



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

Bert Grotenhuis

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144247

grotenhuish@noord-holland.nl

INGEKOMEN 27 JUNI 2018

**Betreft: GS-besluit Nota van Beantwoording + definitief
voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer-
Bollenstreek/Duinpolderweg**

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) delen wij u het volgende mee.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en Noord-Holland hebben voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg op 26 juni 2018 besloten het 'samenstel op basis van de gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze – Midden' als definitief voorkeursalternatief vast te stellen. Dit op basis van de uitkomsten van de Planstudie-MER, de zienswijzen en de ingewonnen adviezen. Het voorkeursbesluit dient als vertrekpunt voor de vervolgfase, de projectMER. In die fase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt tot definitieve maatregel (of pakket van maatregelen) en dient als basis voor een te nemen realisatiebesluit in een later stadium en het opstellen van een IPIP (Inter-Provinciaal-Inpassings-Plan). Hieronder informeren wij u over de feiten en omstandigheden, die aan ons besluit ten grondslag liggen. Ook beschikbaar is de Nota van Beantwoording met als bijlage de zienswijzen en antwoorden, die daarop zijn gegeven.

1. Wat ging hieraan vooraf?

De historisch gegroeide verkeerstructuren in de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer zijn niet meer toereikend voor de huidige mobiliteitsbehoeften. In 2013 is daarom de planstudie voor het project Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer (Duinpolderweg) gestart, met als doel te onderzoeken hoe de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in het noordelijke deel van de grensstreek kunnen worden opgelost. Onderdeel van deze planstudie is het uitvoeren van een planMER om tot een voorkeursalternatief te komen. Daartoe is in oktober 2013 de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vastgesteld. Op verzoek van de Staten is het onderdeel Probleemanalyse uit de planMER naar voren gehaald en, vooruitlopend op bespreking van het MER in zijn geheel, ook al met de Staten besproken op 6 april 2016 (ZH) en 11 en 14 april (NH) en op 20 april 2016 ZH en NH gezamenlijk.

Verzenddatum

27 JUNI 2018

Kenmerk

1087581/1087584

Uw kenmerk

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Houtplein 33

2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

De uitkomsten van de Probleemanalyse en het advies van de Adviesgroep Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg hebben geleid tot het besluit van de Staten op 12 oktober 2016 om de doelstellingen uit de NRD aan te scherpen en een drietal nieuwe alternatieven toe te voegen aan de studie.

De planMER bestaat hiermee uit het onderzoeken en beoordelen op effecten van de volgende alternatieven:

1. Nul alternatief (bestaande situatie)
2. Alternatief Midden (NRD 2013)
3. Alternatief Zuid (NRD 2013)
4. Zienswijze gemeenteraad Hillegom
5. Alternatief Parel 2.0 (Adviesgroep)
6. Alternatief Nieuwe N206 (Adviesgroep)
7. Maatregelenpakket NOG Beter 2.0 (Adviesgroep)

De planMER is eind 2017 afgerond en op basis hiervan, alsmede het advies van de adviesgroep en de standpunten van de stuurgroepleden hebben Gedeputeerde Staten van Zuid- en Noord-Holland het besluit genomen ten aanzien van het voorlopig voorkeursalternatief (vvka). Zie hiertoe de brief aan uw Staten van 19 december 2017.

2. Periode na besluitvorming Gedeputeerde Staten van Zuid- en Noord-Holland 19 december 2017

2.1 Tervisielegging MER en vvka

De planMER en het vvka hebben van 8 januari 2018 tot en met 18 februari 2018 ter visie gelegen. Belanghebbenden en belangstellenden zijn hiermee in de gelegenheid gesteld om te reageren op het planMER-onderzoek en het mede daarop gebaseerde vvka. Op 23 januari 2018 werd een inloopbijeenkomst in Congrescentrum De Leeuwenhorst in Noordwijkerhout door circa 800 mensen bezocht. In totaal zijn er 421 zienswijzen ingediend. Diverse zienswijzen hebben meer dan één ondertekenaar. Sommige zienswijzen werden door honderden mensen ondertekend. Er zijn op deze manier bijna 2300 belanghebbenden in de zienswijzen vertegenwoordigd. In de Nota van Beantwoording zijn alle ingekomen zienswijzen voorzien van een reactie. De nota maakt deel uit van het besluitvormingsproces. De Nota van Beantwoording zienswijzen voorlopig voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg geeft samenvattingen op een aantal hoofdonderwerpen van zowel het proces als de inhoud.

