

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



provincie **HOLLAND**
ZUID



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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Hoofdthema's uit de zienswijzen	5
2.1	Inleiding	5
2.1.1	Algemeen beeld	5
2.1.2	Grootschalige woningbouw.....	5
2.1.3	Milieueffecten	6
2.1.4	Verlies van bollengrond	6
2.1.5	Proces - timing communicatie.....	6
2.2.1	Nut & noodzaak	7
2.2.2	Keuze ligging tracé	7
2.2.3	Doortrekken N206-N208	8
2.2.4	Proces - Samenstelling adviesgroep	8
2.2.5	Milieu, natuur, cultuurhistorie en landschap	8
2.2.6	Economische effecten	9
2.2.7	Kruisen van de Ringvaart	9
2.3	Randweg Zwaanshoek	10
2.3.1	Algemeen beeld	10
2.3.2	Afsluiten Bennebroekerdijk.....	10
2.3.3	Milieu, natuur en landschap.....	10
2.3.4	Spieringweg.....	10
2.3.5	Kaartmateriaal.....	10
2.3.6	Fasering vervolg?	11
2.4	Randweg Lisse.....	11
2.4.1	Proces en communicatie	11
2.4.2	Nut en noodzaak.....	12
2.4.3	Economische effecten en schade	12
2.4.4	Milieu, natuur en landschap.....	12
2.4.5	Landbouwverkeer.....	12
2.4.6	Piekberging Haarlemmermeer	13
2.4.7	Kruisen van de Ringvaart	13
3.	Provinciale adviescommissies en commissie m.e.r.	14
3.1	Commissie voor de m.e.r.	14
3.2	Provinciale Adviescommissie voor de Leefomgeving	14
3.3	Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling.....	14
4.	Zienswijzen van de stuurgroep partners	16
4.1	Gemeente Bloemendaal	16
4.1	Gemeente Heemstede	16
4.3	Gemeente Haarlemmermeer.....	16

4.4 Gemeente Lisse	16
4.5 Gemeente Hillegom	16
4.6 Gemeente Noordwijkerhout	16
4.8 Rijkswaterstaat	16
4.9 Holland Rijnland	17
4.10 Vervoerregio Amsterdam	17
5. Tenslotte.....	18

1. Inleiding

Op 19 december 2017 zijn Gedeputeerde Staten (GS) van Zuid- en Noord-Holland tot een besluit over een voorlopig voorkeursalternatief (vvka) gekomen voor het aanpakken van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in de Duin- en Bollenstreek, de Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland. Dit vvka, gebaseerd op een milieueffectrapportage (MER), een landbouweffectrapportage (LER), een economische effectrapportage (EER) en een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA), bevat een samenstel van onderdelen van de onderzochte alternatieven die zijn omschreven in de nota/planstudie vvka d.d. 19 december 2017.

Het vvka bevat de volgende elementen:

- Een nieuwe verbinding in de Haarlemmermeer, vanaf rijksweg A4 tot en met de Nieuwe Bennebroekerweg.
- Een verdubbeling van 2x2 rijstroken op de Nieuwe Bennebroekerweg.
- Een nieuwe verbinding van 2x1 rijstroken tussen de N205 en de N208, conform de ligging van alternatief Zuid, met gelijkvloerse aansluitingen op de N205 en de N208, en met een ruimtelijke reservering voor 2 x 2 rijstroken.
- Een ruimtelijke reservering tussen de N208 en de N206 conform de ligging van alternatief Zuid met een gelijkvloerse aansluiting op de Zilkerduinweg.
- Een nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg bij Zwaanshoek, conform alternatief NOG Beter 2.0.
- Een nieuwe verbinding tussen rijksweg A44 en Lisse, conform alternatief NOG Beter 2.0
- Een lokale verbinding tussen de Weerlaan en de nieuwe verbinding.
- Een afsluiting van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer ter hoogte van Zwaanshoek.

Voordat GS hebben besloten over het vaststellen van een vvka is advies ingewonnen bij de Adviesgroep Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg. Dit advies is als bijlage beschikbaar bij het desbetreffende besluit.

Het vvka heeft ter visie gelegen. De periode om met zienswijzen te komen op het vvka liep van 8 januari tot en met 18 februari 2018. Op 23 januari 2018 werd een inloopbijeenkomst in congrescentrum De Leeuwenhorst in Noordwijkerhout door circa 800 mensen bezocht. Dat leidde vervolgens tot 421 zienswijzen. 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. Uit het grote aantal zienswijzen en handtekeningen en de uitvoerigheid van de documentatie en argumenten blijkt de betrokkenheid bij dit project. De provincies waarderen het zeer dat zoveel mensen de moeite hebben genomen om een zienswijze in te dienen.

Op 24 januari 2018 beraadslaagde de Statencommissie Mobiliteit en Financiën van Noord-Holland (M&F) 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 zonder inhoudelijk commentaar op 19 maart 2018.

Op 20 april jl. 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 wederom beraadslaagd om met name de discussiepunten over de plaats van oversteek van de Ringvaart en het doortrekken van de N208 naar de N206 (ruimtelijke reservering) verder te bespreken. Hiertoe is op 25 april jongstleden aanvullende informatie aan de statenleden verstrekt.

Rode draad bij de genoemde commissiebesprekingen was in elk geval de mening dat de voorliggende stukken van voldoende kwaliteit zijn om daarop een besluit te kunnen laten steunen. Dat vond de Commissie voor de m.e.r. eveneens. De Provinciale Adviescommissie voor de Leefomgeving (PAL) in ZH en de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) in NH bespraken de studieresultaten en kwamen met aanwijzingen voor de vervolgfase (projectMER). U vindt dit verderop in deze notitie uitgewerkt in het desbetreffende hoofdstuk van de Commissie voor de m.e.r., PAL en ARO.

Statenleden in beide provincies gaven blijk van hun zorgen over 'Hillegom', aangezien het vvka het grondgebied van Hillegom aandoet en daar grote gevolgen heeft voor de bestaande

bebouwing (woningen en bedrijven). De zienswijzen vertegenwoordigen ruim 2200 personen. Hiervan komen bijna 1300 uit Hillegom; 600 komen uit Zwaanshoek, 100 uit Lisse en Lisserbroek. Uit de overige kernen tientallen per kern.

Hieronder komt in een aantal hoofdstukken het volgende aan de orde.

Hoofdstuk 2 bespreekt een aantal belangrijke hoofdthema's uit de zienswijzen, die vormen als het ware samenvattingen van de meer minutieuze beantwoording van de bijlage.

De adviezen ingewonnen van van het bestuur onafhankelijke adviescolleges, namelijk de Commissie voor de m.e.r., de ARO en de PAL volgen in hoofdstuk 3.

In hoofdstuk 4 staan wij stil bij de zienswijzen van de stuurgroeppartners.

