vergroten door de brug over de ringvaart te verbreden? Hierdoor wordt de bereikbaarheid van Hillegom vergoed, kunnen veel mensen en bedrijven op hun plek blijven, wordt een groot stuk natuur en landschap van Hillegom gespaard en kan de gemeente Haarlemmermeer haar plannen doorzetten.

Wij begrijpen een stuk algemeen belang. Maar wat de bewoners en bedrijven van Hillegom nu te wachten staat gaat wel bijzonder ver.

Antwoord

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben gekozen voor dit voorlopig voorkeursalternatief omdat deze naar mening van de bestuurders het beste tegemoet kwam aan de doelstelling van het project. Het verbreden van de Elsbroekerbrug in de N207 over de ringvaart met een doortrekken naar de N206 is onderdeel geweest van de afweging. Deze route scoorde minder op de doelstellingen. Een aansluiting met een brug op de Weerlaan is onderdeel van het alternatief NOG Beter 2.0. Vanwege de lokale negatieve effect voor de luchtkwaliteit en het geluid en omdat de Weerlaan niet verder uit te bouwen is tot de N206 als een gebiedsontsluitingsweg 80 km/h wanneer dit in de toekomst nodig blijkt, is hier niet voor gekozen.