2.2 Bespreking vvka in Statencommissies Noord- en Zuid-Holland

In de vergadering van 24 januari 2018 van de Statencommissie Mobiliteit en Financiën Noord-Holland (M&F) is gesproken over het besluit tot het vaststellen van het voorlopige voorkeursalternatief van GS en op 7 februari 2018 gebeurde datzelfde in Zuid-Holland in de Statencommissie Verkeer en Milieu (V&M). Beide Statencommissies hebben de zienswijzen in een te raadplegen vorm ter beschikking gekregen op 19 maart 2018.

Op 20 april 2018 werd een werkbezoek aan het plangebied afgelegd. Statenleden van Zuid- en Noord-Holland namen deel hieraan. De commissie V&M heeft op 16 mei 2018 een aanvullende bespreking gehouden over met name de discussiepunten van de plaats van oversteek van de Ringvaart en de ruimtelijke reservering voor het doortrekken van de N208 naar de N206. Hiertoe is op 25 april 2018 aanvullende informatie aan de statenleden van ZH verstrekt.

Daarbij werd ook een overzicht opgemaakt over de geplande hoeveelheid woningbouw in het studiegebied. Op hoofdlijnen is te zien, dat de planvorming dicht tegen het hoge scenario zit. Zie de bijlage.

2.3 MER als basis voor besluit

Naast de zienswijzen is, zoals gebruikelijk, ook advies gevraagd aan de Provinciale Adviescommissie voor de Leefomgeving (PAL) in ZH, de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) in NH en de Commissie voor de milieueffectrapportage (commissie voor de m.e.r.). De Commissie voor de m.e.r. oordeelt – evenals de ARO en de PAL – dat de planMER voldoende informatie bevat om een bestuurlijk voorkeursalternatief te kunnen kiezen of samen te kunnen stellen uit de onderzochte alternatieven. De PAL en de ARO kwamen met aanwijzingen voor de vervolgfase (ProjectMER). Ook de Commissie voor de m.e.r. heeft aanwijzingen gegeven voor de vervolgfase. Deze worden meegenomen bij de inrichting van de volgende studiefase. Beide Statencommissies zijn van mening dat de voorliggende stukken (planMER) van voldoende kwaliteit zijn om daarop een besluit te kunnen laten steunen.

3. Overwegingen om te komen tot een voorstel voor een definitief Voorkeursalternatief

Bij het tot stand komen van het voorstel voor een definitief Voorkeursalternatief zijn onderstaande aspecten betrokken.

3.1 Welke nieuwe feiten brengen de zienswijzen?

Een belangrijke vraag is: wat heeft de zienswijzeprocedure aan nieuwe feitelijke informatie opgeleverd?

Er zijn veel reacties ingekomen. Het merendeel van de zienswijzen betreft de verbinding A4-N208, waarbij vooral het deel nabij Hillegom (Ringvaart-N208) aan de orde komt. De zienswijzen op de randwegen bij Zwaanshoek en Lisse worden met name ingediend door direct omwonenden en/of bedrijven in de betreffende dorpen of polders. Veel informatie geeft inzicht in feitelijke individuele omstandigheden. Dat betreft zowel informatie vanuit bedrijven als particulieren. In de zienswijzen zit veel materiaal dat goed bruikbaar is voor de volgende fase, de projectMER. Er is veel behoefte en enthousiasme om in de volgende fase mee te denken over de verdere uitwerking. Uit de zienswijzen is niet gebleken dat er nieuwe feiten zijn ten aanzien van de onderzoeksresultaten van de planMER en de uitvoerbaarheid van de alternatieven waardoor er nu geen bestuurlijk besluit voor een voorkeursalternatief zou kunnen worden genomen.