In hoofdstuk 5 komt de vraag aan de orde of in de zienswijzen redenen te vinden zijn om anders met het vvka om te gaan. Daarna bespreken wij in hoofdstuk 5 een aantal feiten en omstandigheden voor de beraadslaging en besluitvorming.

De grote hoeveelheid reacties (zienswijzen) met vragen en antwoorden zijn vervat in een apart document.

2. Hoofdthema's uit de zienswijzen

2.1 Inleiding

Zoals hiervoor is aangegeven, is op grote schaal gebruik gemaakt van de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Naast uiteenlopende voorkeuren en enkele steunbetuigingen hebben de zienswijzen waardevolle aanvullingen opgeleverd die de onderzoeken op detailniveau aanvullen.

Een belangrijke vraag is: wat heeft de zienswijzeprocedure aan nieuwe feitelijke inzichten opgeleverd. 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. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies ook geoordeeld dat het MER voldoende informatie bevat om een bestuurlijk voorkeursalternatief te kiezen. De aanvullingen en suggesties worden in de volgende fase meegenomen. Duidelijk is ook dat het niveau waarop de onderzoeken in deze fase zijn uitgevoerd om de alternatievenvergelijking mogelijk te maken, niet altijd aansluit bij het gewenste detailniveau van belanghebbenden die hun leefomgeving (mogelijk) zien veranderen. Het door sommige gewenste detailniveau van informatie is in deze fase niet aan de orde en zal in de volgende planfase, na het vaststellen van het definitieve voorkeursalternatief pas aan de orde komen. Dit geldt voor de gedetailleerdheid van onderzoeken, maar bijvoorbeeld ook over de ruimtelijke inpassing van de weg in de omgeving. Er is een brede roep van direct belanghebbenden om in de volgende fase betrokken te worden bij de planuitwerking. Dit past goed bij de volgende fase en hieraan zal gevolg worden gegeven.

Een aantal thema's komt herhaaldelijk terug in de ingekomen zienswijzen. Deze paragraaf schetst op hoofdlijnen de lijn van de ingekomen zienswijzen en de hoofdlijnen van de beantwoording. Het vvka is grofweg op te delen in drie delen:

- de verbinding A4-N208 (en eventueel N206), met de alternatieven Zuid
- de randweg Zwaanshoek
- de randweg Lisse (verbinding Lisse-A44).

Uit de ingekomen zienswijzen blijkt dat indieners zich voor het merendeel in een zienswijze richten op één van deze delen. Daarnaast bedient een aantal indieners zich van zienswijzen van meer algemene aard.

Deze paragraaf behandelt eerst de hoofdlijn van die meer algemene zienswijzen, vervolgens wordt per deel van het tracé een overzicht gegeven van de zienswijzen en antwoorden daarop. Dit vanuit het perspectief van het besluit over het voorlopig voorkeursalternatief van 19 december 2017.

2.1.1 Algemeen beeld

Het merendeel van de zienswijzen betreft de verbinding A4-N208, waarbij vooral het deel nabij Hillegom (Ringvaart-N208) aan de orde komt. De meeste indieners uit deze omgeving richten hun zienswijze op alternatief Zuid, maar ook Midden komt (soms in combinatie met Zuid) aan de orde. Het gaat daarbij vooral om direct omwonenden en bedrijven, maar ook om indieners die niet direct nabij een van de gekozen alternatieven wonen. Een beperkt aantal zienswijzen over de verbinding A4-N208 is ingediend door omwonenden uit de Haarlemmermeerpolder (Spieringweg, omgeving Nieuwe Bennebroekerweg).

Hoewel het doortrekken van de N208 naar de N206 nog niet aan de orde is, zijn hier relatief veel bezwaren tegen geuit.

De zienswijzen op de randwegen bij Zwaanshoek en Lisse worden met name ingediend door omwonenden en/of bedrijven in de betreffende dorpen of polders.

2.1.2 Grootschalige woningbouw

Een reactie die regelmatig in de zienswijzen terugkomt, is dat het aanleggen van nieuwe infrastructuur een voorbode is voor de komst van grootschalige woningbouw in de Bollenstreek. Hierbij wordt ook wel gesproken over de komst van 'Bollenstad', hoewel niet precies duidelijk wordt gemaakt wat hieronder moet worden verstaan.

De aanleg van een bollenstad is niet aan de orde. Wel wil de bollenstreek bouwen om te voorzien in de eigen behoefte aan woningen en draagt de streek bij aan de rijksopgave aan woningbouw in dit deel van het land. Dit is bestaand beleid. In de bollenstreek worden tot 2030 zo'n 12.000 woningen bijgebouwd, waarvan zo'n 2500 in het noordelijk deel (Lisse, Noordwijkerhout, Hillegom). In Zuid-Kennemerland worden in die periode ruim 11.000 woningen gerealiseerd. De

grootste opgave ligt in de Haarlemmermeer. Hier worden ruim 15.000 woningen bijgebouwd in Hoofddorp, Nieuw-Vennep en de Parels langs de Ringvaart. Over een versnelling van nog eens 5900 woningen wordt op dit moment nagedacht.

Deze 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 in de richting oost-west.

2.1.3 Milieueffecten

Een deel van de zienswijzen noemt de achteruitgang van het milieu en het woongenot in algemene zin als bezwaar. Bij alle deeltracés heeft een aanzienlijk deel van de zienswijzen betrekking op de toename van geluidshinder en de achteruitgang van de luchtkwaliteit (fijnstof/CO₂). Hierbij geven veel indieners aan dat milieuonderzoek op bepaalde onderdelen van het tracé tekortschiet. Ook mist men de geluidwerende voorzieningen in het huidige MER-onderzoek. In de beantwoording is duidelijk gemaakt dat mitigerende maatregelen in de volgende fase van de planstudie nader worden onderzocht.

Natuur en landschap (in combinatie met cultuurhistorische waarden en recreatief gebruik) komen als thema ook regelmatig terug in de zienswijzen. Indieners van zienswijzen wijzen op het verlies van landschappelijke- en natuurwaarden. Een gebied dat in deze context vaak genoemd wordt in de zienswijzen is de Vosse- en Weerlanerpolder (Zuid).

Ook de waarde van de Oosteinderpolder (Midden), de Rooversbroekpolder (randweg Lisse) en het park ten noorden van Zwaanshoek (randweg Zwaanshoek) komen regelmatig aan de orde.

Het vvka veroorzaakt inderdaad milieueffecten op onder meer leefmilieu, natuur, landschap en cultuurhistorie. Deze effecten zijn in het MER op hoofdlijnen in beeld gebracht. Indien dit alternatief ook het definitief voorkeursalternatief wordt, dan wordt in de volgende fase van de planstudie gedetailleerder gekeken naar tracering, hoogteligging, milieueffecten en maatregelen om effecten te mitigeren dan wel te compenseren. Voor de afwegingen die nu gemaakt moeten worden, is het uitgevoerde onderzoek voldoende.