3.2 Bijzondere aandacht voor zienswijzen op een tweetal onderdelen van het vvka.

Voor de beide randwegen uit het vvka wordt in de zienswijzen veel aandacht gevraagd. Samengevat geeft men aan voor de randweg Zwaanshoek dat men er de voorkeur aan geeft om eerst af te wachten wat de rest van het samenstel doet, alvorens definitief te besluiten. Voor de randweg Lisse is men niet zozeer tegen realisatie, maar vraagt men nadrukkelijk aandacht voor de gekozen ligging, mede in relatie tot de beoogde piekberging in de Haarlemmermeer, die als autonome ontwikkeling wordt gezien. Dit is een streven naar een geringere impact op de bestaande bedrijven en ontwikkelingen.

3.3 Meningsvorming rond de ruimtelijke reservering

Het aantal voor- en tegenstanders van de doortrekking van de N208 naar de N206 ontloopt elkaar niet veel. Het valt op dat zowel voor- als

tegenstanders aangeven niet blij te zijn met de reservering, maar liever snel een besluit zien. Voorstanders omdat ze dit efficiënter achten en omdat ze de verbinding zo snel mogelijk tot stand willen zien komen. Tegenstanders, omdat zij bang zijn dat in een latere fase de reservering hoe dan ook wordt omgezet in een onomkeerbaar plan. Voor beide groepen geldt dat zij duidelijkheid vragen over de basis waarop een eventueel besluit tot doortrekking wordt gestoeld.

Als de weg tussen de N208 en N206 nu al wordt doorgetrokken, worden bestaande oost-west verbindingen ontlast, zoals de Delfweg en de N443. Tevens neemt alleen dan de hoeveelheid doorgaand verkeer door Vogelenzang substantieel af.

Om de bereikbaarheid van de regio te blijven garanderen, gaan de beide colleges van GS ervan uit dat doortrekking op termijn nodig zal zijn. Deze aannamen baseren de colleges op de bij de MER behorende modelberekeningen en de verwachte economische ontwikkelingen. Het meenemen van de ruimtelijke reservering voorkomt dat er op termijn opnieuw een discussie nodig is over het waar en hoe. Daarnaast is niet een onnodig groot gedeelte van het studiegebied bevroren, maar alleen het deel dat daadwerkelijk nodig is voor de realisatie. Daarnaast, en niet minder belangrijk, geeft een reservering belanghebbenden ook de kans om te komen tot een zakelijke afwikkeling van de gevolgen van een dergelijke reservering.

De onderzochte maatregelen laten zien dat de aanleg van alleen het trajectdeel vanaf de A4 tot de N208 ook reeds goede effecten sorteert op de nu al aanwezige problemen in het gebied. Dat geeft de ruimte om af te wachten of de economische groei zich conform verwachting ontwikkelt.

3.4 Belangrijke bijdrage Adviesgroep Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg

De adviesgroep heeft in het proces van de afgelopen periode tot het besluit van GS 19 december 2017 een belangrijke en waardevolle rol vervuld. Zij heeft vanuit het maatschappelijk veld een bijdrage geleverd aan de breedte van de te onderzoeken oplossingen. In meerderheid steunde de adviesgroep de noodzaak de problemen in het gebied aan te pakken. De zienswijzen maken nog maar eens duidelijk dat er naast de in de adviesgroep vertegenwoordigde belangen(groepen) er aanvullende belangen(groepen) zijn. Met de zienswijzen is het principe van maatschappelijk draagvlak verbreed.

3.5 Besprekingen in de beide commissies

De besprekingen in de Statencommissies Noord- en Zuid-Holland hebben duidelijk gemaakt dat in beide commissies breed de noodzaak wordt onderkend voor het nemen van maatregelen. Dat deze toekomstvast moeten zijn, met aandacht voor een goede inpassing en op basis van een breed draagvlak.

De commissie Noord-Holland vroeg ten aanzien van de inpassing van het gedeelte N205-N208 aandacht voor de consequenties en inpassing nabij Hillegom. In Zuid-Holland werd nog in het bijzonder aandacht gevraagd voor de kansen van het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

3.6 Stuurgroepleden wijzigen eerder ingenomen standpunt(en) niet Voorafgaand aan besluitvorming in Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland over het definitief Voorkeursalternatief, zijn de zienswijzen en de Nota van Beantwoording besproken in de Stuurgroep.

De zienswijzen geven de stuurgroepleden geen aanleiding af te wijken van hun eerder (als zienswijze) aangegeven reactie op het voorlopig Voorkeursalternatief. Wel geven alle stuurgroepleden, uitgezonderd de gemeente Bloemendaal, aan dat zij de ligging tussen de N205 en N208 conform alternatief NOG Beter 2.0 niet ondersteunen. In hoofdlijn geeft de meerderheid van de stuurgroep aan dat zij de ligging (deels in de kern van Hillegom) geen duurzame oplossing vindt, aangezien deze te veel verkeer in het centrum van Hillegom brengt en ook regionaal en lokaal verkeer op ongewenste wijze mengt. Daarbij komt dat, indien op termijn een doortrekking noodzakelijk is, deze nadelige effecten nog versterken en de oplossing daardoor weinig toekomstvast is. Ook ervaart men weinig maatschappelijk draagvlak voor deze oplossing. Daarnaast constateert de stuurgroep, vanuit de zienswijzen, dat het werk van de adviesgroep niet de steun heeft gekregen in de zin van maatschappelijk draagvlak, waarop zowel de stuurgroep als de adviesgroep zelf had gerekend. De reden om te besluiten voor dit definitief voorkeursalternatief is dat het draagvlak voor het voorstel van de adviesgroep beperkt is gebleken en dat zwaar heeft gewogen dat gemeenten (besturen en raden) met hun zienswijzen heel expliciet hun voorkeur voor 'Midden' hebben uitgesproken. Inhoudelijk zijn de alternatieven maar beperkt onderscheidend.

4. Voorstel voor definitief voorkeursalternatief (vka)

Op basis van de planMER-studie was al duidelijk geworden dat er verschillende goede alternatieven zijn voor het oplossen van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in de Duin- en Bollenstreek, de Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland, alle met verschillende voor- en nadelen. Niet één alternatief is afgetekend het beste op zowel milieueffecten, kosten als score op de doelstelling. Naast de uitkomsten van de planMER, het maatschappelijk draagvlak en de input vanuit de zienswijzen, hebben de colleges van Gedeputeerde Staten veel waarde gehecht aan de visie van de besturen van de betrokken gemeenten en regio's in het plangebied. Alle colleges van gemeenten in Holland Rijnland staan unaniem achter de zienswijze ingediend door Holland Rijnland, waarin de voorkeur voor het 'samenstel op basis van gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze - Midden' wordt uitgesproken. Ook staan de gemeenteraden achter de zienswijze. Tevens geven de betrokken gemeenten(raden) in Noord-Holland en de Vervoersregio Amsterdam in meerderheid aan de voorkeur te hebben voor het 'samenstel op basis van gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze - Midden'. Het bestuurlijk draagvlak in de regio ligt - gezien de inspraak - op het samenstel op basis van de gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze.

Alles overziend leidt dit tot het voorstel om het 'samenstel op basis van de gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze - Midden' vast te stellen als definitief voorkeursalternatief.

Dit voorkeursalternatief omvat:

- een nieuwe verbinding in de Haarlemmermeer, vanaf rijksweg A4 tot en met de Nieuwe Bennebroekerweg
- een verdubbeling van 2x2 rijstroken op de Nieuwe Bennebroekerweg tot aan de N205
- een nieuwe verbinding van 2x1 rijstrook tussen N205 en N208, conform de ligging van het alternatief 'Hillegomse Zienswijze - Midden' met een ongelijkvloerse aansluiting op de N205 en een gelijkvloerse aansluiting op de N208

- een ruimtelijke reservering voor het doortrekken van de nieuwe verbinding tot aan de N206
- een nieuwe verbinding tussen Bennebroekerdijk en Spieringweg bij Zwaanshoek, conform alternatief NOG Beter 2.0
- een afsluiting van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer ter hoogte van Zwaanshoek
- een nieuwe verbinding tussen rijksweg A44 en Lisse, conform alternatief NOG Beter 2.0