2.1.4 Verlies van bollengrond

De mogelijke komst van het tracé N208-N206 zal ten koste gaan van bollengrond.

Landbouwbedrijven geven aan dat hierdoor areaalverlies optreedt, de levensvatbaarheid van hun bedrijf afneemt door doorsnijding van hun bedrijf en delen van hun grond moeilijker bereikbaar worden door de komst van een nieuw tracé. Daarnaast zijn ook andere indieners tegen het verlies van bollengrond. Zij zien het verlies van bollengrond als een verlies van de 'uniciteit' van de Bollenstreek.

Het pact van Teylingen over hoe verlies van bollengrond gecompenseerd moet worden, geldt onverkort. Hierin is vastgelegd

- dat 1^e klas bollengrond die planologisch onttrokken wordt, financieel gecompenseerd wordt door een vergoeding in het bollengrondcompensatiefonds én binnen drie jaar ruimtelijk gecompenseerd wordt via de GOM en
- dat 2^e klas bollengrond financieel wordt gecompenseerd.

2.1.5 Proces - timing communicatie

Over de totstandkoming van de besluitvorming zijn verschillende negatieve geluiden te horen. Omwonenden geven aan de timing van de berichtgeving (vlak voor Kerst) zeer ongelukkig te vinden. Ook komt naar voren dat men niet eerder in het proces persoonlijk geïnformeerd is. Vanwege het grote aantal belanghebbenden in het studiegebied tussen Rijnsburg en Bennebroek is ervoor gekozen, tot aan het besluit van de beide GS-en december jl., belanghebbenden niet persoonlijk te informeren maar bredere communicatiekanalen te gebruiken zoals informatieavonden, digitale nieuwsbrieven en de website. Dat is ook wel gebruikelijk in deze fase. De timing van de bewonersbrief (aan direct betrokkenen) over het besluit vvka was het resultaat van de eigen dynamiek van bestuurlijke besluitvorming en de wens en noodzaak van de overheid om transparant te zijn over genomen besluiten.

In algemene zin zijn er vanaf 2011 diverse 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. Elk jaar zijn er grote inloopbijeenkomsten geweest waar ook de finesses van belangen gedeeld konden worden. Vanaf 2016 is voor het betrekken van belanghebbenden bij de totstandkoming van de besluitvorming de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW in het leven geroepen waarin bewoners, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd

waren. Zij zijn betrokken geweest bij het formuleren van alternatieven, het uitvoeren van onderzoek en de besluitvorming over het voorlopig voorkeursalternatief.

2.2 Verbinding A4-N208 (&N206)

2.2.1 Nut & noodzaak

Wat opvalt is dat nut & noodzaak van deze verbinding door de meerderheid van de indieners erkend wordt. Slechts een klein deel van de indieners lijkt voor het nulalternatief te zijn. De meningen over welk tracé de voorkeur heeft, lopen echter uiteen. Een aantal indieners geeft aan ervan uit te gaan, dat de komst van een nieuwe tracé juist leidt tot een toename van het verkeer in de regio.

In de beantwoording is aangegeven dat door de economische en demografische groei van de regio het verkeer naar verwachting flink zal toenemen. Deze verbinding is daarmee noodzakelijk om die groei op te vangen en te zorgen dat niet al dit verkeer gedwongen wordt door de kernen in de regio te rijden. Het bestuur moet in het kader van het algemeen belang afwegingen maken, waarbij naast het individuele belang van omwonenden, het belang van bijvoorbeeld bereikbaarheid van voorzieningen, werk, woningen en leefbaarheid staat.

2.2.2 Keuze ligging tracé

Van de 7 onderzochte alternatieven verwijzen de indieners met name naar Zuid, Midden en NOG beter 2.0. De zienswijzen die een voorkeur uitspreken voor NOG Beter 2.0 wijzen er voornamelijk op dat er grotendeels gebruik kan worden gemaakt van bestaande infrastructuur en dat het de natuur ten noorden van Hillegom de minste schade oplevert. Deze indieners zijn over het algemeen zowel tegen Zuid als Midden.

De indieners die aangegeven voor Midden te zijn, doen dit vooral om de weg buiten de invloedssfeer van Hillegom te houden en daarmee het aantal gehinderden te beperken. Een kleiner aantal belanghebbenden schaaft zich achter het voorlopig voorkeursalternatief, al dan niet voorzien van goede inpassingsmaatregelen. Hierbij moet worden opgemerkt dat het voor de hand ligt dat de mensen die tegen Zuid zijn meer urgentie zien om hun stem te laten horen, aangezien de ligging van Zuid is opgenomen in het vvka.

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.

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 structuuroplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave in het gebied.

Ten aanzien van het argument dat NOG meer gebruik maakt van bestaande wegen geldt, dat in het alternatief NOG Beter 2.0 meer verkeer op de Weerlaan komt dan bij de andere alternatieven. Tevens mengt lokaal en regionaal verkeer zich, hetgeen ongewenst is. De toename van verkeer veroorzaakt lokaal in Hillegom negatieve effecten op het leefmilieu (geluidshinder en luchtkwaliteit). Deze 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 hinder zullen ondervinden. Daarnaast wordt de aanleg van 90 geplande woningen door deze verbinding onmogelijk. Het maatregelenpakket NOG Beter 2.0 omvat geen doortrekking naar de N206. Indien in de toekomst blijkt dat doortrekking toch gewenst is, dan is een verdubbeling van de Weerlaan naar 2x2 noodzakelijk. Daarvoor moeten woningen / bedrijven 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. De beoordeling van dit alternatief laat zien dat er grote milieueffecten verbonden zijn aan de

doortrekking. Met name op Natura 2000 en NNN-gebieden (vergelijkbaar met Zuid en Midden) en op de luchtkwaliteit heeft de doortrekking grote negatieve effecten. Dat moet worden betrokken bij de beoordeling van de voordelen van NOG Beter 2.0.

2.2.3 Doortrekken N206-N208

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 snel besluit zien. Voorstanders omdat ze dit efficiënter achten en omdat ze de verbinding zo snel mogelijk tot stand willen zien komen. Tegenstanders, omdat zij er bezorgd over zijn dat de reservering er geruisloos doorheen gaat, omdat iedereen zich richt op het voorkeurstracé. Zij zijn bezorgd dat in een latere fase de reservering hoe dan ook wordt omgezet in een onomkeerbaar plan.

Omdat met een geringere inspanning/realisatie al veel positieve effecten te bereiken zijn, is besloten dit kwetsbare gedeelte voorlopig te ontzien, maar wel vanuit 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. Daarnaast, maar niet minder belangrijk, geeft een reservering belanghebbenden ook kansen om tot overdracht van eigendom te komen. Er kan dan geld voor gereserveerd worden. Ook derde wordt met een ruimtelijke reservering niet een onnodig groot gedeelte van het studiegebied bevroren, maar alleen wat daadwerkelijk nodig is bij realisatie.