Daarnaast wordt voorgesteld om in de volgende fase nadrukkelijk aandacht te besteden aan:

- Aanpak inpassingsvraagstukken, waaronder:
 - de vormgeving van de kruisingen, waaronder ook de passage met de Ringvaart;
 - een goede inpassing om de effecten op het landschap, natuur en cultuurhistorie zoveel mogelijk te beperken;
 - de wijze van inpassing in relatie tot bedrijven en woningen.
- Ruimtelijke reservering:
het uitwerken van de wijze waarop de ruimtelijke reservering van de nieuwe verbinding tot aan de N206 kan worden vastgelegd, mede bepaald op basis van de diverse belangen (economisch, maatschappelijk, milieu).
- Maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren:
 - onderzocht zal worden hoe de lokale wegen aantrekkelijker kunnen worden gemaakt voor het fietsverkeer, op het moment dat de verkeersbelasting afneemt door de aanleg van nieuwe verbindingen;
 - in afstemming met het programma Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' van de provincie Zuid-Holland, het concept uitvoeringsprogramma Fiets Holland-Rijnland en met de Vervoersregio Amsterdam, de lijn die is uitgezet in het concept Perspectief Fiets en de intentie verklaring metropolitane Fietsroutes van de Metropool Regio Amsterdam, wordt nader in beeld gebracht wat de mogelijkheden zijn om het gebruik van de fiets optimaal te faciliteren en te maximaliseren, door aanleg van ontbrekende schakels, beperken van barrièrewerking en opwaarderen van bestaande routes;
 - ook zal de aansluiting worden gezocht met het Bestuursakkoord (met o.a. IPO, VNG en NS-ProRail) fietsparkeren bij stations.
- Tracéonderzoek randweg Lisse en effecten onderzoek randweg Zwaanshoek:
in samenwerking met belanghebbende en betrokken overheden zal worden gestart met de nadere uitwerking van de verkeerskundige effecten van de nieuwe verbinding (Zwaanshoek) en de ligging van de tracés (Zwaanshoek en Lisse). Voor de randweg Lisse geldt dat de piekberging van het Hoogheemraadschap van Rijnland als autonome ontwikkeling wordt gezien.

Wij zijn van mening dat met de voorgestelde maatregelen het best mogelijke resultaat wordt behaald op de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak.

5. Proces en vervolg van de Planstudie

5.1 Waar staan wij nu:

De planstudie is onderdeel van de voorbereidingsfase en bestaat uit twee delen:

- Fase 1 (planMER) waarin de mogelijke oplossingsrichtingen met elkaar worden vergeleken op basis van een milieueffectrapportage (MER) inclusief een verkenning van maatschappelijke effecten (landbouweffectrapportage (LER), economische effectrapportage (EER) en maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) en waarin een voorkeursalternatief wordt gekozen (vka).
- Fase 2 (projectMER) waarin het voorkeursalternatief en eventueel gewenste of vereiste aanvullende maatregelen verder worden uitgewerkt tot een definitieve maatregel of maatregelenpakket. In deze fase wordt ook het Interprovinciaal inpassingsplan IPIP uitgewerkt.

Het project Duinpolderweg bevindt zich aan het eind van fase 1 (planMER) van de voorbereidingsfase. Thans vindt definitieve vaststelling van het voorkeursalternatief plaats (in Zuid-Holland door Provinciale Staten en in Noord-Holland door Gedeputeerde Staten) en kan fase 2 (projectMER) van de voorbereiding starten. De voorbereidingsfase wordt in ZH afgesloten met een uitvoeringsbesluit door Provinciale Staten, waarna de realisatiefase start. In Noord-Holland zijn Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag voor de afronding van de planstudiefase.

5.2 projectMER

In de volgende fase, de projectMER-fase, wordt het voorkeursalternatief gedetailleerd uitgewerkt als input voor het realisatiebesluit en het IPIP. In deze fase wordt ook een gedetailleerde MER opgesteld, behorende bij het detailniveau van het te nemen besluit over het Inpassingsplan (IPIP). Gelet op de ontvangen zienswijzen zal in deze fase worden gestart met onder andere specifieke aandacht voor tracéonderzoek randweg Lisse en effecten onderzoek randweg Zwaanshoek, maatregelen fiets en uitwerken van het vastleggen van de reservering voor de doortrekking van de verbinding tot aan de N206.

Daarnaast wordt in deze fase gewerkt aan een uitvoeringsstrategie (inclusief planning en fasering) en het vastleggen van de financiële afspraken tussen de partners (kostenverdeling, beheer & onderhoudsafspraken, e.a.).

Voor de goede orde is van belang te vermelden dat de te doorlopen processtappen en bestuurlijke besluiten (voorbereidingsbesluit, uitvoeringsbesluit, realisatiebesluit, inpassingsbesluit) bij de projectpartners Noord- en Zuid-Holland (en ook Vervoerregio Amsterdam) niet gelijk zijn, omdat de bevoegde gezagen verschillen.

6. Overige zaken

6.1 Maatschappelijke opgave

In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek (2006) hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland, in samenwerking met regiopartijen, de ontwikkeling (o.a. woningbouwopgaven, ontwikkeling Greenport, waterberging) van de grensstreekregio in beeld gebracht. Om een goede invulling te geven aan de mobiliteitsopgave hebben beide provincies een "Bereikbaarheidsstudie grensstreek" opgesteld.

De analyses van deze studie hebben uiteindelijk geleid tot een integraal pakket aan infrastructurele en (H)OV maatregelen die zijn vastgelegd in een samenwerkingsagenda. Daarin zijn, naast de Duinpolderweg, opgenomen het project HOV (Noordwijk-Schiphol) en de Maatregelen Middengebied. Deze worden opgepakt door Holland Rijnland. Projecten die inmiddels in uitvoering zijn, betreffen:

- Postviaduct (afrit 6 A44) (afgerond)
- Nagelbrug (in uitvoering)
- Afrit Flora op A44 (in uitvoering)
- Randweg Voorhout, incl. aansluitingen op N450, N444, N443 (in voorbereiding)

6.2 Financiën en dekking

Bij de Zomernota 2018 wordt een apart krediet aangevraagd voor de projectMER-fase van € 4,8 miljoen waarvan beide provincies en de Vervoerregio Amsterdam ieder € 1,6 miljoen voor hun rekening nemen.

Deze kosten voor de planuitwerkingsfase maken (bij de Vervoerregio Amsterdam) onderdeel uit van het gereserveerde investeringsbudget.

De voortgang en besteding wordt in het kader van de reguliere P&C-cyclus verantwoord. Na afronding van de Planstudie wordt besluitvorming over de realisatie en de verdeling van kosten voorbereid.

6.3 Juridische aspecten

De m.e.r.-procedure, met de achtereenvolgende besluitvormingsmomenten, is een verplichting op grond van de Wet Milieubeheer.

6.4 De rol van interne beleidsterreinen

Er is een relatie met de volgende beleidsterreinen:

Ruimte, Wonen, Bodem, Economie, Water en Groen.

6.5 Relatie externe partijen

Het project Duinpolderweg wordt uitgevoerd in samenwerking met provincie Zuid-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Regio Holland-Rijnland, Rijkswaterstaat, de gemeenten Hillegom, Haarlemmermeer, Noordwijkerhout, Bloemendaal, Heemstede en Lisse. Deze partijen zijn vertegenwoordigd in de Stuurgroep. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft een agendalidmaatschap.

6.6 Besluitvorming

De besluitvorming loopt inhoudelijk gelijk op met de besluitvorming in Zuid-Holland. Procedureel zijn er enkele verschillen zoals gemeld.