2.2.4 Proces – Samenstelling adviesgroep

Er is in de zienswijzen onvrede te lezen over de samenstelling van de adviesgroep. Hierbij merkt men op dat de provincie Noord-Holland oververtegenwoordigd was ten opzichte van de provincie Zuid-Holland. Ook de afwezigheid van een vertegenwoordiger namens Hillegom werd regelmatig genoemd. Bij bepaalde indieners uit Hillegom overheerst de gedachte dat de verkeersproblematiek van Noord-Holland wordt ondergebracht op grondgebied van Zuid-Holland. Hierbij wordt een enkele keer de term ‘afvoerputje’ naar voren gebracht.

De Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW is opgericht naar aanleiding van het advies van onafhankelijk bestuurlijk verkenner de heer J.P. Lokker. De samenstelling is aan de orde geweest in de Staten van beide provincies en in de stuurgroep. De adviesgroep, onder voorzitterschap van een onafhankelijk voorzitter, kon autonoom beslissen over haar samenstelling en heeft hier ook aandacht aan besteed. De leden van de adviesgroep hebben gewetensvol gehandeld. Daarbij geeft het advies ook zelf aan dat deelnemers breder hebben gekeken dan hun eigen belang.

2.2.5 Milieu, natuur, cultuurhistorie en landschap

Met name vanuit Hillegom en omgeving wordt de geluidsoverlast en aantasting van de luchtkwaliteit door de komst van de weg als groot bezwaar gezien. Ook hebben enkele bewoners uit Bennebroek en de Haarlemmermeerpolder (Spieringweg en Nieuwe Bennebroekerweg) zienswijzen ingediend waarbij ze bezwaar maken tegen de toename van milieuhinder.

Het vvka doorsnijdt de, pas recreatief ontsloten, ecologisch en landschappelijk waardevolle Vosse- en Weerlanerpolder. Dit stuit op veel weerstand. Een aantal indieners noemt in hun zienswijzen de hier voorkomende diersoorten. Het ontbreken van gedegen ecologisch onderzoek in het kader van het MER wordt verschillende malen genoemd als bezwaar.

Er zijn ook zienswijzen die erop wijzen dat, indien gekozen zou worden voor het meer noordelijk gelegen alternatief Midden, de Oosteinderpolder wordt doorsneden. Ook deze polder heeft unieke ecologische, cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten. In enkele zienswijzen worden de cultuurhistorische en ecologische waarden gedetailleerd beschreven. Deze worden vooral beschouwd als waardevolle aanvulling op de inventarisatie in het MER.

Het vvka veroorzaakt, zoals eerder erkend, milieueffecten op onder meer leefmilieu, natuur, landschap en cultuurhistorie en dat geldt ook voor het deel N208-A4. Deze effecten zijn in het MER op hoofdlijnen in beeld gebracht. Indien dit alternatief ook het voorkeursalternatief wordt, wordt in de volgende planfase meer in detail gekeken naar optimale ligging en inpassing (tracering, hoogteligging), milieueffecten en maatregelen om te effecten te beperken.

2.2.6 Economische effecten

Het huidige voorkeustracé loopt door bedrijventerrein Horst ten Daal. Dit levert weerstand op van bedrijven die hun bedrijfswaarde zien afnemen of zelfs genoodzaakt worden hun bedrijf te verplaatsen. Naast begrijpelijke sentimenten, met name bij familiebedrijven, levert dit ook praktische problemen op. Er zijn weinig andere vestigingsmogelijkheden voor bedrijven in Hillegom. Ook niet direct belanghebbenden zien hierdoor de ongewenste achteruitgang van de werkgelegenheid.

In de volgende fase wordt het ontwerp van de weg gedetailleerd uitgewerkt. Daarin wordt de exacte ligging van bedrijfsgebouwen ook beschouwd. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden voor herplaatsing van bedrijven en revitalisering van het bedrijventerrein. Voor de bedrijven die desondanks weg moeten in geval van een definitieve keuze, wordt met de gemeente Hillegom bekeken of deze behouden kunnen blijven voor de gemeente. Tegenover de lokale negatieve effecten uit het MER dat het vvka op macroniveau positieve effecten heeft op de economische ontwikkeling in de Duin- en Bollenstreek.

Behalve bedrijven zijn ook omwonenden bezorgd over de economische effecten van het vvKA. Zij verwachten dat de komst van het tracé zorgt voor een waardevermindering van hun woning. In algemene zin geldt hiervoor de planschaderegeling van beide provincies.

2.2.7 Kruisen van de Ringvaart

Een aantal indieners geeft aan dat een brug over de Ringvaart te veel negatieve gevolgen heeft voor de doorstroom van autoverkeer en de scheepsvaart. Graag zien zij dat een aquaduct of tunnel wordt toegepast. Dit geeft minder overlast voor het verkeer, de natuur en de bewoners (o.a. op het gebied van geluidhinder en zichtbaarheid).

Het kruisen van de Ringvaart met een brug is onderdeel van het gekozen vvka dat in de basis is uitgewerkt volgens de principes van soberheid en doelmatigheid. Na vaststelling van een voorkeursalternatief zal in het vervolgonderzoek de vormgeving van de kruisingen nader worden bepaald, waaronder ook de ringvaartpassage. De voorgestelde oplossingen van de indieners zoals een aquaduct, worden gezien en afgewogen bij de planuitwerking en definitieve besluitvorming hierover, rekening houdend met de beschikbare financiën.

2.3 Randweg Zwaanshoek

2.3.1 Algemeen beeld

Het voornemen om het doorgaand verkeer door Zwaanshoek om te leiden via een aan te leggen randweg Zwaanshoek heeft tot veel reacties geleid. De tegenstanders zijn met name woningbezitters die verwachten dat hun woongenot en huiswaarde verminderen door de komst van de verbinding. Daarnaast betekent het afsluiten van de Bennebroekerdijk dat een deel van de bewoners moet omrijden richting Bennebroek waar veel voorzieningen zijn. In de volgende studiefase krijgt dit aspect zeker nadere aandacht.

2.3.2 Afsluiten Bennebroekerdijk

In de zienswijzen zit onrust over het knippen van de Bennebroekerdijk voor het autoverkeer. In het vvka is dit gedaan, om doorgaand verkeer vanaf de Bennebroekerbrug om Zwaanshoek te geleiden. Zonder afsluiting voor het wegverkeer blijft de route door de kern (via de Bennebroekerweg) de snelste en heeft een randweg geen toegevoegde waarde. In het vvka is gekozen voor een noordelijke randweg, om zo de hoeveelheid verkeer op de Bennebroekerdijk te verminderen.

Vanuit de reacties is de verkeerskundige werking van de Hanepoel als essentieel aandachtspunt naar voren gekomen. Deze smalle erftoegangsweg loopt parallel aan de Bennebroekerdijk. Bij de aanleg van de noordelijke randweg Zwaanshoek, zou deze verbinding kunnen gaan fungeren als sluiproute. De huidige inrichting en profiel zijn hier echter totaal niet op ingericht en het is ook niet de bedoeling deze verkeersstroom te faciliteren. Hier zullen dus aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, om ongewenste verkeersstromen tegen te gaan. In de verdere uitwerking zal met de gemeente Haarlemmermeer gekeken worden naar mogelijkheden.

2.3.3 Milieu, natuur en landschap

Het merendeel van de zienswijzen over de randweg Zwaanshoek gaan over de gevolgen voor natuur en het landschap in dit gebied. Ook worden geluidhinder en achteruitgang van de luchtkwaliteit als bezwaren genoemd. Ten noorden van Zwaanshoek is recentelijk een park aangelegd dat veel wordt gebruikt. Indieners zijn teleurgesteld dat het geplande tracé direct aan het park ligt, waardoor de recreatieve waarde achteruit gaat. Men vindt het ook zonde van het gemeenschapsgeld dat is betaald om het park aan te leggen.

De aanleg van de randweg langs Zwaanshoek, als onderdeel van het vvka, heeft naar verwachting effecten op milieu, landschap en natuur. In de volgende fase wordt nader gekeken naar de tracerings- en hoogteligging van de weg en de mogelijk te nemen maatregelen om de effecten te beperken.

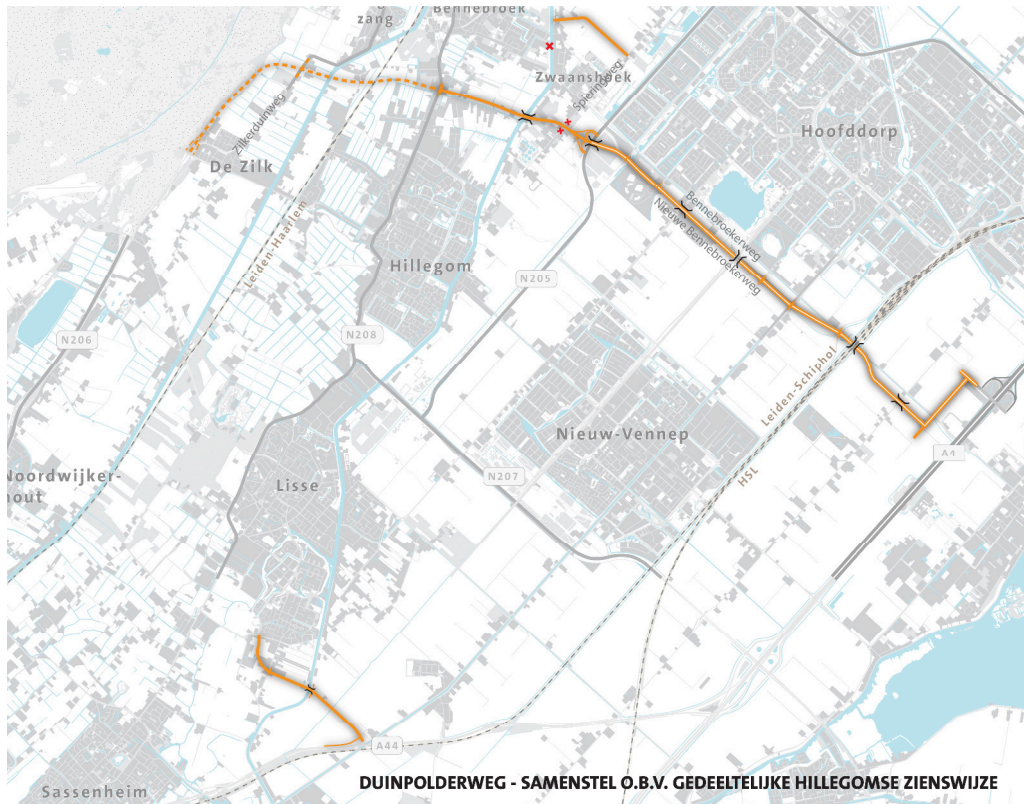
2.3.4 Spieringweg

In de reacties wordt aangegeven, dat dit deel van de Spieringweg overbelast is, met name in het weekend, door verkeer richting het noorden. 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 de Bennebroekerweg gebruikt door Zwaanshoek, doet dit dagelijks. Ook omrijden wordt als bezwaarlijk naar voren gebracht. Gememoreerd wordt dat de Spieringweg een belangrijke route is voor fietsers en dat de randweg voor extra drukte en dus onveiligheid zorgt. Uit de verkeersberekeningen is niet gebleken dat er capaciteitsproblemen ontstaan op de Spieringweg. Verkeer vanaf de nieuwe verbinding verplaatst zich vooral noordwaarts. Slechts enkele honderden voertuigen per dag rijden vervolgens aan de oostkant langs Zwaanshoek. De provincies zijn bekend met het voornemen om de Spieringweg juist af te waarderen. Dit zou kunnen zorgen voor het tegengaan van gebruik van deze verbinding richting de detailhandel bij Cruquius. 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 in te richten.

2.3.5 Kaartmateriaal

In diverse zienswijzen is aangegeven dat de beoogde ligging van dit tracédeel niet eenduidig is weergegeven op het kaartmateriaal. Op de veel gebruikte kaart van het voorlopig voorkeursalternatief lijkt de randweg dichter bij de bebouwing van Zwaanshoek te liggen dan op het vastgestelde schetsontwerp. Om dit te corrigeren wordt naast het gedetailleerde

kaartmateriaal van het schetsontwerp voortaan onderstaande aangepaste kaart van het Voorkeursalternatief gehanteerd (zie onderstaande figuur).



2.3.6 Fasering vervolg?

De tegenstanders van de randweg Zwaanshoek betwijfelen de noodzaak, omdat ook andere maatregelen genomen worden in het gebied. Een enkele keer wordt dan ook geopperd eerst de andere twee delen van het vvka aan te leggen en te kijken of dit de problematiek voldoende oplost. Als dan blijkt dat het onderdeel bij Zwaanshoek noodzakelijk is, kan deze verbinding altijd nog in een latere fase worden gerealiseerd.

Kijkend naar de benoemde bezwaren van bewoners en de vraag of een nieuwe verbinding met ringvaartpassage al niet voor genoeg ontlasting zorgt, vinden wij de zienswijzen een belangrijk punt van overweging bij de definitieve besluitvorming. In de volgende studiefase kan naar de detaillering gekeken worden.

2.4 Randweg Lisse

2.4.1 Proces en communicatie

Doordat de randweg bij Lisse als een onderdeel van NOG Beter 2.0 aan het vvka is toegevoegd, kwam dit voor veel omwonenden zeer onverwachts toen zij na het besluit van 19 dec 2017 over het vvka een bewonersbrief ontvingen. Hierdoor hebben velen het idee niet bij de besluitvorming betrokken te zijn geweest en dat de provincies hierover beter hadden moeten communiceren. Het feit dat er geen vertegenwoordiger vanuit Lisse in de adviesgroep aanwezig was draagt hieraan bij, aldus de indieners van de zienswijzen.

De randweg bij Lisse-Zuid is sinds 2016, als maatregel binnen het pakket van NOG Beter 2.0, onderdeel van de te onderzoeken alternatieven. De randweg is als zodanig meegenomen in alle onderzoeken en de communicatie hierover. Belanghebbenden zullen in de volgende fase meer in maatwerk worden betrokken bij de planuitwerking. Het doel is om tot een optimale ligging van de randweg te komen. Een andere ligging van de weg ten opzichte van het huidige schetsontwerp is denkbaar als dit meer recht doet aan de belangen in de Rooversbroekpolder en de Haarlemmermeer.

2.4.2 Nut en noodzaak

Het besluitvormingsproces leidt tot onvrede, maar een groot aantal indieners onderkent nut & noodzaak wel. Het aantal zienswijzen dat tegen iedere vorm van nieuw asfalt in de Rooversbroekpolder is lijkt nipt groter te zijn dan de voorstanders van het huidige tracé. In het grootste deel van de zienswijzen betreffende de randweg Lisse geven de indieners echter aan niet tegen een nieuwe verbinding te zijn, maar wel tegen het huidige tracé. Als alternatief wordt het verschuiven van de randweg naar het noorden geopperd. De wens de randweg te realiseren blijft overeind, maar de exacte tracering kan in nader overleg met de omgeving, de gemeenten Lisse en Haarlemmermeer en het Hoogheemraadschap tot stand worden gebracht.

2.4.3 Economische effecten en schade

Het huidige geplande tracé raakt enkele moderne glastuinbouwbedrijven. De eigenaren zijn hier fel op tegen. Hierbij noemen zij met name het argument dat dit gebied is aangewezen voor grootschalige tuinbouw en dat ze daarom in het verleden investeringen hebben gedaan voor de uitbreiding van hun bedrijven. Behalve bedrijven reageerden ook huizenbezitters in de Rooversbroekpolder negatief op het voorkeurstacé. Zij verwachten dat de komst van de weg gepaard gaat met overlast en waardevermindering van hun huizen.

Op het moment dat het besluit over de nieuwe weg definitief planologisch is vastgelegd kan gebruik worden gemaakt van een planschaderegeling. 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 fase. Daarin wordt de exacte ligging ten opzichte van bedrijven en woningen in de Rooversbroekpolder vastgelegd. Dit gebeurt in samenspraak met de belanghebbenden.

2.4.4 Milieu, natuur en landschap

De wegverbinding zal de Rooversbroekpolder doorsnijden en roept daarom weerstand op bij milieuorganisaties, natuurliefhebbers en bewoners. Hierbij wordt regelmatig aangehaald dat het milieueffectrapport de zeven alternatieven als geheel heeft onderzocht, maar dat de randweg bij Lisse nooit afzonderlijk is onderzocht. Dit roept vraagtekens op.

Vaak wordt genoemd dat het woongenot en het recreatieve gebruik van dit relatief stille gebied worden aangetast. Een enkele keren wordt de toenemende overlast van de weg genoemd in relatie tot de reeds aanwezige overlast van Schiphol. Bij geluidshinder wordt naast het verkeersgeluid ook het geluid van voor de brug wachtende schepen als negatief ervaren. In enkele zienswijzen wordt ook de doorsnijding van de Haarlemmermeerpolder genoemd.

Daarbij wordt vooral bezwaar geuit tegen de hoge ligging van het talud dat nodig is om de Ringvaart met een brug te kunnen kruisen. Het gaat daarbij om de visuele impact hiervan, maar ook wordt gewezen op de gevolgen voor bodem en grondwater (bodemzetting, opbarsting, wateroverlast in kelders). Een enkele zienswijze noemt ook lichthinder als bezwaar.

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. In de volgende planfase wordt nauwkeuriger naar de milieueffecten gekeken. Ook zal gedetailleerder naar de tracering en hoogteligging van de weg worden gekeken, in combinatie met te nemen mitigerende en compenserende maatregelen om de effecten zoveel mogelijk te beperken.

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.

2.4.5 Landbouwverkeer

In een aantal zienswijzen komt terug dat de aanwezigheid van landbouwverkeer op smalle wegen gevaarlijke situaties oplevert. Zeker in combinatie met schoolgaande kinderen. Het zijn overigens ook bestuurders van landbouwwerktuigen die een zienswijze indienen om hierop te wijzen. Hierbij wordt erop aangedrongen de verbinding Lisse-A44 geschikt te maken voor landbouwvoertuigen, om de smalle wegen zoveel mogelijk te ontlasten. Samen met gemeenten zal in de volgende fase gezocht worden naar optimale routes voor landbouwverkeer, ook over de ringvaart.

2.4.6 Piekberging Haarlemmermeer

De verbindingsweg tussen de A44 en Lisse is deels op de dijk gepland van de nog aan te leggen piekberging Haarlemmermeer. Het hoogheemraadschap van Rijnland geeft in haar zienswijze aan dat het voorkeustracé ter plaatse van de kade van de geplande piekberging loopt en dat de voorlopige voorkeursvariant niet verenigbaar is met de piekberging qua planning en procedurele termijnen. De aanleg van de Duinpolderweg op het voorkeustracé maakt daarnaast een mogelijke uitbreiding van de piekberging in de toekomst alleen mogelijk tegen zeer hoge maatschappelijk kosten.

Plannings-technisch loopt de piekberging voor op de besluitvorming van de Duinpolderweg. Het voorliggende vvka is nog niet vastgesteld. Na vaststelling zal de ligging van de weg, met ook de aansluiting tussen de A44 en Lisse overlegd worden met de stakeholders, waaronder het Hoogheemraadschap van Rijnland. Daar waar mogelijk en noodzakelijk zal in overleg inpassing worden gezien, waarbij het uitgangspunt is dat de processen van de beide projecten niet worden verstoord. Daarmee wordt recht gedaan aan de belangen en is de realisering van de piekberging een autonome ontwikkeling.

2.4.7 Kruisen van de Ringvaart

In zienswijzen wordt aangegeven dat een aquaduct bij de oversteek van de Ringvaart de voorkeur geniet boven een brug. Daarnaast wordt aangegeven dat met het voorkeustracé de bouw van een brug in een bocht van de Ringvaart onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties voor de scheepsvaart oplevert. Het feit dat er verschillende bruggen op relatief korte afstand van elkaar komen te liggen leidt tot vraagtekens over de doorstroming van het verkeer. Ook wordt de optie om de Elsbroekerbrug in de N207 te verbreden genoemd.

Volgens de richtlijn Vaarwegen 2017 is een brug in een bocht niet onmogelijk. Het ontwerp moet rekening houden met een veilige en vlotte doorvaart voor de beroepsvaart. Belangrijk element hierin is de vrije zichtlijn, zodat een vlotte, veilige en betrouwbare vaart wordt gegarandeerd. Dit heeft mogelijk gevolgen voor het ontwerp van de brug. Alle bruggen over de Ringvaart kennen brugopeningstijden: door goede afstemming over de gehele route ('blauwe golf') wordt getracht overlast van brugopeningstijden te beperken.

Het verbreden van de Elsbroekerbrug maakt geen onderdeel uit van het vvka.

Het kruisen van de Ringvaart met een brug aan de zuidkant van Lisse is onderdeel van het vvka. Voorgestelde opties zullen mee worden gezien en afgewogen. Na vaststelling van een definitief voorkeursalternatief zal bij de nadere uitwerking in het vervolgonderzoek de vormgeving van deze kruising worden bepaald.

3. Provinciale adviescommissies en commissie m.e.r.

3.1 Commissie voor de m.e.r.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie 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 m.e.r. betekent dat er in dit stadium van planvorming geen nadere aanvulling nodig is op het milieueffectrapport (planMER). De aanbevelingen van de commissie hebben betrekking op de volgende planfase (projectMER) en zullen in die fase, dus na vaststelling van het definitieve voorkeursalternatief worden meegenomen.

3.2 Provinciale Adviescommissie voor de Leefomgeving

De Provinciale Adviescommissie voor de Leefomgeving (PAL), die GS adviseert over de effecten van plannen op de leefomgeving, heeft op 12 maart 2018 haar advies aangeboden aan GS. Belangrijke elementen in het PAL-advies zijn het werken met een integrale gebiedsaanpak, het gebruik van een dynamisch verkeersmodel en de wens om nu al met 3D-visualisaties te werken.

De PAL adviseert een integrale gebiedsaanpak, waarbij de kansen voor de leefomgeving (zowel voor mens als natuur) in beeld worden gebracht en de mogelijkheden voor meekoppelen worden onderzocht. Per saldo hoeft de leefomgeving bij een dergelijke aanpak er niet op achteruit te gaan, maar kan die er zelfs beter van worden. In de volgende fase worden de mogelijkheden beschouwd om de aanpak te verbreden. Een dynamisch model neemt de doorstroming op kruispunten beter mee en geeft de reistijden nauwkeuriger weer. Die reistijdwinst is weer input voor de MKBA. Het risico bestaat dat dit te positief is ingeschat. Bij een project dat zo omstreken is moet je extra zorgvuldig zijn. Zo'n benadering is weliswaar preciezer, maar in deze fase van onderzoek ongebruikelijk (wat de PAL ook erkent). De werkwijze in MIRT-studies wijkt hiervan niet af. Conclusies zijn in deze fase goed te trekken door alternatieven te vergelijken. Dynamische berekeningen leiden niet tot een andere keuze van het voorkeursalternatief, maar kunnen leiden tot een ander wegontwerp. Dat detailniveau is in volgende fase pas aan de orde.

Verder is stilgestaan bij de wens om nu al 3D-visualisaties voorhanden te hebben. De PAL stelt dat juist met zo'n omstreken project extra ingezet moet worden om de inpassing van de weg met visualisaties in beeld te brengen. Volgens PNH/PZH wordt daarbij volledig voorbij gegaan aan het feit dat visualisaties in deze fase een schijnzekerheid bieden omdat

1. de exacte ligging van de weg nog wezenlijk kan wijzigen en
2. de ruimtelijke inpassing (hoogteligging, landschappelijke maatregelen) pas in de volgende fase gedetailleerd wordt onderzocht. Zeven alternatieven uitwerken in 3-D met zoveel variabelen is overigens een zeer kostbare aangelegenheid.

3.3 Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling

De Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO), die GS adviseert over de ruimtelijke kwaliteit van plannen, heeft op 24 januari 2018 een advies uitgebracht over de Planstudie Duinpolderweg. Het advies luid als volgt:

“In algemene zin vraagt de ARO om een zorgvuldig ingepaste weg, waarbij deze meerwaarde genereert voor de omgeving door opgaven aan elkaar te koppelen. De weg zou iets moeten teruggeven aan de omgeving en wat betreft duurzaamheid en ecologische maatregelen 'state of the art' moeten zijn. De nieuwe weg kan bijvoorbeeld aanleiding zijn om de ecologische verbinding te realiseren tussen duinen en Westeinderplassen, die met PARK21 binnen de Haarlemmermeerpolder is ingezet, maar die in de bollenstreek vooralsnog geen invulling

gekregen heeft. Beide alternatieven (samenstellen) die als beste naar voren zijn gekomen uit de studie hebben voor- en nadelen. Ruimtelijk gezien en op schaal van het totale plangebied is met alternatief Zuid echter de grootste ruimtelijke kwaliteitswinst te bereiken. Wat betreft het vvk vraagt de commissie om een goed ruimtelijk ontwerp. Er zijn veel potentiële knelpunten in dit tracé die vragen om een extra ontwerpinspanning én een bijbehorend budget. Zonder die inspanningen kan dit alternatief zeer negatief uitpakken. De ARO vraagt daarbij met name aandacht voor de inpassing ter hoogte van de noordrand van Hillegom (waar de weg een kwaliteitsverbetering voor het bedrijventerrein en de dorpsrand zou kunnen betekenen), de Vosse- en Weerlanerpolder (waar de weg zo mogelijk verdiept zou moeten liggen om de impact op de omgeving te beperken) en voor de kruising met de Ringvaart. Een afzonderlijk punt van aandacht is de knoop die ontstaat ter hoogte van de aansluiting op de Drie Merenweg. De consequentie van het ontzien van de Oosteinderpolder tussen Hillegom en Bennebroek is dat de aansluiting in de Haarlemmermeerpolder minder helder en logisch is en zorgt voor een onnodige versnippering ter hoogte van de kop van PARK21. Hier is met name nog een extra ontwerpinspanning nodig'.

Het advies van de ARO wordt ter harte genomen en zal bij de verdere uitwerking en landschappelijke inpassing van het voorkeursalternatief in de volgende fase worden meegenomen.

4. Zienswijzen van de stuurgroep partners

4.1 Gemeente Bloemendaal

De gemeente Bloemendaal spreekt in haar zienswijze de voorkeur uit voor het alternatief NOG Beter 2.0. Alternatief Midden is voor de gemeente Bloemendaal niet aanvaardbaar en Alternatief Zuid wordt niet realistisch geacht. De gemeente draagt het zoeken naar openbaar vervoeroplossingen aan als methode om de verkeersdruk te verminderen. Voor wat betreft de doortrekking naar de N206 geeft Bloemendaal aan dat eerst moet worden gekeken naar het gebruik van bestaande infrastructuur. Nut en noodzaak van een doortrekking staan voor Bloemendaal nog niet vast.

4.1 Gemeente Heemstede

De gemeente Heemstede steunt het samenstel op basis van Zuid mits de weg direct wordt doorgetrokken van de N208 naar de N206. Doortrekking van de N208 naar de N206 is in deze fase al noodzakelijk om de bereikbaarheid van Heemstede te verbeteren en doorgaand verkeer te verminderen. Ook de gemeente Heemstede wijst op openbaar vervoer voor het verbeteren van bereikbaarheid. Daarnaast wenst de gemeente Heemstede aandacht voor (snel)fietsverbindingen.

4.3 Gemeente Haarlemmermeer

De gemeente Haarlemmermeer steunt het vvka omdat naar mening van de gemeente met dit alternatief verkeershinder kan worden teruggebracht en aan de woningbouwopgave kan worden voldaan. Wel geeft de gemeente aan vervolgonderzoek nodig te achten naar verkeersafwikkeling op kruising N207-N208 en verdubbeling van de Elsbroekerbrug. De gemeente adviseert de tracés zorgvuldig en duurzaam in het landschap in te passen en een aantal gevoeligheidsanalyses uit te voeren op toekomstige ontwikkelingen.

4.4 Gemeente Lisse

Voor het samenstel aan maatregelen bestaat draagvlak in de gemeente Lisse. De voorkeur van de gemeente gaat uit naar het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze. De verbinding tussen het zuiden van Lisse/ Lissebroek en de A44 vindt Lisse een gewenste toevoeging. Wel geeft de gemeente aan dat nog meer gedaan kan worden aan de bereikbaarheid van de Keukenhof en achten zij vervolgonderzoek nodig naar de verkeersafwikkeling op de kruising N207-N208 en een verdubbeling van de Elsbroekerbrug. Voor het vervolg geeft de gemeente Lisse aan, graag aandacht voor communicatie met betrokkenen te hebben en een alternatievenstudie in het zoekgebied Rooversbroekpolder te doen.

4.5 Gemeente Hillegom

Hillegom betreurt dat het advies van de leden van Stuurgroep minder zwaar heeft gewogen dan het advies van de Adviesgroep. Het vvka wordt nadelig geacht voor o.a. leefbaarheid, woningbouwontwikkeling, Vosse- en Weerlanerpolder en bedrijvigheid in Hillegom. Variant 'Zuid' is daarom voor Hillegom onacceptabel, net als NOG Beter 2.0. De voorkeur gaat uit naar het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze. Ook de gemeente Hillegom acht vervolgonderzoek noodzakelijk naar de verkeersafwikkeling op de kruising N207-N208 en de verdubbeling van de Elsbroekerbrug. Doortrekking naar de N206 wordt op dit moment niet noodzakelijk geacht. De gemeente geeft daarnaast nog aan dat in het MER en de overige beschikbaar gestelde notities duurzame mobiliteit en energie onderbelicht is.

4.6 Gemeente Noordwijkerhout

Noordwijkerhout onderschrijft de zienswijze van Holland Rijnland en pleit voor een robuuste verbinding op basis van het alternatief Midden, aanvankelijk tot de N208, maar met een optie dat weg doorgetrokken kan worden tot de N206. Ze verzoekt ook de inhoudelijke argumentatie en het draagvlak van de grondgebonden gemeenten zwaar te laten wegen in de eindbeoordeling.

4.8 Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat spreekt geen voorkeur uit voor een van de alternatieven maar geeft wel aan tevreden te zijn dat een extra aansluiting op de A44 geen onderdeel meer uitmaakt van het

maatregelenpakket. Voor de volgende fase wordt aangegeven dat verkeersberekeningen van de studie Duinpolderweg duiden op structurele filevorming bij de afrit Hoofddorp-Zuid. Daarvoor moeten maatregelen worden meenemen in het vervolgproces. Daarnaast wordt aangegeven focus te houden op doorstroming en veiligheid op de A4 en A44 en de koppeling te behouden met andere lopende bereikbaarheidsstudies in de regio.

4.9 Holland Rijnland

Alle gemeenten in Holland Rijnland staan achter de gemeenschappelijke zienswijze waarin het vvka wordt afgewezen en de voorkeur wordt uitgesproken voor het samenstel op basis van de Hillegomse Zienswijze. De doortrekking naar de N206 wordt genoemd als mogelijke optie in de toekomst.

Holland Rijnland spreekt haar teleurstelling uit over de rol en samenstelling van de Adviesgroep. Ook Holland Rijnland geeft aan vervolgonderzoek nodig te achten naar verkeersafwikkeling op de kruising N207-N208 en een verdubbeling van de Elsbroekerbrug. Daarnaast geeft Holland Rijnland het belang aan van realisatie van een HOV-corridor.

4.10 Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio is tevreden over het doorlopen proces en het inhoudelijk resultaat. Hoewel de Vervoerregio op basis van de resultaten een voorkeur heeft voor het alternatief Midden, kan zij instemmen met het voorgestelde voorkeursalternatief. Dit omdat het alternatief Zuid op basis van het advies van een brede adviesgroep op meer draagvlak lijkt te kunnen rekenen. De Vervoerregio staat niet negatief tegenover de toegevoegde elementen uit NOG Beter 2.0 (verbinding A44-Lisse en randweg Zwaanshoek) en een reservering voor een eventuele doortrekking van de N206 naar de N208.

5. Tenslotte

De zienswijzen bieden inzicht in de diverse belangen en het draagvlak en dragen bij aan de keuze voor een definitief voorkeursalternatief door het bevoegd gezag.

Ook geven de zienswijzen veel informatie en aandachtspunten die in de volgende fase zeer waardevol zijn.

Er is veel werk gemaakt van de zienswijzen. Burgers, bedrijven, belangengroepen en overheden maakten in grote getalen gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Een groot deel van de zienswijzen was daarnaast uitvoerig in documentatie en argumentatie. Daaruit blijkt grote betrokkenheid bij dit project. De zienswijzen zelf zijn de originele bijdragen. Daarop hebben geen redactionele interventies plaatsgevonden.

Daarom is het hier op zijn plaats om alle indieners van een zienswijze te danken voor de tijd en energie die zij hebben gemaakt om te reageren, een zienswijze te maken en in te dienen. Wij waarderen de inzet, betrokkenheid en het meedenken.

Tevens is het duidelijk dat een jarenlang traject - als de studie naar de bereikbaarheid in dit gebied - gepaard met emoties. Zeker voor diegenen die overlast ervaren van het project of de afgelopen jaren in onzekerheid hebben geleefd over de komst van een tracé. Deze emoties zijn herkenbaar in de ingediende zienswijzen en nemen wij mee in de beraadslagingen.

Wij hopen dat het besluit dat mede naar aanleiding van de Nota van Beantwoording genomen wordt, duidelijkheid gaat brengen voor betrokkenen en stakeholders.