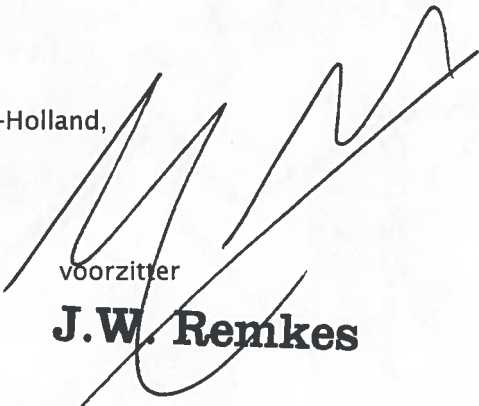


Vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris

R.M. Bergkamp


voorzitter

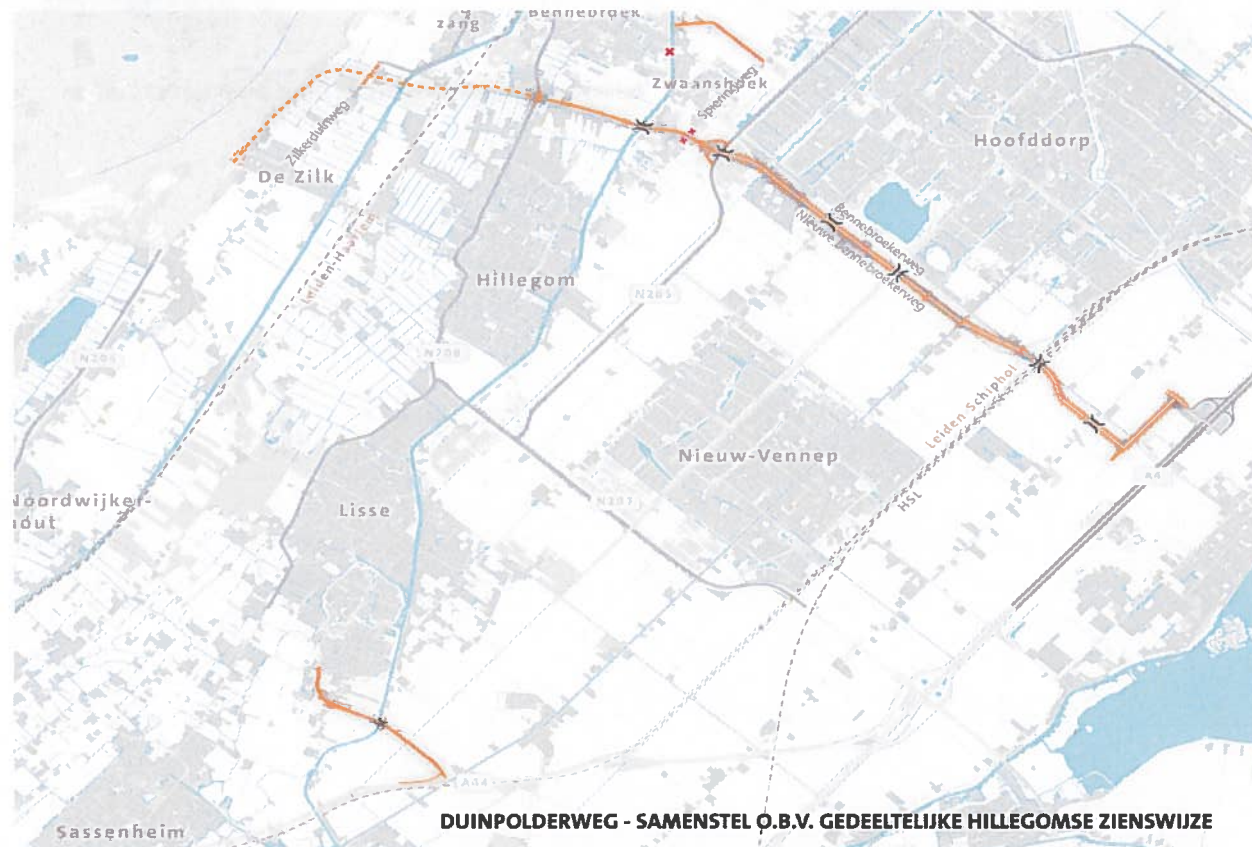
J.W. Remkes

Bijlagen:

- Woningbouwplannen
- Nota van Beantwoording zienswijzen
- Zienswijzen & beantwoording

NB: de ingekomen zienswijzen heeft u reeds in bezit

Afbeelding definitief vka:



Afbeelding voorlopig vka:

