

Bundel van de Mobiliteit & Financiën van 17 september 2018

Agenda bijlagen

Agenda_Mobiliteit_&_Financiën_17_september_2018.docx,beantwoording Technische vragen cie 17 sept 2018.docx

Aanbiedingsbrief M&F 1.docx,Agenda_Mobiliteit_&_Financiën_17_september_2018 (1).docx

beantwoording Technische vragen cie 17 sept 2018.docx

aangeboden Manifest N250.pdf

definitief verslag M&F 17 september 2018.doc

- 1 13:15 - Opening en mededelingen
- 2 13:20 - Terug- en vooruitblik
Commissieleden krijgen bij dit agendapunt de gelegenheid om terugkoppeling te geven van werkbezoeken waarbij zij aanwezig zijn geweest.
- 2.a 13:20 - Terugkoppeling werkbezoeken
Commissieleden krijgen bij dit agendapunt de gelegenheid om terugkoppeling te geven van werkbezoeken waarbij zij aanwezig zijn geweest.
- 2.b 13:20 - Vooruitblik komende vergaderingen
Aan de hand van de Strategische Agenda wordt vooruitgekeken naar de komende vergaderingen. Commissieleden kunnen hierbij voorstellen doen voor de agenda's van deze vergaderingen.
- 3 13:20 - Inloophalfuur
Tijdens het inloophalfuur kan worden ingesproken op onderwerpen die niet op de agenda staan. Het presidium heeft bepaald dat een spreker slechts één keer over een onderwerp kan komen spreken tijdens het inloophalfuur. Totale spreektijd bij dit agendapunt is 30 minuten. Spreektijd is max. 3 minuten per spreker, door de voorzitter kan deze spreektijd verkort worden als er meer dan 10 sprekers zijn. Naar aanleiding van de inspraak is er kort gelegenheid voor de commissie om verhelderende vragen te stellen. Er is geen gelegenheid voor discussie.

Aanmeldingen voor het insprekrecht:
- Cees de Waal (of ander) namens 14 partijen over bereikbaarheid van Den Helder en Texel via de N250
- 4 13:50 - Vaststelling agenda 17 september, verslagen 18 en 21 juni en 5 juli, moties- en toezeggingenlijsten en C-agenda
verslag commissie M&F 18 juni 2018
verslag Commissie M&F 21 juni
Verslag Commissie M&F 5 juli 2018
Moties
Toezeggingen
Strategische agenda M&F 17 sept.docx
- 5 13:50 - B-agenda Mobiliteit
Op de B-agenda staan onderwerpen ter bespreking en discussie in de commissie; deze stukken gaan niet automatisch door naar PS.
- 5.a 13:50 - Duinpolderweg: GS-besluit Nota van Beantwoording + definitief voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek/Duinpolderweg (B-agenda M&F 17-9-2018)
GS-besluit Nota van Beantwoording + definitief.pdf
BIJLAGE 1 Nota van Beantwoording zienswijzen voorlopig voorkeursalternatief bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek Duinpolderweg.pdf
BIJLAGE 2 Nota van Beantwoording zienswijzen-Zienswijzen en Antwoorden.pdf
BIJLAGE 3 bij brief GS aan PS over woningbouwplannen.pdf
- 5.b 15:20 - Rapport kwetsbare verkeersdeelnemers (schuift door naar uitloopavond 27 sept)
Agendaverzoek ChristenUnie n.a.v. een discussienota 'bewustwording kwetsbare verkeersdeelnemers'
agendaverzoek 2018-08-01-Discussienota kwetsbare verkeersdeelnemers.docx
- 5.c Stand van zaken Leeghwaterbrug (schuift door naar uitloopavond 27 sept)
Agendaverzoek VVD n.a.v. ontvangen brieven over stand van zaken Leeghwaterbrug
Brief GS aan PS. Stand van zaken Leeghwaterbrug.pdf

6

15:35 - A-agenda Financiën

Op de A-agenda staan onderwerpen die ter besluitvorming door middel van een voordracht inclusief ontwerpbesluit aan PS worden voorgelegd. De commissie adviseert PS over de voordracht. Het advies wordt vergezeld van het verslag van de commissievergadering aan PS gezonden.

6.a

15:35 - Voordracht MRA begroting en werkplan 2019

Voorstel voor behandeling:

Adviseren aan PS of u opvattingen en wensen wilt meegeven aan de Regiegroep MRA over die onderdelen van de MRA begroting en werkplan die tot de portefeuille van de commissie horen.

Conform de afspraken in de agendacommissie worden de begroting en het werkplan in alle vakcommissies behandeld.

De voordracht zal worden behandeld in de PS vergadering van 8 oktober 2018.

Deze stukken worden aan u voorgelegd op grond van artikel 7.1 van het Convenant MRA.

Brief GS aan PS inz. voordracht MRA begroting.pdf

Voordracht vergadering Regiegroep Metropoolregio Amsterdam (MRA).docx

Notitie VoorstelHerbestemming2017.pdf

Mail MRA inz. werkplan en begroting.docx

MRA Werkplan en Begroting 2019_20180723.pdf

agenda_RegiegroepMRA_20181010.pdf

algemeen_vs_RegiegroepMRA_20180413 (concept)_publieks_versie.pdf

6.b

15:55 - Voordracht Zomernota 2018

Voorstel voor behandeling:

die onderwerpen bespreken die tot de portefeuille van de commissie M&F behoren ter voorbereiding op de vergadering van PS van 8 oktober 2018.

brief GS Zomernota 2018.pdf

Voordracht Zomernota 2018.pdf

Zomernota 2018.pdf

beantwoording Technische vragen Zomernota 2018.docx

Bijlage bij vraag 14.pdf

Bijlage bij vraag 52.docx

Kopie van Bijlage bij antwoord 21 - Zomernota 2018.xlsx

beantwoording technische vragen SP Zomernota 2018.pdf

6.c

16:15 - Rapport van Bevindingen subsidieverantwoordingen ondersteuningsstichtingen fracties (schuift door naar uitloopavond 27 sept)

Voordracht 49-2018 bijlage vd-besluit Subsidievaststelling fractiebijdragen over de periode 15 mrt 2017 tm 14 mrt 2018.docx.pdf

Voordracht Subsidievaststelling fractiebijdragen over de periode 15 mrt 2017 tm 14 mrt 2018.docx

7

16:30 - B-agenda Financiën

Op de B-agenda staan onderwerpen ter bespreking en discussie in de commissie; deze stukken gaan niet automatisch door naar PS.

7 .a

16:30 - IPO Kadernota (schuift eventueel door naar uitloopavond 27 sept)

agenderingsverzoek leden AV bestuur (M. Klein / A. Jellema

Memo Kadernota IPO

Kadernota IPO

8

16:55 - Rondvraag portefeuille dhr. Remkes en terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa

Rondvraagpunten dienen van tevoren bij de griffie ingediend te zijn. Naast rondvraagpunten kunnen hier ook korte vragen worden gesteld over tot de portefeuille van dhr. Remkes behorende punten uit de c-agenda.

Er zijn geen rondvraagpunten of vragen voor de portefeuille van dhr. Remkes ontvangen.

9

16:55 - Rondvraag portefeuille dhr. Loggen en terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa

Rondvraagpunten dienen van tevoren bij de griffie ingediend te zijn. Naast rondvraagpunten kunnen hier ook korte vragen worden gesteld over tot de portefeuille van dhr. Loggen behorende punten uit de c-agenda.

Er zijn geen rondvraagpunten of vragen voor de portefeuille van dhr. Loggen ontvangen.

10

16:55 - Rondvraag portefeuille mw. Post en terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa

Rondvraagpunten dienen van tevoren bij de griffie ingediend te zijn. Naast rondvraagpunten kunnen hier ook korte vragen worden gesteld over tot de portefeuille van mw. Post behorende punten uit de c-agenda.

Er zijn geen rondvraagpunten of vragen voor de portefeuille van mw. Post ontvangen.

- 11 16:55 - C-agenda Mobiliteit
- Op de C-agenda staan onderwerpen ter kennisname (ingekomen post van derden en stukken van Gedeputeerde Staten op grond van de actieve informatieplicht).*
- 11.a Mobiliteit: Brief Planstudie N247 KANS (C-agenda M&F 17 september 2018)
- Ter kennisgeving aannemen*
- [Brief Planstudie N247 KANS.pdf](#)
- [Planstudie Knoop KANS - Bijlage 1.pdf](#)
- [Nota van Antwoord - Bijlage 2.pdf](#)
- 11.b Mobiliteit: Brief GS aan PS WOB-verzoek inzake SolaRoad-fietspad te Krommenie (C-agenda M&F 17 september 2018)
- [Brief GS aan PS inzake WOB-verzoek inzake SolaRoad-fietspad te Krommenie.pdf](#)
- 11.c Mobiliteit: Brief van Bomenstichting Achterhoek inz. Veiligheid provinciale wegen (C-agenda M&F 17-9-2018)
- [Veiligheid provinciale wegen.pdf](#)
- [Veiligheid provinciale wegen- bijlage 1.pdf](#)
- [Veiligheid provinciale wegen- bijlage 2.pdf](#)
- 11.d Mobiliteit: Scheidsrechterlijk eindvonnis Wilhelminasluis (C-agenda M&F 17-09-2018)
- [brief Scheidsrechterlijk eindvonnis Wilhelminasluis.pdf](#)
- 11.e Mobiliteit: Brief GS aan PS inz. WOB-verzoek standpuntbepaling , contacten en correspondentie met ICOMOS Unesco en ministerie I&W en stuurgroep A8 A9 (C-agenda M&F 17-09-2018)
- [Brief GS aan PS inzake WOB-verzoek standpuntbepaling en contacten en correspondentie met ICOMOS Unesco en ministerie van I en W en van de stuurgroep A8 A9.pdf](#)
- 11.f Milieu & Mobiliteit: brief GS aan PS inz. Quickscan chroom bruggen en sluizen (C-agenda M&F 17-9-2018 / NLWM 24-09-2018)
- [Brief GS Resultaat quick scan chroom 6 bruggen en sluizen.pdf](#)
- 11.g Mobiliteit brief GS aan PS inzake: Wob verzoek draagkracht/-last van de brug en de brughoofden broekhornerbrug (C-agenda M&F 17-09-2018)
- [Brief GS aan PS - Wob verzoek draagkracht-last van de brug en de brughoofden broekhornerbrug.](#)
- [Bijlage brief GS - Wob verzoek draagkracht-last van de brug en de brughoofden broekhornerbrug \(geanononimiseerd\).](#)
- 11.h Mobiliteit: Antwoordbrief PS aan burger inz. Zwerfvuil langs N239 (C-agenda M&F 17-09-2018)
- [Brief GS antwoord zwerfvuil langs N239 ANO.pdf](#)
- 11.i Mobiliteit: brief GS aan PS inz. Wob-verzoek samenwerkende natuur- en milieuorganisaties inzake totstandkoming Duinpolderweg (C-agenda M&F 17-9-2018).
- [WOB-verzoek samenwerkende natuur- en milieuorganisaties inzake totstandkoming Duinpolderweg.pdf](#)
- 11.j Mobiliteit: brief GS aan PS inz. Impactstudie Autonome Voertuigen(C-agenda M&F 17-09-2018)
- [Brief GS aan PS inzake Impactstudie Autonome Voertuigen.pdf](#)
- [bijlage 1 impactstudie autonome voertuigen.pdf](#)
- [bijlage 2 impactstudie autonome voertuigen.pdf](#)
- 11.k Mobiliteit: Stand van zaken Leeghwaterbruggen Alkmaar (N242) (C-agenda M&F 17-09-2018)
- [Brief GS aan PS. Stand van zaken Leeghwaterbruggen Alkmaar \(N242\).pdf](#)
- 11.l Mobiliteit: brief GS aan PS Vertraging in gunning van het hoofdcontract HOV t Gooi (C-agenda M&F 17-9-2018)
- [brief GS aan PS vertraging in gunning van het hoofdcontract HOV 't Gooi.pdf](#)
- 11.m Mobiliteit: brief GS aan PS Gemeentelijke bijdrage burgerparticipatie - N236 Franse Kampweg – 2e gesprek (C-agenda M&F 17-9-2018)
- [Gemeentelijke bijdrage burgerparticipatie - N236 Franse Kampweg - Tweede gesprek.pdf](#)
- 11.n Mobiliteit: Stand van zaken Leeghwaterbrug (C-agenda M&F 17-09-2018)
- [Brief GS aan PS. Stand van zaken Leeghwaterbrug.pdf](#)
- 12 C-agenda Audit
- Op de C-agenda staan onderwerpen ter kennisname (ingekomen post van derden en stukken van Gedeputeerde Staten op grond van de actieve informatieplicht).*
- 12.a Auditopvolging peildatum 1 maart 2018 (C-agenda M&F 17 sept 2018)
- Ter kennisgeving aannemen*

Brief Auditopvolging peildatum 1 maart 2018.pdf

Auditopvolging peildatum 1 maart 2018 - Bijlage 1.pdf

Auditopvolging peildatum 1 maart 2018 - Bijlage 2.pdf

- 13 C-agenda Algemeen
Op de C-agenda staan onderwerpen ter kennisname (ingekomen post van derden en stukken van Gedeputeerde Staten op grond van de actieve informatieplicht).
- 13.a ICT: Brief GS aan PS inz. Bescherming privacy op de website
Bescherming privacy op de website.pdf
- 13.b Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht- editie 16 (heel PS)
Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 16.pdf
- 13.c Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht- editie 17 (heel PS)
Maandelijks MRA Raads- en Statenleden bericht - editie 17.pdf
- 13.d Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 18 (heel PS)
Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 18.pdf
- 13.e ICT: Voorkomen van incorrect verzamelen van data
Brief GS aan PS. Het voorkomen van incorrect verzamelen van data.pdf
- 13.f Regiodeals in Noord-Holland
Brief GS aan PS. Regiodeals in Noord-Holland.pdf
- 13.g Klimaat: Persbericht Transitieprogramma van klimaattafel Industrie NZKG
Klimaattafel industrie persbericht.pdf
- 13.h Mobiliteit: Stand van zaken 'Voedsel verbindt' MRA (C-agenda's EEB en M&F 17-09-2018 en NLWM 24-09-2018)
Brief GS aan PS. Stand van zaken 'Voedsel verbindt' MRA.pdf
Bijlage 1. Uitdagingen aangaan en kansen pakken.pdf
Bijlage 2. Regionaal manifest 'Voedsel verbindt'.pdf
Bijlage 3. Voorstel Food MRA - strategie en governance.pdf
Bijlage 4. Provinciale rol en inzet 'Voedsel verbindt'.pdf
- 13.i Infrastructuur: Uitwerkingsnota groenzones provinciale infrastructuur
Brief GS aan PS. Uitwerkingsnota groenzones provinciale infrastructuur Noord-Holland.pdf
- 14 16:55 - Sluiting

Agenda Mobiliteit & Financiën

Datum	17-09-2018
Tijd	13:15 – 17:00
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Hein Struben
Omschrijving	Deze commissievergadering is openbaar en dus toegankelijk voor publiek. Ook is het mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dit kan op punten die ter bespreking staan geagendeerd of tijdens het inloophalfuur op andere punten. Voor het inspreken moet u zich aanmelden. Dat kan bij de commissieadviseur Susanne Neeskens: neeskenss@noord-holland.nl

Voor leden van de commissie vindt voorafgaand aan de vergadering een technische briefing plaats over de agenda mobiliteit. Deze vindt plaats van 11.45 tot 12.45 in zaal 1.4.

Na afloop van de technische briefing en voorafgaand aan de commissievergadering staan voor de commissieleden broodjes klaar buiten de vergaderzaal.

De in de agenda genoemde tijden van behandeling zijn richttijden. Afhankelijk van het aantal aanmeldingen voor het inloophalfuur kunnen de tijden vanaf de daaropvolgende agendapunten eerder aanvangen.

Gezien het aantal geagendeerde onderwerpen en de aard van deze onderwerpen verwacht de agendacommissie ook gebruik te moeten maken van de uitloopvergadering op donderdagavond 27 september 2018.

1 Opening en mededelingen

13:15

2 Terug- en vooruitblik

13:20

Commissieleden krijgen bij dit agendapunt de gelegenheid om terugkoppeling te geven van werkbezoeken waarbij zij aanwezig zijn geweest.

2.a Terugkoppeling werkbezoeken

13:20

Commissieleden krijgen bij dit agendapunt de gelegenheid om terugkoppeling te geven van werkbezoeken waarbij zij aanwezig zijn geweest.

2.b Vooruitblik komende vergaderingen

13:20 Aan de hand van de Strategische Agenda wordt vooruitgekeken naar de komende vergaderingen. Commissieleden kunnen hierbij voorstellen doen voor de agenda's van deze vergaderingen.

3 Inloophalfuur

13:20 Tijdens het inloophalfuur kan worden ingesproken op onderwerpen die niet op de agenda staan. Het presidium heeft bepaald dat een inspreker slechts één keer over een onderwerp kan komen inspreken tijdens het inloophalfuur. Totale inspreektijd bij dit agendapunt is 30 minuten. Inspreektijd is max. 3 minuten per inspreker, door de voorzitter kan deze inspreektijd verkort worden als er meer dan 10 sprekers zijn. Naar aanleiding van de inspraak is er kort gelegenheid voor de commissie om verhelderende vragen te stellen. Er is geen gelegenheid voor discussie.

Aanmeldingen voor het insprekrecht:

– Luna Dral namens 14 partijen over bereikbaarheid van Den Helder en Texel via de N250

4 Vaststelling agenda 17 september, verslagen 18 en 21 juni en 5 juli, moties- en toezeggingenlijsten en C-agenda

13:50

5 B-agenda Mobiliteit

13:50 Op de B-agenda staan onderwerpen ter bespreking en discussie in de commissie; deze stukken gaan niet automatisch door naar PS.

5.a Duinpolderweg: GS-besluit Nota van Beantwoording + definitief voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek/Duinpolderweg (B-agenda M&F 17-9-2018)

13:50

5.b Rapport kwetsbare verkeersdeelnemers (onder voorbehoud tijd, schuift eventueel door naar uitloopavond 27 sept)

15:20

Agendaverzoek ChristenUnie n.a.v. een discussienota 'bewustwording kwetsbare verkeersdeelnemers'

5.c Stand van zaken Leeghwaterbrug (onder voorbehoud tijd, schuift eventueel door naar uitloopavond 27 sept)

Agendaverzoek VVD n.a.v. ontvangen brieven over stand van zaken Leeghwaterbrug

6 A-agenda Financiën

15:35 Op de A-agenda staan onderwerpen die ter besluitvorming door middel van een voordracht inclusief ontwerpbesluit aan PS worden voorgelegd. De commissie adviseert PS over de voordracht. Het advies wordt vergezeld van het verslag van de commissievergadering aan PS gezonden.

6.a Voordracht MRA begroting en werkplan 2019

15:35 Voorstel voor behandeling:

Adviseren aan PS of u opvattingen en wensen wilt meegeven aan de Regiegroep MRA over die onderdelen van de MRA begroting en werkplan die tot de portefeuille van de commissie horen.

Conform de afspraken in de agendacommissie worden de begroting en het werkplan in alle vakcommissies behandeld.

De voordracht zal worden behandeld in de PS vergadering van 8 oktober 2018.

Deze stukken worden aan u voorgelegd op grond van artikel 7.1 van het Convenant MRA.

6.b Voordracht Zomernota 2018

15:55 Voorstel voor behandeling:

die onderwerpen bespreken die tot de portefeuille van de commissie EEB behoren ter

voorbereiding op de vergadering van PS van 8 oktober 2018.

6.c Rapport van Bevindingen subsidieverantwoordingen ondersteuningsstichtingen fracties

16:15

7 B-agenda Financiën

16:30 Op de B-agenda staan onderwerpen ter bespreking en discussie in de commissie; deze stukken gaan niet automatisch door naar PS.

7 .a IPO Kadernota (onder voorbehoud tijd, schuift eventueel door naar uitloopavond 27 sept)

16:30

agenderingsverzoek leden AV bestuur (M. Klein / A. Jellema)

8 Rondvraag portefeuille dhr. Remkes en terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa

16:55

Rondvraagpunten dienen van tevoren bij de griffie ingediend te zijn. Naast rondvraagpunten kunnen hier ook korte vragen worden gesteld over tot de portefeuille van dhr. Remkes behorende punten uit de c-agenda.

Er zijn geen rondvraagpunten of vragen voor de portefeuille van dhr. Remkes ontvangen.

**9 Rondvraag portefeuille dhr. Loggen en terugkoppeling deelname
gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa**

16:55

Rondvraagpunten dienen van tevoren bij de griffie ingediend te zijn. Naast rondvraagpunten kunnen hier ook korte vragen worden gesteld over tot de portefeuille van dhr. Loggen behorende punten uit de c-agenda.

Er zijn geen rondvraagpunten of vragen voor de portefeuille van dhr. Loggen ontvangen.

**10 Rondvraag portefeuille mw. Post en terugkoppeling deelname
gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa**

16:55

Rondvraagpunten dienen van tevoren bij de griffie ingediend te zijn. Naast rondvraagpunten kunnen hier ook korte vragen worden gesteld over tot de portefeuille van mw. Post behorende punten uit de c-agenda.

Er zijn geen rondvraagpunten of vragen voor de portefeuille van mw. Post ontvangen.

11 C-agenda Mobiliteit

16:55

Op de C-agenda staan onderwerpen ter kennisname (ingekomen post van derden en stukken van Gedeputeerde Staten op grond van de actieve informatieplicht).

11.a Mobiliteit: Brief Planstudie N247 KANS (C-agenda M&F 17 september 2018)

Ter kennisgeving aannemen

11.b Mobiliteit: Brief GS aan PS WOB-verzoek inzake SolaRoad-fietspad te Krommenie (C-agenda M&F 17 september 2018)

11.c Mobiliteit: Brief van Bomenstichting Achterhoek inz. Veiligheid provinciale wegen (C-agenda M&F 17-9-2018)

11.d Mobiliteit: Scheidsrechterlijk eindvonnis Wilhelminasluis (C-agenda M&F 17-09-2018)

11.e Mobiliteit: Brief GS aan PS inz. WOB-verzoek standpuntbepaling , contacten en correspondentie met ICOMOS Unesco en ministerie I&W en stuurgroep A8 A9 (C-agenda M&F 17-09-2018)

11.f Milieu & Mobiliteit: brief GS aan PS inz. Quicksan chroom bruggen en sluizen (C-agenda M&F 17-9-2018 / NLWM 24-09-2018)

- 11.g Mobiliteit brief GS aan PS inzake: Wob verzoek draagkracht/–last van de brug en de brughoofden broekhornerbrug (C-agenda M&F 17-09-2018)
- 11.h Mobiliteit: Antwoordbrief PS aan burger inz. Zwerfvuil langs N239 (C-agenda M&F 17-09-2018)
- 11.i Mobiliteit: brief GS aan PS inz. Wob-verzoek samenwerkende natuur- en milieuorganisaties inzake totstandkoming Duinpolderweg (C-agenda M&F 17-9-2018).
- 11.j Mobiliteit: brief GS aan PS inz. Impactstudie Autonome Voertuigen(C-agenda M&F 17-09-2018)
- 11.k Mobiliteit: Stand van zaken Leeghwaterbruggen Alkmaar (N242) (C-agenda M&F 17-09-2018)
- 11.l Mobiliteit: brief GS aan PS Vertraging in gunning van het hoofdcontract HOV t Gooi (C-agenda M&F 17-9-2018)
- 11.m Mobiliteit: brief GS aan PS Gemeentelijke bijdrage burgerparticipatie – N236 Franse Kampweg – 2e gesprek (C-agenda M&F 17-9-2018)
- 11.n Mobiliteit: Stand van zaken Leeghwaterbrug (C-agenda M&F 17-09-2018)
- 12 C-agenda Audit**
Op de C-agenda staan onderwerpen ter kennisname (ingekomen post van derden en stukken van Gedeputeerde Staten op grond van de actieve informatieplicht).
- 12.a Auditopvolging peildatum 1 maart 2018 (C-agenda M&F 17 sept 2018)**
Ter kennisgeving aannemen
- 13 C-agenda Algemeen**
Op de C-agenda staan onderwerpen ter kennisname (ingekomen post van derden en stukken van Gedeputeerde Staten op grond van de actieve informatieplicht).
- 13.a ICT: Brief GS aan PS inz. Bescherming privacy op de website
- 13.b Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht- editie 16 (heel PS)
- 13.c Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht- editie 17 (heel PS)
- 13.d Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht – editie 18 (heel PS)
- 13.e ICT: Voorkomen van incorrect verzamelen van data

- 13.f **Regiodeals in Noord-Holland**
 - 13.g **Klimaat: Persbericht Transitieprogramma van klimaattafel Industrie NZKG**
 - 13.h **Mobiliteit: Stand van zaken 'Voedsel verbindt' MRA (C-agenda's EEB en M&F 17-09-2018 en NLWM 24-09-2018)**
 - 13.i **Infrastructuur: Uitwerkingsnota groenzones provinciale infrastructuur**
 - 14 **Sluiting**
- 16:55

Aan de (plv.) leden van de Statencommissies M&F, de heer Remkes en de gedeputeerden mw. Post en dhr. Loggen

Statencommissie Mobiliteit en Financiën

Uw contactpersoon

S. Neeskens AD/STG

Doorkiesnummer (06) 25762257
neeskenss@noord-holland.nl

Betreft: Agenda vergadering commissie M&F 17 september en 27 september 2018

1 | 2

Geachte commissieleden en gedeputeerden,

7 september 2018

Hierbij nodig ik u uit voor de vergadering van de Statencommissie Mobiliteit & Financiën op **maandagmiddag 17 september 2018**. Gezien het aantal geagendeerde onderwerpen en de aard van deze onderwerpen verwacht de agendacommissie dat er ook gebruik gemaakt moet worden van de uitloopvergadering op **donderdagavond 27 september 2018**.

Kenmerk:

Uw kenmerk

17 september

De vergadering van 17 september start **om 13:15 uur**. De vergadering vindt plaats in de statenzaal van het Dreefgebouw, Dreef 3, Haarlem. Voor de leden van de commissie staat een lunch klaar. Afhankelijk van het gebruik van het Inloophalfuur kunnen de daarop volgende agendapunten een half uur eerder aanvangen.

- **Voorafgaand**

Voorafgaand aan de vergadering van 17 september vindt vanaf 11.45 uur tot 12.45 uur in zaal 1.4 voor de leden van de commissie een technische briefing plaats over de agenda mobiliteit.

27 september

De uitloopvergadering van 27 september start naar verwachting om 18:30 uur. De vergadering vindt plaats in de Statenzaal in Het Paviljoen in Haarlem. Deze vergadering is een vervolg van de commissievergadering van 17 september, er zal om die reden niet opnieuw gestart worden met een inloophalfuur. Uiteraard kan er wel door sprekers ingesproken worden op de onderwerpen die deze vergadering aan de orde komen.

- **Spreektijdsverdeling**

Het bepalen van de spreektijd voor de vergadering van 17 september (inclusief de uitloopvergadering van 27 september) is gebaseerd op vijf vergaderuren. Hier volgt de volgende verdeling uit per fractie:

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Dreef 3
Haarlem [2012 HR]
www.noord-holland.nl

Fractie	Spreektijd
VVD	18 minuten
D66	14 minuten
PvdA	12 minuten
PVV	12 minuten
SP	12 minuten
CDA	11 minuten
GroenLinks	10 minuten
PvdD	8 minuten
50Plus	8 minuten
CU-SGP	7 minuten
Ouderenpartij NH	7 minuten

Met vriendelijke groet,
Namens de voorzitter, dhr. H. Struben,

Susanne Neeskens
Staten- en commissieadviseur M&F

Technische vragen cie M&F, 17-09-2018

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	PVV / M. Deen	5a	Post	Duinpolderweg	Op vrijdag 7 september 2018 was er in Den Haag een gezamenlijke bijeenkomst van de Staten van Zuid- en Noord-Holland inzake de Duinpolderweg. De Staten van Zuid-Holland hebben in tegenstelling tot onze Staten geen mandaat aan haar College gegeven m.b.t. de afwerking van het dossier Duinpolderweg. Ooit heeft onze Staten daartoe blijkbaar wel besloten. VRAAG: Kunt u het document (breedste zin van het woord; beleidsdocument, notulen etc.) sturen waarin het besluit staat van Provinciale Staten om een mandaat, toestemming, akkoord etc. te geven aan het College inzake het dossier Duinpolderweg? (let wel, gaat het om bv. een mondelinge afspraak, dan ontvangen wij die ook graag) Zo nee, waarom niet?	Het is andersom. GS zijn wettelijk belast met de voorbereiding van de besluitvorming van PS. In ZH hebben PS verzocht aan GS dit aan hen te laten. NH volgt de wettelijke regel, zie daarvoor ook de bepalingen ter zake in de Provinciewet.
2	PVV / J. van Hooff	6a		Voordracht MRA begroting en werkplan 2019 Blz: 24	“De begrote kosten voor 2019 voor de verschillende activiteiten kunnen op dit moment moeilijk worden ingeschat. Deze hangen o.a. af van de rol die de MRA zal moeten gaan spelen bij de acties die nodig	Het is op dit moment niet mogelijk beredeneerde scenario's desaan gaande op te stellen. Een en ander is in hoge mate afhankelijk van het nog te sluiten Klimaatakkoord met onder meer de rijksoverheid, waarbij duidelijk

Technische vragen cie M&F, 17-09-2018

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					zijn als onderdeel van de energietransitie en de taakverdeling die daarbij zal worden overeengekomen met de beide provincies. Vooralsnog gaan we er maar even aan dat het benodigde budget voor 2019 identiek is aan dat voor 2018, te weten € 230.000.” VRAAG: Kunt u verschillende financiële scenario's geven, waarbij genoemde onzekerheden (tot waar mogelijk) zijn opgenomen?	zal worden wat er in MRA-verband dient te gebeuren en waarvoor de twee provincies Noord-Holland en Flevoland aan de lat staan.
3	PVV / M. Deen	6a		“Voordracht MRA begroting en werkplan 2019” Blz 32	“Structureel monitoren van relevante trends en ontwikkelingen op (inter)nationale en MRA-schaal (MRA Dashboard), met medeneming van signalen uit de samenleving” VRAAG: Kunt u aangeven op welke manier u die “signalen uit de samenleving” gaat monitoren?	Naast de Economische Verkenningen is er ook een 'Brede Welvaartsmonitor' in ontwikkeling. Deze brengt de ontwikkeling van de MRA (en zijn bewoners) in beeld m.b.t. thema's als sociale veiligheid, gezondheid, leefklimaat etc. Het betreft feitelijk een regionale doorvertaling van de landelijke welvaartsmonitor van het CBS. De brede welvaartsmonitor zal naar verwachting een belangrijke bouwsteen zijn voor de nieuwe MRA-Agenda.
4	PVV / M. Deen	6a		Voordracht MRA begroting en werkplan	Staan er in de MRA de komende jaren nieuw af te sluiten concessies op de agenda waar de provincie N-H bij betrokken is? Zo ja, graag	We doen zelf de concessie Gooi en Vechtstreek (start concessie 7/21). De vervoerregio start de concessie

Technische vragen cie M&F, 17-09-2018

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
				2019"	een toelichting.	Waterland/Zaanstreek waar wij bij betrokken zullen worden (start concessie 12/21).
5	PVV / M. Deen	6a		Voordracht MRA begroting en werkplan 2019" Blz 53	Bij "Onderzoeken toekomstige bekostiging van het openbaar vervoer" staat: "Met actualisatie van september onterecht afgevoerd" VRAAG: Kunt u dit toelichten en aangeven wat de huidige stand van zaken is.	Het externe onderzoek is afgerond en opgeleverd. Met de MRA partners (2 provincies en vervoerregio) is afgesproken de bekostiging van het ov te bespreken op de landelijke tafel met I&W. Daarmee blijft het een permanent aandachtspunt.
6	PVV / J. van Hooff	6a		Voordracht MRA begroting en werkplan 2019" Blz 42	<i>Personele lasten</i> <i>2018 2019</i> <i>Budget 'vast' personeel MRA Bureau €</i> <i>793.000 € 793.000"</i> VRAAG: Kunt u aangeven wat eventuele kosten waren voor externe inhuur in 2018 en hoe deze kosten zich ontwikkelen in 2019?	In feite betreffen alle lasten voor personeel 'externe inhuur': het MRA bureau heeft geen eigen rechtspersoonlijkheid en moet voor het aannemen van personeel detachingscontracten sluiten met de verschillende MRA partners die inzet leveren. In principe wordt alle benodigde inzet eerst uitgevraagd bij de MRA partners en zoveel mogelijk 'om niet' ter beschikking gesteld. Daar waar dat niet lukt, wordt een vergoeding betaald aan de MRA partners. Pas als het niet lukt om een geschikte kandidaat bij een van de MRA partners te vinden (betaald of om niet), wordt gekeken naar externe inhuur via uitzendbureaus. Voor 2019 is nog onduidelijk in hoeverre vanuit de genoemde € 793.000 euro externe inhuur gaat

Technische vragen cie M&F, 17-09-2018

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						plaatsvinden. In 2018 is in feite alle formatie ingevuld vanuit MRA partners, met uitzondering van de programmasecretarissen (junior ondersteuning van de programmamanagers). Hier zijn twee programmasecretarissen aangetrokken vanuit MRA partners en zijn vooralsnog twee programmasecretarissen aan het werk vanuit een uitzendbureau. In 2018 is hier naar verwachting een bedrag van € 127.000 euro mee gemoeid.
7	PvdD / F. Zoon	5a	Post	Duinpolderweg	De uitgevoerde onderzoeken naar zeven varianten van de Duinpolderweg hebben uitgebreid gekeken naar de impact op stikstofdepositie voor met name de Natura 2000 gebieden, mede omdat er nu al in veel gevallen een overschrijding is van meer dan tweemaal de KDW. Doordat het meest westelijke deel van de Duinpolderweg nu als reservering staat en het Definitief Voorkeursalternatief in de huidige vorm niet onderzocht is op de impact op natuurschade, is niet direct duidelijk welke gevolgen deze variant heeft op de stikstofdepositie. Daarom hebben we de volgende vraag:	Vraag 1: ja. Vraag 2: nee.

Technische vragen cie M&F, 17-09-2018

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					1. Is er de verwachting dat het Definitief Voorkeursalternatief een verhoging heeft van de stikstofdepositie op een natura 2000 gebied? 2. Is er of zijn er meerdere varianten van de Duinpolderweg mogelijk die geen verhoging hebben op de stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden?	
8	VVD / H. Kaamer van Hoegee			C-agenda	Op de C-agenda staat een brief van GS aan PS over de stilgelegde werkzaamheden aan de Leeghwaterbrug. Naar aanleiding van deze brief zou ik bij de C-agenda een tweetal vragen willen stellen aan de gedeputeerde: 1. Kan de gedeputeerde aangeven wanneer de werkzaamheden aan de Leeghwaterbrug weer hervat gaan worden? 2. Bent u van mening dat de brug nog steeds eind maart opgeleverd gaat worden.	Vraag 1 Op 13-9 hebben wij u een brief gestuurd over de actuele stand van zaken. In de brief is aangegeven dat de werkzaamheden naar verwachting 15 oktober 2018 worden hervat. Vraag 2 Nee.

Manifest N250

Op woensdag 4 juli 2018 vond in Theater de Kampanje een bijeenkomst plaats inzake de bereikbaarheid van Den Helder en Texel via de N250. Tijdens deze bijeenkomst zijn onderzoeksresultaten gedeeld met de genodigden, die daar vervolgens met elkaar in gesprek zijn gegaan over de N250, onder regie van gespreksleiders Ronald Bon (De Kop Werkt) en Koen Vervoort (Ecorys). Daarbij bleek in vergaande mate consensus te bestaan over beoogde verbetermaatregelen voor het infrastructurele knelpunt in de N250, zijnde de kruising Ruyghweg/Van Kinsbergenbrug/Binnenhaven. Op basis van de door de aanwezigen uitgesproken wens om, na vele jaren van onderzoek, nu gezamenlijk een standpunt in te nemen in dit dossier, is het initiatief geboren om een manifest te concipiëren. Hierbij bieden wij u dit manifest aan. De ondertekenaars waren zelf aanwezig of hebben zich laten vertegenwoordigen tijdens de bijeenkomst en onderschrijven de inhoud van dit manifest.

Breed draagvlak

In het 'Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur' van de provincie Noord-Holland staat de N250 sinds jaar en dag in de top 10 van infrastructurele knelpunten. Wij ondersteunen als belanghebbenden uit Den Helder, Texel en aangrenzende gemeenten de op 4 juli jl. door de heer Bon in diens presentatie gesuggereerde maatregelen voor de korte termijn, die doorgevoerd zullen worden om de overlast in Den Helder tijdens de dagelijkse spits én op de vrijdagmiddag te verminderen. Daarnaast vragen wij om structurele oplossingen voor de middellange termijn voor de verkeersafwikkeling en verkeersdruk op de kruising Ruyghweg/Van Kinsbergenbrug/ Binnenhaven, oftewel het 'epicentrum' qua overlast in Den Helder. Op deze tijdens iedere spits zwaar overbelaste kruising is niet alleen sprake van vertragingen met economische schade tot gevolg (circa € 1,5 miljoen per jaar), maar komt tevens de veiligheid van de weggebruikers en leefbaarheid ter plaatse in het gedrang. De belasting van dit kruispunt en de doorstroming op de N250 kan de komende jaren verder negatief worden beïnvloed door de voorgenomen plannen voor aanleg van de Boerenverdrietsluis/routering met pleziervaart door Koopvaardersluis/binnenhaven, waarbij zowel de Van Kinsbergenbrug en Zeedoksluisbrug vaker zullen worden opengesteld voor varend verkeer.

Na bestudering van de onderzoeken die gedurende de afgelopen ruim 20 jaar zijn uitgevoerd, hebben wij elkaar als partijen gevonden in de gedeelde, gezamenlijk ambitie om de samenkomende verkeerstromen op het knooppunt Ruyghweg/Van Kinsbergenbrug/Binnenhaven te ontvlechten. De oplossing hiervoor zal een positief effect hebben op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit. Daarnaast zal het een positieve bijdrage leveren aan de (economische) ontwikkeling van onze regio.

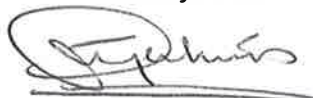
Het geniet sterk onze voorkeur om gebruik te maken van de vele reeds voorhanden zijnde onderzoeken. Daarbij zijn verschillende oplossingen aangedragen om de concentratie en de intensiteit van de onderlinge verkeerstromen op de kruising Ruyghweg/Binnenhaven/Van Kinsbergenbrug te verminderen. Ondertunneling van dit kruispunt was destijds één van de

denkrichtingen om tot een verbetering van de doorstroming te komen, had destijds de voorkeur van de provincie en kan daarom onderdeel zijn van de verdere studierichtingen naar een plan voor de (midden)lange termijn.

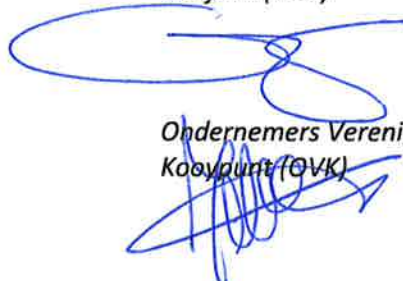
Van het ontvlechten van de verkeerstromen op de kruising Ruyghweg/ Binnenhaven/Van Kinsbergenbrug profiteren naar onze overtuiging niet alleen de ondertekenaars van dit manifest, maar tevens de inwoners van Den Helder die woonachtig zijn langs de N250 en/of werkzaam zijn bij bedrijven in de haven. Bovendien verbeteren de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Den Helder en vormt de verbetering van de bereikbaarheid in Den Helder een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor zowel bedrijven als nieuwe inwoners. Vanzelfsprekend ondersteunen wij aanvullende initiatieven die op middellange termijn gerealiseerd kunnen worden om de bereikbaarheid van en door Den Helder verder te verbeteren. Wij weten ons gesteund door de gemeenten Texel en Den Helder in onze wens om ook tot een structureel duurzame oplossing te komen.

Wij doen middels dit manifest een dringend oproep aan de provincie Noord-Holland om, in samenspraak met de gemeenten die verenigd zijn binnen De Kop Werkt!, prioriteit te stellen bij een verkenning van oplossingen, waaronder onder andere een tunnelbak met viaduct op de kruising Ruyghweg/Van Kinsbergenbrug/Binnenhaven.

Koninklijke Marine



Texels Ondernemers
Platform(TOP)



Ondernemers Vereniging
Kooypunt (OVK)



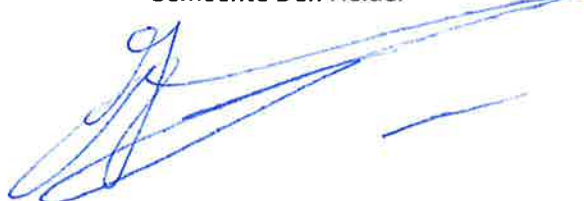
Peterson DH



Visafslag Den Helder/Texel

Ondersteund door:

Gemeente Den Helder



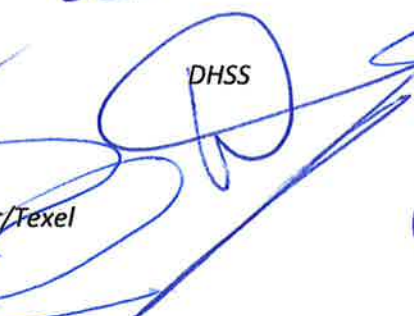
Haven- en Scheepvaart
Vereniging(HSV)



Willemsoord BV



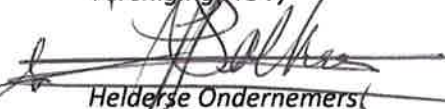
TESO



DHSS



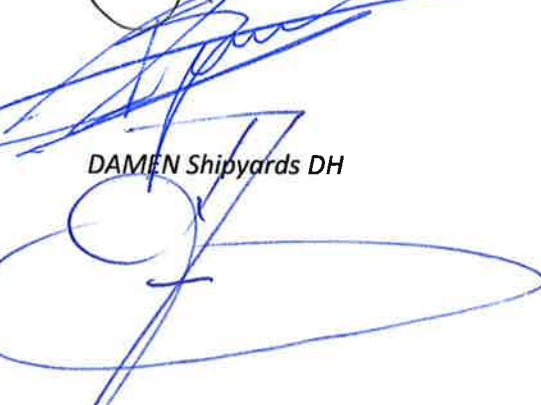
Helderse Ondernemers
Vereniging(HOV)



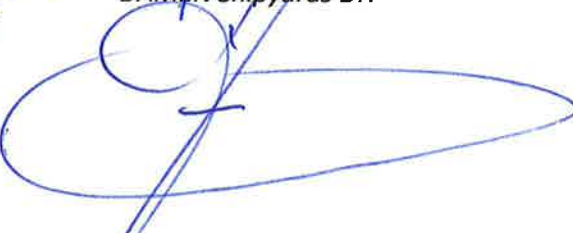
Helderse Ondernemers
Binnenstad(HOB)



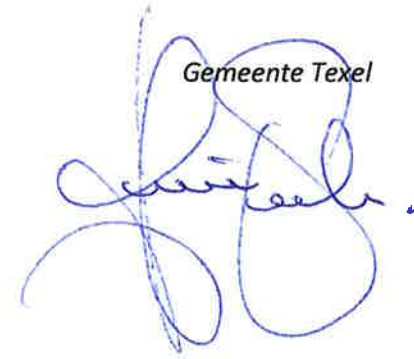
VVV Texel



DAMEN Shipyards DH



Gemeente Texel



Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	17 september 2018
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	06-257 62 257 / neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Leden van de commissie	:	H.J. de Graaf
CDA	:	M.C.A. Klein en mw. M. Terlouw
ChristenUnie-SGP	:	A.E. Tijssens en Z. Yurdakul
D66	:	A. Hietbrink en mw. Z. Pels
GroenLinks	:	J.H. Leever
ONH	:	mw. M.E. van Duijn, N. Papineau Salm en X.J. Den Uyl
PvdA	:	F.A.S. Zoon
PvdD	:	M. Deen en J.J.A.M. van Hooff
PVV	:	mw. R. Alberts
SP	:	mw. O.A.C. de Meij
50PLUS	:	Mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee, mw. P.E. Kirch-Voors en J.P.M. van Straaten
VVD	:	

Gedeputeerde C. Loggen (VVD) en mw. E. Post (VVD)

Notulist mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)

Afwezig:

J.M. Bruggeman (SP), D.G. Heijnen (CDA), W. Hoogervorst (SP) en J. Remkes (Commissaris van de Koning)

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Terug- en vooruitblik
- 2a. Terugkoppeling werkbezoeken
- 2b. Vooruitblik komende vergaderingen
3. Inloophalfuur
4. Vaststelling agenda 17 september 2018, verslagen 18 en 21 juni en 5 juli 2018, moties en toezeggingenlijsten en C-agenda
5. B-agenda Mobiliteit
- 5a. Duinpolderweg GS-besluit Nota van Beantwoording en definitief voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek/Duinpolderweg
- 5b. Rapport kwetsbare verkeersdeelnemers (onder voorbehoud tijd, schuift eventueel door naar uitloopvergadering 27 september)
- 5c. Stand van zaken Leeghwaterbrug (onder voorbehoud tijd, schuift eventueel door naar uitloopvergadering 27 september)
6. A-agenda Financiën
- 6a. Voordracht MRA begroting en werkplan 2019
- 6b. Voordracht Zomernota 2018
- 6c. Rapport van bevindingen subsidieverantwoordingen ondersteuningsstichtingen fracties
7. B-agenda Financiën
- 7a. IPO Kadernota (onder voorbehoud tijd, schuift eventueel door naar uitloopvergadering 27 september)
8. Rondvraag portefeuille de heer Remkes en terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa
9. Rondvraag portefeuille de heer Loggen terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa
10. Rondvraag portefeuille mevrouw Post terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa
11. C-agenda Mobiliteit
12. C-agenda Audit
- 12a. Auditopvolging peildatum 1 maart 2018
13. C-agenda Algemeen
14. Sluiting

1. Opening en mededelingen

- De **voorzitter** opent de commissievergadering en verwelkomt alle aanwezigen.

Mededelingen:

- Een bericht van verhindering is ontvangen van de heren Heijnen (CDA), Remkes (Commissaris van de Koning), Hoogervorst (SP) en Bruggeman (SP). Mevrouw Alberts-Oosterbaan vervangt de heer Hoogervorst.
- Gedeputeerde Loggen zal de vergadering om 15.00 uur verlaten.
- Technische vragen over de Zomernota zijn beantwoord.
- De commissie dient rekening te houden met een uitloopvergadering op 27 september.

2. Terug- en vooruitblik

2a. Terugkoppeling werkbezoeken

- De heer **De Graaf** (CDA) was net als de voorzitter en de commissieleden Tijssens en Papinea Salm aanwezig bij het bezoek aan Broek in Waterland. Participatie werd als voorbeeld genoemd voor samenwerking door de Landelijke vereniging van kleine kernen. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken was ook vertegenwoordigd. De heer De Graaf spreekt van een mooie bijeenkomst.

2b. Vooruitblik komende vergaderingen

Er zijn geen opmerkingen.

3. Inloophalfuur

- Mevrouw Luna **Dral** spreekt in over de bereikbaarheid van Den Helder en Texel via de N250.

Luna Dral woont op Texel en is 17 jaar oud. Luna Dral hoopt dat ook haar generatie een toekomst kan opbouwen in de Noordkop. Een goede infrastructuur met een aantrekkelijk vestigingsklimaat zijn daarvoor nodig. Luna spreekt in als vertegenwoordiger van de jeugd van Texel en Den Helder.

65 Sinds lange tijd wordt gezocht naar oplossingen voor de grote verkeersdruk en overlast op de route van Alkmaar naar Den Helder en vooral op de N250, de weg door Den Helder.

De kruisingen richting de veerhaven van Den Helder zijn overbelast. Het verkeer wordt steeds drukker en de overlast neemt toe. Dat is vervelend voor de bewoners, weggebruikers en bedrijven.

70 Nu in 2018 lijkt er een oplossing te zijn waarin iedereen zich kan vinden.

Namens 15 partijen biedt Luna Dral een Manifest aan met een permanente oplossing voor de drukte, de onveiligheid en de luchtkwaliteit.

In 1999 kwam de werkgroep N250 met de oplossing, waarbij met een tunnelbak met viaduct nabij de kruising Binnenhaven/Van Kinsbergenbrug de bestaande bebouwing gehandhaafd kan worden.

75 In augustus 2018 gaf wegenbouwer Heijmans aan dat de realisatiekosten naar verwachting circa 15 miljoen euro bedragen.

Met het Manifest wordt een dringend beroep gedaan op Provincie Noord-Holland om in overleg te treden met de gemeenten, die deel uitmaken van het samenwerkingsverband 'De Kop Werkt' en dit onderwerp hoog op de prioriteitenlijst te zetten.

80 Luna Dral hoopt dat snel kan worden gestart met het onderzoeken van mogelijke oplossingen, waaronder genoemde tunnelbak met viaduct.

Mevrouw **Alberts** (SP) hoorde dat initiatiefnemers ook openstaan voor andere plannen. Een ander plan zou kunnen zijn de verdubbeling van het spoor Alkmaar – Den Helder. Is een dergelijke oplossing ook meegenomen in het Manifest?

85

Mevrouw **Dral** roept voor de beantwoording van vragen de heer Van den Broek naar voren.

De heer **Van den Broek** antwoordt dat een spoorverdubbeling niet is meegenomen in het Manifest. Het Manifest gaat over het autoverkeer van en naar Den Helder.

90 De heer Van den Broek is werkzaam bij Damen Shipyards en één van de belanghebbenden.

De heer **Leever** (ONH) is benieuwd of de N99 in het Manifest is meegenomen.

De heer **Van den Broek** legt uit dat op de N9 en N99 de aanloop van het probleem plaatsvindt. Voornoemde wegen komen bij elkaar op de N250. Het knelpunt in de bereikbaarheid van Den Helder en Texel bevindt zich op de N250 betreft de Van Kinsbergenbrug.

95

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) verwachtte een heel nieuw plan. Dit plan is van 1999. Gaat gemeente Den Helder er in mee, want die heeft destijds de stekker uit het plan getrokken? Is de initiatiefnemers bekend met feit dat de provincie al onderzoek doet naar de bereikbaarheid van Den Helder en dat op korte termijn korte termijnoplossingen gerealiseerd kunnen worden?

100

De heer **Van den Broek** antwoordt dat de gemeente Den Helder het Manifest ondersteunt en tekende en de ruimte neemt om te kijken naar mogelijke andere oplossingen. Dit is de enige permanente oplossing, die de ondertekenaars van het Manifest zien. De renovatie van de schutsluis en het plan van de provincie voor pleziervaart via de Binnenhaven betekent dat de Van Kinsbergenbrug vaker zal openen. De ondertekenaars van het Manifest kijken vooral naar een oplossing door middel van een ondertunneling van de N250.

105

Vorig en dit jaar zijn twee onderzoeken uitgevoerd namens 'De Kop Werkt' door onder meer Ecorys.

110 De korte termijn oplossingen, die worden ondersteund, lossen slechts ten dele het probleem op.

De heer **De Graaf** (CDA) informeert naar de breedte van het draagvlak voor het Manifest.

De heer **Van den Broek** antwoordt dat er draagvlak voor is bij de Koninklijke Marine, het complete bedrijfsleven van Den Helder en Texel, een aantal stichtingen, TESO en Willemsoord.

115

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of de fiets is meegenomen?

De heer **Van den Broek** vertelt dat fietsinfrastructuur absoluut wordt meegenomen in het gehele plan.

120

De heer **Hietbrink** (GL) vraagt waarom alleen een oplossing wordt gezocht voor auto- en fietsverkeer en niet voor het openbaar vervoer.

125 De heer **Van den Broek** legt uit dat het gaat over de bereikbaarheid van Den Helder én Texel. Texel is niet per spoor bereikbaar, maar vooral per auto en boot. In die zin is vooral gekeken naar auto- en fietsvervoer.

De **voorzitter** bedankt de sprekers.

130

De petitie wordt overhandigd. De **voorzitter** zal het Manifest namens de commissie doorgeven aan Gedeputeerde Staten met het verzoek het te betrekken bij het onderzoek. Den Helder is belangrijk voor de provincie en zeker de bereikbaarheid van Den Helder.

135 **4. Vaststelling agenda 17 september 2018, verslagen 18 en 21 juni en 5 juli 2018, moties- en toezeggingenlijsten en C-agenda**

De agenda wordt vastgesteld.

De verslagen worden vastgesteld.

140 De moties- en toezeggingenlijst: De SP stelt voor om motie 9 Afronding Burgerparticipatie van de lijst te halen. De motie is afgehandeld. De commissie hiermee in. De moties- en toezeggingenlijst wordt vervolgens vastgesteld.

C-agenda: mevrouw Kaamer van Hoegee (VVD) heeft verzocht het onderwerp Leeghwaterbrug en betreffende brief op de agenda te zetten. Mogelijk komt het onderwerp vandaag nog en anders op 27 september aan de orde.

145 De C-agenda wordt vastgesteld.

5. B-agenda Mobiliteit

150 **5a. Duinpolderweg GS-besluit Nota van Beantwoording en definitief voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek/Duinpolderweg**

Mevrouw **Kirch** (VVD) zegt dat voor de VVD-fractie nut en noodzaak voor de aanleg van een nieuwe weg vaststaan. Gemeenten deden een beroep op de provincies om het probleem aan te pakken. Bewegingen van Oost naar West en vice versa leveren nu al problemen op. De forse bouwopgave in de grensstreek Zuid-Holland/Noord-Holland zal het verkeer doen toenemen.

155 Op 7 september jl. werd een hoorzitting in Den Haag gehouden. De nodige sprekers gaven aan persoonlijk te worden geraakt door de komst van de weg, zoals die volgens de definitieve voorkeursvariant zou komen te liggen. Gedeputeerde Staten veranderden van keuze, waardoor nu het Middenroute voorligt. De procedure is zorgvuldig doorlopen. Destijds leidden de uitkomsten van de MER tot samengestelde varianten. De adviesgroep kwam met andere variant, op basis van Alternatief Zuid. Dat advies was niet unaniem. Vanwege het draagvlak kozen Gedeputeerde Staten voor alternatief van de adviesgroep. Toen kwam het verzet van Zuid-Holland. Zuid-Hollandse gemeenten zagen het alternatief niet zitten. Het draagvlak was weg. Gemeente Hillegom nam geen deel aan de adviesgroep. Veertien Zuid-Hollandse gemeenten kwamen met een variant welke gesteund kon worden door de stuurgroep.

160 Gemeente Haarlemmermeer geeft de voorkeur aan de Zuidvariant, maar geeft tegelijkertijd aan geen uitstel van de procedure te willen. De vaart moet erin worden gehouden, ook als dit betekent dat het de Middenvariant wordt. Er is draagvlak voor de Middenvariant.

170 De heer **Hietbrink** (GL) heeft de indruk dat alle Noord-Hollandse gemeenten tegen de Middenvariant zijn. Veel inwoners van Zwaanshoek zijn ook niet te spreken over de Middenvariant. Hoe weegt de VVD-fractie dat in haar oordeel over wat nu voorligt?

175 Mevrouw **Kirch** (VVD) komt tot een ander percentage van het draagvlak. Haarlemmermeer is de grootste gemeente en gaf duidelijk aan dat ze de voorkeur geeft aan de Zuidvariant, maar ook dat er in ieder geval een weg moet komen, ook als betekent dat het de Middenvariant wordt.

180 De heer **Tijssens** (D66) verwijst naar de termijn van de heer Vermeulen in de Statencommissie Zuid-Holland? Hij stelde vast dat zijn Staten opdracht hadden gegeven om op te komen voor de belangen van de inwoners van Zuid-Holland. Is de VVD van mening dat de gedeputeerde van Noord-Holland ook een extra inspanning moet doen voor de Noord-Hollandse inwoners?

185 Mevrouw **Kirch** (VVD) realiseert zich dat de pijn voor dorpskernen er is. Overal waar een weg wordt aangelegd worden bewoners en bedrijven geraakt. Het meest haalbare is de Middenvariant. De Middenvariant is nog een grof geschetste lijn op een kaart. Waar de weg exact komt te liggen,

is nog niet bekend. Dat wordt pas duidelijk bij het Inpassingsplan. Het beter om te spreken over een duinpolderweg in het aangegeven gebied, in plaats van de weg.

De VVD vraagt de gedeputeerde, waar mogelijk, rekening te houden met bezwaren bij de inpassing van de weg ten aanzien van de leefomgeving. De gedeputeerde wordt tevens gevraagd gehoor te geven aan Zwaanshoek om een nieuwe randweg ten Noorden van Zwaanshoek gefaseerd uit te voeren.

Bij het plan voor een verbinding tussen Lisse en de A44 is nog onduidelijk of voldoende rekening is gehouden met de piek(water)berging in de Haarlemmermeer. Is inpassing op dit stuk in relatie tot de waterberging wel optimaal mogelijk?

Een ruimtelijke reservering voor een doortrekking van de N208 naar de N206 wordt voorgesteld. De bestaande Oost-Westverbinding wordt hierdoor ontlast en het verkeer door Vogelenzang zal substantieel afnemen. Een doortrekking op termijn is onontkoombaar om de bereikbaarheid ook in de toekomst te garanderen. De VVD acht het bestuurlijk correct om duidelijkheid te bieden en nu de ruimtereservering voor het wegdeel tussen de N206 en N208 te maken.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of de verbinding er nu al moet komen, wat de VVD betreft.

Mevrouw Kirch (VVD) antwoordt dat wat haar fractie betreft de verbinding er nu al mag komen. Dat geeft duidelijkheid. Het moet wel haalbaar zijn.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt of de VVD van mening is dat de reservering kan worden gemaakt, terwijl nut en noodzaak van een weg niet zijn aangetoond.

Mevrouw **Kirch** (VVD) herhaalt haar eerdere woorden dat nut en noodzaak zijn aangetoond. Uit onderzoek blijkt dat de doortrekking op termijn nodig is. Zolang er geen duidelijkheid is kan men eigendommen niet verkopen en is er sprake van een waardevermindering. Als een ruimtereservering wordt gemaakt, heeft men recht op planschade en wordt men financieel niet klemgezet.

De heer **Hietbrink** (GL) verwijst naar de brief van Stichting Duinbehoud over de stikstof depositie. Hoe denkt de VVD hierover?

Mevrouw **Kirch** (VVD) vertelt dat er meer mogelijkheden zijn binnen de provinciale regelgeving om daarmee om te gaan. Mogelijk kan de gedeputeerde dat straks nader toelichten?

Mevrouw **Alberts** (SP) is voor het geven van helderheid. Wat als zaken als onder andere stikstof depositie ervoor zorgen dat er uitspraak komt van de rechterlijke macht dat uitbreiding niet mogelijk is. Dan is het toch helder om de reservering te schrappen?

Mevrouw **Kirch** (VVD) zegt dat dit nu niet voorligt. Ze reageert op het voorstel dat nu voorligt

De heer **Deen** (PVV) vraagt mevrouw Kirch om aan te geven waar hij de onderbouwing van nut en noodzaak van de doortrekking kan vinden.

Mevrouw **Kirch** (VVD) verwijst naar de MER. Tijdens de hoorzitting leek niet duidelijk dat er sprake is van een integrale aanpak met het openbaar vervoer. Afgesproken is dat de aanleg van een duinpolderweg gebeurt in combinatie met een snelle en betrouwbare OV-verbinding van de Bollenstreek met Schiphol.

De heer **Zoon** (PvdD) vraagt waaruit de integraliteit blijkt. Hij is alleen bekend met een koppeling van de twee verschillende projecten. Waar wordt de integrale afweging gemaakt?

Mevrouw **Kirch** (VVD) vertelt dat een integrale afweging niet is gemaakt. Een Zuid-Hollandse collega had tekeningen van OV- en fietsverbindingen. Er wordt aan gewerkt. Eerder is afgesproken dat wordt ingezet op HOV-verbindingen.

De heer **Tijssens** (D66) roept op om de genoemde tekeningen aan allen beschikbaar te stellen.

Mevrouw **Kirch** (VVD) meldt dat de tekeningen en dergelijk openbaar beschikbaar zijn gesteld via de website van Provincie Zuid-Holland.

250 De VVD adviseert Gedeputeerde Staten het definitief voorkeurstracé voor een duinpolderweg, inclusief de ruimtelijke reservering voor het wegdeel N206-N208 vast te stellen en bij de IPIP rekening te houden met de door de VVD gemaakte opmerkingen over de dorpskernen in de Haarlemmermeer en de wegverbinding met de A44 en Lisse. De VVD heeft hierbij de kort geleden aangelegde N201 voor ogen als referentie. Een weg die niet alleen de bereikbaarheid bevordert, 255 maar ook de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de nabij gelegen dorpskernen verbetert en waarbij de natuurwaarde is overgecompenseerd.

De heer **Tijssens** (D66) veronderstelt dat veel verwarring en discussie voorkomen hadden kunnen worden als er door beide provincies was gewerkt vanuit een gezamenlijke, actuele en integrale gebiedsuitwerking. D66 mist een complete onderbouwing, waarbij de woningopgave in de 260 Haarlemmermeer en Duin- Bollenstreek in verband worden gebracht met de toekomstige mobiliteit. Eerst bewegen en dan bouwen, wordt dan ook veel gezegd.

De fractie mist ook een visie op hoe de kwaliteit van de leefomgeving kan worden gespaard bij het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk. D66 mist een visie op hoe openbaar vervoer, fiets en 265 auto een integraal systeem vormen voor zowel regionaal als lokaal verkeer. D66 put hoop uit de goede wil die de bewoording van de voordracht kenmerkt.

Het is van groot belang dat Gedeputeerde Staten met een goed onderbouwde en voldragen projectvoordracht komen. D66 luisterde tijdens de goed georganiseerde hoorzitting naar bewoners, bedrijven en gemeentevertegenwoordigers. Insprekers waren meedenkend met het 270 algemeen belang, maar ook kritisch.

De gedeputeerden hebben na de stagnatie in de vorige bestuursperiode door middel van een adviesgroep het plan vlot getrokken met het instellen van een adviesgroep. Het advies omvatte zeven oplossingsrichtingen, waardoor de MER heel veel informatie bevatte. Het eerste gekozen voorkeursalternatief resulteerde in groot protest. Een periode van intensief overleg volgde. De 275 oorspronkelijke voorkeur van de stuurgroep is weer op tafel gekomen.

Vandaag bespreekt de commissie het Middenalternatief, maar ook de Noordelijke en Zuidelijke deeloplossingen uit het alternatief NOG Beter 2.0. Daarnaast bespreekt de commissie de ruimtelijke reservering voor een doortrekking van de N206.

Provinciale Staten beschikken niet over een analyse van de kosten en baten van de afzonderlijke 280 planonderdelen.

Provinciale Staten Zuid-Holland nemen over twee dagen een besluit. Geen enkele oplossing kan pijnloos zijn. Het is belangrijk de uiteindelijk gekozen oplossing duurzaam is.

Onder voorwaarden kan D66 instemmen met het Middenalternatief.

Om de omwonenden en de polder zoveel mogelijk te ontzien wordt het tracé langs de 285 Oosteindervaart zoveel mogelijk verdiept aangelegd en gaat de weg met een aquaduct onder de Ringvaart door. D66 wil een duurzame oplossing, dus verwacht dat alvast ruimte wordt gemaakt voor de toekomstige HOV-verbinding. Die moet ook de Ringvaart passeren. Bruggen boven het maaiveld van de Oosteinderpolder acht D66 landschappelijk gezien niet gewenst.

Er zijn nog veel bezwaren tegen de ruimtelijke reservering. In de vervolgfase moeten nut en 290 noodzaak goed worden doorgerekend op basis van actuele feiten en plannen. Als een doortrekking mogelijk kan zijn, dan lijkt het D66 logisch dat de weg dan ook station Hillegom aandoet. Een eventuele doortrekking heeft impact op het landschap. D66 wil het duinlandschap sparen. Bij het onderzoek naar verlenging speelt HOV een rol. Het is verstandig om de onderzoekscommissie naast de keuze reserveren versus niet aanleggen, ook de mogelijkheid om 295 direct aan te leggen voor te leggen.

Doorontwikkeling van plannen voor HOV en fietsverbindingen is essentieel. Noord- en Zuid-Holland moeten dit gezamenlijke project aangrijpen om werk te maken van de modal shift. D66 vraagt om een verfijning van de voorgestelde oplossingen. De onderdelen vanuit NOG Beter 2.0, de randwegen ten Noorden van Zwaanshoek en ten Zuiden van Lisse zijn nog geen voldragen 300 plannen. De Zuid-Hollandse Staten hebben Gedeputeerde Staten opgedragen vooral op te komen voor de belangen van inwoners. Bij dit project moet voor alle inwoners worden opgekomen.

De heer **Hietbrink** (GL) vertelt dat Provinciale Staten worden gevraagd om het project uit de studiefase te halen en naar de planfase te brengen. D66 vraagt op diverse punten nog 305 om een aanvullend onderzoek. Verbindt D66 daaraan de conclusie dat het project in de studiefase moet blijven?

De heer **Tijssens** (D66) vindt dat de overgang van studie- naar planfase kan worden vastgesteld, waar het gaat over besluiten tot aanleg. Als nu een besluit wordt genomen, dan betekent dat niet dat daarmee vaststaat waar de weg exact wordt aangelegd, maar het betekent dat met elkaar is besloten om wat te gaan doen op die plek.

Voor de reservering moet de studiefase worden aangehouden. Het overige gaat nu richting planfase. In de planfase kunnen zaken nog worden aangepast.

Het is zeer belangrijk om een goede Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor te bereiden, zodat de uitvoering van de project-MER plaatsvindt op basis van de juiste vraagstelling. Het blijft een gezamenlijk project met Zuid-Holland.

De heer **Zoon** (PvdD) hoorde de heer Tijssens spreken over een modal shift, maar anderzijds zegt D66 dat nu vooral asfalt moet worden aangelegd en dat pas later wordt gekeken naar fiets en openbaar vervoer. Daar zit een tegenstrijdigheid in. Wat is het nu?

De heer **Tijssens** (D66) licht toe dat de voordracht de facto gaat over het aanleggen van een weg. Over een weg kunnen ook bussen rijden. Naast de weg kan een fietspad worden aangelegd. In het coalitieakkoord is afgesproken dat HOV onlosmakelijk verbonden is aan het project en dat de fiets een belangrijker onderdeel moet worden van het vervoerssysteem. D66 is niet tevreden over de voortgang op dat punt.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vindt het goed dat er nu een besluit gaat vallen over het verbeteren van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek. Hiermee wordt een afspraak uit het coalitieakkoord uitgevoerd. Mede dankzij oud Statenlid Van Berkum wordt niet langer gesproken over de Duinpolderweg, maar over de bereikbaarheid van de gehele Duin- en Bollenstreek. De PvdA gaat voor een integrale benadering die meerdere maatregelen omvat en problemen voor het autoverkeer oplost. HOV Schiphol moet er nu komen, maar meer openbaar vervoer is nodig.

De fractie is positief over het proces van afgelopen jaar, met belangrijke bijdragen vanuit de adviesgroep en voorstellen uit de samenleving van NOG Beter. In het voorliggende besluit van Gedeputeerde Staten van 27 juni zitten goede onderdelen, die de PvdA kan ondersteunen. Dat zijn de nieuwe verbinding vanaf de A5 en de verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg. Wel vraagt de PvdA aandacht om samen met de bewoners van de appartementencomplexen in Hoofddorp alles te doen om overlast tegen te gaan. Tijdens de hoorzitting in Den Haag deden de betreffende bewoners concrete voorstellen. Verder steunt de PvdA het voorstel voor een verbinding tussen de A44 en Lisse. Hier geldt hetzelfde. Bewoners voelden zich verrast. Enig reparatiewerk is nodig.

De PvdA heeft moeite met de ruimtelijke reservering. Doe of nu een projectvoorstel, of schrap de reservering. Nu is het voor bewoners onduidelijk.

De heer **Hietbrink** (GL) vraagt naar de voorkeur van de PvdA.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) zegt dat als de ruimtelijke reservering nu wordt doorgezet, er een nieuw projectvoorstel moet worden gedaan, waarbij nut en noodzaak worden aangetoond en waarin de weg aansluit op de omgeving, andere wegen en openbaar vervoer. Als nu niet wordt toegezegd dat een projectvoorstel wordt uitgewerkt, dan moet de reservering worden geschrapt. Over de nieuwe verbinding bij Zwaanshoek vraagt de PvdA zich, net als vele bewoners, wat de meerwaarde is van de afsluiting van de dijk?

De heer **Tijssens** (D66) vraagt of de PvdA de nut en noodzaak van rondwegen bij Lisserbroek en Zwaanshoek betwijfelt.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) weet dat nut en noodzaak voor een rondweg bij Lisserbroek zijn aangetoond. Ten aanzien van Zwaanshoek twijfelt de PvdA of beide maatregelen nodig zijn. Bewoners nodigden Statenleden uit om te komen praten en met elkaar tot een voorstel te komen. De PvdA mist complete voorstellen voor het uitbreiden en verbeteren van het fietsnetwerk. De tekst op pagina 6 is volstrekt onvoldoende. De PvdA wil weten waar de fietspaden exact komen.

Mevrouw **Kirch** (VVD) merkt op dat dit wordt meegenomen in het IPIP.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) zegt dat zijn fractie de middenvariant op dit moment geen goede keuze vindt. Extra asfalt komt in open landelijk gebied. De aanwezige gemeenteraden hebben tijdens de hoorzitting in Den Haag duidelijk aangegeven weinig te zien in deze variant. Het

370 draagvlak bij de Noord-Hollandse gemeenten Haarlemmermeer en Bloemendaal ontbreekt. De adviesgroep adviseerde de variant NOG Beter 2.0. Daarvan is de PvdA voorstander. Door inpasmaatregelen bij Hillegom moet het mogelijk zijn om de overlast te beperken. Door te kiezen voor de variant NOG Beter 2.0 wordt optimaal gebruik gemaakt van bestaand asfalt.

375 Mevrouw **Kirch** (VVD) vraagt of de PvdA zich realiseert dat er geen draagvlak is voor het alternatief NOG Beter 2.0 bij veertien Zuid-Hollandse gemeenten.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) heeft begrepen dat de gemeenteraad van Haarlemmermeer tegen de middenvariant is.

380 De heer **Tijssens** (D66) constateert dat de PvdA een genuanceerde positie inneemt ten aanzien van de reservering. Tegelijkertijd wordt een oplossing over de Weerlaan als de beste oplossing gezien. Lokaal en regionaal verkeer blijven dan vermengd met elkaar. De verbinding gaat dan functioneren als een stroomweg en ligt dan wel heel dicht bij de
385 bebouwde kom. Hoe kijkt de PvdA tegen die nadelen aan?

De heer **Papineau Salm** (PvdA) zegt dat voor de doortrekking apart moet worden bekeken waar die komt te liggen en wat dat zal betekenen. Nu is niet duidelijk wat de impact op de omgeving is. Dat is het lastige van het maken van een reservering.

390 De heer **Deen** (PVV) hoorde tijdens de hoorzitting in Den Haag vaak de uitspraak dat alles al door Noord-Holland zou zijn bepaald. Het mandaat zou volgens diverse sprekers al aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn gegeven. Klopt het dat Provinciale Staten van Noord-Holland uiteindelijk bepalen wat er beslist wordt in dit dossier? Naar spreker begreep had het
395 eerdere antwoord van de gedeputeerde slechts betrekking op het voorkeursalternatief.

Er is sprake van een hoog NIMBY-gehalte. Het zal je maar gebeuren dat er nieuwe weg wordt aangelegd in je achtertuin. Het is begrijpelijk dat emoties een grote rol spelen. De PVV is tegen de voorgelegde Middenvariant. Gaan Gedeputeerde Staten alsnog bespreekbaar maken om slechts alleen de lokale knelpunten aan te pakken dan vinden zij de PVV aan hun
400 zijde.

De PVV heeft grote moeite met de doortrekking naar de N206. Wat de PVV betreft zijn nut en noodzaak niet overtuigend bewezen.

Gedeputeerde Staten Zuid-Holland heeft toegezegd het deel dat Lisse raakt te onderzoeken op nut en noodzaak. De PVV wil de uitkomst van dat onderzoek graag even afwachten.

405 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat de PVV Zuid-Holland de voordracht voor de weg in zijn totaliteit verwerpt. Er zou sprake zijn van een voor ingestoken spel. De PVV Noord-Holland gaat wel in op de inhoud, maar waarom is de PVV tegen alle onderdelen van het v
410 voorstel?

De heer **Deen** (PVV) antwoordt dat de PVV niet tegen alles. De PVV is tegen het oplossen van bepaalde knelpunten. Oplossingen in de Middenvarianten kunnen redelijk overeenkomen met hoe de PVV erover denkt. Een knelpunt moet lokaal opgepakt. De PVV kan niet instemmen met
415 genoemde trajecten.

De heer **De Graaf** (CDA) hoorde de PVV vaak uitdragen voor asfalt te zijn. Het lijkt of de PVV-fractie van haar asfaltverslaving afraakt.

420 Mevrouw **Alberts** (SP) verwijst naar de hoorzitting in Den Haag, Vele sprekers maakten hun mening kenbaar. Het project leeft en verdeelt. Er is geen eenheid. Het besluit over het voorlopig voorkeursalternatief zorgde voor vele zienswijzen. Het definitief voorkeursalternatief roept bij velen zorgen en grote weerstand op. In welke mate wordt er nu nog ruimte geboden voor nieuwe zienswijzen?

425 Mevrouw **Kirch** (VVD) vraagt of mevrouw Alberts met haar van mening is dat ieder zijn of haar zienswijze al heeft kunnen inbrengen, aangezien de middenvariant al werd meegenomen als voorkeursalternatief in de MER.

Mevrouw **Alberts** (SP) hoort het graag ook van de gedeputeerde.
430 Waarom is het voorkeursalternatief, zoals dat er lag, verlaten? Komt het door de vanuit Hillegom uitgeoefende druk?

Opvallend tijdens de hoorzitting was dat menig inspreker verklaarde zelden of nooit last te hebben van files in het gebied, maar wel van files op de A4 en A44. Als daar files staan, dan wordt het drukker in het gebied. Zou het niet beter zijn om naar het Rijk te stappen en te vragen om een aanpak van de files op de A44 en A4?

Veel bedrijven in de nabijheid van het definitief voorkeursalternatief zitten niet te wachten op een verbinding. Voor die bedrijven is er geen sprake van nut en noodzaak. Wat doen we daarmee? We doen het voor de bedrijven, maar ze willen het niet.

De SP snapt de ruimtelijke reservering voor een eventuele doortrekking van de N206. Maar dan zal op zeer korte termijn druk worden gelegd op de definitieve doortrekking. Dan ligt er dus gewoon een stroomweg. De SP is daar tegen. Bovendien verwacht de SP dat het plan zal worden afgeblazen door een uitspraak van de rechter vanwege de overschrijding van de stikstof norm. Overigens vindt de SP dat de bewoners en bedrijven in het betreffende gebied duidelijkheid moet worden geboden. Het geven van duidelijkheid zou ook kunnen betekenen dat de ruimtelijke reservering wordt ingetrokken.

De heer **Tijssens** (D66) vraagt of de SP hiermee de kop in het zand steekt.

Mevrouw **Alberts** (SP) realiseert zich dat de vraag om te verplaatsen gaat toenemen. Is dan de auto de oplossing? Kijk ook naar openbaar vervoer en HOV. Laten we eerst HOV aanleggen en vervolgens kijken of de weg nog nodig is. Die oplossingsrichting zit er te weinig in. De luchtvervuiling neemt steeds meer toe. Hoe kunnen we dan blijven denken in oplossingen voor de auto?

De heer **De Graaf** (CDA) constateert dat het feitelijk om dunpolderwegen gaat. Er is een grote betrokkenheid bij het proces. Ten aanzien van de randweg Lisse vraagt het CDA zich af wat wordt bedoeld met de beoogde piekberging in de Haarlemmermeer, die als autonome ontwikkeling wordt gezien.

Het CDA steunt de reservering voor een verbinding tot aan de N206. Wat is de formele status van de Adviesraad Bereikbaarheid Haarlemmermeer en Bollenstreek? Hillegom maakte er geen deel vanuit. Zijn door het instellen van die adviesgroep verwachtingen ontstaan die lastig te managen zijn? De CDA-fractie vindt het goed dat onderdelen van NOG Beter 2.0 zijn meegenomen en niet het volledige plan. Vanwege de woningbouw opgave zijn robuuste verbindingen nodig. De fractie is blij met de nadrukkelijk aangekondigde aandacht voor fietsen.

In de voordracht staat dat de afrit Flora op de A44 in aanleg is. Echter de afrit is al in gebruik. Voor de volledigheid: de juiste benaming is Flora Holland.

Meer aandacht voor openbaar is toegezegd, ook in de communicatie. Dit blijkt niet uit deze rapportage en het bleek ook niet tijdens de hoorzitting op 7 september. Toch is er wel degelijk sprake van communicatie. Op de website staat dat HOV Noordwijk-Schiphol in 2022 klaar is. Er wordt dus wel degelijk HOV aangelegd voordat er dunpolderwegen komen.

De heer **Tijssens** (D66) vraagt hoe Provinciale Staten Noord-Holland kunnen bewaken dat gedurende de vervolgfase het openbaar en de fiets voldoende geconcretiseerd worden.

De heer **De Graaf** (CDA) las in de voordracht dat daarvoor aandacht komt. Hij heeft er vertrouwen in dat er grote aandacht zal zijn voor de fiets.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of het CDA het geen gemiste kans vindt dat voorstellen voor de fiets ontbreken.

De heer **De Graaf** (CDA) verwacht dat die fietsvoorstellen in het volgende plan komen. Provinciale Staten moeten er scherp op toezien dat de fietsverbindingen en openbaar vervoer er komen. Nu moet reeds richting bewoners en bedrijven worden gecommuniceerd dat wordt gewerkt aan HOV en openbaar vervoer en goede fietsverbindingen. Die boodschap ontbreekt nu. Het CDA vindt dat jammer.

De heer **Hietbrink** (GL) vertelt dat Gedeputeerde Staten voorstellen om de studiefase af te sluiten en de planfase op te starten. GL is niet overtuigd van nut en noodzaak van de plannen, die Gedeputeerde Staten in de afgelopen jaren voorstelden. GL pleitte keer op keer voor onderzoek naar lokale oplossingen voor lokale problemen. De auto mag niet domineren in mobiliteitsvraagstukken. Eerst moet worden gekeken naar oplossingen met openbaar vervoer. Pas daarna zijn flankerende maatregelen voor de auto aan de orde. De huidige realiteit is wat GL betreft helaas een andere.

De koerswijziging van Gedeputeerde Staten, de keuze om van de Zuid- naar de Middenvariant te gaan, roept veel vragen en emoties onder de inwoners van het gebied op.

GL constateerde dat het bestuurlijke draagvlak een belangrijke rol speelde bij de keuze voor de nieuwe koers. Het draagvlak hiervoor in de Noord-Hollandse gemeenten is nul. Hoe weegt de gedeputeerde dat gebrek aan politiek en maatschappelijk draagvlak in de regio?

In een eerder stadium gaven Gedeputeerde staten de adviesgroep een belangrijke rol in het proces. Hoe kijken Gedeputeerde Staten nu aan tegen de rol en het advies van de adviesgroep?

Tijdens de hoorzitting werden veel vragen gesteld over de Poelweg. De wethouder van Lisse en de gedeputeerde van Zuid-Holland zijn bereid om een variantenonderzoek uit te voeren. Wat is de status van dit onderzoek? Hoe past het binnen een volgende fase? Als op deze plek onderzoek mogelijk is, geldt dat dan ook voor andere onderdelen van de weg?

Zijn Gedeputeerde Staten genegen om de randweg Zwaanshoek, op verzoek van de regio, te schrappen uit het voorstel? De VVD vroeg eerder om een fasering. Wat betekent dat. Blijft de randweg dan buiten de project/MER?

Op basis van woningbouwprognoses zijn wegen ingetekend. Deze wegen zouden dwars door huizen en bedrijven gaan lopen. De tekeningen houden mensen uit hun slaap en zetten bedrijven jaren op slot. Uiterste zorgvuldigheid is op zijn plaats. Naar de mening van GL is daarvan nu geen sprake. In de prognose is een reservering van woningen opgenomen, waarvan nu nog niet bekend is of deze gebouwd worden, of pas na 2030. Die aantallen kunnen dus niet worden meegenomen om de vergelijking tussen de scenario's zuiver te houden. GL komt uit op een getal

dat tussen 276.000 en 287.000 woningen ligt. Dat getal ligt dichterbij het lage dan bij het hoge scenario. Waarom concluderen Gedeputeerde Staten dan toch dat de prognose dicht tegen het hoge scenario aanligt?

Voorgesteld wordt om een ruimtelijke reservering op te nemen voor het doortrekken van een nieuwe verbinding. Gedeputeerde Staten constateren nu zelf ook dat er meer stikstof depositie in het duingebied komt. De gedeputeerde in Zuid-Holland heeft aangegeven dat er andere

mogelijkheden zijn buiten de huidige PAS-systematiek om. Ziet de gedeputeerde van Noord-Holland die mogelijkheden ook? Zo ja, welke zouden dat dan zijn?

GL betreurt het dat in de brief van Gedeputeerde Staten met geen woord over HOV wordt gesproken. In het coalitieakkoord is afgesproken dat een verbindingsweg tussen de N206 en A4 onlosmakelijk verbonden is met HOV. Wat is status HOV in de regio? Hoe verhoudt zich dit tot de afspraken in het coalitieakkoord? Is het college bereid af te spreken dat de duinpolderweg pas kan worden aangelegd als de HOV-verbinding is gerealiseerd?

De heer **Tijssens** (D66) vraagt of de heer Hietbrink met hem van mening is dat wanneer de uitkomst zou zijn dat er geen duinpolderweg komt, er dan ook geen HOV komt.

De heer **Hietbrink** (GL) wijst erop dat GL niet aan tafel zat bij de onderhandelingen over het coalitieakkoord. GL zou zeker niet akkoord zijn gegaan met de afspraken zoals die er nu liggen. Het is gebruikelijk dat Gedeputeerde Staten expliciet een afweging maken over de overgang van studie- naar planfase. Gedeputeerde Staten vragen nu bij de Zomernota een krediet beschikbaar

te stellen voor de planuitwerking. GL vindt dat een onwenselijke vorm van impliciete besluitvorming. De Zomernota is niet het juiste document om dergelijke besluiten te nemen; het is immers een voortgangsrapportage. Waarom is toch voor deze route gekozen?

GL is geen voorstander van het definitieve voorkeursalternatief en van mening dat het project nog zoveel vragen oproept dat een overgang van studie- naar planfase niet aan de orde is.

De heer **Zoon** (PvdD) vindt de benaming Bereikbaarheid Duin- en Bollenstreek de verkeerde benaming, net als Duinpolderweg. Er worden meerdere wegen gelegd in en voor Rijnland en Haarlemmermeer. Bereikbaarheid is ook niet de juiste omschrijving. Het voorkeursalternatief van Gedeputeerde Staten is voornamelijk gericht op de mobiliteit van auto's. Feitelijk zou de titel moeten luiden: Autobereikbaarheid Rijnland-Haarlemmermeer en Duin- en Bollenstreek. De PvdD spreekt liever van provinciale snelwegen.

De PvdD ziet dat HOV nu geen onderdeel uitmaakt van de plannen. Zuid-Holland ziet die koppeling van het wegproject en het HOV-project niet.

Mevrouw **Kirch** (VVD) vraagt of de heer Zoon bekend is met de kaart van de heer Vermeulen.

De heer **Zoon** (PvdD) kent de kaarten van HOV. Hij ziet dat er werk wordt gemaakt van HOV-projecten. Het HOV-project staat echter los van dit autoproject. De PvdD vindt dat jammer en zou voor een integraal plan willen gaan, inclusief fiets.

Vijftig kilometer wordt als een acceptabele afstand gezien voor fietsers. De afstand tussen Hillegom en Schiphol is hemelsbreed 11 kilometer. Het is dus heel goed mogelijk om met de fiets, niet alleen voor- en natransport te doen, maar ook op de bestemming aan te komen. Het is lastig om een goed beeld te krijgen van de zienswijzen, omdat deze zijn ingekort. De PvdD spreekt dank uit voor de inspraakmogelijkheid tijdens de hoorzitting in de Den Haag. Opvallend was dat insprekende inwoners vertelden geen probleem te zien in de Duin- en Bollenstreek met autoverkeer. Bestuurders willen wel dat er weg komt, zolang die maar niet door hun gemeente loopt.

560 De heer **Papinea Salm** (PvdA) verzoekt de heer Zoon om een compleet beeld te geven van de hoorzitting. Het bedrijfsleven moet ook worden genoemd.

570 De heer **Zoon** (PvdD) hoorde van veel bedrijven dat ze bedreigd worden door de weg en dat ze er geen profijt van zullen hebben. VNO NCW is altijd voor asfalt en het maakt niet uit waar de weg komt, als deze er maar komt.

De Zoon wil geen standpunt innemen over de aansluiting Sassenheim-A44. Dat vindt plaats in Rijnlandgebied en niet in de Duin- en Bollenstreek. Gesproken dient te worden over gebiedsproblematiek en niet over gemeenteproblematiek. Het is de vraag of Noord-Holland er wel een mening over mag hebben, zeker in het licht van de koppeling met de waterberging.

575 De heer **Tijssens** (D66) hoorde de PvdD niet toen beide Gedeputeerde Staten besloten om een brede adviesgroep op te zetten, die een gebiedsoverstijgend advies mocht geven, als het maar betrekking had op de bereikbaarheid van de ruim gedefinieerde planzone. Het was toch beter geweest als de PvdD toen had ingegrepen?

580 De heer **Zoon** (PvdD) zegt dat als je breed mag denken je ook breed gaat kijken. Als een adviesgroep in het leven wordt geroepen dan moet die adviesgroep alle ruimte worden gegeven om een advies te geven. De heer Zoon vindt het eigenlijk geen punt wat nu bij de Noord-Hollandse provincie belegd moet worden. Provincie Zuid-Holland kan heel goed zelf een afweging maken. De PvdD is van mening dat de aansluiting Sassenheim-A44 uit dit plan kan worden gehaald.

590 De heer **Papinea Salm** (PvdA) weet dat de PvdD tegen de weg is, maar wel voor kleinschalige oplossingen. Het is dan toch niet juist dat de PvdD het probleem bij Lisse wegschuift en doet alsof het probleem niet bestaat?

595 De heer **Zoon** (PvdD) is tegen de weg en voor kleinschalige oplossingen. Dit is geen kleinschalig probleem. Het is beter om te focussen op kleinschalige problemen, die zich vooral bij bruggen voordoen. Eerst moet worden gekeken naar openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur. Bovenal moet rekening worden gehouden met stikstof depositie. De PvdD stelde daarover technische vragen. Daarop kwam een duidelijk antwoord. Welke mogelijkheden zijn daar nog?

600 De heer **De Graaf** (CDA) is benieuwd of de heer Zoon bekend is met de website van Provincie Zuid-Holland, waarop een compleet plan staat. In 2022 zal de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol gereed zijn.

605 De heer **Zoon** (PvdD) kent het plan. Er is echter geen integrale afweging gemaakt tussen de twee losstaande plannen. Deze plannen hebben gemeenschappelijke elementen. Ze zijn op politieke basis door Noord-Holland aan elkaar geknoopt. Ze lopen beide door hetzelfde gebied.

610 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) weet dat al jaren door Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland wordt getracht draagvlak te creëren voor een robuuste Oost-Westverbinding in het Noorden van de Duin- en Bollenstreek. Naar de mening van 50PLUS blijkt wederom uit een omvangrijke studie dat deze robuuste verbinding in het Noorden niet nodig is. Er zijn geen bovenregionale problemen. De studie wijst uit dat het gebied onnodig belast zal worden. De fractie had veel contact met Zuid-Holland en ging op werkbezoek bij het tracé, dat Randweg Lisse wordt genoemd. Voor het mogelijke tracé moet een betere analyse komen. Hetzelfde is van toepassing bij de Randweg Zwaanshoek. De fractie van 50PLUS zag in het Statenvoorstel dat hiervoor aandacht is, maar ziet graag, voordat een besluit genomen wordt, dat de gedeputeerde en haar collega in Zuid-Holland in overleg gaan met inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden om tot een breder gedragen oplossing te komen, maar niet eerder nadat een nader onderzoek heeft plaatsgevonden. Is de gedeputeerde bereid om deze toezegging te doen?

Het is 50PLUS een raadsel waarom Gedeputeerde Staten nu met de Middenvariant komt, met een ruimtelijke reservering voor een doortrekking. Het advies van de brede adviesgroep is aan de kant geschoven. Het advies is niet serieus genomen. Waarom blijven Gedeputeerde Staten vasthouden aan de weg?

De Zuidvariant in combinatie met het tracé tussen de N208 en N205, zoals opgenomen in het plan van NOG Beter is de beste en meest rechtvaardige keuze. Gezien de uitkomst van de MER studie is een doortrekking van de N206 niet wenselijk en onnodig.

Dergelijke langdurig lopende en omvangrijke projecten moeten steeds tegen het licht worden gehouden om te kunnen beoordelen of de juiste weg nog wel wordt gevolgd. Bij deze weg lijken Gedeputeerde Staten de weg een beetje kwijt te zijn. Een dergelijke herijking ontbreekt. Was dit wel gedaan dan kan geen andere conclusie worden getrokken dan dat dit project in zijn huidige vorm gestopt had moeten worden en dat een mogelijke andere insteek nodig is in de richting van het treffen van lokale maatregelen, waarvan nut en noodzaak wel zijn aangetoond.

Tijdens de hoorzitting gaf de woordvoerder van Holland Rijnland aan te spreken namens veertien gemeenten in de Duin- en Bollenstreek. 50PLUS Noord-Holland wijst er in dit verband op dat het hier gaat om twee of drie direct betrokken gemeenten, te weten Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout.

Dit project bestrijkt twee provincies. Bij beide provincies moet er bestuurlijk draagvlak zijn. Nu blijkt dat Zwaanshoek, Beinsdorp, Bloemendaal en Heemstede tegen dit voorstel zijn, is er dus geen meerderheid voor bestuurlijk draagvlak.

De heer **Tijssens** (D66) hoorde mevrouw De Meij aan het begin van haar betoog zeggen dat haar fractie nog niet klaar is voor een beslissing en dat er nog zaken moeten worden uitgezocht. Gaandeweg wordt het steeds meer een tegen. Wat betekent dan nog de vraag om eerst nog zaken uit te zoeken?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) hoorde niets over het uitzoeken van zaken naar aanleiding van het probleem bij Lisse. Kan hiernaar nog worden gekeken? Als zaken niet nader kunnen worden uitgezocht, dan klopt het 50PLUS geen voorstander is van voorliggende variant.

De heer **Klein** (CU-SGP) vertelt dat de hoorzitting in Den Haag zijn fractie bevestigd in haar overtuiging dat het definitieve voorkeursalternatief, ofwel de Middenvariant geen goede keuze is. De fractie pleitte altijd voor geen grootschalige, doorgaande wegen, maar voor lokale oplossingen voor lokale knelpunten, kijkend naar zowel fiets, openbaar vervoer en autoverkeer. Het voorlopige voorkeursalternatief leek enigszins deze richting te gaan. Wat nu voorligt, is toch weer grotendeels een doorgaande weg, zeker als de ruimtelijke reservering voor een doortrekking naar de N206 wordt meegenomen.

De fractie van CU-SGP is niet overtuigd van nut en noodzaak. Gezien de PAS-regels lijkt de doortrekking niet vergunbaar.

De adviesgroep stak veel tijd en energie in het voorlopig voorkeursalternatief. De stuurgroep koos toch een andere voorkeursvariant. Was dit op basis van gemeenten die het grootste aantal inwoners vertegenwoordigen, of op basis van de meest effectieve lobby onder samenwerkingsverbanden? CU-SGP acht het belangrijk om ook de stem van inwoners van kleine dorpen te horen.

De oplossing die voorligt, gaat teveel uit van een oplossing in plaats van een probleem. Waarom ligt er niet een integraal plan voor auto, openbaar vervoer en fiets om de mobiliteitsproblemen op te lossen? Nu wordt een wegoplossing bedacht, met daaraan gekoppeld wat aanvullende openbaar vervoer maatregelen nemen en wat impact op het fietsverkeer proberen te verminderen.

Hebben Gedeputeerde Staten een integraal plan gemaakt voor openbaar vervoer, fiets en weg, of is er alleen spraken van een planmatige koppeling? Als sprake is van een integraal plan, welke invloed heeft dan het totaal veranderde voorlopig voorkeursalternatief van de weg gehad op andere aspecten, zoals de HOV- en fietsverbindingen?

Naar aanleiding van reacties op het voorlopig voorkeursalternatief is gekozen voor het Middentracé. Waarom is niet gekozen voor een doortrekking van de Weerlaan?

Als de verlenging van de N206 niet vergunbaar is, verandert dan het oordeel over het doortrekken van de Weerlaan? Kiezen Gedeputeerde Staten voor de macht van het aantal inwoners in plaats van voor de minste overlast? Welke invloed heeft de waterpiekberging op deze plannen? Wat is de interpretatie van de gedeputeerde van het bestuurlijk draagvlak in Noord-Holland?

De heer **Leever** (ONH) constateert dat er grote verdeeldheid is over het project. Tijdens de hoorzitting behartigden vier partijen de belangen van kleine of grote ondernemersorganisaties. Een organisatie die circa 15.000 mensen vertegenwoordigt vanuit de agrarische sector. Zij zijn faliekant tegen welke wegaanleg dan ook.

Het is voor ONH bijna onmogelijk om een rationeel besluit te nemen. Wat beslist Zuid-Holland?

Hoe gaat Noord-Holland daarmee om? Enkele insprekers hebben in het kader van stikstof depositie aangegeven dat zij naar het Europees Hof zullen gaan, als een van de wegen wordt aangelegd. Het proces zal daardoor grote vertraging oplopen. Hoeveel kosten zijn inmiddels gemaakt door Noord-Holland om een variant te bedenken?

Vele mensen hebben aangegeven dat er van congestie in het gebied bijna geen sprake is. Moeten we wel spreken over deze variant spreken, of is het beter het Rijk aan te spreken over een verbetering van de A4 en A44? Mocht de weg ooit worden aangelegd in welke variant, dan zal er inmiddels sprake zijn van andere vervoerstromen.

Mevrouw **Kirch** (VVD) wijst op de woningbouwopgave van 36.000 woningen in deze regio. Deze mensen wonen straks niet allemaal direct aan de A44 of A4. Hoe verwacht ONH deze inwoners te vervoeren naar hun bestemmingen?

De heer **Leever** (ONH) verwijst naar de insprekers, die aangegeven dat er geen sprake is van congestie. Als ooit tot aanleg wordt overgegaan, dan is er wellicht sprake van andere vervoerstromen.

ONH neemt geen standpunt in over wat er zou moeten komen.

Tijdens de hoorzitting sprak een deskundige op het gebied van ruimtelijke ordening in. Hij gaf aan dat wanneer er tot 2030 100.000 woningen moeten worden verwezenlijkt, er dan nog geen sprake zal zijn van congestie.

ONH wacht in eerste instantie de beslissing van Zuid-Holland af.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt waarom ONH geen keuze maakt.

De heer **Leever** (ONH) zegt dat zijn fractie eerst het besluit van Zuid-Holland af. De heer Leever hoeft geen keuze te maken.

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat het toch goed is om te laten horen wat ONH ervan vindt. Provinciale Staten bepalen wat er gebeurt en betalen.

De heer **Leever** (ONH) vraagt zich af of nut en noodzaak bewezen zijn. Naar aanleiding van alle inspraak tijdens de hoorzitting heeft ONH geconstateerd dat het gros nut en noodzaak niet ziet. ONH neemt op dit moment geen standpunt in over welke variant dan ook. Als het aan de fractie ligt, gaat die hele weg niet door.

Gedeputeerde **Post** is nogal verrast door een aantal opmerkingen. Een aantal commissieleden vraagt zich af waarom, want er is geen sprake van congestie. De gedeputeerde veronderstelt dat degenen die dergelijke opmerking maken de achterliggende dossiers en de bereikbaarheidsstudie uit 2007 niet kennen. Wat wordt voorgesteld is niet omdat er sprake is van congestie. De bereikbaarheidsstudie uit 2007 was voor mobiliteit een integrale studie over alle modaliteiten. Dat er geen congestie is, dat was elf jaar geleden al bekend.

In het betreffende gebied is een structuur, die voornamelijk Noord/Zuid gericht is. De meeste infrastructuur is gebouwd in een tijd dat er beperkt auto's waren en dat een tractor anderhalve meter breed was. Nu zijn landbouwmachines 3,5 meter breed. De smalle polderwegen, die toen zijn aangelegd, voldoen niet meer. Er is geen sprake van een congestieprobleem, maar van een verkeersveiligheid probleem. De afstanden die moeten worden afgelegd, zijn van dien aard, dat men er veel langer over doet, dan verwacht zou mogen worden, wanneer men kijkt naar de afstand. Vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren. In Vogelenzang is daarbij dan geen ruimte meer voor de fiets. De wegen zijn daar te gevaarlijk voor schoolkinderen om veilig over te kunnen steken.

Een aantal commissieleden vraagt zich af waarom de doortrekking nodig is. In de MER staat expliciet dat het totale systeem beter functioneert met die doortrekking. Dat wil niet zeggen dat de doortrekking noodzakelijk is. De taxatie is dat deze op termijn wel nodig is.

Een aantal commissieleden lijkt te denken dat wordt gewerkt aan het oplossen van files. Dat is niet het geval. Het gaat om het organiseren van verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers en wegen moeten worden aangepast om te kunnen voldoen aan de eisen van deze tijd. Er zijn geen goede Oost-Westverbindingen, die voldoen aan de eisen van deze tijd. Dat er meer verkeer

over deze wegen, gaat waardoor kernen ontlast worden is een plezierig bijkomend voordeel voor bijvoorbeeld de inwoners van Beinsdorp en Vogelenzang. De huidige verkeersstroom door die kernen past niet bij de inrichting van de weg. Dat is niet lokaal op te lossen. De door 50PLUS aangehaalde herijking is er wel degelijk geweest. In de vorige collegeperiode is op verzoek van Zuid-Holland een tussenstap gemaakt. Daar zijn opnieuw nut en noodzaak onderzocht. Ook daar is aangetoond dat het vanuit die perspectieven wel degelijk nuttig en noodzakelijk is om iets te doen aan de wegenstructuur in de Duin- en Bollenstreek. Dit wordt bestuurlijk door de hele regio onderschreven. Wat nodig is en waar is voor discussie vatbaar in de verschillende bestuurlijke gremia.

De VVD vroeg of rekening wordt gehouden met bezwaren. De gedeputeerde onderschrijft het gegeven dat niet iedereen blij is met de aanleg van infrastructuur. Met de aanleg van infrastructuur, of deze nu voor de fiets, bus of auto is, kan nooit iedereen tevreden worden gesteld. Dat betekent niet dat daarom maar niets ondernomen moet worden. Dat betekent dat inwoners soms iets in de voor- of achtertuin krijgen, waar zij niet op zitten te wachten. De gedeputeerde heeft deze mensen al die jaren geadviseerd om gebruik te maken van alle rechtsmiddelen die men heeft om het verzet kenbaar te maken. Het is niet mogelijk om rekening te houden met alle bezwaren. Wel wordt getracht om zoveel mogelijk rekening te houden met gerechtvaardigde bezwaren bij de verdere uitwerking.

In Zwaanshoek twijfelt men over nut en het effect van maatregelen. Graag wil men eerst zien wat het effect is van de aanleg van de grote infrastructuur, voordat lokale maatregelen worden genomen. De gedeputeerde is altijd bereid tot faseren. Fasering is mogelijk. De gedeputeerde is alleszins bereid om te kijken of een maatregel tegen die tijd nog nodig is en levert het nog extra effect op.

Volgens de gedeputeerde is er breed draagvlak voor het tracé A44-Lisse. Het is Zuid-Hollands' grondgebied, wat niet wegneemt dat het een gezamenlijk project is. Reizigers houden niet op met reizen als ze bij een provinciegrens komen. Getracht wordt om een totaalpakket te maken, wat het voor alle weggebruikers zo optimaal mogelijk maakt.

De heer **Hietbrink** (GL) vraagt of de randweg Zwaanshoek geen onderdeel uitmaakt van het IPIP, wanneer wordt gekozen voor fasering.

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat de randweg bij Zwaanshoek wel onderdeel uitmaakt van het IPIP. Anders zou een aparte procedure moeten worden gevolgd voor dat aparte onderdeel. Er kan altijd worden besloten om het betreffende tracé niet aan te leggen. Bij de herziening van het IPIP valt het plan er over 10 jaar dan alsnog uit.

De piekberging Haarlemmermeer wordt beschouwd als een autonome ontwikkeling, waarbij er van uit wordt gegaan dat de piekberging er komt. Bij de inpassing van het tracé moet daarmee rekening worden gehouden. Het tracé kan dus niet lopen daar waar de piekberging gepland wordt.

Wordt het Midden of Zuid? Dat is de keuze die wordt gemaakt. In het vervolg worden, via IPIP en MER, alle consequenties in beeld gebracht.

De doortrekking is onontkoombaar. De gedeputeerde is het eens met mevrouw Kirch dat aan bewoners en bedrijven snel duidelijkheid moet worden gegeven. Anders zet je mensen financieel volledig onder water. Soms zijn de mensen die het betreft de wanhoop nabij. Dit hangt al jaren boven hun hoofd. Huizen zijn onverkoopbaar op het moment dat geen ruimtelijke reservering wordt gemaakt.

D66 is van mening dat veel onduidelijkheid had kunnen worden voorkomen als een integrale gebiedsvisie was gemaakt. De gedeputeerde heeft de neiging om D66 daarin gelijk te geven. Pas recent is op die manier naar gebiedsontwikkeling gekeken. Met een ontwerp-Omgevingsvisie is het daarmee al een eind op weg. In het kader van de woningbouwprogrammering is al heel lang duidelijk wat er in de plannen zit. De gedeputeerde zou het onverstandig vinden om nu weer 5 stappen in het proces terug te gaan om dan alsnog een gebiedsvisie maken.

De heer **Tijssens** (D66) heeft niet gevraagd om weer terug naar af te gaan.

Gedeputeerde **Post** verwijst D66 naar de Grensstreekstudie waarin een visie op de totale mobiliteit wordt gegeven. Oorspronkelijk was er sprake van één studie. Vanuit de Grensstreekstudie zaten de provincies met alle gemeenten bij elkaar. De conclusie werd getrokken dat gemeenten die betrokken zijn bij het HOV andere gemeenten zijn dan die betrokken zij bij de weginfrastructuur. Uit de Grensstreekstudie is naar voren gekomen dat het wordt gered met alleen openbaar vervoer, of alleen met infrastructuur voor auto's. Het moet

en/en zijn. Tegelijk met het aanleggen van HOV aanleggen moet er iets veranderen aan de wegenstructuur.

805 De gedeputeerde is verrast dat in deze commissie nog steeds getwijfeld wordt over nut en noodzaak, terwijl dit bij alle gemeenten niet ter discussie staat. Of een gemeente nu voor Noord, Zuid of Midden zijn; alle gemeenten zijn zich ervan bewust dat er iets moet gebeuren. Waarom is die notie hier niet? De gedeputeerde verwijst opnieuw naar de studies van voor deze collegeperiode.

810 Zuid-Holland had veel haast met HOV, vanwege de AROV subsidie. In Noord-Holland was er onzekerheid over het HOV-tracé. In Haarlemmermeer was er een plan voor nieuwbouw van 10.000 woningen in de Westflank. Toen kwam 380 kV er tussendoor, waardoor er geen woningbouw kan plaatsvinden. Besluitvorming over HOV aan de Noord-Hollandse kant moest daardoor worden uitgesteld. De keuze in Haarlemmermeer over een andere woningbouwlocatie is

815 nog niet gemaakt. Het proces is in de tussenliggende tijd wel doorgelopen. Er is gesproken over het oversteken van de Ringvaart. Uiteindelijk is ervoor gekozen om daar zowel een HOV- als een fietsverbinding neer te leggen. Over het tracé daarna is nog geen helderheid.

820 In het coalitieakkoord is afgesproken dat HOV en auto politiek aan elkaar worden gekoppeld. Als er geen besluit genomen wordt over een oplossing voor het autoverkeer, dan komt er ook geen oplossing voor HOV. Het is en/en en niet of/of.

Binnen twee of drie weken ontvangen de Staten een actuele stand van zaken met betrekking tot HOV. Het gaat dus om twee aparte projecten, die politiek bestuurlijk aan elkaar gekoppeld zijn. Over de voortgang wordt separaat een terugkoppeling gegeven.

825 De heer **Tijssens** (D66) hoorde van de gedeputeerde dat er in Haarlemmermeer nog veel onduidelijkheid is over de locatie voor woningbouw, dus ook over de detaillering van het tracé. Dit zou een lelijk knelpunt kunnen opleveren voor het vervolg van de planvorming.

830 Gedeputeerde **Post** vertelt dat als de brug over de Ringvaart er ligt de bus alsnog over bestaande infrastructuur kan rijden. Dit betekent dan wel dat er op dat moment nog geen vrij liggende busbaan ligt. Het is wel de bedoeling om binnen afzienbare tijd met de oeververbinding aan de slag te gaan. Zolang er geen woningbouwlocatie bekend is, is er nog tijd om voor een tracé te kiezen. Er zal sprake zijn van een tijdelijke situatie waarin de bus over bestaande infrastructuur rijdt. Er gaat gebouwd worden, maar waar is nog niet duidelijk.

835 De Nieuwe Bennebroekerweg voldoet op dit moment al niet meer. Als nieuwbouw wordt gerealiseerd, dan wordt het nog drukker op de Nieuwe Bennebroekerweg. HOV is helemaal nodig als straks een nieuwe woonwijk is gerealiseerd.

840 D66 geeft een aantal schoten voor de boeg. Als dan toch de Ringvaart moet worden gepasseerd, dan wil D66 dat er een aquaduct komt. Een aquaduct kost veel geld. Is D66 dan ook bereid om de extra financiële gevolgen voor haar rekening te nemen? De gedeputeerde kan zich zo maar voorstellen dat wanneer Noord-Holland om een aquaduct vraagt, de rekening ook bij Noord-Holland zal worden gelegd. Er zijn dan wel drie plekken denkbaar waar een aquaduct wenselijk is. Hetzelfde geldt voor de passage van de Vliet richting de Oosteinderpolder. Een aquaduct kost zomaar 60 miljoen euro.

845 D66 mist een analyse van kosten en baten van afzonderlijke plandelen. De gedeputeerde vindt het wat lastig om die analyses te delen, vanwege de toekomstige aanbesteding. Nu wordt gerekend op hoofdlijnen. Zodra de plannen verder worden uitgewerkt, zullen ook de kosten in kaart worden gebracht.

850 De ruimtelijke reservering is in de MER onderbouwd. Direct aanleggen van het resterende deel, waarvoor een ruimtelijke reservering moet worden gemaakt, is verstandiger. Dan wordt complete duidelijkheid geschept. De werkzaamheden kunnen in één keer worden aanbesteed, wat kostenvoordelen met zich meebrengt. De omwonenden hoeven niet eindeloos in onzekerheid te blijven verkeren. Uiteindelijk is het de politiek die bepaalt.

855 De heer **Tijssens** (D66) vertelt dat D66 niet tegen het meenemen in de volgende fase, de project-MER. Als die fase wordt ingegaan dan moet dat op een open wijze gebeuren. Het is belangrijk om door te gaan met onderzoek en een herberekening te maken. Daar kan nog uitkomen dat het wel of niet verantwoord is, of dat in combinatie met openbaar vervoer beter B kan worden gezegd.

860 Gedeputeerde **Post** kiest daarom liever voor het meteen aanleggen van de doortrekking, om de eerder aangegeven redenen. Vinden Provinciale Staten dat nog net een stap te ver, dan adviseert de gedeputeerde om in elk geval planologisch te reserveren. Daarmee kan mensen

- 865 rechtszekerheid worden geboden. Het systeem functioneert beter met dan zonder doortrekking. Alles kan mee- en tegenvallen. De gedeputeerde constateert dat D66 de doortrekking op dezelfde manier beoordeelt als het stukje bij Zwaanshoek. In de gedachtevorming wordt er rekening meegehouden dat het gefaseerd kan. Het zou ook kunnen zijn, dat het, alles afwegende, verstandiger is om het meteen aan te leggen.
- 870 In reactie op het betoog van de heer Papineau Salm meldt de gedeputeerde dat er sprake is van een integrale benadering: én fiets en HOV en auto. De PvdA zegt over de ruimtelijke reservering: schrappen of aanleggen. Als de gedeputeerde zou moeten kiezen, dan kiest zij voor aanleggen of reserveren. Daarmee wordt gekozen voor het geven van zekerheid aan omwonenden. Door schrappen blijft die onzekerheid in stand.
- 875 Voor de meerwaarde van de afsluiting van de dijk in Zwaanshoek verwijst de gedeputeerde naar de MER. De PvdA wil concrete voorstellen voor een fietsnetwerk. De fiets wordt voor wat betreft deze infrastructuur in de uitwerking en uitvoering meegenomen. In de komende fase wordt bepaald waar de infrastructuur wordt aangelegd.
- 880 De PvdA vindt de Middenvariant geen goede keuze want er zou geen draagvlak zijn in Noord-Holland. De gedeputeerde heeft wat anders gehoord. Zij keek de inspraak erop na. Heemstede geeft sinds jaar en dag aan dat het de gemeente niet uitmaakt welke variant wordt gekozen, als de verbinding maar wel wordt doorgetrokken. Haarlemmermeer vindt de Zuidvariant de beste maar voor de gemeente is het vooral van belang dat er een verbinding komt. De gemeenteraad
- 885 van Haarlemmermeer heeft zich niet uitgesproken voor of tegen de Middenvariant. De gemeenteraad van Haarlemmermeer neemt een standpunt is als een beslissing over het voorkeursalternatief is genomen. Haarlemmermeer vindt een weg belangrijker dan geen weg, los van waar die weg komt te liggen. Gemeente Bloemendaal is tegen welke variant dan ook.
- 890 Daarnaast baseert de gedeputeerde zich op het oordeel van de wethouder van Haarlemmermeer dat zij vanuit de stuurgroep tot zich heeft genomen. De adviesgroep heeft in meerderheid anders geadviseerd. Op enig moment is op verzoek van Zuid-Holland een breed samengestelde adviesgroep ingesteld. De adviesgroep bracht advies uit. Dat advies is gevolgd door de stuurgroep. Vervolgens bleek dat
- 895 er bestuurlijk en democratisch vanuit de gemeenteraden voor een andere insteek werd gekozen. De vraag was vervolgens of moest worden gekozen voor het draagvlak van de adviesgroep of dat van de gemeenten. Voor de gedeputeerde was het belangrijkste dat de verkeersproblematiek in de Duin- en Bollenstreek wordt opgelost. Kijkend naar de verkeerskundige kant, ontlopen de varianten Midden en Zuid elkaar niet veel. Er moet worden gekeken naar het algemeen belang.
- 900 Dat houdt niet op bij een provinciegrens.
- De heer **Papineau Salm** (PvdA) merkt op dat in december wel werd gekozen voor de variant, waarover werd geadviseerd door de adviesgroep.
- 905 Gedeputeerde **Post** maakte een keuze niet gebaseerd op varianten. Beide varianten ontlopen elkaar verkeerskundig en qua voor- en nadelen niet veel. De stuurgroep is voor wat betreft de advisering in eerste instantie genuanceerd geweest. Moet een advies van een niet democratisch gelegitimeerd orgaan (adviesgroep) prevaleren boven dat van zeventien democratisch gelegitimeerde gemeenteraden? De adviesgroep heeft uitstekend werk gedaan. Dat neemt niet
- 910 weg dat de politiek bestuurlijke omgeving een andere is dan die op het moment dat de adviesgroep zijn advies uitbracht. Uiteindelijk gaat de gedeputeerde niet voor wat moet, maar voor wat haalbaar is. Als veertien gemeenteraden (Holland-Rijnland) tegen zijn, dan wordt het best ingewikkeld. In gezamenlijkheid met Provinciale Staten van Zuid-Holland besluiten Provinciale Staten over het Interprovinciaal Inpassingsplan (IPIP). Provinciale Staten Noord-Holland is samen met Provinciale Staten van Zuid-Holland het bevoegd gezag. Uiteindelijk hebben Provinciale Staten ook het budgetrecht. Op twee punten hebben Provinciale Staten het roer volledig in handen. Als het IPIP niet wordt vastgesteld dan komt er geen weg. Als het budget niet beschikbaar wordt gesteld, dan komt de weg er ook niet.
- 915 De SP vroeg of er nog ruimte is voor nieuwe zienswijzen. De gedeputeerde begrijpt deze vraag niet. Men kon zienswijzen indienen toen de Middenvariant ter inzage lag. Bij de vaststelling van het IPIP is het mogelijk daarop een zienswijze in te dienen. De SP stelde dat door bedrijven nut en noodzaak van de weg niet worden gezien. Dat is niet waar. LTO Noord gaf aan voor de Middenvariant te zijn. VNO NCW verkondigt al jaren voor de aanleg van een duinpolderweg te zijn. Evofenedex en TLN idem dito. Deze vier organisaties
- 925

vertegenwoordigen bij elkaar meer bedrijven dan die ene inspreker die de SP vanuit het bedrijfsleven hoorde inspreken. De gedeputeerde is zich er ten volle van bewust dat er bollentelers zijn die het niet zien zitten, omdat hun perceel doorsneden wordt. Het is voor hen belangrijke grond. Dat betekent niet dat de SP kan concluderen dat het bedrijfsleven nut en noodzaak niet inziet.

Over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) zegt de gedeputeerde dat het te prematuur is om nu al te veronderstellen, omdat het Europese Hof zich daarover nog moet buigen. Er is nog geen uitspraak over gedaan. De ruimtelijke reservering is wel vergunbaar.

Gedeputeerde Post zegt dat, wanneer het tracé van de ruimtelijke reservering wordt afgeschoten door het Europese Hof, altijd nog maatregelen kunnen worden genomen door de stikstof te compenseren waardoor het tracé alsnog vergunbaar is.

De heer **Hietbrink** (GL) heeft de probleemanalyse van 2016 goed bekeken. Opvallend is de schakeling naar het hoge scenario. Dat is heel bepalend voor wat er verder uit de analyse komt. De partijen in de gemeenteraad van Haarlemmermeer pleitten voor het voorlopig voorkeursalternatief gebaseerd op de Zuidvariant. De vertegenwoordiger van de gemeenteraad van Haarlemmermeer vertelde tijdens de hoorzitting dat wordt ondersteund wat de dorpsraad van Zwaanshoek heeft ingebracht tijdens de hoorzitting. D66 Haarlemmermeer adviseert vast te houden aan het advies van de brede adviesgroep: Geen Middenvariant dwars door Zwaanshoek.

Gedeputeerde Post wijst erop dat wat in de inspraak is gezegd, bepalend is. Door de vertegenwoordiger van de gemeenteraad Haarlemmermeer is tijdens de hoorzitting gezegd dat de raad weegt op het moment dat het besluit genomen is. Aan beide varianten kleven bezwaren, maar de gemeenteraad van Haarlemmermeer wijst de middenvariant niet onverkort af. Dat is voor de gedeputeerde doorslaggevend.

Over de toezegging door de wethouder van Lisse en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland voor een aanvullend onderzoek bij Lisse is gevraagd of elders ook nadere onderzoeken mogelijk zijn. De gedeputeerde is niet exact op de hoogte van wat is toegezegd. Wanneer de fase van het IPIP wordt ingegaan dan komt er een MER, waarin alles nogmaals wordt onderzocht. Dat gaat de grote lijnen overigens niet veranderen. Als niet naar de planfase wordt overgegaan dan komen er ook geen MER en IPIP. Deze zaken zijn nodig om tot een definitief besluit te kunnen komen. De gedeputeerde zou het zeer onverstandig vinden wanneer besloten wordt om niet over te gaan van de studie- naar planfase.

De heer **Hietbrink** (GL) zijn commentaar was gericht op het feit dat er nu krediet beschikbaar wordt gesteld bij de Zomernota. De Zomernota lijkt GL daar niet de juiste plek voor. Bij de begrotingsbehandeling wordt doorgaans in het kader van het PMI en PMO besproken of het zinvol is om van een studie- naar planfase te gaan. Waarom is daarvoor niet gekozen?

Gedeputeerde **Post** legt de reden uit. Als het proces nu wordt gestopt, dan gaan de betrokken medewerkers zich met andere zaken bezighouden. Het duurt enige tijd voordat weer medewerkers beschikbaar wanneer wordt gewacht tot de begroting in november. Bij uitzondering is ervoor gekozen om tussentijds een krediet te verstrekken. Dit heeft met de planning te maken.

50PLUS merkte op dat het niet om veertien gemeenten, maar om drie gemeenten gaat. Dat is niet waar. Het samenwerkingsverband Holland-Rijnland maakt onderdeel uit van dit project en levert een financiële bijdrage. Het gaat erom dat dit het standpunt van het samenwerkingsverband is. Het gaat niet om het aantal gemeenten dat wordt vertegenwoordigd. De opvatting van Holland-Rijnland weegt mee, net als de opvatting van Metropoolregio Amsterdam.

CU-SGP: vroeg waarom geen keuze is gemaakt voor het doortrekken van de Weerlaan. Het grote nadeel daarvan is dat regionaal met lokaal verkeer met elkaar wordt vermengd. Het is juist de bedoeling om regionaal en lokaal verkeer zoveel mogelijk uit elkaar te halen. Als de doortrekking er zou komen, dan trekt de Weerland nog meer verkeer aan. Het wordt dus onveiliger. Voor het landbouwverkeer ontstaat een onveilige situatie.

Op de vraag of wordt gekozen voor de macht van het aantal inwoners, antwoordt de gedeputeerde dat wordt gekozen voor het bestuurlijke draagvlak. Het gaat er uiteindelijk om dat het verkeersveiligheids- en bereikbaarheidsprobleem wordt opgelost.

LTO Noord staat positief tegenover de Middenvariant.

Op de vraag wat te doen als Zuid-Holland op 19 september anders besluit, zegt de gedeputeerde dat het verstandig is om het besluit eerst af te wachten. Het wordt spannend. De gedeputeerde is
990 zeer benieuwd welk besluit wordt genomen.
De gezamenlijke kosten die tot nu toe zijn gemaakt bedragen 2,5 miljoen euro.

Tweede termijn:

995 Mevrouw **Kirch** (VVD) gaf in eerste termijn al het advies om door te gaan, inclusief de ruimtelijke reservering.

De heer **Tijssens** (D66) vertelt dat D66 het voorstel van de Middenvariant steunt, maar wel
1000 tweemaal één baan en een gelijkvloerse kruising op de N208. Er mag dus niet worden besloten tot een nieuwe snelweg.
In Haarlemmermeer bestaat er een voorkeur voor de Zuidvariant. In de hoorzitting vroeg D66 of dit betekent dat Haarlemmermeer tegen de Middenvariant is. Toen werd het verhaal wat genuanceerder. Er ligt een groot verschil tussen het uitspreken van een voorkeur en het tegen zijn.
1005 De gedeputeerde is ingegaan op de voorkeur van D66 voor een verdiepte aanleg en een aquaduct. D66 heeft dat benoemd in het kader van de Middenvariant. De aanleg van een brug kost ook veel geld. D66 zou een aquaduct niet bij voorbaat als onmogelijk willen bestempelen.

1010 Gedeputeerde **Post** vraagt of het D66 helpt als de kosten naast elkaar worden gezet. Op basis van dat overzicht kan D66 een afweging maken.

De heer **Tijssens** (D66) stelt voor om een goede uitwerking te maken van een verdiepte ligging en een aquaduct. Daarbij moet rekening worden gehouden met de openbaar vervoerverbinding. Natuurinclusief ontwerpen, een goede landschappelijke inpassing en natuurcompensatie zijn
1015 randvoorwaarden waarvoor D66 pleit.
Alle modaliteiten moeten de Ringvaart straks kunnen passeren. Het antwoord van D66 ten aanzien van de ruimtelijke reservering is: nee, tenzij. D66 veronderstelt dat de gedeputeerde in staat is om het zo uit te werken zodat een goede keuze kan worden gemaakt tussen wat het nu betekent, of schrappen.
1020 Bij de uitwerking van de voorkeursvariant is participatie heel belangrijk. Er is nu een tekort op participatie. In de volgende fase kan de participatie beter, met name in het kader van de randwegen om Zwaanshoek en Lisse en het Haarlemmermeers deel van het tracé.

1025 Mevrouw **Kirch** (VVD) vraagt of D66 echt vindt dat er een tekort aan participatie was met het betrekken van iedereen en de mogelijkheid om zitting te nemen in de adviesgroep.

De heer **Tijssens** (D66) beaamt dat er zeker participatie is geweest. Bij het uitwerken zou de interactie met de belanghebbenden in het gebied op hoger plan getild kunnen worden. Dat heeft een positief effect op het verkrijgen van draagvlak.
1030

De heer **Papineau Salm** (PvdA) is positief over het punt aangaande Zwaanshoek en Hillegom om het op die manier te gaan aanvliegen. Kan de zorg van bewoners van het appartementencomplex in Hoofddorp worden meegenomen.

1035 Gedeputeerde **Post** herhaalt dat zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met zorgen en bezwaren, maar binnen de scope.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) neemt de standpuntbepaling over de variant mee terug naar zijn fractie. De PvdA is nog niet overtuigd van de keuze van Gedeputeerde Staten om daarmee een
1040 ander standpunt in te nemen.

Mevrouw **Kirch** (VVD) wijst de PvdA erop dat het besluit niet in Provinciale Staten ter bespreking komt. Wanneer kan het standpunt van de PvdA worden vernomen?

1045 De heer **Papineau Salm** (PvdA) vertelt dat de PvdA kiest voor de variant langs de Weerlaan. Deze variant heeft de voorkeur.

Mevrouw **Alberts** (SP) heeft nog een opmerking over de overgang van studie- naar planfase. Zij begrijpt de redenering van de gedeputeerde. Toch is spreekster niet gevoelig voor het argument

- 1050 dat dan langer moet worden gewacht. Bij de begroting en niet bij de Zomernota moet om een krediet worden gevraagd.
- De heer **Hietbrink** (GL) reageert op het betoog van de heer Tijssens en citeert de website van D66 Haarlemmermeer van 9 september, waar staat: "Nee, geen Middenvariant dwars door
- 1055 Zwaanshoek." Dat is een duidelijk standpunt
De heer Hietbrink is niet overtuigd van het antwoord van de gedeputeerde als het gaat over de Zomernota. Het gesprek met elkaar moet worden gevoerd bij het PMI.
De vraag over de woningbouwcijfers in eerste termijn is niet beantwoord door de gedeputeerde.
- 1060 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) zegt dat de opmerking dat weg wordt aangelegd vanwege de congestie wellicht niet juist is, maar mevrouw Tiel sprake vele malen in namens VNO-NCW. Mevrouw De Meij hoorde mevrouw Tiel nooit spreken over de verkeersveiligheid, maar wel over het feit dat de economie moest groeien en dat er woningen moesten worden gebouwd.
- 1065 De heer **Klein** (CU-SGP) vindt het antwoord over de Weerlaan heel duidelijk. De heer Klein is niet overtuigd van de uitleg dat er een integraal plan ligt, waarin alle aspecten worden meegenomen. Wat is er veranderd aan het plan nu het definitief voorkeursalternatief heel anders is geworden dan het voorlopig voorkeursalternatief.
- 1070 De heer **De Graaf** (CDA) nodigt eenieder uit voor een bezoek aan de N201. Dit is een voorbeeld waarbij de natuur is overgecompenseerd.
- De heer **Leever** (ONH) is benieuwd wat er gebeurt als Provinciale Staten Zuid-Holland contraire beslist op wat nu voorligt en wat de wens is van Noord-Holland.
- 1075 Gedeputeerde **Post** antwoordt op de wat-/als vraag van de heer Leever dat het goed is om eerst kennis te nemen van wat Provinciale Staten van Zuid-Holland besluiten en dan de situatie op zijn merites te beoordelen. Als daartoe aanleiding zou zijn, dan worden Provinciale Staten geïnformeerd over te nemen stappen.
- 1080 CU-SGP verwachtte dat wanneer van de Zuid- naar de Middenvariant wordt gegaan er dan ook verandering optreedt voor fiets en HOV. Het tracé voor HOV is een vrijliggend tracé. Dat staat los van een duinpolderweg. Hetzelfde geldt voor de fietsroute. Een verandering van het wegtracé is niet van invloed op HOV. HOV doet met name de woonkernen aan. Doorgaande wegen zouden juist niet de woonkernen moeten aandoen, omdat het wenselijk is om het regionaal verkeer te scheiden van het lokaal verkeer. Als het goed is moeten de tracés voor auto, HOV en fiets elkaar
- 1085 'niet tegen komen', omdat ze andere gebieden bedienen.
De fiets ligt gekoppeld aan HOV als het gaat om het kruisen van de Ringvaart tussen Haarlemmermeer en Lisse. Het is gebruikelijk om naast infrastructuur zoveel mogelijk fietsinfrastructuur aan te leggen. Door de aanleg van de voorgestelde infrastructuur wordt
- 1090 bepaalde bestaande infrastructuur juist verkeersluwer en dus aantrekkelijker voor de fiets.
- De heer **Klein** (CU-SGP) vindt dat juist een argument om een integraal plan te maken. Dan is duidelijk wat de auto-fietscombinatie is voor Zuid en voor Midden. Op basis daarvan kan de beste oplossing worden gekozen. Nu lijkt de gedeputeerde te zeggen dat eerst wordt gekozen waar de auto's komen en daarna wordt bekeken hoe de fietsers tegemoet kan worden gekomen.
- 1095
- Gedeputeerde **Post** legt uit de provincie ervoor kiest om infrastructuur zoveel mogelijk gebundeld aan te leggen. Zij hecht eraan om landschap te sparen. Dat betekent dat niet opeens
- 1100 op volkomen andere plekken fietspaden worden aangelegd.
- Wanneer mevrouw Tiel van VNO-NCW spreekt over files en het daarmee iets zegt wat niet klopt, betekent dat niet dat de gedeputeerde dat gaat napraten. In de MER staat nadrukkelijk dat het niet gaat om het oplossen van files. Het gaat om de verkeersveiligheid en het verbeteren
- 1105 bereikbaarheid. Volgens de gedeputeerde sprak mevrouw Tiel daar ook over en niet zo zeer over files.
- GL zou niet bij de Zomernota over het krediet willen besluiten, maar bij het PMI. De vaststelling van het PMI en PMO vindt pas plaats in november. Als Zuid-Holland op 19 september een besluit neemt en Noord-Holland op 8 oktober over de Zomernota, dan levert dat een tijdswinst op van
- 1110 twee maanden. Het is zonde om medewerkers een maand lang met de duimen te laten draaien. De gedeputeerde is gewend om sober en doelmatig te werken.

De gedeputeerde heeft goede nota genomen van de opmerkingen van de heer Tijssens. Deze worden ter harte genomen bij de verdere uitwerking.

1115 De gedeputeerde wil de heer Zoon en zijn fractie met plezier helpen om de PvdD te overtuigen dat dit variant is die over draagvlak beschikt.

1120 Gedeputeerde Post heeft de door de heer Hietbrink gevraagde woningbouwcijfers niet paraat. DE heer Hietbrink gaf aan dat de provincie de hoge kant van het economisch scenario en economische groei hanteert als uitgangspunt. Gezien de cijfers van het Centraal Planbureau overschrijdt Noord-Holland kwartaal op kwartaal de prognoses. Dan kan men niet beweren dat Noord-Holland tegen het midden of lage scenario aanzit. De cijfers van Noord-Holland lopen op dit moment al over het hoge economisch scenario heen.

1125 De heer **Hietbrink** (GL) stelt voor zijn vraag schriftelijk aan te leveren. GL is benieuwd naar de reactie van Gedeputeerde Staten.

De **voorzitter** deelt mee dat, via de griffie, altijd schriftelijke vragen kunnen worden gesteld.

1130 Gedeputeerde **Post** merkt nog het volgende op. Na het MIRT-overleg van november is de afspraak met de minister van Infrastructuur en Waterstaat gemaakt dat gezamenlijk zou worden bekeken of zowel het project Duinpolderweg als het project A8/A9 kon worden ondergebracht in het programma dat toen nog heette "Bereikbaarheid van, in en naar de MRA".

1135 Recent was de eerste bijeenkomst van de Programmaraad, waarin twee notities voorlagen over de twee projecten. De conclusie van zowel het ministerie van I&W als de regio is dat beide projecten in het programma passen. Ze zijn daar ook in ondergebracht. Daarmee onderkent het rijk dat deze twee projecten onderdeel uitmaken van de grote bereikbaarheidproblematiek van de MRA. Een brief om dit formeel aan Provinciale Staten volgt spoedig.

1140 Mevrouw **Alberts** (SP) vraagt of het Rijk ook gaat meebetalen nu de projecten in het MIRT zijn opgenomen.

1145 Gedeputeerde **Post** dat het nog niet zover is. Een eerste interessante stap is in ieder geval gezet. De afspraak over het totale programma is dat de bijdrage van het Rijk naar de regio daarin evenredig moet zijn. De gedeputeerde neemt aan dat projecten daarin gelijkelijk worden gewogen.

De gedeputeerde vindt het een belangrijke eerste stap dat de erkenning er is dat hier een probleem ligt, dat niet alleen een lokaal of regionaal probleem is, maar dat het onderdeel uitmaakt van de grotere problematiek in het kader van de bereikbaarheid van de MRA.

1150 De **voorzitter** rondt de beraadslagingen over dit onderwerp af.

5b. Rapport kwetsbare verkeersdeelnemers (schuift door naar 27 september 2018)

5c. Stand van zaken Leeghwaterbrug (schuift door naar 27 september 2018)

1155 **6. A-agenda Financiën**

6a. Voordracht MRA begroting en werkplan 2019

1160 Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) zegt dat de PvdA voor grensoverschrijdende samenwerking is. Hoe verloopt de samenwerking in MRA-verband in de praktijk? Wat levert de samenwerking concreet op?

1165 In het Platform Mobiliteit worden gemeenten vertegenwoordigd door de provincie. Hoe werkt dit platform in de praktijk? In hoeverre wordt prioriteit gegeven aan duurzame mobiliteit en in het bijzonder aan OV en fietsverkeer? Dit is de richting die de PvdA wil meegeven aan het platform. Dit wordt minder dan gemotoriseerd verkeer door de markt opgepakt. Een aantrekkelijk metropolaan fietsnetwerk kan tot stand worden gebracht door het aanleggen van ontbrekende schakels en door het verbeteren van bestaande routes. In de stukken staat dat deze opgave al zou zijn afgerond. Wat wordt hiermee bedoeld? Wanneer kan daadwerkelijk gebruik worden gemaakt van deze routes? De PvdA ziet graag dat er snel een Randstedelijk Fietsnetwerk komt. Wat de fractie betreft is dit een plusvariant. Wat zou helpen is een overzichtskaart van alle plannen voor doorfietsroutes en fietsverbindingen in de Randstad. Is dit mogelijk?

1170 In hoeverre wordt door de MRA bij woningbouw rekening gehouden met voldoende duurzame infrastructurele faciliteiten. Meer spreiding van toerisme over de provincie lijkt de PvdA een goed

streven. De bereikbaarheid moet dan goed zijn. Qua mobiliteit moet worden ingezet op maatregelen en beleid die bijdragen aan het klimaat.

1175

De heer **Tijssens** (D66) herinnert zich dat Gedeputeerde Staten vorig jaar behoorlijk kritisch waren over het MRA werkplan. Hoe productief is de inzet van ambtelijke capaciteit? De MRA is terughoudend op de inhoudelijke projecten. Er komt niet echt veel uit de verf, is de beleving van de heer Tijssens. Wie wil je zijn als MRA? Daaruit volgt hoe je wilt wonen, werken en recreëren? Hoe kun je je daar het beste verplaatsen? De MRA heeft wat dat betreft wat achterstand. Er is nog veel werk aan de winkel op het gebied van mobiliteit. Een deel van de trajecten op het gebied van mobiliteit in de MRA moet in gezamenlijkheid met andere bestuurslagen, met name de landelijke overheid worden opgepakt. Hoe kan dit goed gedragen door de democratische organen en mee concreet plaatsvinden?

1180

1185

Mevrouw **Terlouw** (CU-SGP) vindt het voorliggend document goed leesbaar en concreet waar het gaat om de inzet van wat geleverd gaat worden, zoals arbeidsmarkt onderwijs en ook arbeidsmarkt sociaal domein.

1190

Over de herbestemming van gelden van 2017 wil de CU-SGP het volgende opmerken. Wat de fractie betreft wordt niet langer geld, dat overblijft, overgeheveld, maar komen de gelden terug naar de partijen, waaronder ook de provincie, die de gelden eerder beschikbaar stelden.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) bedankt voor de beantwoording van technische vragen.

1195

De heer **Van Hooff** (PVV) spreekt ook dank uit voor het beantwoorden van technische vragen. In de begroting staan twee zaken die voor de PVV nog onduidelijk zijn. Over de inhuur van externe krachten wordt wat vaag gedaan. De acties die voortkomen uit politieke beslissingen zijn ook onduidelijk verwerkt in de begroting. De PVV maakt zich zorgen over de vaagheid daarvan.

1200

De heer **Van Straaten** (VVD) heeft vernomen dat door een meerderheid van de regiegroep is besloten om het overschot van 2017 niet terug te laten vloeien naar de deelnemers. Dit had de voorkeur van de VVD. Er is besloten om daarvoor een bestedingsplan te laten opstellen. Het voorliggende voorstel voldoet in belangrijke mate aan de voorwaarden voor besteding. Programma's starten niet altijd in 2018, maar wel het uitvoeren van voorbereidende activiteiten. Opvallend in de begroting 2019 is dat in een beperkte stijging in de bijdrage van de provincie is voorzien. De VVD kan daarmee instemmen.

1205

De heer **Zoon** (PvdD) zegt dat samenwerken altijd goed is. Het is ook positief om te zien dat projecten worden opgepakt door de provincie. Bij Beter Verbinden valt op dat het niet nodig is om een budget te reserveren, want de projecten worden vooral door één partij betaald; in dit geval de provincie. Opvallend is dat er ook een algemene reserve en een reservering voor urgente projecten; samen meer dan een half miljoen euro. Vervolgens zijn er projecten die niet zijn begroot. Prioritering gaat buiten ons om. Dan zijn er nog de twijfelachtige budgettaire samenvoegingen. Deze zijn soms wat discutabel. Neem bijvoorbeeld leefkwaliteit met een impuls voor cultuur, die gefinancierd wordt vanuit het toerisme. Dat heeft niets met de leefkwaliteit te maken. Er zijn zeer beperkt middelen voor circulaire economie en klimaat. Dit staat niet in verhouding tot de complete begroting.

1210

1215

De PvdD heeft wat moeite met de afstand tot de organisatie. Men moet vooral de samenwerking gaan gebruiken. Het is wat raar om met dergelijk grote budgetten een begroting te maken. Vindt de gedeputeerde dat er sprake is van een goede financiële huishouding?

1220

De heer **Leever** (ONH) weet dat in het kader van de contributie is afgesproken dat Provincie Noord-Holland bijdraagt naar rato van het inwoneraantal van de grootste gemeente. In 2018 is Provincie Noord-Holland aangeslagen voor een bijdrage van 2,7 miljoen euro. Dit is een verhoging van ruim 16.000 euro ten opzichte van 2018. Ook de komende jaren zal het inwoneraantal van de MRA gestaag stijgen, dus ook de inkomsten van de MRA. Als Provincie Noord-Holland het bedrag voor 1,3 miljoen euro dekt in hoeverre verhoudt zich dat met de aanwas van het inwonersaantal? De provincie zit al heel dicht bij de garantstelling voor het budget van 1,3 miljoen euro. Hoe gaat de provincie daar mee om?

1225

1230

Een bedrag van 1,3 miljoen euro is voor de provincie de dekking. Hoe gaat de provincie ermee om als dat bedrag te boven wordt gegaan, als gevolg van een stijgend inwonersaantal?

Gedeputeerde **Post** legt uit dat de bijdrage is vastgelegd in het MRA-convenant. Als zou blijken dat door de provincie onvoldoende geld is gebudgetteerd om aan de afspraak van 1,50 euro per

- 1235 inwoner van de stad Amsterdam invulling te kunnen geven dan volgt een voorstel voor aanvullend krediet. De contributie voor 2019 is gebaseerd op het inwonersaantal per 1/1/2018. Op 2 januari van enig jaar is duidelijk wat in het volgende jaar moet worden betaald. Als dat niet genoeg is dan moet worden bij geraamd.
- 1240 Er is een nieuw convenant gesloten. Afgelopen maanden was het zoeken naar hoe met elkaar moest worden samengewerkt en hoe de financiële huishouding in elkaar steekt. De gedeputeerde was daarover vrij kritisch. Er is een regiegroep, waarin de regio's ieder door twee personen worden vertegenwoordigd. De agendacommissie moet gaan functioneren als een dagelijks bestuur. In de agendacommissie zitten twee personen vanuit het Platform Mobiliteit, waaronder de gedeputeerde. De gedeputeerde is voorzitter van het Platform Mobiliteit. De gedeputeerde zit ook in de regiegroep. De portefeuilleverdeling binnen de agendacommissie is gemaakt. De gedeputeerde is verantwoordelijk voor Planning & Control.
- 1245 Gedeputeerde Post was niet helemaal gelukkig met de manier waarop het ging bij de MRA. Ze hoopt op verbetering.
- 1250 Over de bestemming van het overgehevelde geld uit 2017 is uitgebreid gediscussieerd. Dje gedeputeerde had het plezierig gevonden wanneer het zou zijn gegaan op de wijze zoals mevrouw Terlouw van CU-SGP suggereerde. De gedeputeerde vindt dat de Koninklijke route, maar de regiegroep beslist. Het enthousiasme voor het teruggeven van geld was niet groot. Amsterdam en Provincie Noord-Holland leveren samen ongeveer 2/3^e van de totale begroting van de MRA. De begroting van de stad Amsterdam is ongeveer die van de provincie. Er was 1,2 miljoen euro over. Dat zou 400.000 euro voor Amsterdam zijn, 400.000 euro voor Provincie Noord-Holland en 400.000 euro voor tientallen andere gemeenten en de provincie Flevoland. 400.000 euro is voor Amsterdam, met een begrotingsomvang van ruim 6 miljard euro, geen groot bedrag. Als 400.000 euro moet worden verdeeld over de betreffende gemeenten en Provincie Flevoland dan blijft er voor eenieder niet veel over. In verhouding is het voor de provincie Noord-Holland het grootste bedrag. Om die reden zal het laten terugvloeien naar de deelnemers binnen de provincie Noord-Holland net iets meer leven dan voor de andere deelnemers.
- 1265 De heer **Tijssens** (D66) constateer dat de MRA een exploitatierekening heeft en niet een echte balans. Hoe wordt omgegaan met reserves? Moet een niet teruggestort bedrag het jaar daarop worden uitgegeven, of ontstaat een potje?
- 1270 Gedeputeerde **Post** legt uit dat de MRA een samenwerking is en geen rechtspersoon. Het is geen entiteit. Officieel heeft een samenwerking geen begroting en een jaarrekening. Alle gelden voor de MRA lopen via de begroting van de stad Adam. Er is sprake van een gemengd stelsel. Ten dele gelden de standaarden van de stad Adam en ten dele datgene wat onderling is afgesproken.
- 1275 Over de opmerking van de heer Van Hooff betreffende de inhuur van externe krachten:vraagt de gedeputeerde wat de heer Van Hooff nu precies vaag vindt.
- 1280 De heer **Van Hooff** (PVV) weet het eigenlijk ook niet. Een begroting in zijn algemeenheid zonder dat daarin specifiek wordt aangegeven hoeveel wordt uitgegeven voor bijvoorbeeld extern personeel, dat vindt de heer Van Hooff vaag.
- 1285 Gedeputeerde **Post** zegt dat deze begroting zou kunnen worden vergeleken met een begroting/verantwoording over een project. Een project ziet men in een begroting ook niet terug. De begroting wordt beoordeeld per programma en niet per project. Per project wordt een krediet gevraagd. Wordt het bedrag overschreden dan moet daarover verantwoording worden afgelegd, of er wordt aan de voorkant extra krediet aangevraagd. Het is meer een projectverantwoording,
- 1290 Als het even kan dan stellen de leden van de MRA personeel om niet ter beschikking. Voor een stad als Amsterdam is dat gezien het totale personeelsbestand van een andere orde dan voor bijvoorbeeld de gemeente Uitgeest. Als Uitgeest het personeel niet om niet ter beschikking kan stellen dan kan het gebeuren dat externen worden ingehuurd door de MRA en dan betaalt MRA daar voor. Het is dan niet om niet. Dan moet het worden opgenomen in de begroting van de MRA. Ook wordt soms expertise ingehuurd als die niet in huis is. Per definitie is ieder die voor de MRA werkt externe inhuur want een samenwerking, die geen rechtspersoon is, kan geen personeel in dienst nemen.
- 1295 De heer Van Hooff (PVV) vraagt wat erop tegen is om er wel een stichting of vereniging van te maken.

Gedeputeerde **Post** heeft daar niet direct een antwoord op. Als een samenwerking niet functioneert dan kan worden gestopt. Er is geen ingewikkelde afscheidsregeling, want er is geen vermogen en eigendom.

- 1300 De samenwerking verloopt uitstekend. Er is in de afgelopen tien jaar veel bereikt met grote infrastructurele maatregelen zoals OV SAAL, SAA, de tweede Coentunnel, A10 gaat ondergronds, de omlegging bij Badhoevedorp et cetera. De gedeputeerde verwacht wel 15 tot 20 omvangrijke infrastructurele projecten te kunnen opsommen, die het Platform Mobiliteit heeft gerealiseerd. Het platform realiseert zich dat als men het eens is over wat de meeste urgentie heeft in de metropoolregio, om de bereikbaarheid te kunnen garanderen, het voor het Rijk ingewikkeld is om daar afstand van te nemen.
- 1305

Platform Mobiliteit: op grond van de Wegenverkeerswet heeft de provincie de verplichting om overleg te voeren met alle regio's, met uitzondering van Vervoerregio Amsterdam.

- 1310 Alles wat uit de regio's en binnen de MRA valt, kan worden ingebracht in het Platform Mobiliteit. De kosten voor het Platform Mobiliteit worden betaald door de partijen die een brede doel uitkering hadden of hebben. De gedeputeerde ziet het als haar plicht om vanuit Noord-Holland de belangen van gemeenten in de metropoolregio Amsterdam in te brengen in het Programma Mobiliteit.
- 1315 Bij het Platform Ruimte is er een andere financiële structuur, net als bij het Platform Economie. Bij beide platforms is er sprake van een andere samenstelling.

Het geven van voorbeelden van inzet op maatregelen die bijdragen aan het klimaat, voorzien in duurzame infrastructurele voorzieningen, smart mobility vooral voor OV en fiets, is ingewikkeld. De MRA heeft een agenda opgesteld. Die agenda is door allen bepaald en zo vastgesteld. Dat zijn de projecten waarmee aan de slag wordt gegaan.

- 1320 Een nieuwe MRA-agenda volgt. Iedereen kan zijn of haar input leveren. De gedeputeerde adviseert om het daar dan ook in te brengen.
- 1325 Mevrouw Van Duijn (PvdA) veronderstelde dat nu wensen konden worden meegegeven om daarmee invulling te geven aan het budget dat is overgebleven.

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat niet het geval is. De MRA-agenda wordt door de regiegroep vastgesteld, nadat deze breed is teruggelegd in alle gremia. Nu vindt een aanpassing plaats naar aanleiding van de nieuwe collegeperiode voor gemeenten. Vandaag spreekt de commissie over de begroting en het werkplan.

- 1330 De opmerking van de heer Zoon over het bedrag dat wordt uitgegeven aan circulariteit in relatie tot is een correcte constatering. Het moet worden opgepakt door individuele gemeenten en provincies. Dit gaat over de afstemming onderling.
- 1335

De **voorzitter** rondt de bespreking van dit onderwerp af.

6b. Voordracht Zomernota 2018

- 1340 De heer **Leever** (ONH) constateert dat dit de laatste Zomernota in 'een oud jasje' is, met ontoegankelijke budgettabellen. Over het geheel genomen kan ONH zich vinden in de Zomernota 2018. De fractie heeft daarin geen vreemde of opvallende zaken opgemerkt. De technische vragen die ONH stelde, zijn naar tevredenheid beantwoord. ONH is akkoord met de Zomernota 2018.

- 1345 Mevrouw **Pels** (GL) constateert dat de Zomernota er inhoudelijk goed uit ziet. GL ziet uit naar volgend jaar waarin de Zomernota in een 'nieuw jasje' zal zijn gestoken. De gehele oppositie zag aankomen dat de middelen uit motie 110 niet 2018, dan wel in 2019 besteed zouden worden. Nu blijkt uit de Zomernota dat dit inderdaad het geval is. GL betreurt dit.
- 1350

De heer **De Graaf** (CDA) zegt dat ook het CDA zeer benieuwd is naar het nieuwe format, dat onder leiding van fractiegenoot Heijnen zal verschijnen, Voor het project Duinpolderweg wordt een nieuw krediet opgenomen, specifiek voor meer communicatiedeskundigheid. Het CDA vindt meer communicatie heel belangrijk. Je zult maar via de burens horen c.q. een brief onder ogen krijgen, waarin staat dat er een weg door je huis komt. Dit overkwam de 82^e inspreker bij de hoorzitting op 7 september jl.

- 1355

- 1360 Het nieuwe krediet voor HOV in 't Gooi had natuurlijk meegenomen moeten worden bij de behandeling van het PMI in juli jl. In een brief van 6 september jl. wordt gemeld dat de gunning wordt uitgesteld. De CDA-fractie wil hierover haar zorg uitspreken. Hier dreigt het omgekeerde te gebeuren van wat in Velsen plaatsvond. Daar bleef het provinciale budget van 60 miljoen euro uiteindelijk beperkt tot een investering van nog geen 40 miljoen euro. De fractie vraagt Gedeputeerde Staten om zich tot het uiterste in te spannen om dit te beperken.
- 1365 Mevrouw **Alberts** (SP) meldt dat de beantwoording van technische vragen deels goed is verlopen. Van 17 vragen zijn er 6 vragen beantwoord. Spreekster neemt aan dat de resterende antwoorden nog volgen. De beantwoording kan dan worden meegenomen in oktober bij behandeling van de Zomernota in Provinciale Staten.
- 1370 Er staat 900.000 euro opgenomen voor het project Texel in het kader van openbaar vervoer. De SP veronderstelt dat dit het project Texelhopper betreft. Klopt dit? De Texelhopper is toch meegenomen in de concessie OV Noord-Holland Noord?
- 1375 Mevrouw **Alberts** weet dat de aanpak van fietsknelpunten gebeurt in overleg met gemeenten. Voor de beeldvorming over het werk van de provincie is het van belang dat snel wordt gestart met die projecten. Nu moet worden gewacht op gemeenten, maar dat straalt af op de provincie.
- De heer **Van Hooff** (PVV) concludeert dat er twee extra kredietaanvragen zijn gekomen voor het project Bereikbaarheid Duin- en Bollenstreek en HOV in 't Gooi. Met uitzondering van die twee kredieten zal de PVV akkoord met de Zomernota.
- 1380 De heer **Den Uyl** (PvdA) constateert dat het project HOV in 't Gooi fors hoger is uitgevallen dan geraamd, maar dat is onvermijdelijk gezien de prijzen in de bouw.
- Bereikbaarheid Duin- en Bollenstreek: Als er geen meerderheid blijkt te zijn voor keuze die voorligt, dan ziet spreker niet hoe dit krediet kan worden goedgekeurd. De PvdA wacht 8 oktober eerst af.
- 1385 Bij de vaststelling van de Kadernota bleek er nog een financieel gat. Dat gat wordt nu opgevuld. De PvdA vindt dat een goede zaak. De opvulling kan plaatsvinden vanwege een hogere dividend uitkering. Daarnaast komen de Wabo inkomsten hoger uit dan geraamd. Moet de provincie zich laten overvallen door zaken die goed lopen, als de economie aantrekt? In de begroting zou meer rekening moeten worden gehouden met te verwachten gunstige economie ontwikkelingen.
- 1390 De heer **Yurdakul** (D66) is tevreden dat er een positieve tussenbalans is. Het Provinciefonds draagt er aan bij en onderbestedingen. De laatste zijn de provincie niet vreemd. Het beleidsprogramma Ruimte is daarin koploper.
- 1395 Het resultaat van de Zomernota wordt benut om beleidsdoelen te realiseren en als dekking om de begroting van 2019 en volgende jaren sluitend te maken. Dat is een goede zaak. Gedeputeerde Staten doen voorstellen voor twee nieuwe kredieten. D66 kan daarmee instemmen.
- 1400 De heer **Van Straaten** (VVD) spreekt van een mooi positief resultaat. Het resultaat betreft het saldo van meevallers en tegenvallers. De VVD is blij met de wat voorzichtige insteek van Gedeputeerde Staten wat betreft dividenden, leges en dergelijke.
- De VVD kan instemmen met de voorgestelde aanpassingen van programmabudgetten en mutaties in de reserves en de gevraagde beschikbaarstelling van aanvullende kredieten voor Duinpolderweg en HOV in 't Gooi. Hoewel die ook in het PMI aan de orde zouden kunnen komen, is de VVD er een voorstander van om de kredieten nu al goed te keuren. Ook het breder labelen van gelden voor HOV in 't Gooi in de reserve TWINH kan de VVD ondersteunen.
- 1405 Gedeputeerde **Post** neemt ook waar voor gedeputeerde Loggen (portefeuille Personeel). Het CDA vraagt bij het krediet Duinpolderweg om goed te communiceren. Dat gebeurt altijd. De gedeputeerde zal de vraag nogmaals terugleggen in de organisatie. De gedeputeerde kan niet beloven dat het altijd 100% goed gaat. Het is ontzettend vervelend dat men een nare ervaring opdoet, vanwege het feit dat een brief niet is bezorgd.
- 1410 De oproep met betrekking tot HOV in 't Gooi neemt de gedeputeerde ter harte. Men mag ervan uitgaan dat het college uitgaven altijd sober en doelmatig probeert te doen.
- 1415 De technische vragen van de SP zijn pas vandaag bij Gedeputeerde Staten binnengekomen. Ter griffie is er iets niet goed gegaan. De vragen zullen zo snel mogelijk worden beantwoord. Dat moet lukken voordat Provinciale Staten hierover beslissen.
- Het bedrag van 900.000 euro voor het project Texel: betreft de eindafrekening van de oude pilot. Over subsidies voor de aanpak van fietsknelpunten is vandaag een discussie gevoerd. De systematiek die wordt gehanteerd is dat een bedrag voor kleine infrastructuur ter beschikking

1420 wordt gesteld. Daarvoor gelden een subsidieplan en een aanmeldingstermijn. Er komen minder
aanvragen. Besproken is of het systeem van 'first come, first served' kan worden gehanteerd.
Projecten worden beoordeeld op volgorde van binnenkomst. Dit heeft als voordeel dat de
aanvraagperiode langer kan worden opengesteld. De periode tussen het sluiten en het opengaan
1425 van de nieuwe periode wordt korter. Hopelijk biedt dit een oplossing voor gemeenten. Dat is nog
niet formeel. De gedeputeerde wil eerst horen hoe gemeenten erover denken. Het is wel de
gedachte die op het Provinciehuis leeft. Als voornoemde systematiek daadwerkelijk wordt
gehanteerd, dan zal na twee jaar een evaluatie volgen.
Het nieuwe systeem van 'first come, first served' zou met ingang van de nieuwe regeling in 2019
kunnen worden gehanteerd. Jaarlijks kan het eventueel worden aangepast. Als het bedrag zou
1430 zijn uitgeput dan hoeft niet driekwart jaar te hoeven gewacht voordat een project kan worden
ingediend. Binnen twee maanden kan opnieuw subsidie worden aangevraagd voor de aanpak van
fietsknelpunten.

De gedeputeerde heeft kennisgenomen van de opmerking van de PVV.
1435 Zij is het met de constatering van de heer Den Uyl eens. Als er geen helderheid komt over de
besluitvorming in Zuid-Holland dan komt de besluitvorming in Noord-Holland in een ander licht
te staan.
Het is plezierig als een dividend meevalt, zeker als er sprake is van een tegenvaller. Als zou
worden gehandeld als door de PvdA wordt gesuggereerd en het valt een keer tegen, dan moet
1440 meteen ergens worden bezuinigd. De gedeputeerde is een voorzichtige penningmeester. Het
geld wordt uitgegeven als de provincie het heeft en niet als wordt veronderstelt dat het geld er is.

De VVD vindt dat het extra krediet voor HOV in 't Gooi ook bij het PMI beschikbaar kan worden
gesteld. Dat zou betekenen dat moet worden gewacht met gunnen. Hoe eerder hierover
1445 helderheid is hoe eerder een gunningsbesluit kan worden genomen.

Tweede termijn:

De heer **Van Straaten** (VVD) bepleitte niet om te wachten tot het PMI. Hij ondersteunde juist dat
1450 nu een besluit wordt genomen.

De **voorzitter** concludeert dat er verder geen vragen zijn.

1455 **6c. Rapport van bevindingen subsidieverantwoordingen**
7. B-agenda Financiën
7a. IPO Kadernota
8. Rondvraag portefeuille de heer Remkes
9. Rondvraag portefeuille de heer Loggen
10. Rondvraag portefeuille mevrouw Post
1460 **11. C-agenda Mobiliteit**
12. C-agenda Audit
13. C-agenda Algemeen
14. Sluiting

1465 De **voorzitter** bedankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng en schorst de vergadering om
17.35 uur tot 27 september 2018.

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	18 juni 2018
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier(s)	:	P. Koekoek en mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	06-25762276 / neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier(s)	:	P. Koekoek en mw. S. Neeskens
Leden van de Commissie		
	CDA	: H. de Graaf en D.G. Heijnen
	ChristenUnie-SGP	: D.G.M. Ceder en M.C.A. Klein
	D66	: A.E. Tijssens en Z. Yurdakul
	GroenLinks	: A. Hietbrink en mw. Z. Pels
	ONH	: J.H. Leever
	PvdA	: N. Papineau Salm
	PvdD	: mw. J. Visser en F. Zoon
	PVV	: M. Deen
	50PLUS	: mw. O.A.C. de Meij
	SP	: J.M. Bruggeman en W. Hoogervorst
	VVD	: Mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee, mw. P.E. Kirch-
	Voors en	J.P.M. van Straaten

Gedeputeerden	mw. J. Geldhof (D66), C. Loggen (VVD) en mw. E. Post (VVD)
Ambtenaren/deskundigen	-
Insprekers	zie agendapunt
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)

Afwezig:

J.J.A.M. van Hooff (PVV) en X.J. Den Uyl (PvdA)

Pagina 2

Agenda

- | | |
|----|--|
| 5 | 1. Opening en mededelingen |
| | 2. Terug- en vooruitblik |
| | 2a. Terugkoppeling werkbezoeken |
| | 2b. Vooruitblik komende vergaderingen |
| | 3. Inloophalfuur |
| 10 | 4. Vaststelling agenda, verslag 17 mei 2018, moties- en toezeggingenlijst en C-agenda |
| | 5. Rondvraag portefeuille de heer Remkes en terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa |
| | 6. Rondvraag portefeuille de heer Loggen en terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa |
| 15 | 7. A-agenda Financiën |
| | 7a. Kaderbrief 2019 |
| | 7b. Jaarstukken 2017 (VERVALLEN) |
| | 8. A-agenda Mobiliteit |
| | 8a. Tweede actualisering PMI |
| 20 | 9. B-agenda Mobiliteit |
| | 9a. Rover-notitie OV Netwerk Noordvleugel |
| | 9b. Initiatiefvoorstel GroenLinks Lightrailnetwerk MRA |
| | 10. Rondvraag portefeuille mevrouw Post en terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa |
| 25 | 11. C-agenda Financiën |
| | 12. C-agenda Mobiliteit |
| | 13. C-agenda Grond |
| | 14. C-agenda Audit |
| | 15. C-agenda Algemeen |
| 30 | 16. Sluiting |

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering. De vergadering wordt 'live' uitgezonden.

35 Mevrouw Susanne Neeskens wordt voorgesteld als de nieuwe commissiegriffier. De heer Koekoek vertrekt per 1 juli 2018 als commissiegriffier. Namens de commissie spreekt de voorzitter zijn dank uit aan de heer Koekoek voor zijn inzet.

Mededelingen:

- 40
- Een bericht van verhindering is ontvangen van de heren Van Hooff (PVV) en Den Uyl (PvdA). De heer Heijnen (CDA) zal later arriveren.
 - De verwachting is dat de agenda vandaag niet kan worden afgehandeld. Het onderwerp A8/A9 zal dan ook donderdag 21 juni aan de orde worden gesteld.
 - De rondvraag van de SP komt bij agendapunt 6 aan de orde.
 - Gedeputeerde Post kan deze commissievergadering tot uiterlijk 15.00 uur bijwonen.
- 45
- De Statencommissie van Provincie Zuid-Holland heeft geoordeeld dat ze geen behoefte aan een gezamenlijke inspraak over het duinpolderdossier. Dit betekent dat sprekers tweemaal hetzelfde verhaal moeten vertellen.
- De heer **Tijssens** (D66) verzoekt gedeputeerde Post of zij dit toch nog een keer aan de orde wil stellen bij haar collega in Zuid-Holland.
- 50 Gedeputeerde **Post** benadrukt dat Statenleden zelf bepalen hoe de agenda wordt ingericht. Het is aan de fracties om hun collega's hierover te bevragen.
- De **voorzitter** meldt dat wanneer het bij twee afzonderlijke commissievergaderingen blijft, er voor deze Statencommissie een datum (begin september 2018) zal worden vastgelegd.

55 **2. Terug- en vooruitblik**

2a. Terugkoppeling werkbezoeken

De heer **De Graaf** (CDA) verwijst naar de nuttige inloop op donderdag 14 juni jl. in Broek in Waterland over de onderdoorgang. Ook al betrof het geen werkbezoek het is wel de moeite waard om te melden dat dit gepasseerd is. De informatieverstrekking naar buiten toe was naar de heer De

60 Graaf goed. De manier waarop het tot op heden verloopt daar verdienen zowel de burgers, de bedrijven als de provincie een compliment voor.

2b. Vooruitblik komende vergaderingen

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) verwijst naar de gereserveerde datum van 2 juli voor een commissievergadering. Zij is benieuwd waar deze vergadering over gaat.

65 De **voorzitter** antwoordt dat uiterlijk deze week nader bericht volgt.

3. Inloophalfuur

Voor het inloophalfuur heeft zich niemand aangemeld.

70

4. Vaststelling agenda 18 juni 2018, verslag 17 mei 2018, moties-en toezeggingenlijst en C-agenda

Vaststelling agenda

Zoals gezegd moet gedeputeerde Post deze vergadering eerder verlaten. Zij wordt vanaf dat moment vervangen door gedeputeerde Geldhof. De heer Loggen moet de vergadering eveneens om 15.00 uur verlaten.

75

De heer **Tijssens** (D66) verwijst naar de commissievergadering op 21 juni a.s. over de A8/A9. In mei is ook gesproken over dit dossier. Gedeputeerde Staten hebben toen het besluit ten aanzien van het

80 landschapsplan toegelicht. Daar kwam uit de Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag is en deze besluiten zelfstandig kunnen nemen. Om de rolverdeling zuiver te houden, zou D66 graag eerst het landschapsplan afwachten en dan pas als Provinciale Staten een besluit nemen. Dit levert een zuiverdere en beter begrijpbare procesgang op.

Dat zou betekenen dat de bespreking op 21 juni zich kan focussen op de Nota van Beantwoording.

85 De heer Tijssens vraagt of de commissie het eens is met dit behandelvoorstel om het besluit uit te stellen totdat het landschapsplan voorligt.

De **voorzitter** constateert dat D66 voorstelt om het onderwerp als B-agendapunt te behandelen.

90 De heer **Papineau Salm** (PvdA) gaat daarmee akkoord al zal het stuk moeten worden aangepast, Het is nu nog als A-agenda document geformuleerd. Daarnaast moet hierover nadrukkelijk worden gecommuniceerd, omdat sprekers anders bepaalde verwachtingen hebben voorafgaand aan de vergadering op 21 juni.

95 De heer **De Graaf** (CDA) sluit zich aan bij de woorden van voorgaande spreker. De heer De Graaf was al verbaasd, omdat Provinciale Staten over het voorkeursalternatief zouden gaan besluiten, terwijl dit een verantwoordelijkheid is van Gedeputeerde Staten.

100 De heer **Hietbrink** (GL) worstelt wat met het verzoek. Hij vindt het punt van het landschapsplan ingewikkeld. In de regio is er veel discussie over hoe dit eruit zou moeten zien. De heer Hietbrink verwacht op 21 juni insprekers op dat punt, Hij zou het wat ongemakkelijk vinden als daarover niet met elkaar kan worden gesproken.

105 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat het insprekers vrij staat om zelf een aanvliegroute naar het thema te kiezen. Het landschapsplan kan gewoon worden besproken, maar het agendapunt focust op de Nota van Beantwoording en de verschaffing van informatie, die nog niet besproken is.

110 De heer **Hoogervorst** (SP) begrijpt uit de woorden van de heer Tijssens dat hij bang is voor een herhaling van de discussie over de verbinding A8-A9. Hij voelt daarin mee. De SP steunt het voorstel van de heer Tijssens.

115 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vertelt dat haar fractie het voorstel van de heer Tijssens steunt. Het zou fijn zijn als ICOMOS instemt met het landschapsplan.

De heer **Deen** (PVV) zegt dat de PVV het voorstel van de heer Tijssens steunt.

120 De heer **Klein** (CU-SGP) vond de voordracht die voorlag ingewikkeld. Het is noodzakelijk om voor meerdere alternatieven een landschapsplan te maken en dan pas een besluit te nemen. Wat dat betreft kan de fractie van CU-SGP zich goed vinden in de keuze om nu geen besluit te nemen en steunt ze het voorstel van de heer Tijssens. Tegelijkertijd weet ze dat Gedeputeerde Staten maar één landschapsplan gaan maken, dus is het vooruitzicht dat op een later tijdstip wel een goed oordeel kan worden geveld er niet veel beter op geworden.

125 De heer **Zoon** (PvdD) kan zich aansluiten bij alle steun, met de kanttekening dat het landschapsplan en de scope daarvan wel besproken kunnen worden.

130 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) meldt dat de VVD kan instemmen met het voorstel. Het is van belang dat de procedures worden gevolgd zoals die hier altijd worden gehanteerd. Het voorstel van de heer Tijssens doet daar recht aan.

135 Gedeputeerde **Post** zegt dat alles in het werk zal worden gesteld om voor donderdag een aangepast voorstel aan de commissie voor te leggen, waardoor het een B-agendapunt wordt. De besluitvorming ligt anders wanneer er geen zaken besloten worden in Provinciale Staten. De gedeputeerde hecht eraan om toe te lichten waarom voor deze weg gekozen is. Het is zeker goed om de gebruikelijke procedures te volgen, maar het gaat hier om een uitzonderlijke situatie, vanwege de Stelling van Amsterdam. Dat was voor de gedeputeerde de reden om ervoor te kiezen om Provinciale Staten nadrukkelijker te betrekken dan anders.

De gedeputeerde zal deze aanpassing op 19 juni in het college brengen.

140 Het is aan de commissie om deze gang van zaken goed te communiceren, zodat degenen die willen inspreken, weten wat wel of niet aan de orde is.

In de richting van mevrouw De Meij merkt de gedeputeerde op dat pas achteraf bekend zal worden wat ICOMOS ervan vindt. ICOMOS laat zich aan de voorkant nooit uit over plannen en reageert achteraf op concrete vragen die ICOMOS worden voorgelegd.

145 De **voorzitter** vraagt de griffie tijdig aandacht te besteden aan de communicatie naar buiten toe.

150 Verder is het verzoek om eerst agendapunt 8a (PMI) en daarna agendapunt 7a (Kaderbrief) aan de orde te stellen.

De agenda wordt in achtneming van het bovenstaande vastgesteld.

Vaststelling verslag van de commissievergadering van 17 mei 2018

155 Het verslag van de commissievergadering van 17 mei 2018 wordt vastgesteld.

Vaststelling moties- en toezeggingenlijst

De moties- en toezeggingenlijst wordt vastgesteld.

Vaststelling C-agenda

160 Over de C-agenda zijn geen opmerkingen of vragen.

5. Rondvraag portefeuille dhr. Remkes en terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa

165 Er zijn geen vragen aangekondigd of ingekomen.

10. Rondvraag portefeuille mw. Post en terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa

De heer **Bruggeman** (SP) heeft vragen over de burgerparticipatie N236.

170 Wat is de stand van zaken in het door de gedeputeerde toegezegd overleg van haar met de Colleges van Burgemeester en Wethouders van Hilversum en Gooise Meren over de financieringsmogelijkheden voor een optimale variant die zoveel mogelijk overeenkomt met de uitkomst van de pilot?

Is één en ander ambtelijk voorbereid? Zo ja, op welke manier?

175 Heeft onlangs nog ambtelijk overleg plaatsgevonden met de deelnemers van de pilot over de uitwerking van de varianten?

Gedeputeerde **Post** licht toe dat beide colleges van B en W pas recentelijk zijn benoemd. Met het oog op de portefeuillhouderwissel kon de gedeputeerde nog geen gesprek aangaan. Deze week nog heeft de gedeputeerde een gesprek met beide wethouders.

180 De gedeputeerde achtte een ambtelijke voorbereiding niet nodig, omdat al eerder een dergelijk gesprek is gevoerd. De vraagstelling is niet anders dan de vorige keer, alleen zitten er nu andere wethouders.

185 De gedeputeerde weet dat er regelmatig contact is op ambtelijk niveau. Zij heeft aangegeven dat het haar niet zinvol voorkomt om een gesprek met de participanten te hebben, omdat de uitkomst van het gesprek met de portefeuillhouders van Gooise Meren en Hilversum nog niet bekend is en als uitvloeisel daarvan de uitkomst van het overleg met deze commissie. Er zal eerst helderheid moeten komen over de uit te werken variant, het budget en hoe de wensen van participanten op een goede manier kunnen worden meegenomen.

190 Het proces ligt stil totdat het gesprek met de portefeuillhouders heeft plaatsgevonden.

De heer **Bruggeman** (SP) vraagt of de gedeputeerde voor de eerstvolgende Statenvergadering in grote lijnen de uitkomst kan terugkoppelen.

195 Gedeputeerde **Post** veronderstelt dat het moet lukken om een korte brief te schrijven over de uitkomst van het overleg.

8. A- agenda Mobiliteit

8a. Tweede actualisering PMI

200 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vertelt dat de VVD een tweetal punten specifiek wil benoemen. Door meevallende conjuncturele ontwikkelingen is een positief resultaat op de N201 bereikt. Het is fijn dat deze meevaller gebruikt kan worden om bij een ander project tegenvallers op te vangen. Tegenvallende begrotingen worden veroorzaakt door nadelige conjuncturele ontwikkelingen en tegenvallende rente. Dat laatste fenomeen baart de VVD zorgen voor projecten die in het PMI genoemd worden. Het lijkt erop dat de provincie in de komende tijd vaker geconfronteerd gaat worden met deze nadelige conjuncturele ontwikkelingen. Kan de gedeputeerde aangeven of het mogelijk is om bij een volgende actualisatie een update te geven van alle reeds begrote projecten en de consequenties van de aantrekkende economie en de daarbij behorende stijgende kosten?

210 Over de stand van zaken PMI-projecten heeft de VVD nog vragen. Wanneer valt te verwachten dat de Raad van State een besluit neemt over het al dan niet ontvankelijk verklaren van het bezwaar dat door de gemeente Heiloo is ingediend in het project afslag A9 bij Heiloo?

215 Onlangs las mevrouw Kaamer van Hoegee een artikel over de gevolgen van problemen met de aanlegsteiger van TESO. Als gevolg van die problemen stond Den Helder 'op slot'. Dat gebeurt de laatste tijd vaker. Onlangs is onderzoek gedaan naar diverse kunstwerken in de provincie. De uitkomst was dat deze zich in een erbarmelijke toestand bevinden. Spreekster weet dat enkele Rijksprojecten betreffen, maar het heeft invloed op het provinciaal wegennet. Is het mogelijk om in het onderzoek naar een betere bereikbaarheid van Den Helder ook te kijken naar een noodsteiger.

In hetzelfde artikel stond dat er tijdens de calamiteiten geen communicatie is geweest tussen de politie en de provincie. Dit verbaast mevrouw Kaamer van Hoegee, Te verwachten valt dat over een dergelijk belangrijke ontsluitingsweg wordt gecommuniceerd en dat is nagedacht over omleidingsroutes.

Over de N247, het gedeelte 't Schouw, Broek in Waterland en Dijksbrug, is een inloopavond georganiseerd in Katwoude, zoals eerder door de heer De Graaf aangehaald. De verschillende varianten zijn gepresenteerd. In de stand van zaken wordt aangegeven dat de verwachting is dat besluitvorming zal plaatsvinden eind tweede kwartaal 2018. Krijgt de commissie de tijdens de inloopavond gepresenteerde informatie nog toegezonden?

De heer **De Graaf** (CDA) zegt dat de CDA-fractie van mening is dat Gedeputeerde Staten een goede systematiek hanteren voor deze tussentijdse actualisatie. Het is een omvangrijk programma. Dat is nodig en essentieel voor de bereikbaarheid. Ook de leefbaarheid kan het versterken.

In de vorige en aan het begin van deze Statenperiode vochten de aannemers nog om deelopdrachten. Nu is het omgekeerd. Het CDA koestert de positie van Noord-Holland in de economie van Nederland. Het gaat goed, maar dat verplicht Provinciale Staten des te meer om oplettend kritisch en goed naar de kaders van de uitvoering te kijken.

De N201 is het succesverhaal van een betere bereikbaarheid, economische spil, betere leefbaarheid en op deeltrajecten zelfs overcompensatie van natuur. Hoe mooi is het dat 1% binnen de begroting is gebleven, waarmee een tekort in het project Westfrisiaweg kan worden gedekt? Het is een goede zaak dat ten behoeve van leefbaarheid en bereikbaarheid met de kosten kan worden geschoven.

De voordracht vindt het CDA te belangrijk om af te doen als hamerstuk. Over dit soort zaken moeten Provinciale Zaken wat naar voren kunnen brengen.

De heer De Graaf sluit zich aan bij de eerdere vraag over de uitspraak van de Raad van State over de afslag Heiloo A9.

Klopt het dat de provincie in het kader van de Zaanbrug opdraait voor de vertraging die de gemeenten hebben veroorzaakt?

Hoe is de realisatiekracht nog nu extra maatregelen voor de dijkverzwaring voor HOV Schiphol Oost nodig zijn? Wat heeft de provincie geleerd van de tegenvallende communicatie over de hiervoor benodigde verplaatsing van de grond?

Het duurt wat de heer De Graaf wel erg lang voordat de resultaten van de studie naar de bereikbaarheid van Den Helder bekend zijn. Het onderwerp staat al lang op de agenda.

In het kader van HOV Haarlemmermeer – Bollenstreek blijft het CDA het een gemiste kans vinden dat er niet beter en strakker wordt gecommuniceerd dat dit ook een project is dat in samenhang met Hoogwaardig Openbaar Vervoer wordt gerealiseerd. Vele burgers zijn zich er niet van bewust dat ook HOV wordt gerealiseerd in dat project.

Over de Ongestoord Logistieke Verbinding vraagt spreker of het klopt dat er vertraging optreedt bij de realisatie van de extra ingang die nodig is voor Floriworld. Volgens planning opent Floriworld in 2019. Als de extra rotonde er niet komt, dan kan dit tot logistieke problemen leiden.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) is benieuwd hoe in de komende tijd beleidsmatig wordt omgegaan met de steeds maar oplopende prijzen. Kan worden geanticipeerd om steeds maar duurder wordende projecten?

Het is op zich prima dat het positieve resultaat van de N201 naar de Westfrisiaweg gaat, maar het geld kan ook aan andere projecten worden besteed. Wat is daarin de gekozen lijn? Is het een vrije keuze vanuit Gedeputeerde Staten?

De heer Papineau Salm was op werkbezoek op Texel. De provinciale weg loopt tot en met de tweede rotonde bij Den Burg en daarna houdt het op. Het meeste verkeer gaat naar De Krim. Kan van dat tracé een provinciale weg worden gemaakt? De Postweg ziet er beroerd uit en is smal.

Bij het beleidskader Verkeersmanagement gaat de PvdA ervan uit dat het steeds meer fietsinclusief wordt en dat het fietsbeleid wordt meegenomen in het verkeersmanagement.

Over het onderzoek N247 vraagt de PvdA hoe het project bij Broek in Waterland in de begroting staat. Er worden nu prijzen genoemd voor een onderdoorgang.

Het stoort de PvdA dat al vele jaren over de route naar de TESO-boot wordt gesproken. Kan er meer urgentie aan worden gegeven?

De heer **Leever** (ONH) heeft weinig toe te voegen aan de woorden van voorgaande sprekers. Hij is net als de heer Papineau Salm ook verrast over de weg op Texel. Het moet toch niet zo moeilijk zijn om die weg op te waarderen?

De heer **Hietbrink** (GL) sluit zich aan bij de vragen over de te verwachten stijgende prijzen en over de Zaanbrug.

- 280 Op pagina 1 van de voordracht staat dat met de besluitvorming niet kan worden gewacht tot de begroting in november. Waarom moet nu een besluit worden genomen over de verschillende projecten?
- 285 De heer **Hoogervorst** (SP) constateert een dekkingstekort bij de N23 ontstaan door lagere bijdragen derden. Als dekking wordt voorgesteld een bedrag uit de risicoparagraaf. In beide gevallen moet de provincie opdraaien voor de dekking. Een bedrag van ruim 8 miljoen euro zou oorspronkelijk worden gedekt door Distriport, een bedrijventerrein dat er nooit is gekomen, maar dat wel werd gezien als geldschietter. Is de gedeputeerde met de SP van mening dat in de toekomst zorgvuldiger moet worden gekeken naar dergelijke constructies? Is het mogelijk om in Den Haag alsnog om een bedrag te vragen voor de financiering van de N23? De SP kan wel leven met de voorstellen die in het PMI worden gedaan om het tekort en het risicobedrag uiteindelijk te kunnen dekken.
- 290 De N23 eindigt straks nabij Enkhuizen. Blijft de gedeputeerde bij haar toezegging om na ingebruikname van de weg verkeerstellingen te gaan doen op dit uiteinde, zodat aangetoond kan worden dat ook de bottleneck bij Enkhuizen opgelost moet worden?
- 295 Wederom wordt het krediet voor het project A9-afslag bij Heiloo verhoogd. Nu weer wenst men een tunnel. Wat de SP betreft is een uitbreiding van het krediet uit den boze.
- 300 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vraagt of de SP weet dat de uitbreiding van het krediet door de gemeente wordt gefinancierd. Het is dan toch aan Heiloo en niet aan Provinciale Staten om daar iets van te vinden?
- De heer **Hoogervorst** (SP) beaamt dat dit klopt.
- 305 Kan de gedeputeerde aangeven of en wanneer er een moment komt waarop Gedeputeerde Staten de continue vraag om kredietverhogingen vanuit het gebied in dit project een halt toe zullen roepen. Is er zicht op aanvang van de werkzaamheden voor de vervanging van de Zaanbrug?
- Het project HOV Schiphol Oost kent een stormachtige start, die resulteert in een verhoging van het krediet van bijna 19 miljoen euro. De SP vraagt of dit voor Gedeputeerde Staten allemaal onverwacht komt. Kunnen de plannen alsnog worden aangepast waardoor een dergelijke kredietstijging kan worden voorkomen?
- 310 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) sluit zich aan bij de vragen over het project Broek in Waterland en over de uitspraak van de Raad van State inzake afslag Heiloo.
- Voor de wijziging van de dekking van het project Westfriisiaweg wordt een aantal redenen opgegeven. De bijdrage vanuit Distriport valt weg. Gedeputeerde Staten hadden toch van te voren kunnen inschatten dat er een enorm dekkingstekort zou ontstaan? Voor het overige sluit de fractie zich aan bij de vraag hoe om te gaan met alle verhogingen.
- 315 De heer **Deen** (PVV) constateert dat inmiddels al veel vragen zijn gesteld zoals over de dekking van de Westfriisiaweg en de A9. In de voordracht worden ook twee PMO-kredieten genoemd, zodat geen aparte voordracht hoeft te worden opgesteld. De PVV begrijpt deze gang van zaken, maar er moet wel voorzichtig worden omgegaan met het versnipperd behandelen van projecten. Het komt de transparantie niet ten goede.
- De PVV spreekt dank uit voor deze duidelijke actualisering.
- 325 De heer **Ceder** (CU-SGP) spreekt van een goede systematiek. Hoe gaat de provincie om met verbeteringen en hoe kunnen deze voldoende worden meegenomen in de toekomst?
- De kruising op de N525 in de gemeente Laren wordt aangepast, met als reden dat fietsers geen gebruik maken van de fietstunnel. Wat gebeurt er nu met de oprit van de fietstunnel? Als beide punten apart worden aangepakt, kan het betekenen dat dubbel geld wordt uitgegeven. Wat is hierop de reactie van de gedeputeerde?
- 330 Tot haar teleurstelling leest de fractie van CU-SGP niets over een mogelijk onderzoek naar een OV-verbinding Huizen-Almere-Hilversum. Is het een idee om dit project alsnog in het rapport op te nemen?
- 335 De heer **Tijssens** (D66) vraagt of de CU-SGP er nieuwe informatie aan toe wil voegen. Als dat het geval is zou de fractie het onderwerp kunnen agenderen. Moeten Provinciale Staten nu met een uitspraak komen?
- 340 De heer **Ceder** (CU-SGP) zegt dat de reden om het onderwerp te noemen is dat er niets over vermeld staat. De fractie vraagt zich af of het niet zinvol zou zijn om toch te kijken wat de wensen zijn.

De heer **Zoon** (PvdD) haakt in op de aansluiting op de A9. Het is dan misschien geld dat de provincie niet gaat uitgeven, maar het gaat om gemeenschapsgeld. Uiteindelijk zijn het de burgers die het moeten gaan betalen. In het begin werd alles geschrapt. Daarover is een besluit genomen.

345 Vervolgens worden er nu allerlei zaken toegevoegd als een fietsoversteek en nu dus nog een tunnel. Is dit het einde, of komt er nog meer?

De heer **De Graaf** (CDA) vraagt waarom de PvdD het niet toejuicht dat de regio wensen zelf realiseert, gekoppeld aan de werkzaamheden voor de afslag A9

350

De heer **Zoon** (PvdD) veronderstelt dat wellicht een verkeerde afweging is gemaakt. In het begin werden partijen die belang hadden bij een fietsoversteek of tunnel, niet gehoord. Die wensen zijn toen niet meegenomen. Achteraf verandert dat weer.

355 De risicoparagraaf Westfrisiaweg wordt nu gebruikt om tekorten aan te vullen. De heer Zoon begrijpt dat daarvoor een risicoparagraaf bedoeld is. In het rapport staan 'alle lichten op groen'. Dit zou betekenen dat het allemaal prima is. Klopt het dat het geld dat in de risicoparagraaf als risico staat, feitelijk al onderdeel is van het projectbudget?

360 Voor de nieuwe brug bij Krommenie wordt een kredietverhoging gevraagd. De provincie is inmiddels ver met het denken over het afwaarderen van de weg. Mogelijk wordt van vier rijbanen teruggegaan naar twee rijbanen. Dit zou moeten betekenen dat er significant minder staal nodig is, waardoor de brug goedkoper wordt. Is daar naar gekeken?

De heer **Tijssens** (D66) constateert dat er bij het project HOV Schiphol Oost externe omstandigheden zijn waardoor het project vreselijk tegenvalt. De omvang van de tegenvallers en wat er nu aan extra middelen nodig is, is van dien aard dat de vraag rijst: Voldoet het nog aan de oorspronkelijke doelstellingen? Kan er nog iets worden gedaan om kosten en baten met elkaar in verhouding te krijgen.

365

De heer Tijssens stelde een technische vraag over de dekking van de Westfrisiaweg. De post rente omvat 15 miljoen euro, die wordt ingezet als dekking. Het voelt voor de heer Tijssens alsof de wond nog steeds bloedt, maar dat men dat niet langer ziet.

370

Gedeputeerde **Post** constateert dat de N23 veelvuldig ter sprake is gebracht. In de afgelopen jaren is er al vaak over dit project gesproken. De gedeputeerde heeft het gevoel dat ze soms dezelfde vragen opnieuw moet beantwoorden. Stoplichten die op groen staan, gaat expliciet over het verstrekte budget en vastgestelde krediet. Daar is in de afgelopen jaren nooit iets aan veranderd. De ontvangstenkant is wel veranderd. Meerdere malen zijn Provinciale Staten geïnformeerd dat er bij de dekking van het krediet een probleem is. Dat was in 2012 al bekend. De toenmalige minister van Infrastructuur en Milieu trok toen de zogenaamde tweede kraal terug. Later kwam er helderheid over Distriport. De indexatie waarmee rekening was gehouden, zou zich niet voordoen. Dat leidde niet tot een overschrijding van het budget, maar tot een onderschrijding van de ontvangsten. Er wordt niet meer geld uitgegeven, maar het project komt tekort op wat het van de provincie en van derden zou moeten ontvangen. Als alle partners zich even goed zouden houden aan de afspraken zoals de provincie dat doet, dan had deze afspraak geen probleem opgeleverd. Niet alle partijen waarmee de provincie in projecten zit, houden zich even goed aan de gemaakte afspraken.

385

De heer **Leever** (ONH) vraagt of de juridische procedures tegen de 'partners' in Distriport zijn afgerond.

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat de procedures nog lopen. Zij kan op dit moment geen actuele stand van zaken melden. Voor meer informatie dient men zich te vervoegen tot gedeputeerde Bond. Als de N23 eind december 2018 wordt opgeleverd zal, conform afgesproken in overeenkomst met de regio, naar de aansluiting richting Enkhuizen worden gekeken. Het komt erop neer dat de provincie zich ook voor dat stuk verantwoordelijk voelt. Op het moment dat een groot gedeelte van het verkeer via de Houtribdijk naar de overkant geleid zou moeten worden, dan moet de Houtribdijk ook worden aangepakt. Het heeft anders geen zin om het tussenstuk nabij Enkhuizen aan te pakken. Eén en ander moet in samenhang worden bekeken. Of het zin heeft om in Den Haag te vragen of de 'tweede kraal' alsnog verstrekt kan worden? De eerlijkheid gebied te zeggen dat kijkend naar het bedrag dat destijds door het departement ter beschikking gesteld zou worden en kijkend naar de opgaven die er nog liggen, bijvoorbeeld A8/A9 en de bereikbaarheid Haarlemmermeer – Bollenstreek, de gedeputeerde meer heil ziet in een gesprek daarover dan in een gesprek over de Westfrisiaweg, die 'op een oor na gevild is'. Voor de gedeputeerde is dat van minder importantie geworden dan de zaken die in de toekomst nog moeten worden verhapstukt.

400

De gedeputeerde zegt dat er in het kader van de Zaanbrug een intensieve periode achter de rug is, waarin met elkaar is onderhandeld of het project binnen budget kan worden opgelost. Dit project loopt al sinds 2010. Toen heeft het departement voor dit project geld ter beschikking gesteld. De provincie heeft steeds aangegeven dat zij, als zijnde een doorgeefluik, niet indexeert. De gemeenten zijn wel gevraagd om te indexeren. Een bijdrage is geleverd en er is versoberd. De gedeputeerde heeft geprobeerd het onderste uit de kan te halen. Zij is ervan overtuigd dat er bij de gemeenten niet meer in zit. Dan is er de keuze om het niet te doen, omdat het geld er niet is. Na al die jaren is het niet meer reëel dat de provincie niet geïndexeerd heeft, terwijl dat aan de gemeenten wel is gevraagd. Sinds 2010 zijn de prijzen gestegen. Als er niet meer te halen valt bij de gemeenten en de provincie niet de bereidheid heeft om extra bij te dragen dan betekent dit dat het stopt. Er zijn dan kosten gemaakt, maar er ligt geen nieuwe brug. Voor iedereen in de regio is het goed als de brug op korte termijn wordt vervangen.

Eerder werden de kosten van een project geraamd en vielen deze uiteindelijk mee. Nu wordt aangelopen tegen de situatie waarin het omgekeerde het geval is. De gedeputeerde ervaart op dit moment dat de prijzen bijna sneller oplopen dan de organisatie het met haar calculaties bij kan houden. In de komende periode zal de gedeputeerde met enige regelmaat moeten komen vertellen dat het niet mee, maar tegenvalt. Mogelijk moet op enig moment de keuze worden gemaakt om zaken naar achteren te schuiven en andere zaken niet omdat deze geen uitstel vergen. De oplopende prijzen worden veroorzaakt door loonstijgingen, nieuwe cao's en stijgende staalprijzen. De verwachting is dat de staalprijzen de komende periode zeker niet zullen dalen. De krapte op de arbeidsmarkt en het vinden van voldoende gekwalificeerd personeel dragen eveneens bij aan oplopende prijzen. De gedeputeerde maakt zich daar zorgen over. Bij de volgende actualisatie van het PMI zullen geactualiseerde berekeningen volgen, maar op het moment dat de berekeningen zijn gedaan, zijn deze al weer achterhaald.

In het geval van de Zaanbrug is het eerder afgesproken budget niet meer toereikend. De gedeputeerde heeft aangegeven aan Provinciale Staten de vraag voor te willen leggen om het krediet te verhogen, naar het bedrag zoals dat staat vermeld in het PMI. Dat geldt tot het moment van aanbesteding. Als Provinciale Staten nu zeggen dat dit het is en niet anders en dat bij de aanbesteding blijkt dat de offertes hoger liggen dan waarmee op dit moment wordt gerekend, dan hebben de gemeenten de keuze om geld bij te leggen. De gedeputeerde lijkt dat een complexe opgave, gezien de versoberingen, waarover bikkelhard is onderhandeld in de afgelopen periode. Het alternatief is stoppen. Dat laatste is niet hoe de gedeputeerde in de wedstrijd zou willen staan, maar ze ziet geen andere oplossing.

Bij het project HOV Schiphol Oost geldt dezelfde problematiek. De gedeputeerde beschikt op dit moment over onvoldoende informatie om een gefundeerd voorstel te kunnen doen om het bedrag naar beneden bij te stellen. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat het projectdeel waar het probleem met de damwandconstructie zich voordoet, uit het project wordt gehaald. De bus rijdt daar mee over de weg. De provincie zit in een tijds-klem, omdat de A9 bij Amstelveen wordt aangepakt. De provincie kan niet uitlopen met haar werkzaamheden, omdat dit stuk weg als alternatief dienst doet voor de A9. Dit stuk weg moet dus open zijn op het moment dat op de A9 wordt gestart met de werkzaamheden. Er is dus geen tijd om naar alternatieve, nieuwe constructies te zoeken. Nu moest het besluit worden genomen. De insteek van de gedeputeerde is nu om het genoemde deel niet aan te leggen. Eerst moet wel duidelijk zijn wat dit financieel betekent en wat de gevolgen zijn voor de exploitatie van het HOV, de vervoerwaarden en nut en noodzaak van het alsnog aanleggen na 2023. Ten slotte moet duidelijk zijn wat het nu niet aanleggen betekent voor de partners die ook een bijdrage leveren? Er was onvoldoende tijd om Provinciale Staten een ander voorstel voor te leggen dan het voorliggende. Zodra de gedeputeerde meer weet, komen Gedeputeerde Staten met een aanvullend voorstel. Dat moet juridisch deugdelijk zijn.

De heer **Tijssens** (D66) vraagt of is overwogen om nu niet de kredietverhoging voor te dragen en eerst een alternatief te onderzoeken.

Gedeputeerde **Post** beaamt dat dit een overweging kan zijn, maar daarmee worden Provinciale Staten niet aangegeven waarmee Gedeputeerde Staten op dit moment bezig zijn. De gedeputeerde hecht eraan de Staten deelgenoot te maken van de discussie die zich op dit moment afspeelt. In eerste instantie was het idee om het krediet te verhogen en toch over te gaan tot het slaan van die damwand. Gaandeweg die discussie is gekeken naar terugvalopties. Door dit eruit te laten zou de gedeputeerde als het ware verzwijgen dat deze discussie speelt. De gedeputeerde benadrukt dat dit niet de eindoplossing is. Zij kan op dit moment niet aangeven wat het bedrag dan wel zou moeten zijn. Veiligheidshalve is het verstandiger om het op deze manier te doen. Ze zou dan op een later moment voor extra geld naar de Staten moeten komen, waardoor op iets anders moet worden bezuinigd. Elke oplossing had zijn eigen nadeel gehad.

465 In het kader van de A9 Heiloo werd gevraagd wanneer wordt gestopt met het toevoegen van zaken aan de scope. Als de aanbesteding wordt ingegaan dan zal dat wel moeten. Alle punten die nog onder discussie waren zijn inmiddels wel besproken. De gedeputeerde gaat ervan uit dat hiermee alle scopewijzingen aan de orde zijn geweest. De gedeputeerde kan nu niet aangeven op welk moment de scope 'wordt dichtgezet'. Als een gemeente iets extra wil en de bereidheid heeft om

470 daarvoor zelf extra te betalen, dan zou de provincie zo service gericht moeten willen zijn om die zaken mee te nemen. Dan kan werk met werk worden gemaakt. Dat is per definitie goedkoper dan allerlei losse aanbestedingen.

Eerst moet het Europese Hof uitspraak doen, voordat de Raad van State helderheid geeft. De verwachting is dat de Raad van State in oktober 2018 een uitspraak doet.

475 Naast de TESO is ook gevraagd of tempo kan worden gedraaid als het gaat over de bereikbaarheid van Den Helder. Dat gebeurt, maar het valt uiteen in twee sporen. Het project Bereikbaarheid Den Helder is ondergebracht in De Kop werkt. Op dit moment worden een korte termijn- en een lange termijnspoor gelopen. Voor de korte termijn zijn de maatregelen geïdentificeerd. Die worden uitgewerkt en financieel onderbouwd. Tevens wordt op een rij gezet wie waarvoor verantwoordelijk

480 is. Er is sprake van gemeentelijke wegen, Rijkswegen, provinciale wegen en ook het Ministerie van Defensie (Koninklijke Marine) is betrokken. Zodra de consequenties van de korte termijnmaatregelen voor de provinciale begroting bekend zijn, komt de gedeputeerde daarmee terug naar de Staten. De gedeputeerde verwacht kort na de zomer met een voorstel te komen voor de nadere uitwerking van de korte termijnmaatregelen. Het lange termijnspoor vergt meer tijd. Er moet uitgebreider

485 onderzoek worden gedaan.

Voor de TESO is een noodsteiger beschikbaar. Mogelijk moet in het kader van de samenwerking met de haven van Den Helder de noodsteiger worden verplaatst. Rijkswaterstaat is eigenaar van de noodsteiger. Deze ligt op terrein van Defensie. De noodsteiger mag de reguliere bedrijfsvoering van de Marine niet in de weg staan. In het geval van calamiteiten is er een mogelijkheid om het verkeer over het Marineterrein heen om te leiden. Op het moment dat de calamiteit, waarover de commissie

490 sprak, zich voordeed, was de sleutel van het toegangshek naar de noodweg niet aanwezig. De noodweg kon niet worden opengesteld. Dat mag niet meer gebeuren. De afspraak is om met de gemeente, provincie, politie/Veiligheidsregio bij elkaar te komen en te bespreken hoe zaken in de toekomst vlekkeloos kunnen verlopen. Over het algemeen wordt de provincie gewaarschuwd door de

495 politie wanneer zich een ongeval voordoet op een provinciale weg. De uitvoering van protocollen is mensenwerk. In het kader van Smart Mobility wordt bekeken of dergelijke processen geautomatiseerd kunnen worden.

Er wordt hard gewerkt om zo snel mogelijk een voorstel in het kader van de N247 in Broek in Waterland aan Provinciale Staten voor te leggen. Destijds is 35 miljoen euro gereserveerd voor de

500 verbetering van de bereikbaarheid van Broek in Waterland. Specifiek voor dit punt in Broek in Waterland was en is 23 miljoen euro beschikbaar. Als andere keuzes gemaakt worden, heeft dit andere budgetten tot gevolg, welke door Provinciale Staten beschikbaar moeten worden gesteld. De gedeputeerde is van mening dat Provincie Noord-Holland er geen misverstand over laat bestaan dat HOV ook onderdeel uitmaakt van de bereikbaarheid Haarlemmermeer – Duin- en Bollenstreek.

505 Het is en/en en niet of/of. De gedeputeerde zal de vraag van de heer De Graaf meenemen om te kijken welke verbeteringen in het kader van communicatie kunnen worden aangebracht.

Over de Ongestoord Logistieke Verbinding weet de gedeputeerde dat de gemeenteraad van Aalsmeer nog een besluit moet nemen. De gedeputeerde zegt dat er vanuit de provincie geen sprake van vertraging is bij de extra ingang. Dit betreft feitelijk de achteruitgang en de extra baan naar de

510 provinciale weg. Dat proces c.q. traject loopt conform planning.

Over de criteria die worden gehanteerd om de gelden die overbleven bij de N201 toe te delen aan de Westfrisiaweg, zegt de gedeputeerde dat de algemene afspraak is dat als er ergens een dekkingsprobleem is in eerste instantie wordt geprobeerd om het binnen de portefeuille op te lossen. Als dat niet lukt, wordt geprobeerd het op te lossen binnen het bestaande financiële kader in

515 zijn totaliteit. Als dat niet lukt, zouden de algemene middelen kunnen worden aangewend. De gedeputeerde kon het binnen eigen portefeuille oplossen.

Met Texel werd lange tijd discussie gevoerd over de aanpak van de kruising van de provinciale weg met de Keesomlaan. De gedeputeerde heeft nog niet eerder te maken gehad met de vraag om van een gemeentelijke weg een provinciale weg te maken. Als de gemeente aangeeft dat de provincie de

520 betreffende taken zou moeten overnemen, dan moet het initiatief ook van gemeentezijde komen. In dat geval moet eerst worden bekeken in hoeverre men van oordeel kan zijn dat daar een provinciale taak ligt. De kerntaak van de provincie is het bevorderen van de regionale bereikbaarheid en niet zozeer het onderhouden van wegen. Binnenkort bezoekt het college van Gedeputeerde Staten het eiland Texel. De gedeputeerde zal de situatie van de betreffende weg nauwkeurig observeren.

525 Op de vraag waarom nu al besluiten moeten worden genomen over de genoemde zaken in de voordracht, antwoordt de gedeputeerde dat de volgende actualisatie pas in november plaatsvindt.

Dan zou de organisatie een half jaar 'op haar handen moeten gaan zitten'. De gedeputeerde vindt dat zonde van de tijd.

530 Zaken die afgelopen november nog niet voldoende waren uitgewerkt, zijn dat nu wel. Om die reden worden ze nu ter besluitvorming voorgelegd.

De gedeputeerde is het met de heer Deen eens als hij liever geen versnipperde behandeling ziet. Het college van Gedeputeerde Staten neemt binnenkort een beslissing over de tunnel onder de N525. Op het moment dat er een alternatief is, wordt het lastig om permissie te krijgen van de Omgevingsdienst voor het graven in een aardkundig monument. Dat moet wel gebeuren om de 535 toeleiding recht te kunnen trekken. Wanneer de gelijkvloerse oversteek wordt verbeterd, dan zal de provincie die vergunning niet meer krijgen. Zelfs als gelijkvloers niet wordt verbeterd, maar het alternatief er wel is, is het de vraag of nut en noodzaak van het rechtekken kunnen worden aangetoond. De taxatie is dat meer mensen gelijkvloers zullen oversteken. Het besluit van het college volgt op de openbare besluitenlijst. De gedeputeerde zal de regio vervolgens daarover 540 informeren.

Op dit moment wordt gewerkt aan het Regionale OV-toekomstbeeld. Dat gaat over alle modaliteiten. Een verbinding in het algemeen tussen twee gemeenten met aanvulling van een derde kan daarvan onderdeel uitmaken. De OV-verbinding Almere-Huizen-Hilversum was op enig moment niet meer relevant. Om die reden heeft de provincie niet bijgedragen aan de continuering. Op dit moment wordt 545 hard gewerkt aan HOV tussen Hilversum en Huizen. Het lijkt verstandig om af te wachten hoe dat gaat lopen na realisatie.

Het onderdeel van de risicoparagraaf zit niet in het budget. Er zijn diverse soorten risico-onderdelen. In het totale krediet dat Provinciale Staten ter beschikking stelden voor de N23 zit een risicogedeelte. Als de vooraf gecalculeerde en deels ongecalculeerde risico's zich voordoen, dan is daarvoor binnen 550 het krediet ruimte beschikbaar. Tegelijkertijd zijn er risico's die zich kunnen voordoen, die niet binnen het krediet opgevangen kunnen worden. Als dat soort risico's zich voordoet dan wordt een gedeelte uit de risicoparagraaf gehaald. Het gedeelte waarin niet is voorzien zal uit de Algemene Reserve moeten worden gehaald. Voor direct project gerelateerde risico's hoort een voorziening in het krediet zelf te zitten. Voor de N23 is dat het geval. In de studiefase is het een fors percentage, 555 naarmate het project meer concreet wordt, neemt het percentage af.

De heer **Tijssens** (D66) meent zich te herinneren dat juist bij de N23 specifiek door Gedeputeerde Staten is bepaald dat de risicopot minder gevuld zou worden dan procentueel gebruikelijk. Klopt deze herinnering? 560

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat die herinnering niet klopt. In het project zelf is een risico voorzien. Daarvan is de afspraak dat op het moment dat de risicovoorziening niet wordt aangesproken in het project, daarvan een percentage naar de aannemer gaat. Dit stimuleert de aannemer om zo min mogelijk beroep te doen op de risicovoorziening en zorgt ervoor dat er in het 565 project zelf zoveel mogelijk wordt opgelost. Het probleem zit echter altijd nog aan de ontvangstenkant en niet aan de uitgavenkant.

Tweede termijn:

570 Wat mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) betreft mag de voordracht worden doorgeleid als hamerstuk, maar vanuit het CDA is al aangegeven dat het een besprekstuk zou moeten zijn.

De heer **De Graaf** (CDA) heeft nog een opmerking over de oversteekbaarheid van het Noord-Hollands Kanaal in Schagen. Schagen gaat een eigen onderzoek doen. De heer De Graaf ziet graag dat deze 575 Staten dat onderzoek heel serieus nemen.

De heer **Leever** (ONH) zegt over de stijgende staalprijzen dat Tata Steel, vanwege de kwestie in de Amerika, straks met enorme overschotten komt te zitten.

580 De heer **Ceder** (CU-SGP) hoorde de gedeputeerde zeggen dat het niet verstandig zou zijn om in het kader van de N525 tweemaal geld uit te geven. Door nu al geld uit te trekken voor het kruispunt wordt in feite al een beslissing genomen. Is het niet zinvoller om de investeringen in het kruispunt af te wachten en daarna te beslissen of het geld geïnvesteerd wordt in het kruispunt of de fietstunnel?

585 De heer **Tijssens** (D66) vraagt zich af of het verstandig is om aan te sturen op een hamerstuk als voor meer dan 20 miljoen euro krediet wordt gevoteerd, waarin een paar tegenvallers zitten. Provinciale Staten zouden dergelijke stukken niet via een hamerslag moeten vaststellen. De heer Tijssens kreeg nog geen antwoord op zijn vraag over de 15 miljoen euro rente.

D66 zou voorzichtig willen zijn met het toerekenen van wegen aan het provinciaal areaal. De fractie zou liever de andere kant op willen bewegen en vraagt zich af of er provinciaal areaal gemeentelijk zou kunnen zijn.

Gedeputeerde **Post** zegt dat Gedeputeerde Staten het onderzoek van Schagen net zo serieus zal nemen als dat van de provincie. De intentie is om elk onderzoek serieus te nemen, maar dat betekent niet dat de gedeputeerde zich wil committeren aan de uitslag daarvan.

De gedeputeerde verwacht niet dat er een overschot aan staal bij Tata Steel komt. De kwaliteit van het staal is van dien aard, dat men dat in Amerika niet kan fabriceren. Dat zal sec leiden tot een verhoging van de staalprijzen, die uiteindelijk wordt doorberekend aan de consument. De gedeputeerde heeft daar zorgen over.

Voor het kruispunt in de N525 hoeft niet te worden gegraven in een aardkundig monument. Daarvoor zal toestemming worden verleend. Wat er ook wordt gedaan aan het tunneltje, de provincie kan geen maatregelen nemen, die ervoor zorgen dat fietsers niet meer gelijkvloers zullen oversteken. Aangezien er ook autoverkeer moet oversteken, kan het kruispunt niet worden afgesloten voor fietsers. Hoe recht de toeleiding ook wordt getrokken, er zullen altijd fietsers zijn die het makkelijker vinden om gelijkvloers over te steken. De gedeputeerde vindt dat de provincie gehouden is om iets te doen aan het kruispunt. Op het moment dat maatregelen worden getroffen op het kruispunt, zal de provincie geen toestemming krijgen voor het tunneltje. De gedeputeerde vindt het dan zonde om daar geld in te steken. Overigens zal het tunneltje er blijven en gebruikt worden ondermeer door de schaapskuddes.

Juist vanwege de kerntaak regionale bereikbaarheid kijkt de provincie met enige regelmaat naar haar areaal. Bekeken wat nodig is om de functie van bewaker van de regionale bereikbaarheid waar te maken en wat eventueel kan worden overgedaan aan gemeenten. Ook het Hoogheemraadschap wil van een aantal wegen af, omdat die niet passen bij de kerntaak betreffende het beheren van waterkeringen. Het is lastig om wegen over te dragen aan gemeenten, omdat voor gemeenten hetzelfde geldt als wat voor de provincie geldt. Als het meer kost dan oplevert, dan zal men minder happig zijn.

Ooit is rente toegerekend aan het project N23. Dat mag nu niet meer. De rente kan nu dus worden ingezet.

De **voorzitter** concludeert dat de voordracht als besprekstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

Gedeputeerde Post verlaat om circa 14.49 uur de vergadering.

Gedeputeerde Loggen voegt zich op hetzelfde tijdstip bij de vergadering.

6. Rondvraag portefeuille dhr. Loggen en terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa

Er zijn geen vragen aangekondigd of ingekomen.

7. A-agenda Financiën 7a.Kaderbrief 2019

Aangezien gedeputeerde Loggen om 15.00 uur de vergadering moet verlaten, stellen de commissieleden allereerst vragen die betrekking hebben op de portefeuille van gedeputeerde Loggen. Daarna kunnen zij nogmaals het woord voeren, indien gewenst.

De heer **Zoon** (PvdD) stelde technische vragen over de Informatie Agenda. Juist als het om veiligheid gaat moet het heel erg versnipperd gebeuren. Wat is doel van Gedeputeerde Staten van het ontsnipperen van beveiliging en security?

De heer **Hoogervorst** (SP) heeft ook een vraag over de Informatie Agenda. In de toekomst komen er nog uitgaven op de provincie af, zoals de nog onvoorziene uitwerking van de AVG en de digitale bedreigingen. Is het bedrag van 2,75 miljoen euro voldoende om deze opgaven aan te gaan?

De heer **Leever** (ONH) vraagt hoe Provinciale Staten er zeker van kunnen zijn dat in het kader van de Informatie Agenda en de bijbehorende ICT de gelden goed besteed worden. Bij de Informatie Agenda staat dat 3fte gewenst is.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vond de beantwoording van de technische vragen over de Informatie Agenda uitermate teleurstellend. Is er wel voldoende dekking?

De heer **Heijnen** (CDA) sluit zich aan bij de vraag van voorgaande spreker.

655 Gedeputeerde **Loggen** merkt op dat de digitalisering van de samenleving een onomkeerbaar proces is. Het gaat alsmear verder. In de Kaderbrief staan de te verwachten zaken die op de provincie afkomen. Enerzijds is er de opgave van het verder opbouwen van de ICT-infrastructuur. De ontsnippering zal daar ook echt een plaats moeten krijgen. Anderzijds is er de vraag of het haalbaar is binnen het bedrag. Gedeputeerde Staten kiezen een bepaald niveau. Op dat niveau kunnen de bedreigingen die de provincie regaderen worden tegen gehouden. Op het moment dat het naar een hoger niveau zou moeten worden getild, dan komt het college daarmee terug naar Provinciale Staten. Voor beveiliging wordt beoordeeld welk risicoprofiel de provincie heeft, welke bedreigingen op haar afkomen en hoe andere overheden één en ander hebben georganiseerd. Op basis van die informatie wordt een inschatting gemaakt.

660 Met de datastrategie wordt ingespeeld op de toekomst. Ook andere thema's buiten de ICT smelten samen. Denk daarbij aan robotisering en big data enzovoorts. De provincie moet daarin opnieuw haar positie bepalen. Het heeft effect op ruimtelijke ordening, op veiligheid en de infrastructuur. De wereld is in beweging en die gaat maar een kant op en dat is voorwaarts. Grote gemeenten ontwikkelen zich eveneens. Wil de provincie een gesprekspartner zijn, dan zal zij haar expertise verder moeten opbouwen en ontwikkelen om de juiste vragen te kunnen blijven stellen richting gemeenten en andere partijen.

670 Op de vraag of er concrete onderbouwing kan worden gegeven voor de besteding van gelden antwoordt de gedeputeerde als volgt. Als duidelijk is hoeveel geld er nodig is voor de datastrategie, kan die onderbouwing worden gegeven en worden Provinciale Staten daarover actief geïnformeerd. De inschatting is dat daarvoor 3 fte nodig is, maar bij de verdere uitwerking zal blijken hoeveel fte exact nodig is. De gedeputeerde wil zo snel mogelijk naar concretisering. Voor het basisniveau is concreet aan te geven wat daarvoor nodig is. Anderzijds wil de provincie een goede positie innemen. Daarvoor is een datastrategie nodig. Op voorhand is het lastig schatten wat daarvoor nodig is.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor enkele minuten.

680 *Gedeputeerde Loggen verlaat de vergadering.*

Gedeputeerde Geldhof is inmiddels gearriveerd.

SCHORSING

685 De voorzitter heropent de vergadering en deelt tussentijds mee over de reservering voor een commissievergadering dat 2 juli niet doorgaat. De reservering voor de commissievergadering op 5 juli blijft wel staan. Op donderdag 21 juni 2018 wordt in de uitloopvergadering niet besloten over de voordracht inzake de A8/A9. Het A-agendapunt is omgezet naar een B-agendapunt. Er zal worden gesproken over de Nota van beantwoording. Op donderdag 21 juni om 16.30 uur begint het gesprek met Rocov.

690 De voorzitter stelt de Kadernota opnieuw aan de orde en geeft het woord aan de commissie.

De heer **Yurdakul** (D66) constateert dat voor de laatste keer in deze samenstelling over de Kaderbrief wordt gesproken. De huidige bestuursperiode loopt in maart 2019 ten einde.
695 Het gaat goed met Nederland, maar met Noord-Holland gaat het nog veel beter. De uitkering uit het Provinciefonds schiet de komende jaren verder omhoog. Er is een omvangrijk banksaldo, waarmee uiteenlopende investeringen zullen worden bekostigd. De robuuste algemene reserve omvat meer dan 100 miljoen euro. De provincie heeft een jaloersmakende, onbenutte belastingcapaciteit van 131 miljoen euro. Het coalitieprogramma 'Ruimte voor groei' is meer dan voltooid. Eind 2017 besloten
700 Provinciale Staten om nog eens 69 miljoen te investeren in onder andere energietransitie, het versnellen van de woningbouwproductie, restauratie van Rijksmonumenten etc. D66 is bijzonder trots dat ambities zijn waargemaakt in deze bestuursperiode en dat het coalitieprogramma meer dan voldoende is uitgerold.
Het meerjarenperspectief is zeer rooskleurig. Voor de nieuwe bestuursperiode vanaf maart 2019 is
705 veel beleidsruimte en financiële ruimte gecreëerd.
Waarom kiezen Gedeputeerde Staten ervoor om de voorziening voor tegenvallers niet geheel te laten vervallen?

710 De heer **Zoon** (PvdD) gaat nader in op de onbenutte belastinginkomsten van circa 131 miljoen en op het stuk ongelijkheid in Nederland. Een buskaartje is duur, terwijl de gedeputeerde in haar auto minder geld kwijt is. Het is juist dat mensen de keuzevrijheid wordt gegeven om zelf een modaliteit te kiezen. De PvdD bereidt een motie voor om een stukje gelijkheid te creëren.

715 De heer **Yurdakul** (D66) is benieuwd naar de rekensom van de heer Zoon. Heeft hij de aanschaf van het elektrische voertuig meegeteld?

De heer **Zoon** (PvdD) wil de mensen niet uit de auto jagen. Hij wil vooral dat men een keuzevrijheid heeft om bijvoorbeeld de auto of de bus te nemen. Mensen nemen de aanschaf van een auto niet mee in hun overweging. Het zou mooi zijn als men de auto laat staan en de bus pakt. Dat verschil
720 kan worden weggenomen door de belastingcenten die de provincie nu laat liggen te gebruiken voor de bus.

De heer **Yurdakul** (D66) vraagt of de heer Zoon weet dat voor auto's die niet gebruikt worden toch motorrijtuigenbelasting moet worden betaald.
725

De heer **Zoon** (PvdD) ziet motorrijtuigenbelasting als een 'de vervuiler betaalt-belasting'.

De heer **Leever** (ONH) wijst erop dat het openbaar vervoer in het zuiden van de provincie fantastisch georganiseerd is. Boven de lijn Alkmaar – Hoorn neemt het autobezit toe, omdat het openbaar vervoer daar niet zo goed georganiseerd is.
730

De heer **Zoon** (PvdD) beaamt dit. Daar moet iets aan worden gedaan.

De heer **Ceder** (CU-SGP) sluit zich aan bij het door voorgaande spreker geschetste beeld. Het gaat goed met Nederland en Noord-Holland.
735 Het verbaast de fractie dat opnieuw niets wordt gedaan met de ontvangen opcenten. Met een verhoging kan de provincie Noord-Holland alsnog de laagste blijven voor wat betreft motorrijtuigenbelasting. Waarom 'geen belastingverhoging' als een van de algemene uitgangspunten hanteren?
740

De heer **Deen** (PVV) licht toe dat collega Van Hooff het financiële deel in Provinciale Staten voor zijn rekening zal nemen.
Met de beantwoording van technische vragen is al veel duidelijk geworden. Over de Zuid Tangent zijn onder meer door het CDA vragen gesteld. Kan de gedeputeerde aangeven hoe het ooit heeft
745 kunnen gebeuren en hoe dit bij toekomstige ontwikkelingen verbeterd wordt? Voordat de busbaan in beheer kan worden genomen, zal er groot onderhoud moeten worden uitgevoerd. Die kosten worden geraamd op 1,3 miljoen euro. Elders in de Kaderbrief worden de kosten voor hetzelfde groot onderhoud op 1,08 miljoen euro geraamd. Wat is het juiste bedrag? Betaalt gemeente Haarlem daaraan mee? Wat is het voordeel van het recht van opstal (pagina 28) voor percelen die aan het HOV grenzen?
750

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) bedankt voor de beantwoording van technische vragen.
Op pagina 15 staat dat het Rijk, de provincie en het waterschap in het IBP afspraken maken over tien grote maatschappelijke opgaven. Op haar technische vraag hierover kreeg mevrouw De Meij een
755 nietszeggend antwoord.
Die vraag blijft staan.
Voor het overige kan 50PLUS instemmen met de Kaderbrief.

De heer **Hoogervorst** (SP) constateert dat in een aantal programma's in deze Kaderbrief een hogere bijdrage wordt gevraagd. Een deel van die hogere bijdrage wordt betiteld als 'onvermijdelijk'. Veel economische initiatieven worden al gesubsidieerd door de provincie. Is hier sprake van een dubbele sponsoring?
760

In het Interbestuurlijke Programma (IBP) zijn met andere overheden afspraken gemaakt over tien maatschappelijke uitdagingen, die de fysieke grenzen in ons land overstijgen. Voor welke opgaven
765 worden provinciale investeringen gevraagd? Hebben Gedeputeerde Staten een beeld van deze investeringen in de toekomst? Hoe worden Provinciale Staten bij de aanpak van deze opgaven betrokken?

De inkomsten uit de opcenten motorrijtuigenbelasting stijgen. In het overzicht staat dat het aantal motorvoertuigen toeneemt. Opvallend is dat er meer benzinevoertuigen zijn bijgekomen, minder
770 diesellootvoertuigen en dat er sprake is van een betrekkelijk kleine groei van voertuigen die andere vormen van brandstof gebruiken. Hadden Gedeputeerde Staten gehoopt dat de laatste categorie sterker zou zijn gegroeid? Zien Gedeputeerde Staten mogelijkheden om de constatering te beïnvloeden?

- 775 Het positieve saldo loopt de komende jaren verder op. Wordt het niet tijd om dit positieve saldo te gaan inzetten voor een betere provincie, een betere bescherming van inwoners tegen geluidsoverlast, voor een prettigere, gezondere, schonere leefomgeving? De heer Hoogervorst noemt als voorbeeld geluidschermen, of maatregelen met draagvlak, zoals op de N236 in relatie tot de pilot burgerparticipatie, of meer en beter OV. Voor het laatste is een zeer bescheiden bedrag uitgetrokken in de Kaderbrief.
- 780 De heer **Yurdakul** (D66) is het eens met de heer Hoogervorst wanneer hij zou stellen dat het geld niet op de plank moet blijven liggen. Zou het primaat voor de besteding van gelden aan het einde van deze bestuursperiode niet bij de nieuwe lichting Statenleden moeten liggen?
- 785 De heer **Hoogervorst** (SP) zegt dat als de heer Yurdakul bedoelt dat het goed mogelijk is dat in de volgende bestuursperiode andere keuzes gemaakt gaan worden, dan is hij het van harte eens met de heer Yurdakul.
- 790 Mevrouw **Pels** (GL) vertelt dat GL zich over enkele zaken in de Kaderbrief zorgen maakt. Zo is er vrije ruimte in de mobiliteitsreserve. Deze wordt in de beantwoording van technische vragen aangeduid als werkplannen. Elders worden deze bestedingsplannen genoemd. Dit leidt tot veel onduidelijkheid. Zijn dit dezelfde dingen? Zijn er meer werk- dan wel bestedingsplannen die niet doorgaan? Hoe krijgen Provinciale Staten sneller inzicht in hoe deze middelen worden ingezet, dan wel wanneer ze vrijvallen?
- 795 Het bedrag van 69 miljoen euro uit motie 110 is wisselend verwerkt. Voor bodemdaling is nog 300.000 euro over. Het bedrag voor een gezonde leefomgeving is niet helemaal opgemaakt. In haar schriftelijke vragen heeft GL gevraagd een overzicht te geven. Kan dat overzicht nog voor de behandeling van de Kaderbrief in Provinciale Staten worden verstrekt?
- 800 De wijze waarop sponsoring is opgenomen in de Kaderbrief is merkwaardig. Het gaat hierbij om het kader. Enerzijds wordt sponsoring gezien als onvermijdelijk. Verderop in het stuk staat echter dat het bedrag eventueel kan worden teruggedraaid door de nieuwe coalitie. Zijn de kosten onvermijdelijk of kunnen deze worden teruggedraaid?
- 805 GL maakt zich ernstige zorgen over de kasschuif. Exploitatiekosten worden opnieuw gedekt met incidentele middelen uit de reserve. Tijdens het onderzoek naar de reserves is dit reeds besproken. De gedeputeerde Financiën heeft toen gezegd *“dat het klopt dat sommige kosten, die nu uit de reserve worden betaald, eigenlijk uit de exploitatie betaald hadden moeten worden. Bij de Kaderbrief volgt een oplossing voor dit probleem. Structurele uitgaven moeten structureel worden gedekt en incidentele uitgaven incidenteel.”* Toch staat het nu weer in de Kaderbrief.
- 810 De heer **Leever** (ONH) constateert dat het lang heeft geduurd voordat de Zomernota 2018 een eigen plek heeft gekregen. De Kaderbrief gaat over 2019. Het ziet er goed uit. Namens Ouderenpartij Noord-Holland spreekt de heer Leever hiervoor complimenten uit. Echter niet alle groepen in de samenleving delen in deze vreugde.
- 815 Het coalitieakkoord ‘Ruimte voor groei’ en de huidige economische groei worden met trots genoemd. Een samenleving zonder economie kan niet draaien, maar het dezelfde economie die het milieu zwaar belast. Is economische groei vanuit milieuoogpunt wel gewenst en hoe kan daarin een balans worden gevonden?
- 820 De Ouderenpartij Noord-Holland onderschrijft de uitgangspunten: duurzaam structureel en reëel evenwicht, geen belastingverhoging, alleen noodzakelijke indexering van budgetten en nieuw beleid alleen in overeenstemming met beschikbare middelen. Geen opcentenverhoging is terecht. De onbenutte belastingcapaciteit stijgt structureel naar 131,9 miljoen euro. Met een kleine miljard euro aan reserves kan die onbenutte belastingcapaciteit met rust worden gelaten.
- 825 Voor nieuw beleid wordt het vrijgevalen bedrag van 69 miljoen euro beschikbaar gesteld. Bij de technische bijstellingen worden de gevolgen van de maartcirculaire 2018 en bijdrage uit het provinciefonds en de meeropbrengst van de motorrijtuigenbelasting duidelijk. Er komt jaarlijks 20 tot 25 miljoen euro bij. Dat is een fors bedrag. Dit is een belangrijke reden om de opcenten niet te verhogen.
- 830 Bij ‘Onvermijdelijke ontwikkelingen’ springen de Informatie Agenda en de faunaschade er samen uit met een gezamenlijk jaarlijks bedrag van 7 miljoen euro.
- 835 Naast de regulier aanwezige gelden in de begroting, komen voornoemde bedragen daar nog eens bovenop. De fractie van ONH heeft grote moeite met de stijging van de faunaschade. De ganzen eten de oogst van de boer op. De herten vernielen de tuinen van burgers, lopen over het spoor en vertragen daardoor het treinverkeer. Er moeten maatregelen worden getroffen om de faunaschade terug te dringen.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt wat de heer Leever zich voorstelt bij het terugdringen van faunaschade.

840 De heer **Leever** (ONHO) antwoordt dat zijn fractie dat aan het college wil overlaten.

Waarvoor zijn gedurende de periode 2019-2021 dergelijke forse bedragen voor cofinanciering, regiodeals en het Interbestuurlijk Programma nodig. Op pagina 29 worden de betreffende onderwerpen genoemd. Het gaat over zaken waarmee de provincie zelf al jaren bezig is. Wat is

845 hiervan de winst?
Geld voor het MKB stelt het college van Gedeputeerde Staten afhankelijk van de Rijkscofinanciering. ONH is van mening dat bij besteding van deze gelden gestreefd moet worden naar maximale cofinanciering. Al het beschikbare geld moet worden uitgegeven aan het MKB-beleid.

Voor beleidsontwikkelingen 2019 is 69 miljoen euro, vrijgevalen uit de reserves, beschikbaar.
850 Daarvan is 44 miljoen euro besteed. Wat wordt gedaan met de resterende 25 miljoen euro?
Provinciale Staten hebben onlangs 23 miljoen euro voor het onderdeel fiets beschikbaar gesteld. Waarom worden nu slechts drie projecten voor de fiets genoemd? Wordt voldoende prioriteit gesteld aan het onderwerp fiets?

855 ONH vraagt zich af of deze Kaderbrief compleet is. De sociale infrastructuur komt niet in de Kaderbrief aan bod. ONH vindt dit een groot gemis. Andere provincies achten het belang van de sociale infrastructuur wel groot en hebben er fors geld voor over.
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland laten de sociale infrastructuur over aan anderen. Wellicht dat het nieuwe college in 2019 dit weer zal kunnen herstellen?

860 De heer **Papineau Salm** (PvdA) gaat nader in op een eerder door fractiegenoot mevrouw Jellema gestelde vraag. Voor het resterende bedrag van 950.000 euro in 2018 is nog geen bestemming gevonden. Het college neemt dat bedrag mee naar de Zomernota. Kunnen Provinciale Staten dit bedrag niet bestemmen bij de begroting 2019?

865 De heer **Heijnen** (CDA) vertelt dat de beantwoording van technische vragen veel heeft verhelderd. Het CDA is tevreden om uitwerkingen te zien van het nieuwe format van de begrotingssystematiek. De financiële vooruitzichten voor de provincie zien er goed uit. De economische groei heeft zijn effect in de uitkering vanuit het Provinciefonds. De toename van het aantal voertuigen heeft een positief effect op de inkomsten van de provincie.

870 Met welke selectiecriteria zijn de in hoofdstuk 5.5 genoemde nieuwe programma's opgenomen? Waarom wel sponsoring en geen cultuur?

Waarom is er geen stelpost voor een nieuw college opgenomen?
Waarom kost het aanpak ligplaatsenbeleid zoveel geld? Pas na een looptijd van dertig jaar komt er een positief saldo van 1,7 miljoen euro uit. De geschatte opbrengsten van nieuw beleid zijn 300.000

875 euro per jaar. Klopt het dat dit beleid pas na 24 jaar een positief saldo laat zien?
Waarom draait de provincie als enige op voor de HOV buslijn in Haarlem? Is gekeken naar cofinanciering?

Het CDA is blij met de investering in de Boerenverdietsluis in Den Helder. Is hier gekeken naar cofinanciering? Zo ja, met welke partijen? Zo nee, waarom niet?

880 De heer **Van Straaten** (VVD) bedankt voor de beantwoording van schriftelijke vragen. Door ondermeer de groei van het Provincie fonds, hogere inkomsten motorrijtuigenbelasting en vrije val van de stelpost macro-economische tegenvallers komt er de komende jaren extra geld beschikbaar. Aan deze middelen wordt in de Kaderbrief invulling gegeven. Die ligt vaak in het verlengde van de

885 invulling van motie 110. Het college geeft daarbij aan dat voor het beleid dat nu wordt voorgesteld, de mogelijkheid bestaat dat een nieuw college in 2019 de uitvoering daarvan niet zal doorzetten, maar andere keuzes maakt. Dat lijkt de heer Van Straaten realistisch.

Bepaalde posten in deze Kaderbrief zijn niet zeker. Het jaarrekeningresultaat 2017 staat nog niet vast. Afgewacht moet worden of dat soort ramingen stand houdt.
890 De VVD heeft zorg over de vraag of er voldoende rekening is gehouden met de snel oplopende kosten van infrastructurele bouw- en onderhoudsactiviteiten. De fractie verwacht dat deze problematiek de provincie in de komende jaren voor de nodige lastige keuzes zal stellen. De VVD kan zich vinden in de voorstellen in deze Kaderbrief.

895 *Op verzoek van de gedeputeerde wordt de vergadering kort geschorst, ter voorbereiding van de beantwoording van vragen.*

De voorzitter heropent de vergadering en geeft het woord aan de gedeputeerde.

900 Gedeputeerde **Geldhof** bevestigt dat het financieel gezien goed gaat met Noord-Holland. Gevraagd is waarom geen gebruik wordt gemaakt van de onbenutte belastinginkomsten. In het coalitieakkoord is afgesproken dat de opcenten niet worden verhoogd. Dat is een door Provinciale Staten vastgesteld kader. Het is de overtuiging van de partijen dat voor zover het niet nodig is om de belasting voor de burger te verhogen, dit ook niet zal gebeuren.

905 Mevrouw **Pels** (GL) vraagt naar het niet nodig zijn. Denk aan het financiële gat dat er straks is in het afmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

910 Gedeputeerde **Geldhof** vertelt dat ook voor het NNN een bedrag is gereserveerd voor de komende periode. De vraag zou nader gesteld kunnen worden in de commissie Natuur Landbouw Water en Milieu.

De heer Deen vroeg naar het bedrag voor de busbaan. 1,3 miljoen euro schijnen de kosten nu te worden, zoals begroot. Er was rekening gehouden met 220.000 euro. Het verschil tussen 1,3 miljoen en 220.000 euro is 1,08 miljoen euro. Dat is het bedrag dat nog nodig is om ervoor te zorgen dat
915 het groot onderhoud wordt gerealiseerd.

De grond waar de HOV-busbaan op ligt is eigendom van de gemeente Haarlem. Als de provincie iets zou willen langs of op die grond, dan zou ze steeds in gesprek moeten gaan met Haarlem. Met Haarlem zijn gesprekken over het groot onderhoud en het eventueel recht van opstal. Met het recht van opstal zou de provincie het recht hebben om als eerste gebruik te maken van dat betreffende
920 perceel.

De vragen over het IBP hebben betrekking op het sociaal domein. Het sociaal domein zoals dat in deze provincie is afgesproken is het domein van de VNG en van het Rijk. Dat zijn de overheidsinstanties die er over gaan. Deze provincie heeft de keuze gemaakt om het sociaal domein niet als het provinciaal domein te bestempelen. Voor het sociaal domein zullen Provinciale Staten
925 geen voorstellen vinden in de Kaderbrief of in het IBP.

De heer **Leever** (ONH) citeert pagina 15. Het Rijk geeft gemeenten en provincies 6,2 miljard euro. Dat is onlangs via de meicirculaire bekend geworden. In de onderste alinea wordt gezegd dat het
930 Kabinet er vertrouwen in heeft dat met de beschikbaar gestelde middelen kan worden voorkomen dat kinderen in Jeugdhulp tussen wal en schip vallen, kan worden gezorgd dat ouderen en mensen met een beperking in hun eigen vertrouwde woonomgeving kunnen blijven wonen. Hoe kan de gedeputeerde, met de gelden die nu beschikbaar zijn, zeggen dat het sociaal domein niet voor deze provincie van toepassing is.

935 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) verwijst naar pagina 16 waar duidelijk staat dat de betreffende tien opgaven zich niet beperken tot de grenzen van een gemeente, provincie of regio en kunnen niet door een afzonderlijke bestuurslaag worden opgelost. Waarom blijft het college herhalen dat is besloten om niets te doen met het sociaal domein?

940 Gedeputeerde **Geldhof** licht toe dat het sociaal domein het domein is voor de VNG, dus de gemeenten afzonderlijk en het Rijk. Het zal soms grensoverstijgend zijn. Dan wordt het vanuit de gemeenschappelijke regelingen opgepakt. Het gaat om cofinanciering uit gelden die beschikbaar worden gesteld vanuit het Gemeentefonds. Zo zijn de kaders ook vastgesteld.

Op de vraag waarom de stelpost macro-economische tegenvallers niet in het geheel kan vrijvallen, antwoordt de gedeputeerde dat een volledige vrijval niet nodig is voor een sluitende dekking van
945 meerjarige voorstellen, zoals die in de Kaderbrief staan. Voor de robuustheid van een meerjarenraming is het wenselijk dat de stelpost macro economische tegenvallers behouden blijft. Het Centraal Planbureau gaf in recente macro economische vooruitzichten aan dat er nog veel onzekerheden zijn, zoals besluitvorming over de gaswinning, de lopende Brexit-onderhandelingen en de wereldhandel. Die kunnen ongunstige gevolgen hebben voor de overheidsfinanciën na 2019. Om die reden acht het college het raadzaam om in de meerjarenraming wel de buffer te handhaven, zodat eventuele bezuinigingsmaatregelen kunnen worden opgevangen.
950

De heer **Yurdakul** (D66) veronderstelt dat vier miljoen euro niet vrijvalt. In het jaar 2020 zou dus
955 een overschot van bijna 40 miljoen euro kunnen vrijvallen?

Gedeputeerde **Geldhof** verwijst naar het in deze provincie geregistreerde wagenpark. Meer benzine, minder diesel en meer groen. Provinciale Staten wil beïnvloeden dat er meer op groene energie

- rijdende auto's komen. Het beleid wordt gehanteerd om meer elektrische laadpalen in de gehele provincie te kunnen realiseren.
- 960 Gevraagd is naar de vrije ruimte mobiliteitsreserve. Mevrouw Pels liep tegen verschillende termen op zoals werkplannen, mobiliteitsplannen en bestedingsplannen. Dat zijn allemaal de plannen die er zijn om vanuit mobiliteit uitgaven te doen. Dat is de vrije ruimte mobiliteit. Dat is hetzelfde. De commissie is benieuwd of het bedrag van 69 miljoen euro wel tot besteding komt. Het antwoord
- 965 is ja. Provinciale Staten hebben daarmee ingestemd, op het moment dat over het bedrag van 69 miljoen euro werd besloten. Het bedrag van 44 miljoen euro zoals dat in de Kaderbrief staat, dat is bovenop het bedrag van 69 miljoen euro, dat uit motie 110 is voortgekomen.
- 970 Mevrouw **Pels** herinnert zich dat een tweede begrotingswijziging is vastgesteld, naar aanleiding van motie 110. Wanneer de cijfers in de Kaderbrief bij elkaar worden opgeteld, komen bedragen niet met elkaar overeen. Voor Rijksmonumenten werd gezegd dat 4,4 miljoen nodig was voor het overbruggen van die periode. Eigenlijk blijkt nu dat 6,6 miljoen nodig is en waarvan in 2019 niets wordt uitgegeven.
- 975 Gedeputeerde **Geldhof** constateert dat deze vraag om een technisch antwoord vraagt. Ambtelijke beantwoording: de voorstellen van motie 110 zijn verwerkt in de begrotingswijziging en worden ook verwerkt in de begroting 2019. De middelen die in de Kaderbrief genoemd zijn, komen bovenop de middelen die in motie 110 voor bepaalde onderwerpen zijn gehonoreerd.
- 980 Gedeputeerde Geldhof zegt dat wanneer er na de verkiezingen in 2019 een nieuwe coalitie is, afspraken kunnen worden veranderd, mits er geen verplichtingen of contracten zijn. De vraag of dat wenselijk is, moet worden beantwoord door de nieuwe coalitie. Over de kasschuif zegt de gedeputeerde het volgende. Structurele uitgaven worden structureel
- 985 gedekt. Incidentele uitgaven worden incidenteel gedekt. Op het overall niveau is alles volstrekt met elkaar in evenwicht. Voor de fiets is tweemaal acht miljoen euro gereserveerd; acht miljoen vanuit de provincie en acht miljoen vanuit gemeenten om in 2019 uit te geven. Het college acht het reëel dat dit in 2019 kan worden gedaan. Er is inderdaad 950.000 euro over. Het college stelt voor dit bedrag mee te nemen naar de
- 990 Zomernota. Uiteraard kunnen Provinciale Staten tot iets anders besluiten. Het CDA vroeg naar de selectiecriteria voor opname in de Kaderbrief. Dat zijn het bestaand beleid, coalitiebeleid, wettelijke verplichtingen en wat de haalbaarheid is van de uitvoering om het in een bepaalde periode te kunnen realiseren.
- 995 De heer **Heijnen** (CDA) vroeg expliciet naar de beleidsontwikkelingen van 2019. Die categorie die wordt voorbereid, maar waarover het nieuwe college besluit of het wel of niet doorgaat. Wat is de achterliggende gedachte om dat hoofdstuk deze projecten te doen.
- 1000 Gedeputeerde **Geldhof** licht toe dat het beleidswensen zijn. Het zijn aanvullende wensen, waarover een volgend college anders kan besluiten. De andere zaken zijn bijvoorbeeld wettelijke bepalingen, Over de cofinanciering van de busbaan zijn gesprekken gaande met Haarlem. Betreffende de Boerenverdrietsluis wordt gekeken naar het Waddenfonds. Het ligplaatsenbeleid is in ontwikkeling. Het is nog niet vastgesteld. Het stuk zal na het zomerreces ter behandeling aan Provinciale Staten worden aangeboden. Het bedrag dat er nu voor is
- 1005 gereserveerd, is een voorschot. De genoemde stelpost voor het nieuwe college is geen echte stelpost. In de meerjarenraming loopt het niet helemaal gelijk. Er blijft een positief saldo in de jaren na 2020-2021-2022. Men kan dat zien als zijnde de ruimte voor het nieuwe college.
- 1010 De **voorzitter** constateert dat alle vragen naar tevredenheid zijn beantwoord. Hij rondt de behandeling van dit agendapunt af.
- 7b. Jaarstukken 2017 (VERVALLEN)
- 1015 9. **B-agenda Mobiliteit**
9a. **Rover-notitie OV Netwerk Noordvleugel**
Voor dit agendapunt heeft zich een inspreker aangemeld.
- 1020 De **voorzitter** geeft het woord aan de heer H. van Spanje van Rover Haarlem.

De heer **Van Spanje** (Rover Haarlem e.o.) vertelt dat Rover al jaren deelneemt aan de bespreking van de MIRT NOWA. De notitie van Rover wordt dadelijk besproken. Het is een wensenlijst voor één compleet netwerk, voor één dienstregeling en één rechtstreekse verbinding. Rover pleit voor meer lightrail, een vrije baan voor HOV. Het is belangrijk om mobiliteitsbeleid te maken. De provincie kan daarin de coördineerde rol op zich nemen.

Het openbaar vervoer wordt vaak als een kostenpost gezien. Er zou meer aandacht zijn voor de maatschappelijke opbrengsten van openbaar vervoer.

Rover slaat alarm. De economische groei en bevolkingsgroei in de regio leiden tot meer woningen en tot veel meer verplaatsingen. Netwerkverdichting helpt niet voldoende. Er is een mobiliteitstransitie nodig. De wegen zijn vol. Gedeputeerde Staten vinden het belangrijk om te investeren in alle modaliteiten met als doel het vergroten van de keuzevrijheid voor de inwoners van Noord-Holland.

De heer Van Spanje vindt een totaal onzinnige zin. Er is geen keuze meer. Een groter aandeel van het openbaar vervoer kan bijdragen aan de concurrentiepositie. Er is meer nodig dan het oplossen van wat knelpunten. Een kwaliteitsslag moet worden gemaakt. Lightrail biedt deze hogere kwaliteit. Het is het onderzoeken waard. De vraag aan Gedeputeerde Staten zou kunnen: Wat prevaleert nu eigenlijk: de keuzevrijheid van de inwoners, of de economische vitaliteit van de regio?

De heer **Leever** (ONH) vraagt of Rover het wenselijk vindt om als organisatie te kijken naar de fietsinfrastructuur. Is de heer Van Spanje op de hoogte van het plan van de heer Heeneweer?

De heer **Van Spanje** (Rover Haarlem e.o.) vertelt dat Rover samen met de Fietzersbond werkt aan zogenaamde doorfietsroutes. Hij hoopt dat de provincie daarin haar verantwoordelijkheid neemt. De e-bike neemt een grote vlucht. Rover wil dat er bij OV-knooppunten ruimschoots voldoende stallingen zijn. De heer Van Spanje kent (de plannen van) de heer Heeneweer niet.

De heer **Hietbrink** (GL) hoorde inspreker spreken over de regierol. Op welke dossiers zou die regie moeten liggen?

De heer **Van Spanje** (Rover Haarlem e.o.) verwijst naar het project Hoogfrequent Spoor, dat gaat over het landelijke net. Vergeten wordt dat er ook regionale problemen zijn. Er moet aandacht zijn voor de regionale koppeling.

Rover pleit ervoor dat de provincie, maar ook gemeenten zich verdiepen in de problemen die er zijn op het gebied van metropolitaan verkeer. In het kader van MIRT NOWA is er al sprake van een nauwe samenwerking tussen de Rijksoverheid, provincie en gemeenten. Wat dat betreft gaat het goed, maar er moet nu worden doorgepakt.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) spreekt complimenten uit voor de inspirerende notitie van Rover. Is Rover er een voorstander van het stellen van prioriteiten aan het soort vervoer waarmee mensen zich verplaatsen?

De heer **Van Spanje** (Rover Haarlem e.o.) legt uit dat het een efficiency-vraagstuk betreft. Het vervoer werkt niet goed en schiet tekort. Het is belangrijk om het probleem in kaart te brengen. Welke netten zijn nodig? Waar gaan de forensen heen? Het gaat om de optimalisatie van de beste vervoersmodaliteit. Lightrail is veel efficiënter.

De heer **Bruggeman** (SP) herinnert zich dat de voorganger van de heer Van Spanje destijds veel heeft gepleit voor een OV-modaliteit voor de gehele Randstad. Is dat een goed plan?

De heer **Van Spanje** (Rover Haarlem e.o.) zegt dat Rover vindt dat Rover daarover geen mening zou moeten hebben. Het is efficiënter waar de problemen zich voordoen in de samenwerking. Vervolgens wordt één en ander geconcentreerd. Rover heeft wel verstand van vervoer, maar is niet bij voorbaat bestuurskundig onderlegd.

De **voorzitter** geeft de nota, die is ingebracht door CU-SGP, ter bespreking aan de commissie.

De heer **Klein** (CU-SGP) meldt dat zijn fractie zeer te spreken is over de integrale ambitieuze visie van Rover op het openbaar vervoer in de noordvleugel van de Randstad. De provincie heeft haar OV aardig op orde, maar komt hiermee in de toekomst niet uit. Er moet een schaa sprong worden gemaakt. De notitie geeft daartoe een goede aanzet. Met name de integraliteit spreekt de fractie van CU-SGP aan. In de provincie wordt nagedacht over specifieke oplossingen, maar juist een integrale benadering is nodig, waarbij bus, trein, lightrail en fiets worden gecombineerd. De fractie ziet graag dat deze provincie gaat werken aan een overkoepelend beeld. Met het OV Toekomstbeeld wordt

1085 daartoe een eerste aanzet gedaan. Bij de fractie ontstond de indruk dat het beeld platgeslagen werd in abstracte uitgangspunten. Nu moet één en ander concreet worden gemaakt met een plan over hoe het OV eruit komt te zien.

Deelt de commissie de mening van de CU-SGP? In hoeverre betreft het college zijn visie en die van Rover bij de totstandkoming van het OV Toekomstbeeld?

1090 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zegt dat de VVD afwacht wat het OV Toekomstbeeld gaat brengen. Dat staat elkaar niet in de weg. Laat het op regionaal gebied de kans krijgen om te ontwikkelen. De VVD is wel van mening dat keuzevrijheid moet blijven.

1095 De heer **Heijnen** (CDA) constateert dat investeringen in betere fietsverbindingen en openbaar vervoer en auto zijn allemaal nodig. Op het gebied van innovatie kan nog een forse slag worden geslagen. Het CDA schrikt van opmerkingen dat HOV-bussen steeds vaker in de file staan. Als voorbeeld wordt de dubbeldekker tussen Haarlem en Amsterdam genoemd. Files mogen de investeringen in HOV niet tekort doen. Wordt dat meegenomen? Hetzelfde geldt voor het beschikbaar houden van OV-knooppunten. Bereiden de knooppunten zich voldoende voor op een toenemende drukte?

1100 De heer Heijnen mist in de notitie de verbinding met omringende provincies. Rover noemt de trein als het gaat over rechtstreekse verbindingen, maar wat het CDA betreft gaat het ook over de bus.

De heer Heijnen verlaat de vergadering.

1105 De heer **Papineau Salm** (PvdA) zegt dat de PvdA zich zorgen maakt over de gezamenlijke afstemming tussen vervoersautoriteiten en andere provincies. Hij verwacht in het OV Toekomstbeeld een meer integrale visie.

1110 De heer **Hietbrink** (GL) merkt op dat GL zeer tevreden is over twee aspecten in de notitie, namelijk de integraliteit en de duidelijke uitgangspunten, welke van harte worden gesteund door GL. Het is van belang om aangehaakt te blijven bij het OV Toekomstbeeld. De fractie maakt zich zorgen over de urgentie die soms wat minder wordt gevoeld. Een aantal zaken moet nu stoom komen. De heer Hietbrink zou meer regie vanuit de provincie willen ondersteunen.

1115 *De heer Yurdakul verlaat de vergadering.*

1120 De heer **Bruggeman** (SP) constateert dat alles begonnen is vanuit kleine ergernissen bij de reiziger zelf. Hij hoopt dat het verhaal van Rover goed beklijft bij andere fracties. Het antwoord van de SP op de vraag van de heer Klein is ja.

1125 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) is voor eigen keuzevrijheid van de individuele burger, maar er kan niet op allerlei paarden tegelijk worden gestemd. Uiteindelijk is er maar één openbare ruimte, die is op enig moment vol. Er moet worden gekozen voor een goede inrichting van het openbaar vervoer. Het verkeer mag niet vastlopen. De fractie van 50PLUS sluit zich aan bij de suggestie om de provincie een leidende rol te laten spelen.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of 50PLUS het OV als prioriteit wil stellen.

1130 Als een keuze moet worden gemaakt, kiest mevrouw **De Meij** (50PLUS) liever voor OV dan voor het onbeperkt aanleggen van wegen.

1135 De heer **Heijnen** (CDA) hoorde spreekster zeggen dat zij niet voor alle drie wil kiezen. In de bijeenkomst van maart jl. is gesteld dat dit feitelijk zal moeten, wil de provincie kunnen voorzien in de drie grote bewegingen. Er zal in alle drie moeten worden geïnvesteerd. Hoe kijkt mevrouw De Meij daar tegenaan?

1140 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vindt dat iedereen de keuzevrijheid moet nemen om het vervoer te kiezen dat men wil. In sommige gevallen kan dat op enig moment niet meer. Niet alle keuzes kunnen worden opgehouden. Het klopt dat sommige bestemming lastig bereikbaar zijn met het OV. Op dat moment zal men de auto moeten pakken.

De heer **Deen** (PVV) geeft aan dat de PVV enthousiast is over het idee voor een OV-netwerk en meer rechtstreekse verbindingen. De fractie realiseert zich dat vooral het eerste punt enorm ambitieus is. Hoe denkt de gedeputeerde over de zeven door Rover geopperde punten?

- 1145 Tot 2040 moeten er 250.000 woningen extra worden toegevoegd aan de regio. Het is belangrijk om de focus te houden op ontwikkeling van bereikbaarheid en modaliteit. Wat de PVV betreft spelen hierbij uitbreiding en aanpak van wegen de grootste rol, op de voet gevolgd door openbaar vervoer en fiets.
- 1150 Mevrouw **Visser** (PvdD) constateert dat Rover een mooi stukje werk heeft geleverd. In veel wat Rover oppert, kan de PvdD zich vinden. Overstappen van bus, tram, trein en fiets moet zo simpel en overzichtelijk mogelijk gemaakt worden. Daarbij speelt overstapkwaliteit een rol. De PvdD is voorstander van een betere afstemming inzake beleid voor ruimtelijke ordening en openbaar vervoer tussen gemeenten, vervoerders, provincie en Rijk. Openbaar vervoer moet een integraal onderdeel
- 1155 zijn bij de planvorming voor nieuwe woon-/werklocaties. Belangrijk is dat alle openbaar vervoersstromen op elkaar worden afgestemd, waarbij verbeteringen op railgebied, als die ontlastend werken op de overbelasting van bus- en metrolijnen, uitgevoerd moeten worden. Het huidige beleid moet nu al worden aangepakt. Laat daar nu bij het volgende agendapunt een initiatiefvoorstel van GL zijn.
- 1160 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat wanneer één regiepartner wordt geprevaleerd voor het gehele openbaar vervoer het voor de hand ligt om te denken aan de hoogste partner en niet aan de provincie.
- 1165 In de notitie zit een knelpunt wanneer het gaat over de strijd tussen rechtstreekse verbindingen en een goed functionerend stamlijnen netwerk. Het laatste moet heel goed bezet zijn. Daarmee is het nog niet opgelost.
- Gedeputeerde **Geldhof** vertelt dat de MRA Spoorgroep kijkt naar sporen voor geheel Noord-Holland en Flevoland. De Spoorgroep is het in hoofdlijnen met de notitie van Rover eens. Het is een goed
- 1170 doordacht en onderbouwd verhaal met terechte constatering. Een aantal staat al enige tijd op het netvlies van het college. Veel onderwerpen worden al meegenomen in de regionale uitwerking het OV Toekomstbeeld 2040 voor zowel Noord-Holland als Flevoland. Er wordt gewerkt aan een samenhangend en multimodaal netwerk, regionaal ingegeven op basis van de situatie tot 2040, maar ook nationaal en internationaal ingegeven. Rover neemt actief deel aan deze uitwerking en kan
- 1175 haar ideeën uit de notitie kwijt. Mogelijk kunnen sommige onderdelen al op de korte termijn worden opgepakt. Hierover zijn gesprekken met Rover gaande.
- Gedeputeerde Staten vinden het fijn dat Rover meedenkt. Het is goed dat niet alleen wordt gekeken vanuit de provincie, maar dat ook de gebruiker nadrukkelijk wordt betrokken.
- 1180 De gedeputeerde geeft nog een correctie mee. Het aantal te bouwen woningen in de MRA moet naar beneden worden bijgesteld. De prognoses geven aan: 230.000 woningen tot 2040.
- Tweede termijn:*
- 1185 De heer **Klein** (CU-SGP) proeft een brede steun voor de integrale visie en een grotere, stevige rol van de provincie daarin. Het is goed om te wachten op de uitkomsten van het OV Toekomstbeeld. Het is fijn dat Gedeputeerde Staten de ideeën van Rover positief waarderen en die ook laten terugkomen in het OV Toekomstbeeld.
- Soms lijkt vanuit de provincie het urgentiegevoel wat te ontbreken.
- 1190 De **voorzitter** bedankt de spreker voor zijn komst en inbreng.
- 9b. Initiatiefvoorstel GroenLinks Lightrailnetwerk MRA**
- De heer **Hietbrink** (GL) verwijst naar het initiatiefvoorstel van GL om de mogelijkheden van een lightrailnetwerk in de MRA te onderzoeken. Dat gebeurt in samenhang met het negatieve preadvies
- 1195 van Gedeputeerde Staten.
- GL constateert dat er iets moet gebeuren om te voorkomen dat de MRA dichtslibt. Om bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van leven met elkaar te kunnen blijven combineren, moet er iets gebeuren. Een schaalsprong in het openbaar vervoer is daarvoor een vereiste. GL denkt dat een lightrailnetwerk een onmisbaar onderdeel kan zijn van die schaalsprong. Om die reden heeft GL
- 1200 een discussievoorzet geschreven en wil ze Gedeputeerde Staten voorstellen om een notitie op te stellen over de rol van de provincie bij het realiseren van een dergelijk netwerk, over kansen en belemmeringen die het college ziet, de kosten die, bij benadering, gepaard gaan bij een dergelijk netwerk en de stappen die gezet moeten worden om tot een lightrailnetwerk te komen. Met die informatie kan later dit jaar een expertmeeting worden georganiseerd. GL doet dit bij voorkeur met
- 1205 een zo breed mogelijke coalitie in Provinciale Staten.

Tot grote teleurstelling omarmen Gedeputeerde Staten het GL-initiatief niet. Het negatieve preadvies gaat gepaard met een indrukwekkend aantal dooddoeners. Natuurlijk kent GL het regionaal OV-ambitiebeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland. Op pagina 16 staan een paar regels over beelden die bij een integraal OV-systeem horen.

1210 Op pagina 17 staat zelfs een kaartje met visualisaties van denkrichtingen.
Het initiatiefvoorstel van GL is een uitnodiging om die beelden en denkrichtingen te verdiepen. Het is een uitnodiging om de rol, die de provincie daarin voor zichzelf ziet, verder uit te werken. In het negatieve preadvies wordt gemopperd dat de vergelijking met Parijs en andere grote steden niet opgaat. In het ambitiebeeld wordt het RRE-netwerk in Parijs echter als benchmark gezien. Blijkbaar

1215 hebben Gedeputeerde Staten geen last van voort-, maar van terugschrijdend inzicht.
Gedeputeerde Staten verschuilen zich achter het gezamenlijk plan om te komen tot een OV Toekomstbeeld 2040. Ook GL vindt het belangrijk dat de provincie daar goed blijft aangehaakt. De conclusie echter dat het totale netwerk als geheel moet worden bekeken en daar geen losse onderdelen uit kunnen worden gehaald, lijkt GL onzin.

1220 Bij het concept Perspectief Fiets was het blijkbaar wel mogelijk om een onderdeel van de keten afzonderlijk onderzoeken. Gedeputeerde Staten worden uitgedaagd om voor lightrail iets vergelijkbaars te doen.

Een verschuiving van investeringen in wegeaanleg naar milieuvriendelijk OV is noodzakelijk. Gedeputeerde Staten kiezen voor het vergroten van de keuzevrijheid van de inwoners van Noord-
1225 Holland. Dat is een merkwaardige opvatting over de taak van de overheid. Bepaalde keuzes zijn meer belastend voor deze en volgende generaties dan andere. GL vindt dat een overheid de taak heeft om keuzes te maken, die leiden tot een hogere kwaliteit van leven voor inwoners. Meer investeren in milieuvriendelijk OV past in dat wereldbeeld. Werkelijk principiële verschillen van inzicht hoeven
1230 geen belemmering te zijn om het initiatief van GL te ondersteunen. Het is bedoeld om informatie te verzamelen en een eerste aanzet te geven voor een discussie die nodig is om te voorkomen dat de MRA vastloopt. De gemeenteraad van Haarlem heeft het initiatiefvoorstel middels een motie unaniem omarmt. De heer Hietbrink bedankt hiervoor de SP, die het voorstel daar indiende. Het is teleurstellend dat Gedeputeerde Staten de handschoen niet willen oppakken. Het is aan Provinciale Staten om de urgentie over te brengen.

1235 De heer **De Graaf** (CDA) bedankt de heer Hietbrink voor het betoog en GL voor het initiatiefvoorstel. Inzetten op openbaar vervoer, wellicht door middel van lightrail, moet serieus worden onderzocht. Er zijn zeer veel vervoersbewegingen tussen de grote steden en de kernen. Randstadrail in Zuid-Holland is een groot succes.

1240 Tegelijkertijd ziet het CDA dat in het kader van de Omgevingsvisie al druk wordt gewerkt aan een visie op de totale verbetering van multi-mobiliteit. Lightrail is wellicht een grote kanshebber. Het is goed om te kijken naar het reeds lopende onderzoek en dat te vergelijken met suggesties van GL, met name voor de onderdelen waarvoor dat nu nog niet gebeurt. Het CDA is het eens met Gedeputeerde Staten dat niet alleen kan worden ingezet op OV. Er moet worden geïnvesteerd in
1245 zowel OV, fiets als auto en de combinatie daarvan.

Mevrouw **Kirch** (VVD) zegt dat de VVD het eigenlijk een vreemd moment vindt om met dit initiatiefvoorstel te komen. Er loopt een landelijk traject om met een OV Toekomstbeeld te komen. Er ligt een regionaal ambitiebeeld. Dat is een totaalbeeld, inclusief lightrail rondom Amsterdam. Een
1250 eerste vervolgstap is om te kijken welke effecten het ambitiebeeld heeft op de regio. Die effecten moeten bekend zijn, wil men beslissingen kunnen nemen over inzetten van modaliteiten. Het gaat over een totaalnetwerk. Lightrail kan daarvan prima onderdeel uitmaken.

De VVD verwacht dat de uitwerking van de regionale OV visie leidt tot oplossingen en maatregelen, die verder gaan dan alleen lightrail. De VVD vindt het niet wenselijk om nu alleen de lightrail er uit te
1255 lichten. De fractie wacht graag de effecten en impact van het totale netwerk af voor alle vervoersmodaliteiten.

De VVD bedankt voor het opstellen van het initiatiefvoorstel, maar de fractie heeft op dit moment geen behoefte om alleen onderzoek te doen naar een lightrailnetwerk.

1260 De heer **Tijssens** (D66) constateert dat Gedeputeerde Staten juist die handschoen oppakken waarvan GL beweert dat het college die laat liggen. De opdracht waarom het initiatiefvoorstel vraagt, 'spoort' niet zo goed met het toewerken naar een Omgevingsvisie. De heer Tijssens kan zich voorstellen dat Gedeputeerde Staten aangeven dit idee nu niet in concrete zin over te willen nemen.

1265 De heer **Zoon** (PvdD) komt met een warme aanmoediging voor het initiatiefvoorstel van GL. Het is heel goed dat de provincie zich nader verdiept in het onderdeel lightrail. De PvdD steunt het initiatiefvoorstel dan ook van harte.

- 1270 De heer **Ceder** (CU-SGP) is van mening dat GL op het juiste spoor zit. Amsterdam en omgeving worden steeds lastiger bereikbaar. Er moet iets gebeuren. Bepaalde keuzes hebben ook verschillende effecten. De fractie van CU-SGP ondersteunt het initiatief, temeer om ze beweging ziet in andere gremia. In het MRA neemt de discussie over lightrail een stevige vorm aan. Overigens is niet alleen de provincie aan zet, maar ook de MRA en de steden. De tijd is rijp om deze discussie te voeren. Wat CU-SGP betreft speelt de provincie daarin een aanjagende rol. Gedeputeerde
- 1275 Staten zouden nader onderzoek naar lightrail moeten doen en een expertmeeting moeten faciliteren.
- 1280 De heer **Deen** (PVV) bedankt GL voor het initiatiefvoorstel. Na het lezen hiervan schaaft de PVV zich toch achter de opmerkingen van Gedeputeerde Staten. De MRA is niet te vergelijken met metropoolregio's als Parijs, Londen of Berlijn. Er moeten niet zomaar investeringen in wegen worden verschoven naar OV. De PVV staat voor zoveel mogelijk keuzevrijheid voor de Noord-Hollander. Ze steunt het voorstel niet en wacht, net als de VVD, graag eerst de resultaten van het OV Toekomstbeeld af.
- 1285 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) zegt 50PLUS het voorstel van GL kan steunen. De MRA slibt steeds verder dicht. Keuzevrijheid is ook erg belangrijk, maar nog belangrijker is dat het leefbaar blijft. Het een hoeft het ander niet uit te sluiten. Het college kan prima verder werken aan het OV Toekomstbeeld en tegelijkertijd het onderzoek van GL te ondersteunen.
- 1290 De heer **Bruggeman** (SP) zegt dat de SP de urgentie ziet. Het duurt allemaal te lang voordat er iets wordt gerealiseerd. De SP steunt het initiatiefvoorstel volledig. De fractie wil het heel graag mee ondertekenen.
- 1295 De heer Bruggeman werd vooral warm van de volgende zin in het voorstel: "Openbaar vervoer is niet alleen een belangrijk vervoermiddel, maar ook een teken van beschaving." De coalitiepartijen D66 en PvdA hebben de mond vol van energietransitie. Zodra het om mobiliteit gaat, loopt de keuzevrijheid voor de automobilist voorop.
- 1300 De heer **Leever** (ONH) complimenteert GL voor het voorliggende voorstel. Naar aanleiding van het werkbezoek aan Kopenhagen is spreker er een groot voorstander om het systeem van lightrail rondom Amsterdam zo snel mogelijk te initiëren. Op 21 juni is er een congres 'Dag van het rail'. Daar wordt lightrail ook uitermate belicht. Eenieder wordt aangeraden het congres te bezoeken.
- 1305 De heer **Papineau Salm** (PvdA) vertelt dat de PvdA in haar bijdrage ten aanzien van de Omgevingsvisie lightrail regelmatig heeft genoemd. Zoals het hier nu staat lijkt het wel lastig om al die lijnen te gaan uitwerken. Spreker snapt de teleurstelling dat Gedeputeerde Staten het initiatief afdoet. Waarom doet het college geen handreiking om er een debat over te initiëren? Het kan ook niet zonder andere partners. Waarom kan geen tussenstap worden gezet en stapsgewijs naar een eindbeeld worden toegewerkt?
- 1310 Gedeputeerde **Geldhof** benadrukt dat de provincie de handschoen al heeft opgepakt. Er wordt niet alleen gekeken naar lightrail, maar naar de hele keten, over de provinciegrenzen heen, met alle partners. In 2016 heeft de regio een regionaal ambitiebeeld opgeleverd, ten behoeve van het landelijke traject voor het OV Toekomstbeeld, met aanhaking van alle partijen. Het uitgangspunt is integraal OV in de steden en in het landelijk gebied innovatieve oplossingen, overal goede afstemming tussen voor- en natransport.
- 1315 Het gaat juist om een integrale oplossing. Met dit initiatiefvoorstel wordt één modaliteit eruit gepakt, lightrail. In het OV Toekomstbeeld gaat het juist om de samenhang van alle systemen. Uit dat gezamenlijke traject is een podium ontstaan naar wenselijke OV-ontwikkelingen tot 2040, waaronder dus ook lightrail, als onderdeel van de totale modaliteit in Nederland. Om die reden is gestart met het regionale toekomstbeeld. De commissieleden zijn hierover geïnformeerd op 9 april 2018. Op 21
- 1320 juni wordt een technische briefing gehouden, waarin de commissie verder wordt bijgepraat. Op basis van het te verwachten reisgedrag wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de vraag naar openbaar vervoer. Het streven is dat het systeem zo integraal mogelijk wordt gemaakt, met goede aansluitingen en/of systeemintegratie. Of lightrail daarbij het Ei van Columbus is, valt nu nog niet te zeggen.
- 1325 Het faciliteren van lightrail ziet het college niet als een doel op zich, maar als een mogelijke oplossingsrichting. Ontwikkelen en uitvoeren van het regionaal OV-netwerk met oplossingsrichtingen, maatregelen staat gepland voor het eerste en tweede kwartaal van 2019.

1330 Het is fijn dat GL een en ander op een rij heeft gezet, maar de fractie heeft een slag overgeslagen. Er wordt namelijk al aan gewerkt.

De heer Deen verlaat de vergadering.

1335 De heer **Hietbrink** (GL) veronderstelt dat iedereen het met elkaar eens is dat integraal wordt gekeken naar de vervoerssystemen in Noord-Holland en dat dit systeem uit verschillende onderdelen bestaat. Wat GL vraagt aan Gedeputeerde Staten is of zij bereid zijn om juist voor dit specifieke onderdeel extra aandacht te vragen. GL denkt dat lightrail een belangrijke schakel zal worden in de oplossingsrichtingen die worden gezocht.

1340 Wat GL ontbreekt het toch echt aan regie vanuit de provincie, terwijl de provincie juist een grote rol zou moeten spelen.

Alle collega's worden bedankt voor alle complimenten en opmerkingen. Het is een onderwerp dat GL aan het hart gaat.

1345 GL vraagt om een notitie. Mogelijk kunnen deskundigen worden uitgenodigd in de vorm van een expertmeeting, zodat Provinciale Staten in het tweede kwartaal van 2019 beter beslagen ten ijs kan komen.

GL zal de formulering van het initiatiefvoorstel nog nader bekijken en het voorstel dan op 9 juli 2018 voorleggen aan Provinciale Staten. Mocht het voorstel het niet halen dan zal GL zich, bijvoorbeeld samen met de SP, beraden over het organiseren van een expertmeeting.

1350 De **voorzitter** rondt de behandeling van het agendapunt af.

11. C-agenda Financiën

Geen opmerkingen.

1355 **12. C-agenda Mobiliteit**

Geen opmerkingen.

13. C-agenda Grond

Geen opmerkingen.

1360

14. C-agenda Audit

Geen opmerkingen.

15. C-agenda Algemeen

1365

Geen opmerkingen.

16. Schorsing

De **voorzitter** bedankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng en schorst de vergadering om 17.15 uur tot 21 juni 2018.

1370

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	21 juni 2018 (als vervolg op de vergadering van 18 juni 2018)
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	06-257 62 257 / neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier(s)	:	mw. S. Neeskens
Leden van de Commissie		
	CDA	: H. de Graaf en D.G. Heijnen
	ChristenUnie-SGP	: D.G.M. Ceder en M.C.A. Klein
	D66	: A.E. Tijssens
	GroenLinks	: A. Hietbrink
	PvdA	: N. Papineau Salm
	PvdD	: en F. Zoon
	50PLUS	: mw. O.A.C. de Meij
	SP	: mw. J.M.E. de Groot
	VVD	: Mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee en mw. P.E.
	Kirch-Voors	

Gedeputeerden	mw. E. Post (VVD)
Ambtenaren/deskundigen	-
Insprekers	zie agendapunt 1a
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)

Afwezig:

M. Deen (PVV), J.J.A.M. van Hooff (PVV), W. Hoogervorst (SP) en mw. J. Visser (PvdD)

Agenda

1. B-agenda Mobiliteit
 - 5 1a. Verbinding A8-A9; Golfbaanvariant aanwijzen als voorkeursvariant
 - 1b. Verbinding A8-A9; Opmaat naar besluit voorkeursalternatief
 2. C-agenda Mobiliteit
 3. Sluiting
- 10 De **voorzitter** heropent om 19.00 uur de commissievergadering die op 18 juni jl. werd geschorst en verwelkomt alle aanwezigen.

Mededelingen:

- 15 • Het verzoek van de commissie Mobiliteit en Financiën was om over het dossier duinpolderweg contact te leggen met Zuid-Holland over een gezamenlijke hoorzitting. Fracties zouden contact zoeken met hun fractiegenoten aldaar.
Mevrouw **De Meij** (50PLUS) had contact met haar fractie van 50PLUS in Zuid-Holland. Zuid-Holland besluit voor zichzelf en Noord-Holland mag gerust komen luisteren en vragen stellen. De **voorzitter** deelt mee dat nog een definitieve datum volgt. Met Zuid-Holland wordt contact gezocht over de wijze waarop Noord-Holland kan deelnemen aan de hoorzitting.
- 20 • Een bericht van verhindering is ontvangen van de heer Deen (PVV), de heer Van Hooff (PVV), de heer Hoogervorst (SP) en mevrouw Visser (PvdD). De commissie wordt verzocht mevrouw De Groot (SP) toe te staan om als plaatsvervanger vanavond aan deze commissie deel te nemen namens de SP. De commissie gaat akkoord.
- 25 • Op de agenda stond een voordracht (voorstel) van Gedeputeerde Staten (GS), ter bespreking in Provinciale Staten (PS), om te komen tot een vaststelling van een voorkeursalternatief voor de verbinding A8-A9.
De voordracht om te komen tot een voorkeursalternatief zal niet besproken worden in deze commissievergadering en daarmee ook niet in de Statenvergadering van 9 juli.
- 30 De voordracht is omgezet naar een brief van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten.

1. B-agenda Mobiliteit

1a. Verbinding A8-A9; Golfbaanvariant aanwijzen als voorkeursvariant

- 35 De **voorzitter** geeft het woord aan de sprekers.

De heer **Briët** spreekt in (zie **bijlage**) namens De Groene Combinatie van Stichting Oer-IJ, Samenwerkende Vogelwerkgroepen Noord-Holland, Vogelbeschermingswacht Zaanstreek, Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland en Landschap Noord-Holland.

- 40 Het gebied dat wij Provinciale Staten adviseren om mee te nemen in het gebiedsplan strekt zich uit van het Alkmaardermeer in het Noorden tot Spaarnwoude in het Zuiden. Het is een gebied met een grote recreatieve waarde, een grote natuur- en cultuurhistorische waarde en tenslotte is er de natuurwaarde.

- 45 De oproep van De Groene Combinatie is om een degelijk gebiedsplan op te stellen waarbij de waarden, de betekenis en potentie van dit gebied als uitgangspunten worden genomen. Van daaruit moeten oplossingen gevonden voor alle aspecten waaronder ook mobiliteit en kansen voor agrarische ondernemers.

- 50 De ingrediënten voor de ontwikkeling van een integraal en toekomstvast gebiedsplan zijn wat De Groene Combinatie betreft: -stel het gebied centraal (en niet de weg), -richt het ontwikkelproces zo in dat alle stakeholders op basis van gelijkwaardigheid aan tafel zitten en waarbij de uitkomst niet op voorhand vastligt, -bepaal gezamenlijk de contouren van het gebied en tevens alle toekomstige ontwikkelambities binnen dit gebied, -maak goede afwegingen tussen kosten enerzijds en waarde anderzijds.

- 55 De Groene Combinatie vraagt Provinciale Staten te kiezen voor de door de Groene Combinatie geschetste aanpak.

Mevrouw **De Groot** (SP) vraagt of er wat De Groene Combinatie betreft een verbindingsweg moet worden aangelegd.

- 60 De heer **Briët** (De Groene Combinatie) antwoordt dat De Groene Combinatie vindt dat een goed plan een goed antwoord moet geven op mobiliteitsvragen. Op voorhand is de Groene Combinatie niet tegen een verbinding. Het kan dat er iets anders uit het integrale gebiedsplan naar voren komt.

65 De heer **De Graaf** (CDA) vraagt of in het vorige proces niet alle partijen gelijkwaardig zijn meegenomen.
Twijfelt De Groene Combinatie aan de MKBA?

De heer **Briët** vertelt dat De Groene Combinatie vraagt om een andere benadering, een integrale benadering. Een samenhangend gebiedsplan is van belang, waarbij niet alleen mobiliteit voorop wordt gesteld. Het gaat om een toekomstvast integraal plan. Dat zal helpen bij vervolgplannen. Op 70 grond van de oproep van ICOMOS is er op dit moment sprake van een lichte koerswijziging. Deze koerswijziging zal leiden tot een betere oplossing. De Groene Combinatie is geen voorstander van een ad hoc-achtige benadering van het gebied.
Bij de MKBA is vooral gekeken vanuit de 'asfaltbenadering'. Vijf minuten reistijd wordt gewonnen 75 met een verbinding via de golfbaanvariant. Kijk naar de mogelijkheden van het benutten van het gebied, op het gebied van recreatie en groen. Neem die waarden mee in de afweging.

De heer **Tijssens** (D66) nam kennis van de, volgens de Groene Combinatie, ideale route naar het landschapsplan. GS betogen in hun brief dat hun voorkeur het beste is om mee te beginnen. Is De 80 Groene Combinatie bereid om als belangenvereniging het participatietraject met de provincie aan te gaan?

De heer **Briët** zegt dat de Groene Combinatie staat voor het zojuist geschetste voorstel. Als blijkt dat Provinciale Staten zullen adviseren om op een fundamenteel andere wijze met het 85 gebied om te gaan dan zal de Groene Combinatie op allerlei manieren zijn best doen om het gekozen en te realiseren plan zoveel mogelijk recht te laten doen aan de omschreven waarden.

De heer **Zoon** (PvdD) is benieuwd waarom de Groene Combinatie kiest voor exacte grenzen. De heer Briët verklaart die keuze vanwege een logische samenhang van landschappelijke waarden in 90 het gebied. Er is een harde doorsnijding van het Noordzeekanaal. Het is goed om op een verstandige manier om te gaan met waardevolle landschappen. Uit die landschappen moet een eenheid worden gepakt, die het meest past bij de vraagstukken die spelen. In het gebiedsproces kan met elkaar het gesprek worden gevoerd over de meest logische uitsnede.

95 De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Jan van Broeckhuijsen (Platform Krommenie)

De heer **Van Broeckhuijsen** (Platform Krommenie) (**zie bijlage**) vertelt dat het platform zich ongerust maakt over het uitblijven van een beslissing over een aansluiting van de A8 op de A9. Het 100 niet nemen van een beslissing en de verkeerssituatie ongewijzigd laten is ongewenst, gelet op de huidige verkeers- en gezondheidsproblemen, die alleen maar groter worden bij de te verwachten toename van het verkeer.

Platform Krommenie kan zich vinden in de keuze van Gedeputeerde Staten voor het golfbaanalternatief en vertrouwt erop dat de weg zo optimaal mogelijk kan worden ingepast en kan 105 aansluiten bij de adviezen van ICOMOS.

De heer Van Broeckhuijsen roept Provinciale Staten op om hun verantwoordelijkheid te nemen voor de leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van de bewoners van Krommenie en Assendelft- 110 Noord en te komen tot een nieuwe Oost-Westverbinding tussen de A8 en A9, die de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied verbetert en het behoud van de Stelling van Amsterdam in stand houdt.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of het inspreker bekend is dat het landschapsplan eerst nog moet worden opgesteld voordat een definitief besluit kan worden genomen.

115 De heer **Van Broeckhuijsen** (Platform Krommenie) weet dat.

Mevrouw **De Groot** (SP) is benieuwd of inspreker ook heeft gelezen dat de verbinding geen tot nauwelijks verbetering oplevert voor de luchtkwaliteit.

De heer **Van Broeckhuijsen** heeft dat ook gelezen. Wanneer men de luchtkwaliteit meet tijdens de 120 spits, dan wordt de luchtkwaliteitsnorm overschreden.

Mevrouw **De Groot** (SP) wijst erop dat de nieuwe verbinding 35.000 extra autobewegingen met zich mee zal brengen. Is inspreker zich ervan bewust dat dit een aanzienlijke verslechtering van de 125 luchtkwaliteit betekent.

De heer **Van Broeckhuijsen** is zich daarvan bewust. Ook de belangen van de inwoners van Krommenie moeten in acht worden genomen. Technische oplossingen zijn mogelijk bij Koog aan de Zaan.

- 130 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) kan zich voorstellen dat ICOMOS niet akkoord gaat met het landschapsplan. Vindt het Platform de verbinding dan nog steeds een goed idee?

- 135 De heer **Van Broeckhuijsen** antwoordt bevestigend. De Stelling van Amsterdam is een gebied van 150 km² rond Amsterdam. Dat gebied wordt al op negen plaatsen doorkruist. Het gaat om de gezondheid van bewoners. In het landschapsplan worden herstelmaatregelen opgenomen die er toe leiden dat de Stelling van Amsterdam zo goed mogelijk bewaard blijft.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Rölting van Buurtcomité Bus(ch) en Dam.

- 140 De heer **Rölting** (Buurtcomité Bus(ch) en Dam) vertelt dat zijn inspraak (**zie bijlage**) zich richt op de keuze van Gedeputeerde Staten voor het golfbaanalternatief als voorkeursalternatief. Het comité vreesde en verwachtte deze keuze al jaren.

- 145 In de samenwerkingsovereenkomst (SOK) zijn partijen overeengekomen te streven naar de aanleg de Heemskerkvariant. De regio is totaal verdeeld. Velen zijn van mening dat het landschap in deze regio niet verder moet worden aangetast.

Nu komen Gedeputeerde Staten met een landschapsplan. Echter het is niet anders dan een inpassingsplan voor een weg.

- 150 De bereikbaarheid valt niet op te lossen met het aanleggen van meer asfalt. Om de problemen bij Krommenie en Assendelft de baas te worden, zullen andere oplossingen moeten worden bedacht. De commissie MER is verbaasd dat de provincie niet verder is gegaan met de verdiepte aanleg van de nulplusvariant, maar koos voor een verhoogd aangelegde weg.

Provinciale Staten zouden Gedeputeerde Staten moeten vragen om, zoals ook de ARO-commissie betoogde, out of the box te denken.

- 155 Met de bedragen die nu genoemd worden zijn nog veel alternatieven bij Krommenie en Assendelft mogelijk.

Het Buurtcomité Bus(ch) en Dam roept Provinciale Staten op om het voorstel van Gedeputeerde Staten om een miljoen euro in een inpassingsplan voor het golfbaanalternatief te stoppen, af te wijzen en in een motie neer te leggen dat Gedeputeerde Staten een miljoen euro krijgt om lokale problemen lokaal op te lossen in Krommenie/Assendelft.

- 160 Mevrouw **De Groot** (SP) vraagt of het buurtcomité de Heemskerkvariant een betere variant vindt dan de golfbaanvariant, of pleit het buurtcomité voor geen van beide varianten.

Als de verbinding wordt aangelegd, wat betekent het voor stikstofdepositie in het gebied waar het comité zich voor in zet?

- 165 De heer **Rölting** is voor geen van beide varianten. Gedeputeerde Staten proberen de regio erbij te betrekken. De regio is niet verplicht om mee te betalen aan de golfbaanvariant. Er is slechts een afspraak over de Heemskerkvariant gemaakt met de regio.

- 170 Voor het antwoord op de vraag over stikstofdepositie verwijst spreker naar de heer De Wild, die dadelijk zal inspreken.

De heer **De Graaf** (CDA) is benieuwd wat de regio in dit traject zou kunnen verenigen. Inspreker spreekt minachtig uit voor het MKBA. Heeft hij een alternatief?

- 175 De heer Rölting kent voorbeelden van MKBA's waarin het landschap als een waarde wordt meegenomen. Dit is vanaf het begin door de provincie steeds geweigerd. Het leefbaarheidprobleem valt niet op te lossen met een economisch winstmodel.

- 180 De heer **Papineau Salm** (PvdA) weet dat gemeenten Beverwijk en Velzen een betere bereikbaarheid van de A8 vanaf hun kant wenselijk vinden. Wat doet het buurtcomité met die behoefte van die gemeenten? Ze gingen de SOK aan vanwege een verbinding naar het Oosten.

- 185 De heer Rölting zegt dat op het moment van ondertekening van de SOK in 2014 de nulplusvariant nog niet ter sprake was. De nulplusvariant zou een goede oplossing zijn voor de verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid in Krommenie / Assendelft.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Hazeveld, die inspreekt namens de gemeenteraden Velsen, Heemskerk en Beverwijk.

- 190 De heer **Hazeveld** (gemeenteraden Heemskerk Beverwijk en Velsen) (**zie bijlage**) opent met de opmerking dat de kunst van het openbaar bestuur is om de persoonlijke mening van iemand ondergeschikt te maken aan het belang van velen.
- In het proces om te komen tot een verbinding tussen de A8 en A9 zijn voornoemde gemeenteraden de partner van de provincie. In 2014 is een samenwerkingsovereenkomst (SOK) gesloten over de
- 195 Heemskerkvariant als voorkeursvariant. In de stuurgroep kwamen meerdere opties voorbij, maar het uitgangspunt was helder: de Heemskerkvariant.
- De Heemskerkvariant, die op het gebied van leefbaarheid het beste scoort, is in 2014 op 150 miljoen euro begroot en daarmee goedkoper dan golfbaanvariant. De IJmond-gemeenten zijn voorstander van de Heemskerkvariant. Het gaat om de leefbaarheid van 10.000 inwoners van de Broekpolder. Zij
- 200 mogen niet worden geconfronteerd met de toename van overlast. Voornoemde gemeenten zijn voorstander van het wegnemen van de huidige overlast in Krommenie en Assendelft. Deze overlast mag echter niet worden verplaatst naar de Broekpolder.
- Duidelijk is dat het besluit van Gedeputeerde Staten vanavond niet voorligt. Echter de uitwerking van
- 205 de nota roept vragen op. De IJmond-gemeenten nemen aan dat de overige stappen in de nota niet zullen worden uitgewerkt voordat de resultaten van een landschapsplan voor zowel de Heemskerkvariant als voor de Golfbaanvariant zijn gepresenteerd.
- We zijn partners en partners moeten niet met de rug tegen elkaar aan staan.
- De IJmond-gemeenten veronderstellen dat de stuurgroep weer in ere wordt hersteld, dat de
- 210 stuurgroep transparant is en dat alle notulen openbaar zijn. Als de financiën voor een extra landschapsplan een probleem opleveren, dan kan dit worden besproken in de stuurgroep.
- De IJmond-gemeenten vragen Provinciale Staten om steun voor het volgende: twee landschapsplannen en weer een volledige betrokkenheid van de stuurgroep, transparant en openbaar.
- 215
- Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) meende gelezen te hebben dat gemeente Heemskerk zelf een landschapsplan laat uitvoeren. Waarom zou de provincie dan een tweede moeten opstellen?
- De heer **Hazeveld** (gemeenteraden Velsen, Beverwijk en Heemskerk) zegt dat het niet juist zou zijn
- 220 als Heemskerk zelf overgaat tot het laten opstellen van een landschapsplan. De provincie is de partij. Het lijkt terecht dat de provincie beide varianten laat onderzoeken. Als dat een (financieel) probleem oplevert, dan kan de provincie dit voorleggen aan de stuurgroep.
- De heer **De Graaf** (CDA) schetst een situatie waarin de golfbaanvariant minder overlast oplevert voor
- 225 de bewoners van de Broekpolder dan de Heemskerkvariant. Is het dan bespreekbaar?
- De heer **Hazeveld** zegt dat de drie gemeenteraden zich in eerste instantie willen richten op het proces. In dat proces moet er informatie komen vanuit twee gelijkwaardige landschapsplannen. De gemeenteraden hebben een inhoudelijke mening. Dit is niet het moment om daarover te debatteren.
- 230 Als die plannen er liggen dan kan worden gedebatteerd.
- Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt of de provincie bij de drie gemeenten mag terugkomen als het gaat om meer geld voor de Heemskerkvariant.
- 235
- De heer **Hazeveld** verwijst naar de SOK waarin een bedrag van 150 miljoen euro is opgenomen voor Heemskerkvariant. Voor 40 miljoen euro daarvan moest nog dekking worden gezocht. Partijen zouden daarover met elkaar in gesprek gaan. Die afspraak staat en is ondertekend.
- Mevrouw **De Groot** (SP) vraagt of de bewoners van Velsen, Heemskerk en Beverwijk geen gebruik
- 240 maken van het gebied voor recreatie. Wat vindt inspreker van het plan van de heer Briët, die eerder deze avond heeft ingesproken?
- De heer **Hazeveld** veronderstelt dat de drie gemeenten in zullen zijn voor welke presentatie dan ook en voor nadere samenwerking. Echter, het gaat om drie gemeenteraden, die al vele jaren in een
- 245 proces zitten met de provincie. Nu wordt dat proces doorkruist. Het proces moet weer recht op de rails worden gezet. De voorkeur van de drie gemeenten is duidelijk en er is een SOK overeengekomen, maar als er nu andere oplossingen of aanpak zijn dan we valt daar wellicht over te praten. Dat laatste is overigens de persoonlijke mening van inspreker.

250 De heer **Hietbrink** (GL) vraagt of een aantakking op de A9 ook op andere manier zou kunnen worden gerealiseerd.

De heer **Hazeveld** verwijst naar de plannen waarin staat dat een volledige knoop moet worden ontwikkeld.

255 In 2014 is voor 150 miljoen euro een plan opgenomen zonder knoop. Er zijn andere oplossingen. De vraag is nu wat er toe leidde dat er een opschaling is geweest. In hoeverre zijn de wensen te honoreren? In rapport staat dat het 1 tot 2 minuten tijdwinst oplevert. Is dat het doel van die weg? Het doel van die weg is om de problematiek aan de Zaanstadkant en aan de milieutechnische kant op te lossen. Uiteindelijk is het doel van de Vervoersregio Amsterdam om een robuust netwerk te hebben.

De heer **Tijssens** (D66) hoorde inspreker vragen om een openbare stuurgroep. Suggereert hij daarmee dat Provinciale Staten onvoldoende zijn geïnformeerd.

265 De heer **Hazeveld** vertelt dat de raden geen verbinding meer hadden met de stuurgroep. Toen ze die verbinding wilden zoeken, zijn de notulen opgevraagd. De notulen van de stuurgroep waren echter geheim. De gemeenteraden willen weten hoe het proces loopt en verlopen is. Op die manier kunnen zijn de inwoners van de gemeenten informeren.

270 De heer **De Wildt** (Stichting Heemskerkse Golfclub, Stichting EGIJN, Vereniging Kontakt Milieubeheer Zaanstreek, Buurtschap Bus(ch) en Dam, Vereniging Open Polders Assendelft, Land- en tuinbouworganisatie Noord-Holland en Houd Broekpolder leefbaar) (**zie bijlage**) blijft zich verzetten tegen varianten die door de Stelling van Amsterdam gaan. De ongeschondenheid van dit werelderfgoed moet worden gewaarborgd. De aangewezen siteholder voor de Stelling van Amsterdam is Provincie Noord-Holland. De provincie liet alle schendingen in het verleden toe. Nu ligt er weer een plan voor een weg door de Stelling van Amsterdam. Het is aan Provinciale Staten om het college daarvan te weerhouden.

275 Eerder bracht de heer De Wildt alle aspecten al onder aandacht van Provinciale Staten, maar dat mocht niet baten. Het college gaat door. Geld is de grootste drijfveer. Samen met anderen heeft de heer De Wildt mogen meewerken aan het Kwaliteitsbeeld Noord-Hollands Landschap 2050. Over één ding was iedereen het eens. De dwarsdoorsnede van Noord-Holland, waarin de ontstaansgeschiedenis nog zichtbaar is, moet gekoesterd worden. Laten nu in dat gebied tussen kust en kust het Oer IJ, de Stelling van Amsterdam en Laag Holland liggen. Nu ligt er een voorstel om een snelweg aan te leggen door een gebied dat als zeer waardevol wordt omschreven. Er zijn alternatieven. De heer De Wildt sprak met ICOMOS, alsmede met een ingenieur op het gebied van infrastructuur. Het optimaliseren van de N203 zal hoog scoren en is goedkoper dan de variant van Gedeputeerde Staten.

285 De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of de heer De Wildt verwacht dat het landschapsplan ervoor zorgt dat de Stelling niet wordt aangetast.

290 De heer De Wildt juicht elk onderzoek toe dat de waarde van het gebied naar boven brengt. Het landschapsplan zal eerder bijdragen aan het niet doorgaan van een gestrekte variant door het gebied.

295 Mevrouw **De Groot** (SP) vraagt hoeveel stikstofdepositie door de gestrekte variant neer zal komen in het gebied, waarover inspreker Røling zojuist sprak. Is de heer De Wildt in het gebied geweest met de natuurorganisaties? Is de aanpak van de natuurorganisaties een betere aanpak dan die van Gedeputeerde Staten?

300 De heer **De Wildt** zegt over de eerste vraag dat hij een hele middag zou kunnen wijden aan de uitleg.

305 Als een situatie wordt gecreëerd waarin het verkeer verkeerslichtloos kan doorstromen met een snelheid van 70 tot 80 km per uur is er de allerminste uitstoot. Op dit moment is het negatieve effect in Krommenie Assendelft het hoogst. Bij een oplossing en doorstromen zonder afremmen en stoppen dan is er sprake van de helft minder depositie.

Over de aanpak is wekenlang met 50 organisaties gestoeid. De conclusie was dat het gebied tussen kust en kust het meest waardevolle gebied van Noord-Holland is. Van dat standpunt moet worden uitgegaan. Pas daarna moet worden gekeken naar een landschapsplan voor een weg.

310

De heer **Hietbrink** (GL) verwijst naar de optimaliseringslag bij de N203. Wat zijn de belangrijkste elementen van een lokale oplossing?

315 De heer **De Wildt** verwijst naar de bijlage die hij heeft toegestuurd. Daarbij wordt uitgegaan van een tunnelvariant van 240 meter. Deze valt buiten de tunnelveiligheid en is goedkoper. Het doorgaande verkeer kan doorstromen zonder verkeerslichten. Er zijn nog wel drie of vier varianten mogelijk. Gedeputeerde Staten willen er niet eens naar kijken.

320 De heer **De Graaf** (CDA) begrijpt dat de heer **De Wildt** ook LTO vertegenwoordigt. LTO pleitte twee jaar geleden voor het opnemen van de golfbaanvariant in de MER

De heer **De Wildt** weet dat en zegt dat dit klopt.

325 De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Toekook** van Houd Broekpolder leefbaar.

De heer **Toekook** (Houd Broekpolder Leefbaar) (**zie bijlage**) vraagt zich af waarom voor de golfbaanvariant wordt gekozen en waarom honderden miljoenen euro's uit om in Krommenie en Assendelft de leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren en is honderd miljoen euro om een polder te ontzien teveel gevraagd.

330 De IJmond-gemeenten willen geen golfbaanalternatief en ICOMOS vindt het zelfs onbespreekbaar. Bewoners van de Broekpolder vinden de keuze vooral onbegrijpelijk.

Het Heemskerkalternatief is een sterke verbetering voor de leefbaarheid van de Broekpolder en een goedkopere oplossing.

335 Hoeveel vertrouwen mogen burgers in Provincie Noord-Holland hebben als alleen een landschapsplan voor het golfbaanalternatief wordt gemaakt? Wat kan daar uitkomen dat Gedeputeerde Staten laat uitwijken naar het Heemskerkalternatief? Het Heemskerkalternatief met mitigerende maatregelen brengt de geluidshinder in Broekpolder terug tot de Voorkeurswaarde Wegen in de Wet Milieubeheer. Het Heemskerkalternatief is ook aanzienlijk goedkoper.

340 Gedeputeerde Staten hebben in alle onderzoeken ruim 5000 bewoners, ten minste drie scholen en 1600 kinderen buiten beschouwing gelaten. De gezondheid en leefomgeving van de bewoners van Broekpolder worden ernstig bedreigd. In de Nota Reikwijdte is vastgelegd dat de leefbaarheid in alle kernen moet verbeteren.

345 Het is schokkend om als provincie niets te laten horen richting degenen die veel eigen tijd en energie staken in het proces. Het had de provincie gesierd wanneer ze niet alleen maar had gemeld dat zienswijzen voor kennisgeving zijn aangenomen.

Provinciale Staten worden opgeroepen om Gedeputeerde Staten te verzoeken om openheid te geven over de notulen van de stuurgroep en om een landschapsplan voor de Heemskerkvariant op te stellen.

350 De heer **Tijssens** (D66) vraagt of het onprettige gevoel over de manier van communiceren vanuit de provincie te maken heeft met het feit dat de Nota van Beantwoording lang op zich liet wachten.

355 De heer **Toekook** (Houd Broekpolder Leefbaar) legt uit dat er geen inhoudelijke discussie is. Men levert iets in en vervolgens is er stilte. Dat is erg frustrerend als je leefomgeving aangetast wordt. De Staten moeten goed functioneren. De bewoners van Broekpolder hebben hier een vervelend gevoel bij.

360 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) las dat in het geval van de golfbaanvariant de geluidsoverlast die gaat ontstaan in de Broekpolder naar beneden kan worden gebracht tot het niveau van de Heemskerkvariant.

365 De heer **Toekook** zegt dat er een referentiesituatie is voor de Heemskerkvariant. De golfbaanvariant zou daarbij in de buurt kunnen komen. De meting is gemaakt op die weg. Geluidshinder en dergelijke zijn niet meegenomen. Als dezelfde mitigerende maatregelen worden getroffen bij de Heemskerkvariant dan komt dat op een substantieel lagere waarde uit. Daarom bestaat er een sterke voorkeur voor de Heemskerkvariant.

370 Mevrouw **De Groot** (SP) vraagt of het integrale plan, zoals door de eerste inspreker, de heer **Briët**, geschetst, een idee is.

De heer **Toekook** zegt dat heel belangrijk is dat de leefbaarheid van de wijk Broekpolder niet verslechterd. De bewoners zijn een groot voorstander van een geïntegreerd plan, voor zowel het

landschap, het verkeer als voor recreatie. Daarom is het zo vervelend dat er geen respons kwam op de ingediende zienswijze. Houd Broekpolder Leefbaar wil in dialoog en een gezamenlijke oplossing zoeken.

Ten slotte geeft de **voorzitter** het woord aan mevrouw Tiel van VNO NCW West, TLN, Bouwend Nederland en Evofendex.

Mevrouw **Tiel** (VNO NCW West, TLN, Bouwend Nederland en Evofendex) licht de zienswijze van het bedrijfsleven toe.

Het bedrijfsleven is erg blij dat nu een voorkeurstracé is aangewezen en dat verder kan worden gesproken over dit stuk weg. De Omgevingsvisie laat zien hoe kansrijk deze provincie is, wat de ontwikkelingen zullen zijn en welke uitdagingen het zal oproepen om de kansen voor inwoners te kunnen waarmaken. Deze provincie is en blijft onverminderd populair bij nieuwe inwoners en nieuwe ondernemers. De ondernemers creëren met hun bedrijven banen voor die inwoners. Bij de presentatie van de Macro economische verkenning van de MRA bleek dat mobiliteit als het belangrijkste knelpunt wordt ervaren. Er zijn investeringen nodig in openbaar vervoer en in wegen. Wegen moet niet pas worden aangelegd als woningen er al zijn. De ontwikkeling die de kansen van een metropool biedt, kan niet zonder wrijving. Het zijn kansen die veel regio's niet kennen, of zullen krijgen. Het bedrijfsleven is erg blij dat de provincie heeft gesproken met de minister van OCW. Het Rijk en het ministerie tonen hun betrokkenheid bij dit dossier. Het Rijk realiseert zich dat de Randstad niet op slot gezet kan worden. Samen optrekken voor een goed landschapsplan is essentieel. Het bedrijfsleven heeft er alle vertrouwen in dat er een goed inpassingsplan komt en dat de herstelwerkzaamheden voor de Stelling van kwaliteit en bijzondere creativiteit zullen zijn. De provincie is verantwoordelijk voor RO en infrastructuur. Na meer dan 60 jaar praten, moeten nu stappen worden gezet. Deze investering is goed voor de leefbaarheid van inwoners van Krommenie en Assendelft. De oplossing voor Broekpolder ziet het bedrijfsleven met vertrouwen tegemoet. Voor de snelheid op A9 vindt de overheid het bedrijfsleven ook aan haar kant. Voor het bedrijfsleven geldt de mate van doorstroming en niet hoe hard er gereden mag worden. Het bedrijfsleven steunt deze tracékeuze en hoopt dat Provinciale Staten dat ook zullen doen wanneer er een mooi landschapsplan ligt.

De heer **De Graaf** (CDA) vraagt mevrouw Tiel om wat kansen te noemen in de regio, in relatie tot verbetering van mobiliteit

Mevrouw **Tiel** (VNO NCW West, TLN, Bouwend Nederland en Evofendex) zegt dat het bedrijfsleven uitgaat van een robuust netwerk. Dat is er nog niet. Voordat verder wordt gegaan met openbaar vervoer, moet naar asfalt worden gekeken. Wonen en recreëren vragen om betere bereikbaarheid. In het kader van energietransitie, de aanlanding van wind op zeevelden wordt veel werkgelegenheid gecreëerd. Industriële complexen hebben energie nodig. Woningen moeten worden getransformeerd omdat ze van gas losgaan. Kansen zijn er volop in dit gebied. Er moet slim worden omgegaan met ruimte. Een goede infrastructuur is een belangrijke voorwaarde.

Mevrouw **De Groot** (SP) las dat het voor de MRA heel belangrijk is om groene longen te hebben, groengebieden waar men kan recreëren. Als overal wegen worden aangelegd door de groene long dan worden de plannen van de MRA doorkruist. Wonen en werken worden minder waardevol. Hoe kijkt inspreker daar tegenaan?

Mevrouw **Tiel** vindt dat nu het mooie van de Omgevingsvisie. Daar zit die afweging. Iedereen hecht aan groen.

De heer **Hietbrink** (GL) meent zich te herinneren dat het bedrijfsleven voor het behoud van de status van werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam is. Klopt dat? Als dat zo is, vindt het bedrijfsleven dan ook dat als de aanleg van één van de gestrekte varianten daarmee niet te combineren is, dat ze er niet moeten komen?

Mevrouw **Tiel** antwoordt dat het bedrijfsleven nergens heeft opgeschreven dat het q.q. voor het behoud van de Unesco-status is. Bij ICOMOS is aangegeven wat de kansen en bedreigingen voor het gebied zijn. Bij het Rijk is aangegeven dat de Randstad niet op slot mag en dat moet worden gekeken naar een slimme oplossing. Het vertrouwen in de creativiteit van bouwkundigen en landschapsarchitecten is groot. De status van werelderfgoed is niet heilig. De Stelling van Amsterdam wordt al op 9 punten doorkruist. Mevrouw Tiel kijkt naar de kansen die het herstelplan biedt.

435

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of het naar de mening van het bedrijfsleven nog wel zinvol is om een landschapsplan op te stellen.

440

Mevrouw **Tiel** antwoordt dat het zeker zinvol is om een landschapplan te maken. Daarmee worden optimaal de kennis en kunde benut die we in Nederland hebben. Er zijn in het landschapsplan veel oplossingen te vinden voor de opgeworpen uitdagingen.

De **voorzitter** bedankt alle sprekers.

445

Korte schorsing van 20:20 uur tot 20.27 uur

De voorzitter heropent de vergadering.

450

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vertelt dat vanavond de zienswijzen aan de orde zijn naar aanleiding van het voorkeursstracé van Gedeputeerde Staten. Zij hebben juist die variant gekozen die de bewoners van Broekpolder niet wenselijk vinden. Was de Heemskerkvariant gekozen, dan waren er ook tegenstanders. Bij de keuze moet ook worden gedeald met de Stelling van Amsterdam. ICOMOS keurde alle drie de varianten af.

455

De achterban van de VVD denkt er verschillend over. De VVD-Statenfractie begrijpt deze keuze voor de voorkeursvariant. Het is een gebied dat al verrommeld is. De MKBA voor de Heemskerkvariant wordt veel slechter door de aanvullingen die nodig zijn op advies van ICOMOS. Voor de VVD is het van essentieel belang dat er iets wordt gedaan aan de punten die zijn gemaakt ten aanzien van geluid. Uit een aanvullend onderzoek blijkt dat met bepaalde maatregelen de geluidsdruk op Broekpolder met de golfbaanvariant zelfs lager kan zijn dan Heemskerkvariant. Zijn deze

460

aanvullende maatregelen meegenomen in het bepalen van de voorkeursvar en worden deze meegenomen in het op te stellen landschapsplan?
Er zijn nog veel vragen over fijnstof. Hoe zit het met fijnstof in de Broekpolder als het uiteindelijk de golfbaanvariant gaat worden? Wanneer is het landschapsplan gereed? Wanneer kunnen Provinciale Staten een definitief besluit nemen over het uiteindelijke ontwerp voor de verbinding A8-A9?

465

De heer **Tijssens** (D66): Suggereert u dat uw sympathie ligt bij de bewoners van het kleine dorp?

470

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zegt dat er in het geval van een andere variant ook tegenstanders zullen zijn. Het onderzoek naar fijnstof en geluid is wel van belang. Met de uitkomsten van dat onderzoek moet wel wat worden gedaan.

475

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat vanavond de focus ligt op de Nota van Beantwoording. Deze focus is belangrijk voor de besluitvorming. Kan de gedeputeerde reageren op de door een spreker geuite onvrede over het (beantwoordings)proces. De uitkomst van het landschapsplan en vragen die Provinciale Staten nog hebben behoeven een antwoord en vervolgens een beschouwing daarop, voordat D66 een besluit kan nemen.

480

Het landschap waar de beoogde verbinding moet komen, is zeer beschermwaardig. Door talloze ingrepen na de oorlog toen de verdedigingswerken hun functie verloren, is verrommeling ontstaan, waar het landschap onder lijdt. Het herstel van dit landschap combineren met de ingreep in mobiliteit kan D66 goed volgen. Een delegatie van Provinciale Staten bezocht het plangebied. Er zijn tal van mogelijkheden voor herstel mogelijk. Het is een uitdaging om alle belangen met elkaar te verenigen. Het slagen van die missie is voor D66 een noodzakelijke voorwaarde.

485

D66 roept Gedeputeerde Staten op om alle adviezen die er zijn, te gebruiken en het landschapsplan in participatie met kenners van het gebied uit te voeren. Daarbij moeten de vernatting van Kilzone en de impact van de N203 en het opstelsterrein in acht worden genomen.

490

Aanwonenden van de betrokken Rijkswegen dienden zienswijzen in. Men vreest voor een forse toename van de verkeersoverlast. De aansluiting van de golfbaanvariant op de A9 ligt dicht tegen een woonwijk aan. Dit knelpunt is naar de mening van D66 de oorzaak van het ontstaan van verdeeldheid in de stuurgroep en het afbrokkelen van bestuurlijk draagvlak in de regio. Samen met het ministerie moet het college van Gedeputeerde Staten hier heel goed naar kijken.

De overlast van het knelpunt Coenbrug is lastig op te lossen. Ook hier dient vooraf samen met het ministerie naar een oplossing te worden gezocht.

495

Gedeputeerde Staten kunnen samen met Rijk aan een fundamenteel beter voorstel werken. Pas als dat op tafel ligt, kan D66 daar een oordeel over geven. D66 wil graag dat tot een gedragen besluit voor een voorkeursvariant kan worden gekomen. Gedeputeerde Staten hebben met deze inzet de

handschoen opgepakt. De kans ligt er nu om met een sterk en gebiedsgeoriënteerd plan te komen, de verbinding in balans te brengen met het omliggende wegsysteem en de leefbaarheidsproblemen op te lossen en niet te verplaatsen en om de Stelling van Amsterdam te behouden.

500

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt wat D66 gaat doen als er een goed overwogen landschapsplan ligt, maar ICOMOS zegt nee.

505

De heer **Tijssens** (D66) denkt dat Gedeputeerde Staten per brief hebben aangegeven dat het geen optie is om nu door te zetten als er geen akkoord te verwachten valt van ICOMOS.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) bedankt alle 250 indieners van zienswijzen. De PvdA is benieuwd waarom een reactie zo lang op zich liet wachten. Er is veel teleurstelling over deze wijze van omgang met de zienswijzen.

510

De PvdA is blij met de manier waarop de reacties op de zienswijzen zijn samengevat. Opvallend is dat 21 procent van de reacties gaat over geluid, lucht, gezondheid en leefbaarheid. De verdeelde reacties van samenwerkende partijen is zorgelijk, want ze maken onderdeel uit van de stuurgroep. De stuurgroep moet straks in het najaar met meer gezamenlijkheid komen.

515

Vandaag spreken de Statenleden zich niet uit over de voorkeursvariant en dat is goed, want de benodigde informatie ontbreekt nog, zoals het landschapsplan, het antwoord op de vraag of de status van de Stelling van Amsterdam in stand kan blijven en over wat er met de Coenbrug en de leefbaarheid in de Broekpolder gaat gebeuren. De PvdA geeft Gedeputeerde Staten mee om in de komende periode samen te werken aan een oplossing voor de bereikbaarheid, maar ook voor het verbeteren van de leefbaarheid Krommenie. Er moet integraal naar het gebied worden gekeken. Het is de groene long tussen de verschillende corridors en die van groot belang is voor de gezondheid van alle inwoners, natuur en recreatie. Een integrale benadering is ook het principe uit de Omgevingsvisie.

520

Voor het hele gebied moet een landschapsplan worden gemaakt waarvan beide varianten en opstelsterrein onderdeel uitmaken. Zichtbaar moet worden gemaakt waar de Stelling wordt aangetast. Dit moet samen met betrokkenen worden opgepakt.

525

De status van de Stelling van Amsterdam mag niet worden aangetast. Straks wordt beoordeeld of dit lukt. Er zijn echter meer gevaren voor een mogelijke verdere aantasting van de Stelling. Dit blijkt uit de brief van 9 februari. Wanneer niet zorgvuldig met de Stelling wordt omgesprongen kan de aanvraag voor de Hollandse Waterlinie wel worden vergeten.

530

In het kader van de leefkwaliteit wordt naast geluidshinder ook naar fijnstof gekeken. In de Broekpolder kunnen daartegen maatregelen worden getroffen. Kan het effect van fijnstof in beeld worden gebracht?

De Coenbrug maakt officieel geen onderdeel uit van het project, maar er kan toch samen met Zaanstad worden opgetrokken, zodat gezamenlijk kan worden opgetreden richting het Rijk om 80 km op de brug te bewerkstelligen.

535

De PvdA vindt dat moet worden ingezet op 80 km/u op de Coenbrug.

Wat gaat het nu allemaal kosten? Straks moet er een helder financieel verhaal liggen. Wat zijn de werkelijke kosten? Het moet betaalbaar blijven voor de provincie. Lukt dat niet dan komt wat de PvdA betreft de tunnelvariant in beeld.

540

De heer **Hietbrink** (GL) hoorde de heer Papineau Salm een pleidooi houden voor het opstellen van landschapsplan voor beide varianten. Dat gaat nu toch niet gebeuren?

545

De heer **Papineau Salm** zegt dat de PvdA dit als wens wil meegeven aan Gedeputeerde Staten. Het gaat de PvdA om het gehele gebied van golfbaan tot aan het opstelsterrein. Laat Provinciale Staten met een kaart van bovenaf zien wat daar aanwezig is. Met een drone kan het gebied mooi van bovenaf in beeld worden gebracht.

550

Mevrouw **De Groot** (SP) benadrukt dat meer asfalt zorgt voor meer files. De verbinding tussen de A8 en A9 zal er voor zorgen dat er meer files komen en dat een bijzonder stuk groen tussen de steden volledig teloor gaat. Dat geldt zowel voor de golfbaan- als de Heemskerkvariant. Wat stelt een landschapsplan voor de golfbaanvariant nu eigenlijk voor? De SP denkt dat er een plan wordt gemaakt naar aanleiding van de A8 / A9 dat Gedeputeerde Staten recht door de polder heeft gefantaseerd. ICOMOS kan zich blijkbaar vinden in het landschapsplan van Gedeputeerde Staten. Is daarover met ICOMOS gesproken? Wat kwam er uit dat gesprek voort? Met de coalitie van natuur- en landschapsorganisaties was een Statenvertegenwoordiging in het gebied waar de verbinding zou moeten komen. Dit coalitie pleit voor het ontwikkelen van een integraal plan voor de waardevolle

555

groene long tussen de A8 en de A9, uitgaande van de kwaliteiten van het gebied. Daar hoeft niet per se een snelweg door heen. Andere mobiliteitsoplossingen zijn ook mogelijk.

560

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) is benieuwd of mevrouw De Groot bekend is met de ladder van Verdaas. Zo ja, waarom twijfelt mevrouw De Groot eraan of die goed is toegepast? In feite zegt mevrouw De Groot dat op zoek moet worden gegaan naar andere modaliteiten.

565

Mevrouw **De Groot** (SP) kent de Ladder van Verdaas. Zij is overtuigd van de mogelijkheden van andere vormen van mobiliteit. In de MKBA zijn niet alle zaken meegewogen, zoals de waarde van de natuur en de waarde van het huidige landschap. Niet alle mogelijkheden zijn gewogen.

570

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) merkt op dat natuur en milieu iets anders is dan de Ladder van Verdaas. De Ladder van Verdaas kijkt eerst of een oplossing kan worden gevonden met bestaande infrastructuur of openbaar vervoer. Als dat allemaal niet mogelijk is, mag worden gekeken naar een andere manier, zoals nieuw asfalt.

575

Mevrouw **De Groot** (SP) acht de mogelijkheden van de Ladder van Verdaas niet zo hoog als het groene plan dat er ligt om het landschap aan te pakken en alles integraal te bekijken.

580

De heer **De Graaf** (CDA) vraagt of mevrouw De Groot twijfelt aan de effectiviteit van de Ladder van Verdaas

Mevrouw **De Groot** (SP) twijfelt niet aan de effectiviteit van de Ladder van Verdaas. Zij twijfelt wel aan deze verbindingsweg A8 / A9.

585

Veel insprekers hebben aangegeven dat de verbindingsweg natuurlijk voor overlast zal zorgen in Heemskerk, de groene long tussen de A8 en de A9 vernietigen en meer files veroorzaken. De A8 en Coenbrug krijgen 35.000 extra verkeersbewegingen te verwerken. De aanwonenden zuchten nu al onder verkeerslawaaï en een slechte luchtkwaliteit. Dit landschapsplan is een plan om een onmogelijke snelweg mogelijk te maken. De SP is tegen dit en alle andere plannen die de groene long tussen de A8 en A9 en de Stelling van Amsterdam zullen aantasten.

590

De heer **Papineau Salm** (PvdA) is benieuwd wat de SP doet met de boodschap van e drie gemeenteraden

595

Mevrouw **De Groot** (SP) vertelt dat de SP heel goed heeft geluisterd naar alle bewoners. De bewoners in de Broekpolder, de aanwonenden van de A8 en alle andere bewoners die overlast ondervinden hebben gelijk. Mevrouw De Groot luisterde naar de drie gemeenteraden. Of de raden oog hebben voor het integrale plan van natuur- en milieuorganisatie is (nog) niet bekend.

600

De heer **Tijssens** (D66) vraagt wat de SP nu precies wilt. De SP wil wel een landschapsplan, maar eigenlijk de oplossing voor het knelpunt Krommenie/Assendelft niet kan omarmen. Klopt dat?

605

Mevrouw **De Groot** (SP) verwijst naar de tunnelvariant bij Krommenie / Assendelft. Er moest echter een boog komen. De SP zou niet willen pleiten voor een boog. De fractie wil wel kijken naar een variant in een tunnel.

610

De heer **De Graaf** (CDA) zegt dat het CDA content is met het landschapsplan, als inpassing in de procedure, om de nadelen, de natuur en de leefbaarheid te compenseren en zelfs te overcompenseren, zoals dat mogelijk bleek te zijn bij N201, de Westfrisiaweg en het project Afslag A9-Heiloo. Per saldo verbeteren bereikbaarheid, leefbaarheid en de toekomstige weerbaarheid van de regio IJmond en Zaanstreek.

615

In de rapportage op pagina 26 staat nog abusievelijk vermeld dat Provinciale Staten het voorkeursalternatief vaststellen. Dat is echter de verantwoordelijkheid van Gedeputeerde Staten. Er zijn veel pleidooien om dit besluit uit te stellen. Als argument wordt aangedragen dat er nog wel een half jaar bij kan nu er toch al zestig jaar over gesproken wordt. Als dat argument steeds wordt gehanteerd, dan volgt er nooit een stap in de verbetering van de bereikbaarheid van de regio. Recent was er een ingelast werkbezoek. Daar werd het begrip cocreatie genoemd. Het CDA is van mening

620 dat het project in cocreatie wordt uitgevoerd. Een gemiste kans in de tijdens het werkbezoek verstrekte documentatie is dat daarin het begrip 'mobiliteit' ontbreekt.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) verwijst naar de spreker die sprak namens de drie gemeenteraden. Het proces is voor hen niet duidelijk verlopen, omdat niet is gekozen voor de Heemskerkvariant. Wat vindt het CDA daarvan?

625 Mevrouw **De Groot** (SP) vraagt het CDA waarom nu een besluit moet worden genomen? Er is geen consensus. Waarom moet dit plan mensen door de strot worden geduwd?

630 De heer **De Graaf** (CDA) distantieert zich van de opmerking over 'door de strot drukken'. Vijfendertig duizend mensen leven nu in een ongezonde situatie. Daarom moet worden doorgegaan met het zetten van stappen in dit traject.

635 De heer Briët heeft gelukkig mobiliteit wel als onderdeel genoemd. Het is jammer dat de heer Briët de MER omschreef als een ad hoc oplossing. Met creativiteit en kennis kunnen nog heel veel oplossingen worden gerealiseerd voor de te verwachten problemen in de Broekpolder. Infrastructurele oplossingen geven vaak een verbeterd karakter, ook aan het landschap. Het CDA sluit zich aan bij het verzoek van de PvdA om eens goed te kijken naar een landschapsplan richting Uitgeest. Het gaat bij het CDA primair om een mobiliteitsvraagstuk
640 Geconstateerd kan worden dat de stuurgroep verdeeld is. Het CDA bepleit bij Gedeputeerde Staten om er alles aan te doen om tot een goed stuurgroepbesluit te komen.

645 De heer **Zoon** (PvdD) is verbaasd over de opmerking dat het bij het CDA primair om het mobiliteitsvraagstuk gaat. Naast mobiliteit moet toch het probleem ten aanzien van leefbaarheid worden opgelost?

De heer **De Graaf** (CDA) is het met de heer Zoon eens. Het is primair een mobiliteitsvraagstuk, maar er moet maximale aandacht zijn voor de leefbaarheid en de inpassing in het mooie gebied. Het verwachtingspatroon van de klankbordgroep is lastig te managen. Provinciale Staten horen niets van Uitgeest. Dat is jammer. Zijn collega-Statensleden roept hij op om richting de landelijke politiek te bepleiten dat een stap moet worden gezet. Een aanvullende financiering is noodzakelijk, waarvan
650 een belangrijk deel uit Den Haag moet komen.

De heer **Hietbrink** (GL) richt zich op het wegen van alternatieven door Gedeputeerde Staten, het landschapsplan en de bestuurlijke samenwerking met de regio.
655 De Heemskerkvariant is duurder dan de golfbaanvariant, omdat de aantakking op de A9 zeer veel geld kost. In de Nota van Beantwoording staat dat eerst was gekozen voor een 270 gradenlus. Daarna viel de keuze op een fly-over. Is die oplossing wel veilig als de snelheid wordt verlaagd? Zijn andere oplossingen onderzocht om de aantakking van het Heemskerkalternatief op de A9 goedkoper te laten uitvallen?

660 De heer **Tijssens** (D66) verwachtte dat GL een punt zou maken van de leefbaarheid in Broekpolder. De focus van GL ligt nu op het geld.

665 De heer **Hietbrink** (GL) legt uit dat er veel discussie vanuit de regio en de bewoners is over de keuze voor de golfbaanvariant. Een doorslaggevend argument was een financiële afweging.

ICOMOS heeft een vernietigend oordeel gevelde over de gestrekte varianten en adviseert om op zoek te gaan naar andere opties. Gedeputeerde Staten concludeerden dat die er niet zijn. Leidt het landschapsplan voor de golfbaanvariant tot een ander oordeel van ICOMOS? Beter is de volgorde
670 waarin eerst een landschapsplan voor het gehele gebied wordt opgesteld, wat wordt voorgelegd aan ICOMOS, alvorens wordt gekozen voor een voorkeursvariant.

GL spreekt haar zorg uit over de status in de vorm van een landschapsplan. Gedeputeerde Staten spreken over een ontwerp waarin de waarden van het werelderfgoed zo min mogelijk worden aangetast en zoveel mogelijk in stand worden gehouden. Het klinkt alsof de weg er moet komen,
675 ook al moet de universele waarde van de Stelling daarvoor worden aangetast. Gaat de provincie de waarde van de Stelling behouden en versterken, of zoveel mogelijk behouden en zo min mogelijk schaden?

Natuurorganisaties vragen om een integraal gebiedsplan te ontwikkelen voor de waardevolle groene long tussen de A8 en A9 en dat plan leidend te maken voor besluitvorming. GL is enthousiast over
680 dat initiatief. Het initiatief sluit goed aan bij het advies van de Rijksadviseurs om alle ruimtelijke

ontwikkelingen in het gebied in beeld te brengen. Hoe beoordelen Gedeputeerde Staten het initiatief van de groene organisaties?

685 Van gemeenten in de regio zijn reacties ontvangen op de keuze voor de golfbaanvariant. Die keuze en de snelheid waarmee die is gemaakt, leiden tot onrust. Heemskerk en Beverwijk zijn tegen de golfbaanvariant. Velsen heeft per brief aangegeven een landschapsplan voor beide varianten als voorwaarde te zien voor een constructief vervolg. Hoe gaan Gedeputeerde Staten om met de afbrokkelende steun van de regio?

690 GL is geen voorstander van de gestrekte varianten. De fractie pleitte altijd voor lokale oplossingen. Oplossingen die het best aansluiten bij de in de Nulplusvariant onderzochte mogelijkheden. Op basis van de uitkomsten van de MER en de Nota van Beantwoording kan worden geconstateerd dat een pas op de plaats, wat GL betreft, noodzakelijk is. Dat begint met een erkenning van de uitzonderlijke waarde van het gebied tussen de A8 en de A9 en het opstellen van een integraal gebiedsplan voor een bijzonder provinciaal landschap.

695 De heer **Zoon** (PvdD) zegt dat dit soort ingrijpende inpassingen in de basis om de goedkeuring van stakeholders vraagt. Daarmee bedoelt hij naast de stuurgroep ook maatschappelijk partners. In de stuurgroep heerst verdeeldheid. Ergens ging het mis. Om de geluidsbelasting bij Broekpolder enigszins te beperken worden lapmiddelen voorgesteld. Op de Rijksweg worden aanpassingen gedaan om een provinciale snelweg mogelijk te maken. Dan is er nog niets gekeken naar de
700 gevolgen voor Zaanveldt. Deze moeten nog worden onderzocht. Het geluid op de A8 en de Coenbrug neemt toe. Laat de woonwijken niet de rekening krijgen van de huidige problemen op de N203. Dit project is uitgegroeid en heeft impact op het gebied tussen Beverwijk en Zaanland. De oplossing betekent een verschuiving en geen significante oplossing voor de leefbaarheid.
705 De PvdD adviseert om met dit plan te stoppen, een plan te maken voor het gehele gebied, zoals voorgesteld door natuur- en landschapsorganisaties en op zoek te gaan naar maatregelen voor de leefbaarheid voor Krommenie.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of het klopt dat de PvdD de oproep van Krommenie negeert om vaart te maken?

710 De heer **Zoon** (PvdD) constateert dat met de voorgestelde oplossing er een verschuiving gaat plaatsvinden naar andere gebieden. Er moet echt iets gebeuren. De heer Zoon schaamt zich ervoor dat de provincie de bewoners van Krommenie en Assendelft laat wachten.

715 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) sluit zich aan bij eerdere spreker om een groot integraal plan te maken voor het gehele gebied.

50PLUS is geen groot voorstander van de aanleg van deze weg. De problemen rond Krommenie en Assendelft ten aanzien van de leefbaarheid begrijpt de fractie. Daar moeten lokale maatregelen worden genomen. Het probleem van geluidsoverlast en fijnstof mag niet worden verplaatst naar
720 Broekpolder en Zaanveldt. 50PLUS vindt dit onacceptabel.

De fractie heeft niet de illusie dat er door de bespreking van de Nota van Beantwoording iets verandert. Er is ook bestuurlijke verdeeldheid. Een aantal gemeenten zal financieel niet meer gaan bijdragen, omdat ze de SOK hebben getekend voor de Heemskerkvariant. Hoe gaan Gedeputeerde Staten om met die bestuurlijke verdeeldheid?

725 De fractie kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de golfbaanvariant het moest worden. Is die variant wel beter voor het milieu en omwonenden elders?. Veel kosten zijn niet meegenomen zoals verplaatsing en compensatie van de golfbaan. Er is een rooskleurig beeld geschetst.

730 Veel extra verkeersbewegingen, congestie en files bij Coenbrug zijn te verwachten, evenals geluid en fijnstof bij Broekpolder en Zaanveldt. Dan komt daar nog het doorsnijden van de Stelling van Amsterdam bij. Er moet alles aan worden gedaan om die nadelige effecten zo min mogelijk te maken. Er is amper sprake van reistijdwinst voor zowel vrachtverkeer en personenauto's.

De heer **Tijssens** (D66) vraagt wat 50PLUS dan wel wil.

735 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) verwijst naar de inbreng van de SP en GL. Het is goed om te kijken of lokale oplossingen mogelijk zijn. De variant van ondertunneling kan mogelijk opnieuw worden onderzocht.

740 De heer **Ceder** (CU-SGP) bedankt alle insprekers en indieners van zienswijze voor hun tijd die zij in dit dossier staken.

De fractie van CU-SGP waarschuwde al in een vroeg stadium dat een breed gedragen proces belangrijk is. De Nota van Beantwoording gelezen, de insprekers gehoord hebbende en de keuze voor één variant dan baart dat wel zorgen.

745 Een groot deel van de reacties gaan over het proces, de besluitvorming en de probleemanalyse en niet over de inhoud van de onderzoeksrapporten. Insprekers gaven aan dat geen soepel en transparant proces is gelopen. Er zijn zorgen over de leefomgeving. De provincie kan het maar één keer goed doen. Zorgvuldigheid is vereist. De provincie is verplicht om de bewoners van Assendelft en Krommenie te helpen. Neem allen mee in het proces. Belanghebbenden moeten niet worden gezien als tegenstanders. Is de ingeslagen weg de juiste?

750 De CU-SGP is er voorstander van om het breder te trekken en naar het gehele gebied te kijken. De provincie moet zich niet blindstaren op gebieden waar maatregelen nodig zijn en waar overhaaste stappen worden gemaakt. Over de Unesco status is nog geen duidelijkheid. Het verliezen van de status hangt de provincie boven het hoofd.

755 Het is merkwaardig dat nu met één variant aan de slag wordt gegaan en dan pas afwachten wat ICOMOS voor oordeel velt. De antwoorden op zienswijzen over de Stelling van Amsterdam zijn terughoudender dan eerdere antwoorden van het college. De provincie wil zowel een verbeterde verbinding als behoud van de status van werelderfgoed.

Komt er nog een toets van ICOMOS voorafgaand aan het go/no go moment? Zo nee, is het dan een idee om het go/no go moment in te bouwen na het verlossende antwoord van ICOMOS?

760 Hoe ziet de gedeputeerde het voor zich als de provincie wel met een variant doorgaat en de status van werelderfgoed verliest?

Gedeputeerde **Post** dankt alle fracties voor hun bijdrage aan de discussie. Eén ding is duidelijk: je kunt nooit iedereen tevreden stellen. Dat doet de gedeputeerde wel wat. Over de opmerking inzake het door de strot rammen zegt de gedeputeerde dat dit college zo niet in elkaar zit. Er zijn mensen die al bijna 60 jaar wachten op een besluit. Er kan dan niet worden gesproken van iets door de strot duwen. Het college van Gedeputeerde Staten maken afwegingen met zeer veel zorgvuldigheid. De gedeputeerde kan niet allen met een gerust hart naar huis sturen. Volksvertegenwoordigers moeten soms vervelende beslissingen nemen, of accepteren dat deze worden genomen zonder of met hun steun. Dat het college zijn zin doordramt of dat het lak heeft aan inwoners is onjuist. Dergelijke opmerkingen raken de gedeputeerde.

Over het bestuurlijk draagvlak in stuurgroep merkt de gedeputeerde op dat de stuurgroep nooit uit ere is geraakt, dus hoeft de stuurgroep ook niet in ere hersteld te worden. Als moet worden overlegd of besluiten moeten worden genomen, dan komt de stuurgroep bijeen.

De heer **Tijssens** (D66) vraagt over het verlies van draagvlak in de stuurgroep of op een andere manier dichterbij bij elkaar kan worden gekomen?

780 Gedeputeerde **Post** vertelt dat het ingewikkeld is. Een enkele partij gaf aan de voorkant aan alleen te willen bijdragen aan een verbinding als dat de Heemskerkvariant is dan wel als aantoonbaar is dat andere varianten beter zijn.

785 Gedeputeerde Post kan zich dit vanuit het perspectief van een gemeente voorstellen. Zij zit er echter vanuit het perspectief van de regio. Ze heeft begrip voor het feit dat men een voorkeur geeft aan de Heemskerkvariant boven de golfbaanvariant.

Al diegenen die beweren dat de golfbaanvariant het vanaf het begin af aan moest worden geeft de gedeputeerde het volgende mee. Anderhalf jaar geleden lagen er twee varianten op tafel; de Heemskerkvariant en de Nulplusvariant. Toen volgde het MER advies om de golfbaanvariant mee te nemen. Op advies van de commissie MER kwam de golfbaanvariant opnieuw op tafel. Gedeputeerde Staten hadden de golfbaanvariant eigenlijk al afgeschreven.

790 Over het draagvlak zegt de gedeputeerde dat zij snapt dat er gemeenten zijn die de verbinding ergens anders willen.

795 Het is niet de taak van de gedeputeerde om te kijken wat een gemeente als voorkeur heeft. Het is haar taak om te kijken welke variant voor de minste euro's het beste resultaat oplevert voor de meeste reizigers en die het best voldoet aan de doelen die de provincie stelt. Dan verlies je soms draagvlak. Uiteindelijk is het aan Provinciale Staten om een krediet te voteren. De vraag is of meer geld moet worden gevraagd om naar de Heemskerkvariant te gaan, wetend dat ook daar mensen teleurgesteld zullen worden wanneer die keuze wordt gemaakt.

800 Vanavond hoorde deze commissie, via de vertegenwoordiger van de drie gemeenteraden, de standpunten van de wethouders van de gemeenten, met uitzondering van die van de gemeente Velsen. Het standpunt van Velsen was tot en met de laatste stuurgroepbijeenkomst wat genuanceerder dan die van Heemskerk en Beverwijk. De stuurgroep wil graag twee varianten

onderzocht hebben. Het college van GS heeft aangegeven het voorkeursalternatief te onderzoeken. Met het ministerie is besproken dat eerst een voorkeursalternatief zou worden benoemd en dat
805 daarop een landschapsplan zal worden gemaakt. Dat is de afspraak tussen het departement en de provincie. De gedeputeerde heeft gehoord dat gemeente Heemskerk voornemens is om het opstellen van een tweede landschapsplan zelf op te pakken.

810 Maatregelen voor geluid zijn niet meegenomen in het landschapsplan. Een aantal fasen moet worden doorlopen. Na het landschapsplan volgt een Provinciaal Inpassingsplan, waarin die maatregelen wel worden meegenomen en daarmee dus ook in de MER.

Fijnstof is niet het onderscheidende criterium geweest bij de drie varianten. Daar scoren ze allemaal in gelijke mate wel of niet op. Het landschapsplan is pas in het eerste kwartaal van 2019 gereed. Dat heeft nogal wat voeten in de aarde. De gedeputeerde verwijst naar de planning bij de stukken.

815 Over de ontevredenheid over zienswijzen zegt de gedeputeerde dat het klopt dat het lang duurde. Het was niet de bedoeling om de beantwoording af te raffelen, maar om serieus om te gaan met alle zienswijzen. Er was nog geen uitkomst bekend van het gesprek met OCW. Zolang die informatie er niet was konden niet alle antwoorden worden gegeven. Alle indieners kregen een reactie. Zes weken lang stond er in het gebied een keet. Men kon in en uitlopen. De mogelijkheid om aan de voorkant mee te praten over verschillende varianten was er. Er was een klankbordgroep, een stuurgroep en gemeenteraden en Provinciale Staten spraken erover. In allerlei gremia waren momenten en
820 mogelijkheden om blijk te geven van goed- of afkeuring.

Tijdens een technisch onderzoek is er geen mogelijkheid om mee te praten. Het MER-onderzoek is technisch en modellen die worden gehanteerd zijn niet voor discussie vatbaar.

825 De gedeputeerde is ervan overtuigd dat alle gelegenheid is geboden om in te spreken, aan te spreken en door te spreken. De gedeputeerde zal nooit iemand de deur wijzen als haar agenda een gesprek toelaat.

Budget en dekking voor het landschapsplan worden vanuit de reservering TWINH georganiseerd.

830 Met het Ministerie van OCW wordt goed gekeken naar de aansluiting. In het verleden was de gedachte dat een vrij beperkte aansluiting mogelijk was, maar Rijkswaterstaat ging niet akkoord.

Rijkswaterstaat eiste een knoop, zoals die op dit moment in de berekeningen staat. De provincie heeft te voldoen aan de eisen die Rijkswaterstaat. Die aansluiting is een stuk duurder.

835 Pas als het landschapsplan gereed is, wil D66 een definitief oordeel geven. De gedeputeerde snapt dit, maar er zal nooit een oplossing komen waarmee iedereen tevreden kan worden gesteld. In verschillende regio's spelen nu eenmaal verschillende belangen.

De gedeputeerde zal een beroep doen op alle leden van de stuurgroep. De provincie kijkt naar de regio en staat daardoor wat 'losser' ten opzichte van de gemeentegrenzen en de specifieke betekenis voor de ene of andere gemeente. De gedeputeerde heeft er begrip dat gemeenten opkomen voor hun inwoners. Gedeputeerde Staten zitten er voor alle inwoners van Noord-Holland en
840 neigen daardoor naar een breder beeld.

De aandachtspunten voor de verdere uitwerking vanuit deze commissie neemt de gedeputeerde mee. Naar de mening van de gedeputeerde is integraal naar het gebied gekeken. Zij verwijst naar de Nota Reikwijdte en Detailniveau. Dat komt tot uiting in de MER.

845 Voor het opstellen van een MKBA hanteert het college de methodiek die in MIRT-onderzoeken wordt gebruikt. Dat is de systematiek die door het Rijk wordt geaccepteerd. Als een MKBA niet volgens die regels is opgesteld, dan is de gedeputeerde vrij kansloos in Den Haag. Er ligt dus een MKBA die landelijk wordt geaccepteerd en die volgens een geaccordeerd systematiek voor MKBA is opgesteld. Landschappelijke waarden en die van Unesco zijn niet in geld uit te drukken. Het college wil én het Unesco Werelderfgoed behouden en een deugdelijke verbinding voor de mensen in de MRA.

850 De gedeputeerde wil graag samen met Zaanstand naar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om te praten over de Coenbrug, maar niet in het kader van dit landschapsplan. De Coenbrug valt buiten het onderzoeksgebied.

Voor de kosten verwijst de gedeputeerde naar de stukken. Er wordt nog gewerkt met onzekerheidsmarges. Op dit moment zijn ramingen nog met onzekerheidsmarges omgeven.

855 Over het verzoek om geld te vragen in Den Haag zegt de gedeputeerde dat in maart jl. met de minister van I en W is afgesproken dat er in het kader van het programma 'Bereikbaarheid van, naar en in de MRA' gekeken wordt naar de mogelijkheden om de verbinding A8/A9 op te nemen in dat programma.

860 De gedeputeerde veronderstelt dat zij met de beantwoording van de vragen zij mevrouw De Groot niet meer gaat overtuigen. Mevrouw De Groot heeft bikkkelhard de deur dichtgegooid. De SP is tegen dus niet te overtuigen met antwoorden op vragen van mevrouw De Groot, Uitgeest heeft zich niet uitgesproken. Na elke stuurgroep is een kort bericht op de website geplaatst waarin kennis is gegeven van wat in de stuurgroep is besloten. De gedeputeerde meent dat Uitgeest voor een gestrekte variant is, maar geen voorkeur heeft uitgesproken.

- 865 De gedeputeerde sluit zich volledig aan bij oproep om de landelijke partijen te benaderen. Dat kan wellicht helpen.
Er zijn geen andere oplossingen voor aantakkingen. De provincie is gehouden aan dat wat Rijkswaterstaat haar vraagt.
- 870 Men vindt het merkwaardig dat nu een voorkeursalternatief wordt gekozen en dan pas een landschapsplan wordt opgesteld. Dat is conform afspraak met OCW. Het is wonderlijk als een landschapsplan wordt gemaakt voor de inpassing van infrastructuur, terwijl niet bekend is over welke infrastructuur het gaat en waar die komt te liggen.
- 875 Over de status zegt de gedeputeerde dat natuurlijk wordt gekeken waar het landschap kan worden verbeterd. Het aanleggen van infrastructuur doet iets met het landschap. De gedachte achter de manier waarop nu zal worden geopereerd is dat verbeteringen worden aangebracht. De aantasting wordt daar gelegd waar die het minste impact heeft en waar die de kortste afstand door het Stellinggebied heen aflegt. Het doel is om zoveel mogelijk verbeteringen aan te brengen om er per saldo beter uit te komen, dan wanneer er niets wordt gedaan.
- 880 De snelheid van de keuze leidt tot onrust in de regio volgens de heer Hietbrink. De gedeputeerde vindt dat opmerkelijk. Inmiddels is de provincie al acht jaar bezig met het nemen van een besluit. De gedeputeerde heeft niet het gevoel dat het snel gegaan is. Destijds is aangegeven dat de provincie én de Stelling wil behouden én een verbindingsweg wil. Die afspraak is gemaakt. Op enig moment moet de keuze worden bestendigd en afspraken met OCW worden nagekomen. Dat wil niet zeggen dat het daarmee in beton gegoten is. Ten eerste moet nog worden gekeken naar de inpassing.
- 885 Vervolgens moet er een Provinciaal Inpassingsplan komen. Het budget moet sluitend worden gemaakt. Provinciale Staten zijn het bevoegd gezag en heeft het budgetrecht. Vandaag wordt geen onomkeerbaar besluit genomen.
- 890 De gedeputeerde is zich bewust van het gegeven dat dit onrust veroorzaakt in de regio. Ieder besluit, ook geen besluit, leidt tot onrust in de regio. Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten zijn er om beslissingen te nemen. Het niet nemen van een beslissing is uiteindelijk ook een beslissing. Er wonen mensen op gebieden van alle varianten. Elk besluit dat de provincie neemt heeft consequenties. Als geen besluit wordt genomen dan betekent dit dat de onzekerheid, die inmiddels al zestig jaar heerst, nog langer duurt. Er zijn mensen die juist willen dat er een besluit wordt genomen. Ook die stem mag gehoord worden en moet worden gewogen.
- 895 De heer Zoon adviseert om te stoppen. De gedeputeerde veronderstelt dat alle eerder door haar genoemde argumenten duidelijk maken waarom niet moet worden gestopt.
- 900 Aan een plan voor het hele gebied wordt gewerkt in het kader van het opstellen van een Omgevingsvisie. In het kader van de uitbreiding van Unesco werelderfgoed met de Hollandse Waterlinie wordt gewerkt aan gebiedsanalyses voor de verschillende onderdelen van de Stelling. Er wordt gewerkt aan een landschapsplan. Deze drie plannen vragen precies datgene wat de heer Zoon zoekt.
- 905 De gedeputeerde hoort vaak dat moet worden gezocht naar lokale maatregelen. Als die er waren dan waren deze allang uitgevoerd. Lokale maatregelen zijn niet mogelijk.
- Er is niet bestuurlijke afgesproken dat zou worden gegaan voor de Heemskerkvariant. Heemskerk heeft aangegeven alleen een financiële bijdrage te zullen leveren als voor de Heemskerkvariant wordt gekozen.
- 910 Compensatie voor de golfbaan is niet meegenomen. In formele zin weet de golfbaan vanaf moment van vestiging dat er een wegtracé over het terrein zou kunnen gaan lopen. De golfbaan is geen eigenaar van de grond. Deze wordt gepacht van Rijkswaterstaat. De golfbaan weet dat op het moment dat er weg wordt aangelegd de golfbaan verplicht is om het tracé vrij te geven en dat er geen financiële compensatie tegenover staat. Dat zijn de pachtvoorwaarden. Rijkswaterstaat is eigenaar. Op het moment dat Rijkswaterstaat dat zal vragen, is de golfbaan formeel verplicht om het terrein vrij te maken. Dat betekent niet dat de provincie geen morele plicht zou hebben om op dat moment iets te doen. Omdat het formeel niet is vastgelegd is er formeel geen reden om de verplaatsing van de golfbaan mee te nemen in MKBA.
- 915 Een tunnel is niet vergunbaar. Er zijn veel technieken, maar die zijn nog niet acceptabel voor de vergunningverlening. Een tunnel is ook duurder dan de variant 'omhoog', die in de Nulplusvariant is opgenomen. De MKBA voor een tunnel komt nog vele malen slechter uit. Dus is het niet zinvol om een tunnelvariant te onderzoeken.
- 920 De heer Ceder zegt dat het proces niet transparant verloopt. Als hij daarmee bedoelt dat de verslagen van de stuurgroep niet openbaar zijn dan klopt dat. Dat is de afspraak met alle stuurgroepen. Op grond van de Provinciewet hebben leden van Provinciale Staten bepaalde bevoegdheden. Het college vindt dat dezelfde stelregel moet worden gehanteerd voor alle stuurgroepen. Men moet in vrijheid van gedachte kunnen wisselen en persoonlijke
- 925 beleidsopvattingen kenbaar kunnen maken in beslotenheid van dit overleg. Dat is de reden om te vergaderen in vertrouwelijkheid en met oplegging van geheimhouding. De gedeputeerde zou niet

achteraf alles alsnog op straat willen gooien. Dat is niet chique ten opzichte van partners waarmee eerder afspraken zijn gemaakt.

Het klopt dat er nog geen duidelijkheid is van Unesco.

930 De gedeputeerde weet niet of er een toets van ICOMOS komt. Het rijk onderhoudt contact met ICOMOS. De gedeputeerde heeft er naar gevraagd, maar ze kreeg geen expliciet antwoord in termen van de te bewandelen marsroute.

Tweede termijn:

935

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zegt dat de VVD erop toe zal zien dat de resultaten van geluidsonderzoeken goed worden meegenomen in het Provinciaal Inpassingsplan en de MER. Plannen voor verbindingen lopen al zestig jaar. Mensen wachten op uitsluitel. Het landschapsplan zal pas in 2019 in Provinciale Staten komen. Het is belangrijk dat het proces om te komen tot een landschapsplan niet wordt vertraagd.

940

De heer **Tijssens** (D66) merkt op dat het een ongebruikelijke en ongeplande stap was om drie varianten in de inspraak te leggen. De Nota van beantwoording op zich heeft laten wachten en komt op moment dat van drie naar één variant is teruggegaan.

945

Aangaande de onderzoeksruimte legden Gedeputeerde Staten zichzelf een keuze op. Provinciale Staten willen het onderzoek afwachten en laten Gedeputeerde Staten bepaalde ruimte om te kijken of creatief kan worden omgegaan met de aansluiting bij Broekpolder. Gedeputeerde Staten hebben de ruimte om parallel aan het onderzoek de discussie aan te gaan voor deze oplossing van het leefbaarheidsprobleem. Dit probleem moet worden opgelost in plaats van verplaatst. Er moet nog

950

een verbetering komen bij de Broekpolder. Heel belangrijk is dat Gedeputeerde Staten het behoud van de erfgoedstatus borgen. Parallel aan het landschapsonderzoek moet goed worden gekeken naar de bereikbaarheid en de knelpunten op de A8.

955

Budgetten en dekking landschapsplan: Gedeputeerde Staten hebben in hun brief aangegeven dat één miljoen nodig is voor het opstellen van het landschapsplan. Voordat Provinciale Staten een besluit nemen moet duidelijk zijn dat het plan uitgewerkt kan worden. Het is van belang dat Provinciale Staten vooraf weten dat het plan realiteitswaarde heeft.

960

De heer **Papineau Salm** (PvdA) is blij met toezegging over de Coenbrug. Hij is wel teleurgesteld dat de gedeputeerde niet ingaat op de suggestie die is gedaan voor een integraal plan waarbij partijen uit het veld willen meedenken. Hoe kunnen Provinciale Staten het college vragen en ervan overtuigen om naar het gehele gebied te kijken? Dat is de kaderstellende rol van PS.

965

Mevrouw **De Groot** (SP) merkt op dat de SP van duidelijkheid houdt. De SP wil de aansluiting op de A8 en A9 niet op de voorgestelde manier. Dat ontslaat de gedeputeerde niet van de verplichting om de vragen van mevrouw De Groot te beantwoorden. Zorgt meer asfalt voor meer files? Zag de gedeputeerde op 20 juni minister Van Nieuwenhuizen in het tv-programma Jinek? Daarin gaf de minister een antwoord aan de interviewer dat het Rijk wel een hoop geld heeft, maar de files niet kan oplossen.

970

De heer De Graaf (CDA) vraagt of de oplevering van het landschapsplan in 2019 hetzelfde betekent voor het go/no go moment.

Mogelijk liggen er straks twee landschapsplannen als Heemskerk zelf een landschapsplan laat opstellen. De heer De Graaf hoopt dat beide goede vergelijkbaar zijn met elkaar.

975

De heer **Hietbrink** (GL) heeft opmerkingen gemaakt over de bestuurlijke samenwerking in de regio, niet omdat hij niet begrijpt dat er verdeeldheid heerst. Het is moeilijk om alle neuzen in een richting te krijgen voor dezelfde variant. Opvallend is de wat scherpe toon in de brief van Velsen. Velsen was tot nu toe wat neutraal over de gestrekte varianten maar drong vooral aan op snelheid. Over de toon die uit brief van Velsen spreekt maakt de heer Hietbrink zich zorgen. Hij veronderstelt dat het te maken heeft met het feit dat er nu wel degelijk gekozen wordt één variant en om alleen daarvoor een landschapsplan uit te werken. Op Provinciale Staten wordt een dringend beroep gedaan om een breder gebiedsplan uit werken, of twee varianten van een landschapsplan. Het lijkt GL onverstandig om daar geen gehoor aan te geven.

985

De heer **Zoon** (PvdD) vraagt of hij en de gedeputeerde hetzelfde verstaan onder een landschapsplan. De gedeputeerde focuste in haar betoog op de infrastructuur. Natuurwaarden moeten toch ook worden meegenomen in het landschapsplan?

- 990 De heer Zoon riep op om te stoppen. De gedeputeerde gaf met verschillende argumenten aan dat het verstandig is om door te gaan. Wanneer is het moment dan wel aangebroken om te stoppen?
- Mevrouw **De Meij** (50PLUS) begrijpt dat niet iedereen tevreden gesteld kan worden. Dat laat onverlet dat de meerderheid beslist. Daar legt mevrouw De Meij zich bij neer. Ze heeft ook nooit gezegd dat het anders is.
- 995 Gedeputeerde **Post** heeft nog een aantal suggesties meegekregen en zal er naar kijken. Onderzoeksruijnte Broekpolder ziet de gedeputeerde niet direct. Mevrouw De Groot vroeg of meer asfalt zorgt voor meer files. De gedeputeerde heeft nog nooit een wetenschappelijk gevalideerd onderzoek gezien dat dit echt onderbouwt. De gedeputeerde zag het
- 1000 gesprek met de minister bij Jinek niet. De Nota Voorkeursalternatief geeft antwoord op vragen over de planning. Stoppen? Het college zoekt naar een oplossing die de provincie zowel het predicaat Unesco werelderfgoed laat behouden als haar de gelegenheid wordt geboden een infrastructurele verbinding aan te leggen. Het landschapsplan gaat niet over natuur. Het gaat over de inpassing en het zoveel
- 1005 mogelijk herstellen van de aantasting van de Stelling van Amsterdam. Het gaat expliciet over het mogelijk maken van de combinatie van Unesco werelderfgoed en infrastructuur.
- De heer **Papineau Salm** (PvdA) verwijst naar de insprekers die kansen zien om zaken te verbeteren. Het is zo jammer dat een magere invulling wordt gegeven aan het
- 1010 landschapsplan. Er zijn suggesties gedaan om naar een breder gebied te kijken. Waarom gaat de gedeputeerde niet in op alle goede suggesties?
- Gedeputeerde **Post** gaat daar niet op in, omdat ze andere afspraken heeft gemaakt met een hogere overheid. Als het wenselijk is dat ook wordt gekeken naar natuur dan is het handig om daarvoor een
- 1015 ander traject op te starten. De gedeputeerde snapt dat er kansen zijn om ook op het gebied van natuur iets te doen. Dat moet via een ander spoor. Als dat voor het gehele gebied moet gebeuren, dan komt dat met het huidige budget maal drie nog niet uit. Dat moet men zich wel realiseren.
- 1b. Verbinding A8-A9; Opmaat naar besluit voorkeursalternatief**
- 1020 **2. C-agenda Mobiliteit**
- 3. Sluiting**
- Gedeputeerde **Post** heeft nog de volgende mededeling.
- 1025 Provincie Noord-Holland hield zich de afgelopen jaren bezig met SolaRoad. Wellicht heeft men daarover enige tijd niets gehoord. De insteek van SolaRoad is verbreed naar zwaar verkeer en voor de busbaan. Op dit moment is het college in gesprek met de partners. Na de zomer volgt een voorstel om SolaRoad in een juridische entiteit onder te brengen.
- 1030 De **voorzitter** bedankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng en sluit de vergadering om 22.15 uur.

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	5 juli 2018
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	06-257 62 257 / neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Leden van de commissie	:	CDA : H. de Graaf en mw. H. Keur-Polman
	:	ChristenUnie-SGP : D.G.M. Ceder
	:	D66 : A.E. Tijssens en Z. Yurdakul
	:	GroenLinks : mw. Z. Pels
	:	PvdA : N. Papineau Salm en X.J. Den Uyl
	:	PvdD : F. Zoon
	:	PVV : J.J.A.M. van Hooff
	:	50PLUS : mw. O.A.C. de Meij
	:	VVD : Mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee en J.P.M. van Straaten

Gedeputeerden J. Bond (CDA), mw. J. Geldhof (D66), mw. E. Post (VVD) en A. Tekin (PvdA)

Notulist mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)

Afwezig:

D.G. Heijnen (CDA), mw. P.E. Kirch-Voors (VVD), J.H. Leever (ONH) en mw. J. Visser (PvdD)

Agenda

- 5 1. Opening en mededelingen
 2. Vaststellen agenda
 3. A-agenda Financiën
 3a. Voordracht jaarstukken 2017
 4. Sluiting

10

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de extra commissievergadering en verwelkomt alle aanwezigen.

15

Mededelingen:

- Het rapport van bevindingen van de accountant is vandaag ontvangen.
- Een bericht van verhindering is ontvangen van de dames Kirch-Voors (VVD) en Visser (PvdD), de heren Heijnen (CDA) en Leever (ONH) en de heer Remkes (Commissaris van de Koning).

20

2. Vaststellen agenda

De **voorzitter** stelt voor dat allereerst het woord wordt gegeven aan de heer Den Uyl, als plaatsvervangend voorzitter van de Rekeningencommissie en aansluitend aan gedeputeerde Post.

25

De heer **Den Uyl** (plv. voorzitter Rekeningencommissie) meldt dat de Rekeningencommissie op 2 juli jl. in beslotenheid heeft gesproken over de vraag waarom het proces om te komen tot het aanleveren van de jaarstukken 2017 zo lang duurde. Daarna was er gesprek met de accountant. De accountant heeft in een presentatie, welke aan de vergaderstukken is toegevoegd, verteld dat naar verwachting een goedkeurende verklaring zou worden afgegeven, welke inmiddels is ontvangen. De Rekeningencommissie moest constateren dat geen advies aan de commissie Mobiliteit en Financiën kan worden uitgebracht zonder rapport van bevindingen en zonder goedkeurende verklaring, waarmee tot een oordeel kan worden gekomen over de jaarrekening. Inmiddels sluit wat in presentatie is verteld aan bij wat in het stuk staat.

30

35

In de Rekeningencommissie is gesproken over de vraag waarom het zo lang duurde. De persoonlijke waarneming van de heer Den Uyl is dat het niet erg helpt als de accountant afscheid neemt. De voorzitter van de Rekeningencommissie heeft de heer Den Uyl gevraagd te melden dat hij door de ambtelijke organisatie een aantal keren vertrouwelijk op hoogte is gebracht van de voortgang. Deze vertrouwelijke informatie kon hij niet delen. De Rekeningencommissie is via de voorzitter wel over proces het geïnformeerd.

40

45

Gedeputeerde **Post** veronderstelt dat het gevoel over het proces breed wordt gedeeld. De voorzitter van de Rekeningencommissie is ambtelijk en door twee gedeputeerden regelmatig geïnformeerd over de stand van zaken. De gedeputeerde vindt het erg vervelend dat de stukken nu pas zijn ontvangen. Ze deelt niet de observatie dat dit te maken heeft met een vertrekkend accountant. Twee jaar geleden was er sprake van exact dezelfde situatie. De gedeputeerde heeft goede hoop dat het volgend jaar anders verloopt. Vanmiddag is het conceptrapport van bevindingen door het college beschikbaar gesteld. De gedeputeerde wilde niet langer wachten op het definitieve rapport, omdat de Statenleden wel op de hoogte moeten zijn. Tot op zekere hoogte kan dan vandaag de discussie worden gevoerd. Van het definitieve rapport dat eind van de middag is binnengekomen zal niet iedereen doelmatig en doeltreffend kennis hebben kunnen nemen. De gedeputeerde zal de voorzitter van Provinciale Staten willen verzoeken om in de aanstaande Statenvergadering enige coulance te betrachten daar waar het gaat om zaken die normaal gesproken tot de commissie zouden behoren. Er was onvoldoende tijd voor een goede voorbereiding voor deze commissievergadering.

55

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) ontving de stukken om 15.30 uur. Zij heeft de stukken niet goed kunnen lezen. Als maandag vragen kunnen worden gesteld waarom zou de commissie dan vanavond vergaderen?

60

De **voorzitter** merkt op dat de commissie over de agenda gaat. Als de jaarstukken vandaag niet worden besproken dan staan deze in de Statenvergadering van 9 juli niet op de agenda. Dat betekent dat volgende week donderdag een nieuwe commissievergadering zal worden gehouden. Vervolgens moet een moment worden gevonden om de jaarstukken in Provinciale Staten te behandelen.

65 Gedeputeerde **Post** legt uit dat er door het rapport van bevindingen niets verandert aan de
jaarrekening. De jaarstukken zouden de behandeling kunnen krijgen die anders ook zouden hebben
gekregen in de commissie. Het rapport van bevindingen zou wat uitgebreider kunnen worden
70 besproken in de Statenvergadering van 9 juli. Om die reden deed de gedeputeerde de suggestie om
de voorzitter van Provinciale Staten te vragen om coulance te betrachten inzake het rapport van
bevindingen.

De heer **Yurdakul** (D66) zegt over het ordevoorstel dat D66 van mening is dat vanavond deze
agenda kan worden afgehandeld. In het rapport staan niet die zaken die de commissie nu niet kan
75 bespreken.

Mevrouw **Pels** (GL) constateert dat het problematisch is dat de kleine partijen niet vertegenwoordigd
zijn in de Rekeningencommissie. Zij konden pas vanmiddag kennis nemen van de bevindingen van
de accountant. Juist voor de kleine partijen geldt dat de minuten in Provinciale Staten heel kostbaar
zijn. Er is voor hen weinig tijd om vragen te stellen. Hoe wordt daarmee omgegaan?

80 De **voorzitter** veronderstelt dat op 9 juli in de Statenvergadering voldoende mogelijkheid wordt
geboden tot het stellen van vragen.

De heer **Den Uyl** (PvdA) wijst erop dat bij het samenstellen van de Rekeningencommissie een
afpraak is gemaakt over de vertegenwoordiging en terugkoppeling van en naar fracties.
85 Voor Provinciale Staten is het belangrijkste dat er een goedkeurende verklaring is. Deze bepaalt dat
de jaarrekening kan worden vastgesteld. Over bevindingen kan altijd nog worden gesproken.

Mevrouw **Pels** (GL) vraagt of de heer Den Uyl hiermee voorstelt om na zomer in deze commissie
uitgebreid terug te komen op het rapport van bevindingen.

90 De heer **Van Straaten** (VVD) zijn voorkeur gaat er naar uit om vandaag de jaarstukken te
behandelen. Het rapport is niet van dien aard dat een negatieve accountantsverklaring te verwachten
valt. Het niet volledig kunnen bespreken van de bevindingen hoeft de goedkeuring van de
jaarstukken niet in de weg te staan.

95 Gedeputeerde **Post** doet de commissie de volgende handreiking. De aankomende dagen kan het
rapport worden doorgenomen, waarna zaken en vragen maandag ter sprake kunnen worden
gebracht. Blijkt dat onvoldoende dan kan de commissie altijd nog beslissen om het na de zomer te
agenderen. Dat staat de behandeling van de jaarstukken maandag niet in de weg.

100 De **voorzitter** constateert dat de commissie akkoord gaat met het voorstel van de gedeputeerde. De
jaarstukken 2017 worden vanavond behandeld.

De agenda wordt vastgesteld

105

3. A-agenda Financiën

3a.Voordracht jaarstukken 2017

110 De heer **Van Straaten** (VVD) vindt het spijtig dat de jaarstukken zo laat zijn aangeboden. Andere
provincies behandelden hun jaarstukken al in mei of april. Pas vandaag waren alle stukken
compleet. De oorzaak lijkt te zijn gelegen in de discussies van de provincie met externe
accountants, de intensivering van de controle voor wat betreft de steekproef op de
115 inkoopcontracten. Dit alles werkte vertragend. De provinciale organisatie bleek niet geheel in
staat om een compleet controlerijp dossier tijdig voor te leggen aan de accountant. De procedure
vanuit de accountant is omslachtig en weinig flexibiliteit.

120 Uit de samenvatting van het rapport van bevindingen komt naar voren dat een goedkeurende
verklaring kan worden verwacht en dat er geen onrustbarende zaken zijn geconstateerd. In de
voordracht wordt geschetst hoe het jaarrekeningresultaat is ontstaan. Het kostte de heer Van
Straaten enige moeite om uit de weergave in de voordracht te kunnen achterhalen wat er van het
begrootte overschot is toegevoegd aan baten en wat eraf ging in de sfeer van bestemmingen,
waardoor uiteindelijk een negatief resultaat van 5 miljoen euro resulteert. Dit had wat duidelijker
gekund.

125 De Kaderbrief ging uit van een jaarrekeningresultaat van ruim 10 miljoen euro. Het college stelt voor om bij de begroting 2019 hiervoor met een oplossing te komen. Is het verantwoord om de Kaderbrief op 9 juli a.s. vast te stellen als er nog een gat van 10 miljoen euro in zit. De weerstandscapaciteit van de provincie is sterk verbeterd, terwijl die al zeer goed was. De heer Van Straaten stelde schriftelijke, technische vragen. Deze zijn naar tevredenheid beantwoord, waarvoor dank.

135 De heer **Yurdakul** (D66) is opgelucht dat de stukken net op tijd binnen zijn. Het proces van het opstellen van de jaarrekening verliep niet vlekkeloos. Dat was vorig jaar ook het geval. Dit wil men niet nogmaals meemaken. De Rekeningencommissie zou, als opdrachtgever van de accountant, afspraken moeten maken over hoe het beter kan gaan. Het rekeningresultaat is ruim 40 miljoen euro voordelig, maar materieel is een negatief resultaat behaald van 5 miljoen euro. Dit laatste bedrag wordt onttrokken aan algemene reserve. Recent is al meer geld uit de algemene reserve gehaald, onder andere om Provincie Zeeland te ondersteunen. Waar gaat dit heen?

140 In de aanbiedingsbrief bij de Jaarrekening staat dat een voorziening is getroffen van 15,3 miljoen voor de lening aan Stichting voorbereiding PALLAS-reactor (hierna te noemen: Pallas). In totaal gaat het om 40 miljoen euro. Het eerder verwachte positieve resultaat is er niet meer. Er is geen dekking voor wat er in de Kaderbrief staat (10 miljoen euro). Welk idee voor dekking hebben 145 Gedeputeerde Staten? Moet er dekking komen? Kan er vanuit worden gegaan dat er nog steeds een vrij besteedbaar bedrag beschikbaar komt voor het nieuwe college van Gedeputeerde Staten in 2019? Waarop staat de teller voor de voorziening van Pallas op dit moment? Is het denkbaar dat voor het volledige bedrag een voorziening moet worden getroffen?

150 De heer Yurdakul was erg verbaasd over de mededeling van de plaatsvervangend voorzitter van de Rekeningencommissie over het vertrouwelijk geïnformeerd zijn van de voorzitter van de Rekeningencommissie. De heer Yurdakul kreeg die informatie niet als lid van de Rekeningencommissie. De Rekeningencommissie als geheel is namens Provinciale Staten 155 opdrachtgever voor de jaarrekeningcontrole.

160 De heer **Den Uyl** (plv. voorzitter Rekeningencommissie) vertelt dat hij ook heeft gemeld dat de voorzitter van de Rekeningencommissie de informatie, die hij in vertrouwelijkheid kreeg niet mocht delen. De voorzitter heeft ook aangegeven dat als zich dit in het vervolg weer voordoet een vergadering in beslotenheid wordt georganiseerd, waarin de complete Rekeningencommissie de vertrouwelijke informatie ontvangt.

165 De heer **Yurdakul** (D66) zegt dat de geheime informatie deze periode ook vertrouwelijk had kunnen worden besproken in de Rekeningencommissie.

170 De heer **Den Uyl** (PvdA) vindt dat het allemaal te lang duurde. De technische briefing van eind juni werd zeer gewaardeerd. Deze manier van communiceren werkte uitstekend. Ook als de stukken in het vervolg tijdig worden opgeleverd dan nog wordt gehecht toch aan een dergelijke sessie.

175 Ten aanzien van de jaarrekening bedankt de PvdA voor het beantwoorden van technische vragen Over de vrijval van 6,8 miljoen N201 rest nog de vraag of de regel nog geldt dat meevallers naar de algemene middelen gaan. In technische zin daarop geantwoord dat dit in het begrotingshoofdstuk kan worden opgelost. Waar zijn de betreffende regels te vinden? De voorziening Groot Onderhoud moet gestopt. Het voorstel is om een bestemmingsreserve te creëren. De accountant beveelt Provinciale Staten aan om bij Gedeputeerde Staten na te vragen waarop dat is gebaseerd in het licht van de gebiedscontracten. Moet de bestemmingsreserve voor Groot Onderhoud in één keer worden gevuld?

180 De heer **Van Hooff** (PVV) ontving het rapport van bevindingen te laat om het te kunnen doorlezen. Over de technische kant van de jaarrekening heeft de PVV geen opmerkingen. Dat is aan de accountant.

185 Wat de politieke kant betreft zal de PVV nee zeggen tegen de goedkeuring van de jaarrekening in Provinciale Staten. De PVV maakt zich zorgen over wat op pagina 95 van de jaarrekening staat. Er zijn veertien bestuurlijke gesprekken gevoerd met gemeenten die hun taakstellingen niet hebben

uitgevoerd. Moet de provincie zich zorgen maken over de financiën van gemeenten? Zo ja, wat is consequentie?

190 De heer **Den Uyl** (PvdA) vraagt of de heer Van Hooff hiermee aankondigt dat de PVV niet akkoord gaat met de jaarrekening.

De heer **Van Hooff** (PVV) legt uit dat de PVV cijfermatig akkoord gaat met de jaarrekening, maar politiek gaat de PVV niet akkoord met de voordracht.

195 De heer **Van Straaten** (VVD) is benieuwd of wordt bedoeld dat de PVV het beleid niet onderschrijft en daardoor niet wil instemmen.

200 De heer **Van Hooff** antwoordt dat de PVV de cijfers onderschrijft, maar de fractie is niet blij met de politieke keuzes. De PVV zou andere keuzes maken.

205 De heer **Yurdakul** (D66) constateert dat de PVV akkoord gaat met de besteding van het bedrag omdat de accountant een goedkeurende verklaring heeft afgegeven, maar dat de fractie het oneens is met de uitvoering van het beleid. Dit is toch tegenstrijdig met elkaar?

De heer **Van Hooff** (PVV) vertelt dat de accountant met het zetten van zijn handtekening aangeeft technisch akkoord te zijn. PVV gaat dan dus ook akkoord. Met de politieke keuzes gaat de PVV niet akkoord en daarom stemt de fractie dus tegen de voordracht, net als voorgaande jaren.

210 Mevrouw **Keur** (CDA) sluit zich aan bij de vragen van de PvdA over twee reserves die moeten worden aangemaakt, vanwege BBV verplichtingen. Waarop is het bedrag 34,9 miljoen gebaseerd? Hoe wordt voorzien in de aanvulling van deze reserve? Is de bespreking van deze reserve standaard onderdeel van de bespreking van het PMO?

215 Het negatief saldo bedraagt 5 miljoen euro. Voor de voorziening Pallas is 15,3 miljoen euro nodig. Voor 2019 is rekening gehouden met een positief saldo. Het bedrag van circa 5 miljoen euro komt ten laste van de algemene reserve. Voor circa 10 miljoen euro wordt bij de Kaderbrief en straks bij de begroting een oplossing gezocht. Zou het niet beter zijn om de volledige voorziening van Pallas uit de algemene reserve te halen?

220 Mevrouw **Pels** (GL) spreekt dank uit aan alle ambtenaren voor de beantwoording van haar vele technische vragen. Het was inderdaad een fijne technische briefing. Het is zeer betreurenswaardig dat de Rekeningencommissie als geheel onvoldoende is betrokken. Waarom zat er geheimhouding op de informatie en kon deze alleen met de voorzitter van de Rekeningencommissie worden besproken. Er kon toch in beslotenheid worden vergaderd? Zoals D66 al aangaf, is de Rekeningen commissie de uiteindelijke opdrachtgever. De accountant gaf aan dat er zaken zijn misgegaan in het proces van de accountant maar ook bij de provinciale organisatie. Zo moest er later worden gestart en is er volgens de accountant ook toen niet volledig opgeleverd. De Rekeningencommissie zou hier in het vervolg meer bovenop moeten gaan zitten. Wat gaan Gedeputeerde Staten doen om er voor te zorgen dat provinciale organisatie volgend jaar wel op tijd oplevert?

235 GL maakt zich zorgen over het verschil tussen de initiële begroting en de jaarrekening. Hoe denken Gedeputeerde Staten hierover? Zien ze verbetermogelijkheden?

De verbonden partijen was een van de redenen waardoor de jaarrekening vertraging heeft opgelopen. De accountant zei dat de provincie eigenlijk niet verrast moeten kunnen worden doordat er opeens een financieel risico is bij een verbonden partij. Hetzelfde geldt voor PDENH. Wat gaan we hier aan doen? De onderbesteding is verbeterd, maar het blijft een probleem. 100 miljoen aan subsidies is niet uitgegeven. Wat gaan Gedeputeerde Staten hier aan doen?

245 Over de portefeuille groen maakt GL zich ook zorgen. Er is weer te weinig NNN (Natuurnetwerk Nederland) ingericht. Wordt het afgesproken resultaat over vier jaar behaald c.q. wordt 1000 hectare gerealiseerd? Is het niet belangrijk om in de Kaderbrief al rekening te houden met een mogelijke voorziening? GL maakt ook zorgen over de stijgende claims van het Faunafonds. Wat willen Gedeputeerde Staten hieraan doen?

250 Voor de bereikbaarheid Bollenstreek is geld overgebleven. Dit terwijl er door motie 110 extra middelen zijn vrijgemaakt voor 2018 en begin 2019. Bij de behandeling van de motie gaf de gedeputeerde aan dat nog geld door Noord-Holland aan Zuid-Holland betaald moest worden. Hoe is nu de stand van zaken?

255 Wat is het oordeel van Gedeputeerde Staten over PDENH? Wat is het totale risico van PDENH en hoe daarmee kan worden omgegaan?

260 De heer **Zoon** (PvdD) heeft de jaarstukken in politieke zin op hoofdlijnen bekeken. Dat onvoldoende groen wordt aangelegd dat wist de PvdD al. Daar heeft de fractie de jaarrekening niet voor nodig. Ook verwachtte de PvdD al dat de risicoparagraaf door Pallas flink zou veranderen. Hoe ziet de risicoparagraaf er uiteindelijk uit met Pallas? Er wordt een voorziening getroffen. In politieke zin staat een bedrag van 40 miljoen euro gereserveerd. Is die reservering nog wel geldig?

265 Zelf kan de PvdD de jaarrekening niet tot achter de komma controleren. Daarvoor is een goedkeurende accountantsverklaring nodig en die is gelukkig afgegeven. De PvdD is daar heel erg blij mee.

270 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) sluit zich aan bij opmerkingen over het laat beschikbaar stellen van de jaarstukken. Vanmiddag nog werd het rapport van bevindingen aangeboden. Mevrouw De Meij las dit rapport snel door. Door de accountant zijn enkele problemen geconstateerd. Net als mevrouw Pels vindt mevrouw De Meij het lastig nu er veel wijzigingen afkomen op de initiële begroting. Hoe gaan Gedeputeerde Staten dit verbeteren, zodat het meer in balans komt? De solvabiliteit is goed en de financiële positie van de provincie is gezond. Het is fijn dat ook vandaag nog een goedkeurende verklaring van de accountant is gekomen.

275 Over de opmerking van de heer Zoon over de reservering voor de toekomst heeft mevrouw De Meij nog de volgende opmerking. Er staat dat ook voor de jaren na 2020 ook nog financiële middelen worden gevraagd aan Provinciale Staten om tegenvallers op te vangen. Hoe gaan Gedeputeerde Staten daarmee om.

280 Mevrouw De Meij kan heel goed begrijpen wat de heer Van Hooff zegt, maar 50PLUS gaat wel akkoord met de goedkeuring van de jaarrekening. Natuurlijk had 50PLUS het beleid graag anders gezien. Dat is het lot van een kleine fractie.

285 Op twee vragen kreeg mevrouw De Meij nog geen antwoord. Waarom is de afwaardering RON (389.000 euro) zo hoog?

Wat doet de provincie om de kwalitatieve woningbouw aan te jagen?

290 De heer **Ceder** (CU-SGP) bedankt al degenen die hebben meegewerkt aan het opstellen van de stukken. Ook de fractie van CU-SGP baalt ervan dat vandaag pas alle stukken compleet waren. Dat maakt de controlerende taak lastig. De heer Ceder sluit zich aan bij de vragen over de Rekeningencommissie en de vertrouwelijkheid. Zijn Gedeputeerde Staten van mening dat het op deze manier op de juiste wijze is gegaan?

De heer **Tijssens** (D66) is benieuwd wat de heer Ceder verwacht van Gedeputeerde Staten betreffende de handelswijze richting de Rekeningencommissie, aangezien Provinciale Staten het college van Gedeputeerde Staten controleert en niet omgekeerd.

295 De heer **Ceder** (CU-SGP) vroeg zich af of op de juiste wijze is omgegaan met informeren. Omtrent Pallas heeft de fractie ook zorgen. De fractie sluit zich aan bij de vragen van het CDA. Opvallend is dat opnieuw onderbesteding aan de orde. Waar ligt dat nu aan? Op welke wijze worden Provinciale Staten betrokken bij het vaststellen van de voorkeursvariant voor het OV Toekomstbeeld?

300 Gedeputeerde **Post** vergat de commissie mee te geven dat over het rapport van bevindingen geen enkel overleg met het college van Gedeputeerde en de directie heeft plaatsgevonden. De betreffende passage in het rapport is dus niet correct. Het college heeft geen enkele accountant gesproken in de afgelopen weken. Er was immers nog geen rapport.

305 De gedeputeerde is blij dat prijs werd gesteld op de technische briefing. Gevraagd is of deze wijze van communiceren in het vervolg kan worden gecontinueerd. In het verleden was het gebruikelijk. Op enig moment waren meer ambtenaren aanwezig dan Statenleden. Toen is gestopt met een dergelijke briefing. Als Provinciale Staten een dergelijke manier van informeren

310 willen voortzetten dan is de gedeputeerde daartoe bereid maar onder voorwaarde dat de Statenleden in groten getale komen opdaven.

Voor de opmerkingen over de Rekeningencommissie verwijst de gedeputeerde naar het Reglement van Orde. Dat bepaalt de spelregels als het gaat om vertrouwelijkheid en
315 geheimhouding. Het klopt dat de voorzitter van de Rekeningencommissie vertrouwelijk is geïnformeerd. Niets staat hem in de weg om ook zijn commissieleden vertrouwelijk te informeren. Klaarblijkelijk is dat niet gebeurd.

Het is niet aan het college om daar een oordeel over te vellen. Dat is aan de Rekeningencommissie. Te denken valt aan een evaluatie.

320 De gedeputeerde kan zich vinden in opmerking van de heer Yurdakul om in de Rekeningencommissie te bespreken hoe het volgend jaar beter kan. Tegelijkertijd spreekt de gedeputeerde wens uit dat zij volgend jaar geen herhaling van dit jaarrekeningproces wil meemaken.

325 De gedeputeerde heeft goede nota genomen van de opmerking van de heer Van Straaten over de opbouw van het resultaat. Bekeken zal worden hoe dit kan worden verbeterd.

Over de vraag of het verstandig is om de Kaderbrief vaststellen, merkt de gedeputeerde op dat het college in een enorme spagaat zat. Als dit twee maanden eerder op netvlies had gestaan dan was er een andere Kaderbrief uitgestuurd. Over de Kaderbrief moet op 9 juli worden besloten. De
330 gedeputeerde zou de Kaderbrief wel vastgesteld willen zien, anders wordt het college geen enkel kader meegegeven. Bij het vaststellen van de Kaderbrief zou kunnen worden aangegeven dat er door het college acht geslagen moet worden op het gegeven dat het rekeningresultaat anders is dan in Kaderbrief is voorzien en dat het college wordt gevraagd daar een oplossing voor te bieden. Het nu aanpassen van de Kaderbrief gaat niet meer lukken.

335 De heer **Yurdakul** (D66) constateert dat de teksten in de Kaderbrief niet meer sporen met de werkelijkheid. Komt er dan een amendement van de zijde van Gedeputeerde Staten?

Gedeputeerde **Post** zal geen amendement indienen gezien de eerdere ophef. Als de heer
340 Yurdakul dat wilt dan kan hij een amendement indienen, maar de gedeputeerde neemt aan dat hij in voldoende mate vertrouwen heeft in het college om ook met een mondelinge toezegging te begrijpen dat één en ander richting de begroting op correcte wijze aan Provinciale Staten zal worden voorgelegd

Op de vraag of de voorziening Pallas volledig ten laste van de algemene middelen kan worden gebracht, antwoordt de gedeputeerde als volgt. In formele zin kan dat, maar in materiële zin is het wonderlijk om een bepaalde voorziening volledig ten laste te brengen als er ook nog een
345 positief resultaat is.

De heer **Den Uyl** (PvdA) meent dat het buiten de rekening om kan gaan.

350 Gedeputeerde **Post** legt uit dat het treffen van een voorziening via een besluit van Provinciale Staten moet lopen. Los van de rekening kan ook een voorziening worden getroffen, maar die moet wel worden opgenomen in de jaarrekening. Nu is de voorziening in de jaarrekening op de gebruikelijke manier verwerkt. Het is een bijzonder project, maar in formele zin is het een
355 gewone tegenvaller, zoals die er ook zijn op andere dossiers. Dan wordt het ook op deze manier verwerkt.

Over de derde tranche en het gegeven dat het een risicovol project betreft zegt de gedeputeerde dat wanneer het gaat om de technisch verwerking dit haar verantwoordelijkheid is. De omgang van eventuele stortingen in de toekomst betreft de portefeuille van gedeputeerde Bond.

360 Mevrouw **Keur** (CDA) vraagt of de suggestie van het CDA om het uit de algemene reserve te halen wordt meegenomen in de oplossing?

Gedeputeerde **Post** vertelt dat als het college geen andere oplossing ziet, het verschil vanuit de Kaderbrief en de rekening op te lossen via de algemene reserve. Het kan ook zijn dat er
365 inmiddels nader inzicht is over de stand van zaken 2018. Mogelijk kan er dan vanuit 2018 tot een oplossing worden gekomen. De gedeputeerde wil daarop nog niet vooruit lopen.

De teller van Pallas staat op 22,8 miljoen euro. Het vraagstuk of het volledige bedrag moet worden voorzien is een onderwerp om te bekijken bij de Zomernota. Dat is een volgende stap.
370 6,8 miljoen euro N201: de afspraak is dat als ergens een tekort optreedt eerst een oplossing binnen hetzelfde beleidsveld moet worden gezocht. Als dat niet lukt dan wordt gekeken naar een

oplossing binnen de eigen portefeuille. Als dat niet lukt en er zou een beroep moeten worden gedaan op de algemene middelen dan moet daarover in integraliteit worden besloten. In dit geval kon het binnen de eigen portefeuille en hetzelfde beleidsterrein worden opgelost. Als dat niet zo was geweest dan was deze 6,8 miljoen euro in een eerder stadium in de algemene reserve terecht gekomen. Dan had er vervolgens voor datzelfde bedrag een beroep gedaan moeten worden op de algemene reserve.

Voor de vraag over gebiedscontracten in relatie tot het bestemmingsreserve adviseert de gedeputeerde het oordeel van de commissie BBV na te lezen. Die bestemmingsreserve is gebaseerd op het onderhoudsplan. Moet de bestemming meteen gevuld? Dat ligt genuanceerd. De voorziening moet op peil zijn. Voor een reserve geldt dat niet. Men kan van mening verschillen over de vraag of een reserve geheel moet worden gevuld. Het zou onplezierig zijn als het bedrag voor wat anders wordt aangewend, waarna een oplossing moet worden verzonnen voor het tekort op onderhoud. Het bedrag blijft hetzelfde, maar het label wordt omgekat. Overigens is op advies van dezelfde accountant twee jaar geleden een dergelijke sessie in omgekeerde volgorde doorlopen.

De PVV is voornemens de jaarrekening af te keuren. De gedeputeerde wijst erop dat het vaststellen van de jaarrekening niet handelt over het gevoerde beleid, maar over het gevoerde beheer van de centen. Als de PVV vindt dat de centen slecht zijn beheerd, dus niet of de centen aan de juiste zaken zijn uitgegeven, dan begrijpt de gedeputeerde het voornemen tot afkeuren. De PVV zegt dat er goed op de centen is gepast. De gedeputeerde vindt het dan onbegrijpelijk dat de fractie de jaarrekening gaat afkeuren. Zij kan zich wel voorstellen dat de fractie zegt dat ze geacht wordt tegen het gevoerde beleid te hebben gestemd.

Het bedrag van 34 miljoen euro is, zoals gezegd, gebaseerd op de onderhoudsplannen. Dit wordt niet standaard bij het PMO besproken. Dat kan wel en het is ook de aangewezen plek.

Mevrouw Pels is stevig in haar opmerking over fouten van de provinciale organisatie. Het ging om de sisa-tabellen met betrekking tot subsidies. Deze zijn een week te laat aangeleverd, evenals WNT. De gedeputeerde vindt dit geen enkele rechtvaardiging voor het twee maanden na dato opleveren van de goedkeurende verklaring door de accountant. Het zat meer in de momenten waarop informatie en aanvullende dossiers werden opgevraagd en de omvang van steekproeven. De gedeputeerde taxeert is dat de accountant vijf maanden te laat is begonnen. Daar heeft het mee te maken en met niets anders.

Mevrouw **Pels** (GL) is het eens met de gedeputeerde dat de grootste oorzaak bij accountant ligt. Betreffende accountant is gedaan wat gedaan kon worden. Volgend jaar zal worden gewerkt met een andere accountant. Wat kan de organisatie zelf nog extra doen om vertraging te voorkomen. Het was geen oordeel van mevrouw Pels. Zij wil wel kijken naar een beïnvloeding van het proces om vertraging te voorkomen.

Gedeputeerde **Post** vreest geen antwoord te kunnen geven op deze vraag. Zij hoopt dit 'feest' niet nogmaals te beleven.

Bij subsidies is de provincie afhankelijk van derde partijen. In een aantal dossiers zijn maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat subsidies pas kunnen worden aangevraagd als er een behoorlijke zekerheid is over bijvoorbeeld infrastructurele projecten.

Waarom werd de provincie tijdens dit controleproces zo verrast door Pallas? De gedeputeerde is niet gewend dat een accountant op basis van waarderingsgrondslagen die geen enkele wijziging hebben ondergaan, ineens tot de conclusie komt dat vandaag tot een ander oordeel moet worden overgegaan dan het oordeel van gister dat over exact hetzelfde format en waarderingsgrondslag is geveld.

In dit geval is het lastig om er wat aan te doen. Deze verbonden partij valt niet onder jurisdictie van Provincie Noord-Holland. De provincie is geen aandeelhouder van Stichting Pallas. In de regel wordt een jaarrekening eind mei opgeleverd. De provincie vraagt nieuwe deelnemers al om dat te vervroegen naar april. Op BNG kan de provincie geen invloed uitoefenen met 1% aandeel.

De heer **Tijssens** (D66) is benieuwd of Gedeputeerde Staten de kritiek van de accountant over Pallas gaan verwerken. Het is de vraag of de provinciale organisatie in staat is om

zelfstandig een beeld te vormen over de inbaarheid van de vordering. Als het college dit laatste niet onderschrijft dan is dit het moment om dat te melden.

435

Gedeputeerde **Post** zegt dat als het gaat om RON, of een gemiddelde koekjesfabriek dan is de provincie heel goed in staat om dat oordeel te vellen. Stichting Pallas is zo uniek dat het heel moeilijk is om op grond van die informatie zelfstandig tot een oordeel te komen. De provincie moest voor het beoordelen van de businesscase een externe partij inhuren. Curieus is dat degene die de beoordeling geeft een volle dochter is van de controlerende accountant. De accountant steunt het oordeel van de eigen dochter niet. Hoe zou dit college dan tot een zelfstandig oordeel moeten komen op basis van de informatie die door de accountant van Pallas wordt aangeleverd? De gedeputeerde weet nog niet hoe de risicoparagraaf eruit gaat zien. Technisch gezien blijft de reservering staan, want Provinciale Staten namen geen ander besluit.

445

Met de commissievoorzitter is een aantal momenten afgesproken wanneer het OV Toekomstbeeld in de commissie aan de orde komt. Uiteindelijk is het een samenwerking tussen alle gemeenten, Provincie Flevoland, Almere en Lelystad. Vanuit de regio wordt het OV Toekomstbeeld tot stand gebracht. De commissie wordt daarover op gezette tijden geïnformeerd.

450

Gedeputeerde **Geldhof** meldt dat er geen relatie bestaat tussen de huisvesting van verblijfsgevestigden en het financieel toezicht. In de brief, welke volgde na de technische briefing, wordt de vraag van mevrouw De Meij onder punt 9 beantwoord.

455

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) biedt haar excuses aan. Ze had dit niet gezien.

Gedeputeerde **Tekin** vertelt dat heel hard wordt gewerkt binnen de groenportefeuille. Het laaghangend fruit met betrekking tot NNN is al lang geplukt. In de praktijk wordt het steeds ingewikkelder. Vanaf dag één is de gedeputeerde bezig een omslag te maken. Er wordt gekeken naar kansrijke gebieden. Op Texel komen er nog veel hectaren aan. Na de zomer wordt in de commissie NLWM het Programma Natuurontwikkeling besproken. Straks ligt er een signaleringstaak in het kader van WKW-projecten. De gedeputeerde wil dat gesprek met Provinciale Staten voeren. Hij voelt zich gebonden aan de afspraak over 250 ha per jaar. Het college doet zijn stinkende best, maar in de praktijk wordt het lastig. De omslag moet worden gemaakt. Naast kwantiteit moet ook worden gekeken naar kwaliteit. De gedeputeerde probeert deze twee aspecten samen te brengen. Het klopt dat als het op Texel gaat zoals het moet gaan, 1000 hectare in 2020 ruimschoots wordt gehaald.

470

Mevrouw **Pels** (GL) vernam dat aan agrarisch natuurbeheer minder is uitgegeven. Agrariërs lijken niet bereid om deel te nemen. De provincie haalt daarmee haar doel niet. Ook is er sprake van een onderbesteding op groenkapitaal. Kan dit nader worden toegelicht? Hoeveel hectare wordt op Texel gerealiseerd?

475

Gedeputeerde **Tekin** kan geen getallen noemen. Het gaat om een aanzienlijk deel. De commissie hoort dat nog. Op de vraag over agrarisch natuurbeheer volgt nog een antwoord. Ook het antwoord op de vraag over onderbesteding op groenkapitaal wordt nog opgezocht.

480

Gedeputeerde **Bond** adviseert 'nieuwe' Statenleden om de notulen van destijds over Pallas nog eens na te lezen. Provinciale Staten namen toen een besluit wetende dat er sprake was van een hoog risico in het kader van de inbaarheid van de lening. Provincie Noord-Holland wilde die werkgelegenheid niet kwijtraken aan Zeeland. In die geest voert de gedeputeerde het besluit uit. Provinciale Staten knipten het bedrag van 40 miljoen in 3 tranches. Op dit moment staat er 22,8 miljoen euro in de voorziening. Er is geen sprake van een afboeking van de vordering. De lening blijft in de boeken staan, zoals die met elkaar is afgesproken. Elk jaar zal bij het opmaken van de provinciale jaarrekening worden beoordeeld hoe groot de kansen en risico's zijn. Dat geldt straks ook voor de eventuele derde tranche. De boekhoudkundige kwestie rondom Pallas staat los van de go/no go-beslissing waarover is gesproken in de afgelopen commissievergadering van EEB. Gezien het standpunt PWC heeft het college van Gedeputeerde Staten er voor gekozen om een voorziening op te nemen voor de lening aan Pallas. Accountanttechnisch klopt het dat de provincie geen zekerheid heeft dat de lening wordt terugbetaald. De onzekerheid is nu, vanwege de gewijzigde accountantsvisie, voorzien.

490

495

In het kader van RON vond geen afwaardering plaats. Zie ook de technische beantwoording. Het gaat goed met RON. Te verwachting is dat de cijfers in de plus komen, met de aantrekkende economie en de ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied.

500

De heer **Den Uyl** (PvdA) heeft geleerd dat een voorziening wordt getroffen wanneer er vanuit wordt gegaan dat die kosten worden gemaakt. Waarom is het risico niet verhoogd in de risicoparagraaf?

505

Gedeputeerde **Bond** legt uit dat de accountant plotseling van inzicht veranderde.

De heer **Tijssens** (D66) concludeert dat er toenemende twijfel is over het terugbetalend vermogen. De accountant vraagt zich in het rapport van bevindingen af hoe de provincie continue de vinger aan de pols kan houden aan dat terugbetalend vermogen. Anders zal volgend jaar weer een verrassing optreden.

510

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) zo het niet willen afdoen als een technisch aspect. Zij wordt geacht te besluiten over de tranche die nog wordt voorgelegd. Wordt in de komende jaren, na 2020 nog een risico verwacht ten aanzien van financiële tekortkomingen?

515

Gedeputeerde **Bond** antwoordt dat het advies van de accountant al wordt opgevolgd, met het treffen een voorziening. Als besloten wordt tot een derde tranche dan wordt die ook opgenomen. Dit verandert niets aan de besluitvorming en het feit dat er sprake is van een hoog risico bij deze lening.

520

Mevrouw **Pels** (GL) vraagt of de gedeputeerde het eens is met een aantal partijen dat het werkelijke risico verhoogd is ten opzichte van vorig jaar en dat het niet alleen een technische wijziging is.

525

Gedeputeerde **Bond** antwoordt ontkennend. Om die reden is een second opinion uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er sprake is van een robuuste en realiseerbare businesscase. De verhoging van de rente is een verzoek dat Pallas doet. Dat moet in de besluitvorming over het voorstel van Gedeputeerde Staten worden meegenomen. Het komt bovenop de lening. Het gaat in het geval van de huidige rentestand om een tot anderhalf miljoen euro. Het betreft een vraagstelling en hierover moet dus nog een besluit worden genomen. De besluitvorming in Provinciale Staten over 40 miljoen euro. Dat bedrag staat nog zo in de boeken. Nu wordt het bedrag uitgegeven. Twee tranches zijn er geweest.

530

Mevrouw **Pels** (GL) vraagt opnieuw of het werkelijke risico van de lening aan Pallas ten opzichte van vorig jaar is toegenomen.

535

Gedeputeerde **Bond** antwoordt ontkennend. Bij de besluitvorming wisten Provinciale Staten al dat het een hoog risicoproject betrof.

540

De heer **Den Uyl** (PvdA) verwijst naar pagina 15 van het rapport. De accountant vindt het goed dat een voorziening wordt gevormd, omdat het risico toeneemt door nieuwe ontwikkelingen. Waarom is besloten tot een voorziening en niet tot aanpassing van de risicoparagraaf?

545

Gedeputeerde **Bond** legt uit dat in de boeken 40 miljoen euro staat begroot. Voor het overgemaakte bedrag van 22 miljoen euro is een voorziening getroffen. Als wordt besloten tot de derde tranche wordt die op dezelfde manier meegenomen. Op de vraag waarom is gekozen voor een voorziening komt gedeputeerde Post in tweede termijn terug.

550

Over de stijging van de kosten voor het faunafonds zegt de gedeputeerde dat het huidige beleid wordt voortgezet. De grootste schade wordt veroorzaakt door ganzen.

555

Gedeputeerde **Post** vertelt dat de discussie over het voorzien een hoog accountanttechnisch gehalte heeft. Pallas heeft in de afgelopen jaar een post Materiële vaste activa opgebouwd. Omdat er discussie is over de derde tranche en de kans bestaat dat de derde tranche er niet komt, heeft de accountant gezegd: Dat betekent dat er een mogelijkheid is dat het werk dat verricht is (materiële activa) niet meer tot iets gaat leiden.

Het verschil tussen een voorziening en een risicoparagraaf: in een risicoparagraaf berekent men de kans dat een situatie zich voordoet en de schade die op dat moment optreedt. Als was
560 deze discussie niet gevoerd. Dan was de continuïteit voor 2018/2019 gegarandeerd geweest. Dan was er geen reden geweest om de post Onderhanden werk af te waarderen. Als die post niet wordt afgewaardeerd, zou de provincie geen voorziening hoeven te treffen.

Het bedrag van 40 miljoen euro staat niet vast. Provinciale Staten hebben daarvoor een
565 reservering getroffen. Over elke tranche wilden Provinciale Staten een besluit kunnen nemen. Dat betekent dat de derde tranche niet 100% zeker is. Provinciale Staten kunnen altijd nog beslissen om dat niet te doen. De provincie moet een voorziening treffen voor de waarde van de lening die zij op de balans heeft staan.

Een risicoparagraaf gaat over een situatie die zich niet heeft voorgedaan. Een voorziening is voor
570 een zaak die zich heeft voorgedaan. In het onderhavige geval heeft zich een situatie voorgedaan. Pallas is afgewaardeerd. Dus moet de provincie een voorziening treffen en kan niet worden volstaan met een risicoparagraaf.

Mevrouw Pels (GL) zegt dat het lijkt alsof er twee versies zijn, nu het risico op het niet
575 inbaar zijn van de lening aan Pallas is gewijzigd ten opzichte van vorig jaar.

Gedeputeerde **Post** legt uit dat die zaken losstaan van elkaar. Het gaat over de waardering bij
Pallas en dus over de waardering bij de provincie. Die staat los van het risico op het vervolg.
580 Provinciale Staten kunnen nog steeds besluiten tot een derde tranche. Stel dat een investeerder bereid is om onder bepaalde condities te gaan bouwen, dan wordt de situatie totaal anders. Over de inbaarheid of oninbaarheid is nog geen enkele garantie te geven. Daarom is het risicoprofiel niet anders.

De accountant kwam tot een ander oordeel over de waardering van het onderhanden werk. Dat
585 leidt bij de provincie tot een andere waardering van de vordering.

Gedeputeerde **Tekin** verwijst voor de beantwoording van de vraag over groenkapitaal naar de
beantwoording van vragen naar aanleiding van de technische briefing.

Op pagina 127 van de jaarrekening wordt uitvoerig ingegaan op het onderdeel agrarisch
natuurbeheer.

590 Een schriftelijk antwoord volgt over het tempo en het aantal hectare op Texel.

Tweede termijn:

Mevrouw **Pels** (GL) kreeg geen antwoord op drie vragen met betrekking tot de verhouding en
595 verschillen tussen de initiële begroting en de jaarrekening, de onderbesteding Bereikbaarheid Bollenstreek en de risico-inschatting voor PDENH.

Als algemene opmerking geeft mevrouw Pels nog het volgende mee. In het kader van verbonden
partijen verhoudt de provincie zich anders tot Pallas dan bijvoorbeeld BNG. Als leninggever heeft
600 de provincie meer invloed dan als houder van 1% van de aandelen. Dat vraagt om een ander proces van de oplevering van jaarstukken.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) spreekt dank uit aan alle ambtenaren en Gedeputeerde Staten.

Gedeputeerde **Post** is benieuwd of de Statenleden volgend jaar in groten getale komen opdagen
605 voor een technische briefing?

Zij is benieuwd of haar opmerkingen richting de heer Van Hooff leidde tot een ander inzicht bij
de PVV-fractie.

Pallas is de facto niet anders dan BNG. Pallas is een stichting. Aan de lening kunnen condities
worden verbonden, maar de provincie heeft geen invloed op bijvoorbeeld de statuten en de
610 jaarrekening van de stichting. De provincie is 100% aandeelhouder van PDENH. Dan is het een ander verhaal.

Over de verhouding tussen de begroting / jaarrekening zegt de gedeputeerde het volgende. Een
kaderbrief wordt normaal gesproken vastgesteld in juni door Provinciale Staten. In het college is
dit al in maart of april gebeurd. De jaarrekening die op die Kaderbrief gebaseerd is komt
615 anderhalf jaar later. Dan kan er veel veranderen. Juist na het vaststellen van de begroting treden er wijzigingen op waardoor het verschil tussen de initiële begroting en de jaarrekening groot is. In het project Bereikbaarheid Bollenstreek is sprake van onderbesteding op ondermeer studiekosten. Deze kosten worden niet volledig uitgezet in 2018. Het was de bedoeling dat

620 afgelopen jaar een definitief voorkeursalternatief in het kader van Bereikbaarheid Bollenstreek
gekozen zou zijn. Dat is niet gebeurd. De kosten voor externe inhuur zijn doorgeschoven. (zie
pagina 53 van de jaarrekening)

625 Gedeputeerde **Bond** vertelt dat 85 miljoen euro gereserveerd staat voor Provinciale Duurzame
Economie Noord-Holland. 55 miljoen is gereserveerd voor projecten die geen banklening kunnen
krijgen maar die wel de beleidsdoelen van de provincie ondersteunen op het gebied van
duurzaamheid, energietransitie en circulaire economie. Het fonds is in 2017 geëvalueerd. Naast
participatie is ook een achtergestelde lening toegevoegd aan het fonds. Met 12 projecten is het
verzoek van het fonds om binnenkort een tweede tranche van 25 miljoen euro te gaan storten.
630 Het zijn hoog risicoprojecten. Dat was bekend bij de start. Het is lastig te beantwoorden of het
risico van het totale fonds daardoor is toegenomen. Het Investeringscomité geeft advies over
projecten. Gedeputeerde Staten besluiten om het wel of niet te doen. Op voorhand kan niet
worden gezegd welk project het wel of niet gaat redenen. Viermaal per jaar volgt een overzicht en
een terugkoppeling van de fondsbeheerder. Er gin nog geen project onderuit, maar het zijn lange
termijn projecten

635

De **voorzitter** deelt mee dat het verslag morgenmiddag volgt.
Het vervolgoverleg over OV Toekomstbeeld staat gepland op 17 september 2018.

4. Sluiting

640

De **voorzitter** bedankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng en sluit de vergadering om
19.15 uur.

Onderwerp	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
Jaarrekening 2016 hoofdfietsnetwerk.	17-05-2018 In de commissievergadering M&F van 17 mei 2018 is het concept Perspectief Fiets besproken. 12-04-2018 Het Perspectief Fiets zal als input (bouwsteen) dienen voor de Omgevingsvisie. Van mei tot juni 2017 vindt het besluitvormingstraject van de Omgevingsvisie plaats (11 juni concept aangeboden ter vaststelling aan PS en daarna inspraakprocedure). Het Perspectief Fiets zal ook als input dienen voor de Agenda Mobiliteit. De Agenda Mobiliteit staat op 22 maart 2018 op de agenda bij de gecombineerde commissie vergadering M&F en RWW. De Voordracht Fietsknelpunten zal in de commissie M&F van april op de agenda staan. Op 25 januari 2018 is er een technische briefing geweest voor de commissie M&F. Tijdens deze briefing werd de voortgang en de planning ten aanzien van de fiets nader toegelicht. Op 5 oktober 2017 is een BOT overleg geweest met de commissie M&F waar enerzijds gemeld is dat GS zijn gestart met de uitvoering van de motie en anderzijds extra informatie bij PS is opgehaald als input voor het Perspectief Fiets. 11-04-2017: Op 17 mei zal het Perspectief Fiets in de commissie M&F besproken worden. Met het Perspectief Fiets als basis kan vervolgens verder gewerkt worden aan de opgaven die plaats krijgen in een beleidsrijke Agenda Mobiliteit, waarin alle activiteiten met betrekking tot de mobiliteit zullen worden geagendeerd en in de tijd worden geprogrammeerd. Ook bestaand beleid zoals het aanpakken van de fietsknelpunten krijgt een plek in dit programma. 24-10-2017: Op 5 oktober jl. is een BOT overleg geweest met de M&F waar enerzijds gemeld is dat GS zijn gestart met de uitvoering van de motie en anderzijds extra informatie bij PS is opgehaald als input voor de Verkenning Fiets. Eind 2017/begin 2018 is de Verkenning Fiets gereed als input voor de agenda Mobiliteit/Omgevingsvisie. In commissie M&F van 9 april 2018 en in PS van 23 april 2018 wordt een voordracht besproken voor het oplossen van een aantal knelpunten (provinciaal areaal) van de fietsersbond. Tenslotte is	24-05-2018 Na behandeling van het Perspectief Fiets in de commissie M&F van 17 mei is indieners gevraagd of motie van de lijst afgevoerd kan worden en zo niet wat er dan nog nodig is. Volgens indieners is dit voorbarig, eerst moet het provinciaal hoofdfietsnetwerk meer vorm krijgen.

	gestart met ontwikkelen van een provinciaal hoofdfietsnetwerk waarbij ook de vermarkting wordt meegenomen. Bij het hoofdfietsnetwerk zal een Uitvoeringsprogramma worden opgenomen om de knelpunten van het hoofdfietsnetwerk en het restant van de knelpuntenlijst fietsersbond aan te pakken. E.e.a. afhankelijk van de beschikbare budgetten.	
Kadernota 2018 Realiseren van 2 fietssnelwegen voor 2020. AANGEHOUDEN		17-05-2018: Indiener heeft laten weten de behandeling van Perspectief Fiets af te willen wachten. In de commissie is nog geen uitsluitsel gegeven of de motie van de lijst kan worden afgevoerd. 24-07-2017: Uit notulen PS 10-07-2017, reden aanhouden motie: "De heer KLEIN (CU/SGP): Motie 45 over twee fietssnelwegen. Ik interpreteer de reactie van de gedeputeerde zo dat zij haar best gaat doen om dit doel in de beleidsvisie te realiseren. Daarom willen wij de motie aanhouden."
Afronding Pilot burgerparticipatie 2e fase verbetering N 236 tussen Nieuwe 's	01-05-2018: Gemeenten Hilversum en Gooise Meren zijn nog in onderhandeling over nieuwe colleges. 06-04-2018: Gedeputeerde heeft toegezegd om binnen twee maanden nog eens in gesprek te gaan met de nieuwe colleges van Hilversum en Gooise Meren. 06-04-2018: reden aanhouden motie uit notulen PS 26-03-	

Gravelandseweg en Loodijk. AANGEHOUDEN	2018: "Gedeputeerde POST:Het antwoord op het verzoek in het dictum om te onderzoeken welk budget in de projectbenadering Franse Kampweg vrijgemaakt kan worden, is nul omdat dit onderdeel uitmaakt van een overeenkomst met de aannemer, dus dat bedrag is al vast en besteed. Het derde dictum luidt dat wij de burgerparticipatie voortzetten, maar vanmorgen is in het presidium besloten en zojuist bij agendapunt 7 om de motie als afgedaan te beschouwen. Dat betekent dat wij geen uitvoering kunnen geven aan deze motie en daarom dien ik de motie te ontraden."..... "De heer HOOGERVORST (SP): Voorzitter, misschien niet het goede moment maar alvorens wij aan de stemming gaan beginnen willen wij M9 aanhouden."	
--	--	--

Onderwerp	Inhoud	Stand van zaken
Voorstel pilot Anoniem Solliciteren	Reactie gedeputeerde Loggen op debat over initiatiefvoorstel Anoniem Solliciteren: Ik zou willen kijken of ik de vraag die u stelt om te kijken waar we nu staan kan beantwoorden, voor zover dit mogelijk is binnen de kaders van de wet (handicap is dat we niet op etniciteit mogen registreren). Ik zou ook willen kijken of ik een pilot kan bedenken met een toegevoegde waarde op de vele pilots die in het land al lopen. Hiermee kom ik naar u terug.	
Financieel overzicht cofinanciering Europastrategie	Een overzicht van de financiën ontbreekt bij de Europastrategie, met name van de cofinanciering vanuit provinciale middelen. De gedeputeerde zegt toe dat er alsnog een financieel overzicht volgt.	
Toevoegen Het Gooi aan Perspectief Fiets	Het Gooi ontbreekt in het concept Perspectief Fiets bij 'regionale verschillen', dit is een fout, Het Gooi wordt toegevoegd.	
Truckparking Schiphol	De heer De Graaf (CDA) stelde vragen over truck parking. Gedeputeerde Post zegt dat het truckparking rondom Schiphol om aandacht vraagt. Dat was de reden waarom de provincie destijds een tender wilde uitvoeren. Uiteindelijk is besloten om de	

	gunning van de tender aan te houden, omdat Schiphol het zelf wilde oppakken. Besloten werd de effecten daarvan af te wachten. Truckparking Schiphol zou oorspronkelijk op 1 mei opengaan. Dat is vertraagd. De gedeputeerde kan niet aangeven of de provincie extra maatregelen moet nemen, omdat de maatregelen bij Schiphol uit de tijd lopen. Zodra de gedeputeerde wat kan melden, dan zal ze dat doen.	
Onderzoek privacy noord-holland.nl	In reactie op de geagendeerde brief over 'privacyschending noord-holland.nl': We gaan ons verdiepen in het onderwerp en zullen de bevindingen met u delen.	
Toevoegen koppeling fiets–auto aan Perspectief Fiets	Het valt de PvdD–fractie op dat er in het concept Perspectief Fiets wel gesproken wordt over de koppeling tussen fiets en OV, maar niet over de koppeling tussen fiets en auto. Gedeputeerde zegt toe hierover een zin op te nemen.	
N236 Franse Kampweg	N236, misschien dat een nieuw college daaraan wel zou willen bijdragen en zou je dat willen afwachten. Ik zeg erbij, niet tot in de eeuwigheid. Ik weet niet hoe lang men in Gooische Meren en Hilversum van plan is om de collegeonderhandelingen te laten duren.	18 juni 2018: In de week van 18 juni staat een overleg gepland met de nieuwe wethouders van Hilversum en Gooise Meren. Voor de PS-vergadering van 9 juli zal gedeputeerde een verslag naar de Staten sturen.

	Ik zou mij kunnen voorstellen dat wij twee maanden de tijd nemen, ik ga er toch vanuit dat we dan wel een heel eind op streek zijn, maar om te zeggen, wij wachten net zo lang tot, we moeten op een gegeven moment ermee door, dus als ze met een maand of twee tot een college zijn gekomen, dan ga ik nog een keer een rondje langs de velden maken, want ik neem aan dat u dat van mij verlangt met alle plezier. Daar zal ik u daarover terugkoppelen wat de effecten daarvan zijn, alhoewel ik eerlijk gezegd denk dat een nieuw college niet volkomen anders in een wedstrijd staat omdat je ook van een nieuw college enige consistentie van beleid mag verwachten.	24 mei 2018: De onderhandelingen in beide gemeenten zijn afgerond. Het nieuwe college van Gooise Meren wordt op 30 mei 2018 geïnstalleerd. Het nieuwe college van Hilversum op 6 juni 2018. 1 mei 2018: Beide gemeenten zijn nog aan het onderhandelen over een nieuw college. In Hilversum is op 26 april de formatie herstart. In Gooise Meren is op 30 april de formatie gestart.
Toezeggingen DPW gedaan in commissievergadering PZH	De toezeggingen mbt voorlopig Voorkeursalternatief project Duinpolderweg die zijn gedaan in de vergadering van de Zuid-Hollandse commissievergadering voor Verkeer en Milieu van 7 februari 2018 worden opgenomen op de toezeggingenlijst van de Noord-Hollandse commissie van Mobiliteit en Financiën. Het gaat om de volgende toezeggingen: 1. De ingekomen zienswijzen (nog zonder beantwoording) eind februari gebundeld aan te bieden aan	1. De zienswijzen zijn ter kennisgeving aan de commissie verstrekt via de ingekomen stukken lijst van maart 2018. 2, 3, 4, 5, 6. Er zal één stuk worden gemaakt dat antwoord geeft op deze punten en dat aan zowel de commissie van Zuid-Holland als van Noord-Holland zal worden verstuurd.

	PS. 2. In de verdere uitwerking ook mee te nemen hoe een en ander past in het provinciale fietsplan. 3. Schriftelijk inzicht te verschaffen in de kosten van het voorlopig Voorkeursalternatief, het alternatief Midden en het alternatief NOG Beter. 4. Te reageren op de (afwijkende) verkeerscijfers van NOG Beter met betrekking tot de Weerlaan. 5. De bestaande woningbouwplannen in het betreffende gebied in Zuid- en Noord-Holland met PS te delen. 6. In de project MER onder andere verder veldonderzoek te doen naar de natuureffecten.	
Invoering Centrale brugbediening	twee jaar nadat de centrale in gebruik is genomen een beperkte evaluatie te houden. Met name gericht op de veiligheid.	De verwachting is dat de centrale eind 2018 in werking zal komen. Vanaf dan kunnen we dus na 2 jaar een beperkte evaluatie houden. PS zal hierover (in werking stelling van centrale) geïnformeerd worden dmv een voortgangsrapportage.
burgerparticipatie N236 (Commissie M&F 18 juni 2018)	Wat is de stand van zaken in het door de gedeputeerde toegezegd overleg van haar met de Colleges van Burgemeester en Wethouders van Hilversum en Gooise Meren over de financieringsmogelijkheden voor een optimale variant die zoveel mogelijk overeenkomt met de uitkomst van de pilot? Gedeputeerde Post licht toe dat beide colleges van B&W pas recentelijk zijn benoemd. Met het oog op	

	de portefeuillehouderwissel kon de gedeputeerde nog geen gesprek aangaan. Deze week nog heeft de gedeputeerde een gesprek met beide wethouders. De gedeputeerde achtte een ambtelijke voorbereiding niet nodig, omdat al eerder een dergelijk gesprek is gevoerd. De vraagstelling is niet anders dan de vorige keer, alleen zitten er nu andere wethouders. De gedeputeerde weet dat er regelmatig contact op ambtelijk niveau. Zij heeft aangegeven dat het haar niet zinvol voorkomt om een gesprek met de participanten te hebben, omdat de uitkomst van het gesprek met de portefeuillehouders van Gooi Meren en Hilversum nog niet bekend is en als uitvloeisel daarvan de uitkomst van het overleg met deze commissie. Er zal eerst helderheid moeten komen over de uit te werken variant, het budget en hoe de wensen van participanten op een goede manier kunnen worden meegenomen. Het proces ligt stil totdat het gesprek met de portefeuillehouders heeft plaatsgevonden. De heer Bruggeman (SP) vraagt of de gedeputeerde voor de eerstvolgende Statenvergadering in grote lijnen de uitkomst kan terugkoppelen. Gedeputeerde Post veronderstelt dat het moet lukken om een korte brief te schrijven over de uitkomst van het overleg.	
--	--	--

Strategische Statenagenda Commissie M&F juni 2018

Beeldvorming (fase 1, bijvoorbeeld dmv een benen-op-tafeloverleg of technische briefing)

Oordeelsvorming (fase 2, dmv bespreking in de commissie)

Besluitvorming (fase 3, dmv een voordracht die voorgelegd wordt aan PS)

	(Q) 18.2		18.3		18.4		(Q) 19.1	19.2	PFH	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie M&F	18/6	21/6	3/9	17/9	15/10	26/11	-	-			
PIP N247									Post		Op dit moment wordt gewerkt aan ontwerp-PIP. Vaststelling van PIP in PS staat gepland Q1 (eerste kwartaal 2019)
Verkeersbeleid in relatie tot de Omgevingsvisie (agenda Mobiliteit)									Post		28 mei 2018: Concept-omgevingsvisie is besproken in commissie R&W met uitnodiging EEB, M&F en NLWM 11 juni 2018: Terinzagelegging omgevingsvisie Oktober/november 2018: Definitieve besluitvorming in PS 17 sept 2018 techn briefing Extra bespreking RW en andere commissies over Mobiliteit binnen de Omgevingsvisie heeft plaatsgevonden op 22 maart.
Perspectief Fiets en uitwerking moties 31/2017 en 45/2017					12/11 PS				Post		In de commissievergadering van 17 mei is het concept Perspectief Fiets besproken worden. De input die vanuit het thema Fiets aan de Omgevingsvisie wordt geleverd wordt samengevat in het Perspectief. Met het Perspectief als basis kan vervolgens verder gewerkt worden aan de opgaven die plaats krijgen in een beleidsrijke Agenda Mobiliteit, waarin alle activiteiten met betrekking tot de mobiliteit zullen worden geagendeerd en in de tijd worden geprogrammeerd. Ook bestaand beleid zoals het aanpakken van de fietsknelpunten krijgt een plek in dit programma. De voordracht investeringen tbv oplossen fietsknelpunten wordt 9 april in de commissie besproken. Op 25 januari 2018 is er een technische briefing gehouden over welke kant de uitvoering uit gaat. Uiteindelijk komt de uitwerking terug in de Omgevingsvisie, deze wordt 22 maart in een extra vergadering besproken. BOT overleg 5 oktober 18.30 uur. 'verzoeken het college het fietsbeleid een extra impuls te geven door: - te onderzoeken hoe een herkenbaar provinciaal hoofdfietsnetwerk vorm kan krijgen, waarbij harmonie gezocht wordt met de ontwikkeling van het fietsnetwerk van de Vervoersregio Amsterdam; - in dit onderzoek specifiek meenemen hoe de vermarkting van een hoofdfietsnetwerk kan worden opgepakt; - een model te ontwikkelen voor (cofinanciering van) het oplossen van zwakke schakels n gemeentelijke fietspaden in het hoofdfietsnetwerk; - voor de vaststelling van de begroting 2018 een tussenrapportage te geven over bovenstaande en deze rapportage zo goed mogelijk aan te laten sluiten aan de in ontwikkeling zijnde provinciale fietsvisie;
Bereikbaarheid Broek in Waterland									Post		Ambtelijk vernomen dat er nog een MKBA (maatschappelijke kosten-baten analyse) wordt gemaakt. Planning loopt daardoor minimaal 3 maanden uit. Zodat het vervolg in het derde kwartaal van 2018 in de commissie wordt verwacht. 3^e atelier: 30 oktober 3^e inloopavond (presentatie resultaten studie): 21 november 9 mei 2016 Tijdens en extra vergadering van de commissie 9 mei 2016 is een technische toelichting gegeven op de variant van de Dorpsraad. Bereikbaarheid Broek in Waterland/N247. Tijdens de vergadering 9 mei is gesproken over de brief van GS waarin wordt aangegeven dat de variant van de Dorpsraad tot een vergelijkbaar niveau uit te laten werken als de Stuurgroep varianten. Begin 2017 worden de resultaten verwacht van de nadere uitwerking. 13 oktober 2016 Voorstel aan commissie om begin november een informeel overleg te houden over het participatieproces studie Broek in Waterland. 7 november 2016 Op 10 november 2016 informeel overleg. 2 februari 2017: in overleg met de dorpsraad is besloten de komende ateliers en inloopavonden uit te stellen. GS komen begin 2017 met een nieuwe planning.

Strategische Statenagenda Commissie M&F juni 2018

Beeldvorming (fase 1, bijvoorbeeld dmv een benen-op-tafeloverleg of technische briefing)

Oordeelsvorming (fase 2, dmv bespreking in de commissie)

Besluitvorming (fase 3, dmv een voordracht die voorgelegd wordt aan PS)

	(Q) 18.2		18.3		18.4		(Q) 19.1	19.2	PFH	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie M&F	18/6	21/6	3/9	17/9	15/10	26/11	-	-			
Smart Mobility									Post		5 maart BOT-overleg gehad 30 november 2017 uitvoeringsprogramma besproken in cie. Inmiddels is een Uitvoeringsprogramma Smart Mobility beschikbaar. Zie B-agenda 27 november 2017. De commissie M&F heeft 12 juni een eerste BOT overleg gevoerd over het Smart Mobility . Afgesproken is dat hier een vervolg aan wordt gegeven. In overleg met de afdeling wordt naar een geschikt moment gekeken. Juli 2018 brief ontvangen Planstudie autonome voertuigen, daarin de vraag of er behoefte is aan technische briefing. Dit wordt op 17-9-2018 in de commissie M&F voorgelegd.
Verbreiding Solaroadexperiment									Post		17 mei wordt een technische briefing over resultaten en ontwikkelingen gehouden GS hebben op 19 februari brief 967149/967211 gestuurd over verbreding van het experiment naar zwaar verkeer 2 maart 2017: er kan nog geen harde datum gegeven worden, omdat de vervolgstappen van SolaRoad op dit moment worden uitgezocht. Hieraan zitten een aantal financieel-economische aspecten als ook juridische. Zodra hier duidelijkheid over is wordt een moment gepland voor een presentatie. In overleg met de griffie wordt bekeken of het mogelijk is een presentatie over SolaRoad aan de commissie te geven. Verwachting 2e kwartaal 2017.
Voorkeursalternatief Verbindingsweg A8-A9							7/2 PS		Post		21 juni 2018- GS (Post) geeft aan dat uitkomst onderzoek landschapsplan in januari 2019 komt 29 mei 2018: GS-besluit voorkeursalternatief 21 juni 2018: Bespreken bovengenoemd besluit in commissie M&F 9 juli 2018: Bespreken besluit in PS 26 april 2018: In brief 1067127/1067134 doen GS verslag van hun gesprek met het ministerie en over het vervolg daarop. GS willen voor zomer 2018 een besluit nemen over een voorkeursalternatief, 21 juni hierover commissievergadering. Na de zomer volgt dan een startnotitie voor de te volgen planologische procedure. Na het ICOMOS-advies in de cie van 30 nov te hebben besproken, heeft de ged. toegezegd met het ministerie in gesprek te gaan over het vervolg. Zodra het vervolgproces duidelijk is, zal ged. de cie hierover informeren. 13 september 2017: in de commissie van 11 september is de stand van zaken en de PlanMER besproken. Besluitvorming over voorkeursalternatief wordt eind 2017/begin 2018 verwacht. Besluit GS 5 juli 2016 over toevoegen Golfbaanvariant. 9 mei 2016 is in de commissie gesproken over de stand van zaken. Twee varianten worden nader onderzocht. Wanneer na afronding van de aanvullende onderzoeken het voorlopig voorkeursalternatief wordt gekozen volgt een inspraakprocedure. Omstreeks maart 2017 wordt een nader voorstel verwacht. Voorkeursalternatief 11 april 2016 in commissie. Ligt dan ook ter inzage voor zienswijzen(wellicht rol burgerparticipatie). Na 3 oktober 2016 start de planuitwerkingsfase (deze is naar verwachting eind 2017 gereed. Aansluitend wordt PIP opgesteld. 9 februari 2016: Informatie over besluit minister inzake opstelsterrein sprinterterreinen komt richting commissie(s). 2 februari 2017: Planstudie Verbinding A8-A9: voorkeursontwerpen voor Nulplus-, Golfbaan- en Heemskerkalternatief staat op 13 februari 2017 op de B-agenda.

Strategische Statenagenda Commissie M&F juni 2018

Beeldvorming (fase 1, bijvoorbeeld dmv een benen-op-tafeloverleg of technische briefing)

Oordeelsvorming (fase 2, dmv bespreking in de commissie)

Besluitvorming (fase 3, dmv een voordracht die voorgelegd wordt aan PS)

	(Q) 18.2		18.3		18.4		(Q) 19.1	19.2	PFH	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie M&F	18/6	21/6	3/9	17/9	15/10	26/11	-	-			
											2 maart 2017: vervolg behandeling van 13 februari 2017 op 2 maart 2017. 3Planning: vaststelling voorlopig voorkeursalternatief op 30 mei 2017 in GS. Woensdag 31 mei aanlevering stukken. Dinsdag 6 juni: technische briefing. Maandag 12 juni: commissiebehandeling M&F, besluit voorlopig voorkeursalternatief (gedurende inspraakperiode) Het vaststellen van het voorkeursalternatief: eind 2017. Op 10 maart hebben GS een brief aan PS gestuurd over het opnemen van een extra variant in de MER studie. Dit houdt ook in dat de behandeling in GS op 30 mei niet gehaald wordt, evenals de technische briefing op 6 juni. Een nieuwe planning volgt, waarin een GS besluit is voorzien na de zomer. Op 24 maart hebben GS een persbericht verstuurd met de mededeling dat de Stuurgroep Verbinding A8-A9 tegen het toevoegen van de tunnelvariant is. In PS van 10 april jl. is het onderwerp aan de orde geweest tijdens een interpellatiedebat. 13 jul 2017: zie brief over GS besluit d.d. 11 juli 2017. Bespreking in commissie in september. Nadere invulling volgt zo spoedig mogelijk.
Evaluatie Verbonden partijen									Post		Eens in de 4 jaar wordt het beleid Verbonden partijen geëvalueerd. De Nota Verbonden partijen 2014 is door PS vastgesteld februari 2015. In 2016 zijn 6 stichtingen onderzocht. Bij brief van 23 juni 2016 is PS hierover geïnformeerd. De algemene conclusies en aanbevelingen worden verwerkt in de eerstvolgende herijking van de nota verbonden partijen.
Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (voorheen Duinpolderweg)									Post		3 september 2018: gezamenlijke Hoorzitting (NH&ZH) 17 september 2018: Bespreken GS-besluit voorkeursalternatief in de commissie 20 april 2018: Werkbezoek Duinpolderweg (georganiseerd door Zuid-Holland) Besproken in cie 25 januari GS heeft besluit over voorkeursalternatief genomen op 19 december en gepubliceerd op 20 december. 22 Januari zal dit besluit besproken worden in de cie. 3 februari 2017: verwachting GS-besluit circa december 2017
Integrale studie bereikbaarheid Den Helder									Post		Voor de integrale studie bereikbaarheid Den Helder is in 2016 is een kwartiermakersfase gestart en is gewerkt aan een plan van aanpak voor een gebiedsgerichte integrale aanpak. Met dit PvA is de samenwerking gezocht met het programma De Kop Werkt en is ook het Rijk (RWS) betrokken. September 2017 is een onderzoeksvoorstel besproken met de betrokken bestuurders uit de kop gemeenten waarna de onderzoeken zijn gestart. De eerste resultaten zijn in het eerste kwartaal van 2018 opgeleverd. In een bestuurlijk overleg in mei 2017 met de betrokken gemeenten van de kop en RWS zijn de eerste resultaten van de uitgevoerde onderzoeken besproken en afspraken gemaakt over het vervolg. Onderdeel hiervan zijn de nadere uitwerking van kortetermijnmaatregelen voor de verbetering van de bereikbaarheid van, naar en door Den Helder. Voor de verbetering van de bereikbaarheid van Den Helder op lange termijn zijn met de gemeenten en RWS afspraken gemaakt over de scope van het onderzoek.
Jaarstukken 2018/Kaderbrief 2020 (tevens Rekeningencie)									Post		 2019: Behandeling in de commissie M&F. 2019: Behandeling in PS.
Zomernota 2019				8/10 PS					Post		17 september 2018: Behandeling in de commissie M&F. 8 oktober 2018: Behandeling in PS.
Begroting 2019					12/11 PS				Post		15 oktober 2018: Behandeling in de commissie M&F. 12 november 2018: Behandeling in PS.

Strategische Statenagenda Commissie M&F juni 2018

Beeldvorming (fase 1, bijvoorbeeld dmv een benen-op-tafeloverleg of technische briefing)

Oordeelsvorming (fase 2, dmv bespreking in de commissie)

Besluitvorming (fase 3, dmv een voordracht die voorgelegd wordt aan PS)

	(Q) 18.2		18.3		18.4		(Q) 19.1	19.2	PFH	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie M&F	18/6	21/6	3/9	17/9	15/10	26/11	-	-			
Actualisatie Provinciaal Grondbeleid				8/10 PS					Post	BOB-model	15 oktober 2018: Behandeling in de commissie M&F. 12 november 2018: Behandeling in PS. 18 juni 2018: technische briefing over de denkrichtingen gehouden BOT-overleg 5 maart 2018 gehad PvA voor actualisatie is 25 januari 2018 in de cie besproken. Daarna volgt BOT-overleg over inhoud.
OV Toekomstbeeld									Post		Op 5 juli 2018 Het OV toekomstbeeld is een samenwerking tussen alle gemeenten, Provincie Flevoland, Almere en Lelystad. Vanuit de regio wordt het OV Toekomstbeeld tot stand gebracht. De commissie wordt daarover op gezette tijden geïnformeerd. 21 juni 2018: vervolgoverleg over verschillende netwerkscenario's. Technische briefing 5 maart gehad. 29 mei 2017: de evaluatie van begin 2017 was de eindevaluatie van de uitvoeringsregeling die liep t/m 2015.
Voortgangsrapport Westfriaweg N23									Post		Komt regelmatige ter kennisgeving terug in de cie.
Voortgangsrapport HOV in 't Gooi									Post		Komt regelmatige ter kennisgeving terug in de cie.
Voortgangsrapportage HOV Velsen									Post		Komt regelmatige ter kennisgeving terug in de cie.
Initiatiefvoorstel anoniem solliciteren									Loggen		Advies van GS en het initiatiefvoorstel zijn besproken in commissie van 17 mei. Gedeputeerde heeft toezeggingen gedaan, indieners wachten met verdere stappen op afhandeling van deze toezeggingen. Advies van GS wordt na GS-vergadering van 24 april verwacht en kan vervolgens besproken worden in de vergadering van de commissie M&F van 17 mei 2018. Ged. heeft voorgesteld informatie van pilots af te wachten. Juni 2017: 18 mei 2017: Ambtelijk vernomen dat reactie naar verwachting begin juni in GS komt. Dit betekent behandeling in de commissie van september. 13 juli 2017: In de commissie van 12 juni heeft de gedeputeerde het volgende meegedeeld: 'Anoniem solliciteren' dat de landelijke pilots deels zijn uitgevoerd. Een reactie op de resultaten zal door Gedeputeerde Staten worden verwoord in een nota.
Nota Reserves en Fondsen					12/11 PS				Post		31 mei 2018: De nieuwe reserve-indeling zal meegenomen worden in de begroting voor 2019. 16 en 18 januari zijn een drietal brieven ontvangen over een onderzoek dat GS gedaan heeft naar de huidige reserves. Deze brieven worden besproken in de cie MF van 19 februari (en eventueel in andere commissies). De geactualiseerde nota reserves en fondsen zal in twee delen besproken worden, parallel aan de behandeling van Kaderbrief en Begroting 2019. Bij de Kaderbrief worden de kaders voor de nota besproken, bij de Begroting de indeling van de reserves aan de hand van de nieuwe kaders.
PIP N241 trajectbenadering									Post		Startnotitie ontvangen op 20 december. PIP wordt eind 2018 verwacht.
IPO begroting									Post		Komt jaarlijks terug in de commissie. Commissie 17 sept 2018

Strategische Statenagenda Commissie M&F juni 2018

Beeldvorming (fase 1, bijvoorbeeld dmv een benen-op-tafeloverleg of technische briefing)

Oordeelsvorming (fase 2, dmv bespreking in de commissie)

Besluitvorming (fase 3, dmv een voordracht die voorgelegd wordt aan PS)

	(Q) 18.2		18.3		18.4		(Q) 19.1	19.2	PFH	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie M&F	18/6	21/6	3/9	17/9	15/10	26/11	-	-			
P&C-stukken Randstedelijke Rekenkamer	11/6 PS								Remkes		17 mei 2018: Behandeling in de commissie M&F. 11 juni 2018: Behandeling in PS. Komt jaarlijks terug in de commissie.
Initiatiefvoorstel Pilot Doelgroepenvervoer Schagen	11/6 PS								Post		Is besproken in commissievergadering van 17 mei en geagendeerd voor PS van 11 juni. Daarna afvoeren van lijst. Was geagendeerd voor cie 9 april, maar is niet besproken.
Bijpraatmoment ROCOV									Post		1 of 2x per jaar is er een bijeenkomst met de leden van de commissie voorafgaand aan een vergadering. Aan de hand van een presentatie door ROCOV, vindt dan een discussie plaats over wat er zoal speelt. Eerstvolgende datum: 21 juni.
Jaarlijks overleg met cie A'dam en Vervoersregio									Post		Eens per jaar is er een bijeenkomst met de leden van de commissie, leden van de raadscommissie verkeer van Amsterdam en de Vervoerregio. Eerstvolgende datum is nog onbekend.
Initiatiefvoorstel Modernisering Tankstationbeleid									Post		Begin 2019 brandstoffenmixbeleid gereed. Op basis daarvan wordt een nieuw tankstationbeleid opgesteld.
Programma centrale bediening kunstwerken									Post		Er is een voortgangsrapportage aangeleverd voor de commissievergadering van 18 juni.
Onderzoek Randstedelijke Rekenkamer Garanties en Leningen					12/11 PS				Post		Het concept-rapport van de Randstedelijke Rekenkamer gaat in augustus de wederhoorprocedure in, het definitieve rapport wordt begin oktober verwacht.



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 in 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.

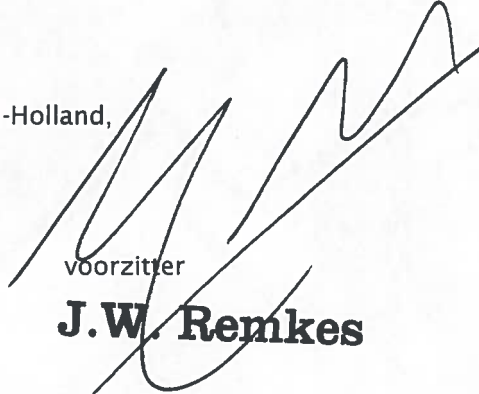


Vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris

R.M. Bergkamp


voorzitter

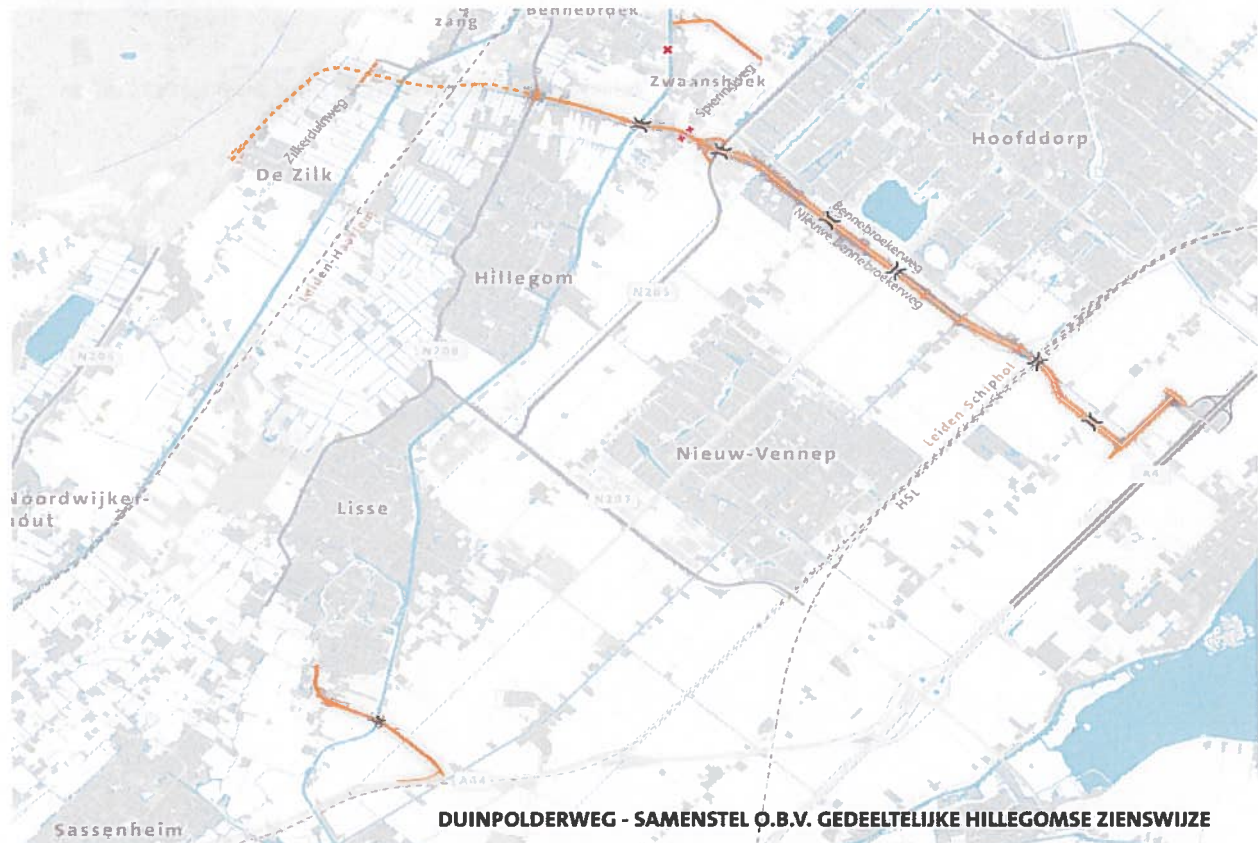
J.W. Remkes

Bijlagen:

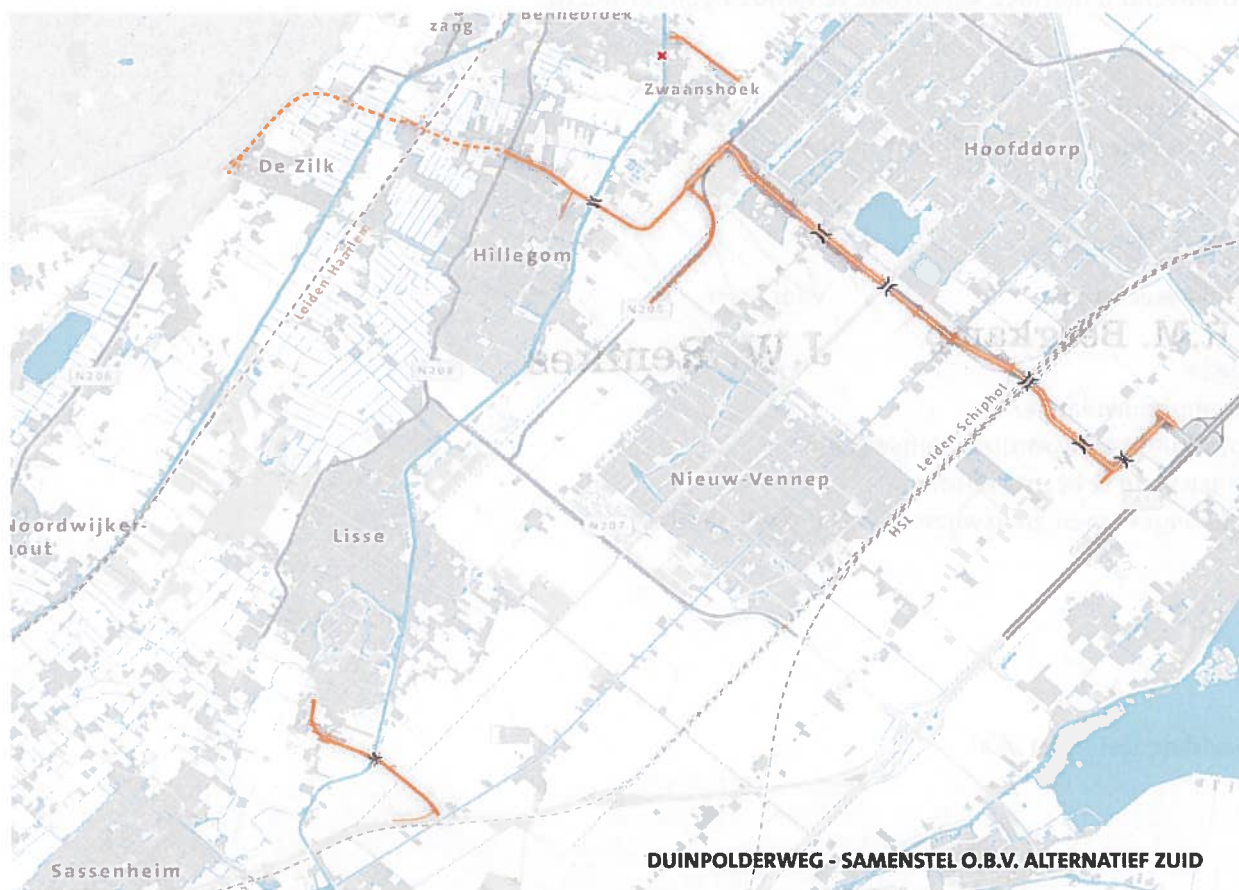
- Woningbouwplannen
- Nota van Beantwoording zienswijzen
- Zienswijzen & beantwoording

NB: de ingekomen zienswijzen heeft u reeds in bezit

Afbeelding definitief vka:



Afbeelding voorlopig vka:



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



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 aangeven 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 voorkeursstracé. 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 scheepvaart. 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.

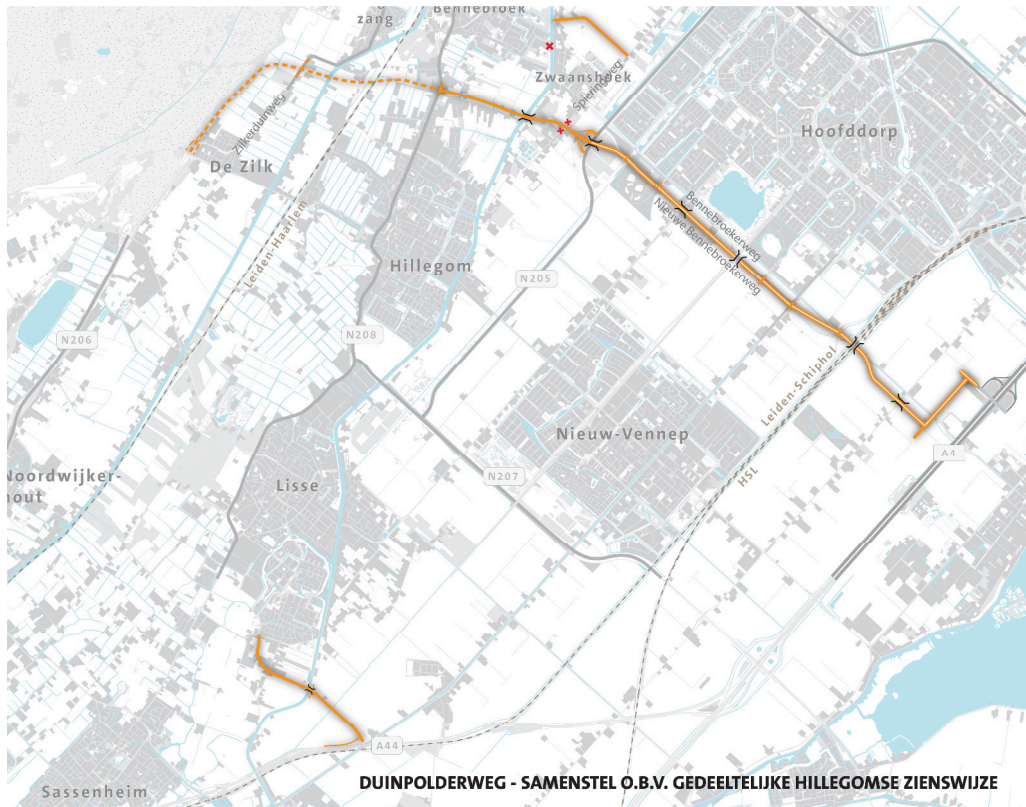
2.3.4 Spieringweg

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 omstreden 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 omstreden 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 vvka 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.

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

Zienswijzen & antwoorden



provincie
ZUID HOLLAND



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 verkeersdrukke 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 verkeertoeename 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 boscilanden 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 Driemereweg 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 Pastoorslaan 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 aanvliegroute, 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 wordt gestremd 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, ridicuul 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 onbereikbaarder 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 voorkeurstraject, 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 geperst 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 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 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 vergelijking 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 ontwerpvragestukken 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 opstoppen 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 onveiliger 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 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 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 en 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 Pastoorslaan). 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 structuuro 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 bezorgt 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 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 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 verkeersregelininstallatie 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 bereidt 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 afgevalen.

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 smeeek 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 tracing, 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 verkeersdrukke 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 doorgetrokken 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. geluidsschermen en (liefst) een lange ondertunneling onder de Ringvaart. Ten opzichte van het Voorkeurstacé 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 rondt 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 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 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 Oosteinderlaan 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 14 april 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 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 "verkeers efficiënt knooppunt" met weinig mogelijke opstoppen 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 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 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 geprognostiseerd 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 majeur 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 hoofddoelstellingen 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 gemanoeuvreerd. 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 Lissebroek) 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 Lissebroek 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-Lissebroek 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 alledrukste punt en smalste deel (tussen de Kaagbrug en Kaag-Dorp), zo blijkt uit onderzoek en eigen dagelijkse waarneming. Extra verkeer toevoegden 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 tornen 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 Lissebroek. 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 "Vogelenzangse 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 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.

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 huizeneigenaren en bedrijven. Het benoemen van een voorlopig Voorkeursalternatief is de eerste stap. Dat geeft ook duidelijkheid voor huizeneigenaren 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.

Zienswijze 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 zienswijze opgenomen. De alternatieven zijn maatschappelijk en politiek getoetst. De reacties waren verrassend positief. Een lokale verbinding van Lisse naar Lissersbroek 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.

Zienswijze 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 zienswijze 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 zienswijze van deze belanghebbende is kristalhelder, is overgekomen en zal meegenomen worden in de vervolgberaadslaging.

Zienswijze 104

Zienswijze 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 tratering 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 (buiszards, 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 geduïd, 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 hoofdrapport) 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 vrachtverkeer. 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 Pallandtlaan 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 wegnet 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 voornameer 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 N206 dwars door onze woning. Die plannen zijn toen niet doorggegaan 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 vleermuizen. 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 bloembolvelden 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 Patrijs 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 voorkeuralternatief Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid Holland hebben in december 2017 gekozen voor het voorlopige voorkeuralternatief 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 voorkeuralternatief 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 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 123.2

Hierbij voor – en nadelen op een rij:

Voordeel:

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

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 op gebouwd (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 waar 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 verkeersdrukte 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 en 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 enkelen.

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 groeibehoeftes.

- 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 trasering 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 trasering 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, Margrietenlaan, Pastoorslaan 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, Margrietenlaan, Pastoorslaan 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 petitie's. 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 eerste 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 Margrietenlaan 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 opgewaardeerd 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 invloedsfeer 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 erfgras 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 aangeroord 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 Rijksstraatweg) 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 Rijksstraatweg) 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 verdeelt 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 aangelegene 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 reden 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 onderzoekwerk. 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 wegnnet 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 er naar 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 structuuro 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 waarderen en polderwegen af te waarderen, 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 Driemerenweg. 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 waarderen. 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. Planchadevergoeding 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 gemoeid. 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 lawaaiërige, 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 trasering, 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 zomerdrukke. 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 voorkeurs alternatief 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 Vennepeweg 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 maaibeeld 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 trasering, 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 ringvaar, 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 verkeersshinder 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 tracerings, 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 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

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 verkeersdruk 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 schandalig. 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 verkeerscijfers 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 gemaal 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 verkeerstoeename. 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 tracering, 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 Beinsdorpsbrug.

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 voorkeustracé 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 pieten spel 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 het 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 tracing, 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 wegnett 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 Lissbroek, 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 tracering rekening 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 piekmomenten.

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 voorkeurstraject! 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 voorkeurstraject 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 tracering, 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 hoofdwegenet. 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 hoofdwegenet 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 hoofdwegenet: 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 ontwerpopgaven 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 / Vijfhuizenweg 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 uitgangspunt. 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 tracerings- 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 gebeurt 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 tijdens 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 voorkeursalternatief. De ontwikkelprincipes richten zich op landschappelijke karakteristiek, de beleving van openheid, en het positioneren van de nieuwe ontwikkeling ten opzichte van ruimtelijke dragers. Het voorkeursalternatief 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 alternatief 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 Rijsburg) 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 onderzoekspakket nog een schep dieper de grond in.

Zienswijze onderdeel 209.3

De ligging van het voorkeurstacé Lisse - A44

Piekberging

De ligging van het voorkeurstacé 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 woordvoerder 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 planningen 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 Voorkeurs tracé 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 recreatievaar-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 Lissebroek gaat tot 2040 veel extra woningbouw realiseren, is het dan niet handig om een verbinding te maken waar Lissebroek 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 geweldige 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 Lissebroek 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 Nieuwkerkertocht en aangesloten op de N207. Dan heeft het dubbeldorp Lisse - Lissebroek 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 tracering 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 tracerings-, 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 sluisverkeer 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 verbindingszone 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 gezien 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

ontstemd 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 vooralsnog 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 schafft! 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 eerste 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 brughogtes. 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 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 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 genooddaakt 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 summiere 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 Lissebroek) 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 plaatsgehad, 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 toevoegden 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 bezoekersspiek 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 trasering 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 Lissebroek 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 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 voorkeurs tracé 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 voorkeurs traject 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 bevreemdt 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 verwoordten 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 "verdeel en heers" 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 structuuralternatief 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 structuuralternatief 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 huidige 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 voorkeurs tracé? 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 glastuinbouwconcentratie locatie 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 voorkeurs tracé 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 gezien 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 voorkeurstraject 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 in 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 waar 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 bepaalt 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 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 opstoppen in de dorpen. De files op de A44 en A4 veroorzaken nu al opstoppen 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 realiseringskans 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 voorkeurstracé. 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 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 voorkeurstracé. 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 gebrachte, 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 wegnenut 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 recreatieterreinen, 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)bouwvoertuigen 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 landbouwvoertuigen tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer. Op dit moment maken deze landbouwvoertuigen 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 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 landbouwvoertuigen. Verwacht mag worden dat tegen de tijd de nieuwe routes gerealiseerd zijn, de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen 40 km/u is. Dit biedt mogelijkheden om landbouwvoertuigen ruimer toe te laten op provinciale wegen dan nu het geval is.

Het openstellen van de nieuwe verbindingen voor landbouwvoertuigen 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. Fietzers, wandelaars en overige weggebruikers ondervinden minder hinder van de grote en vaak zware landbouwvoertuigen.
- 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 scoren 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 voorkeurstraject, 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 bepaalt 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 voorkeurs tracé. 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://erfgoedenruimte.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 het 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 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 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 voorkeurstacé 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 Lissebroekerbrug, 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 Elbroekerbrug 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 verbetert 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 Vosse- en Weerlanerpolder 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 Weerestein 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 Vosse- en Weerlanerpolder 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 trasering haaks 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 trasering 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 wegnen 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 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 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 structuuroplossing 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 meebeschoofd 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. Vooral nog 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 wegnnet 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 Lissebroek. 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 Lissebroek en de relatie hiermee voor de totale wegenstructuur in de ontwikkeling van een dubbeldorp Lisse/Lissebroek 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 weging 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 Pastoorslaan). 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, krekens 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 ouders 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 opgezegd 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 belemmert. Een rotonde is geen goede optie omdat het langzaam verkeer belemmert 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 verwaaing 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 rechtdoor 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 voorkeurstacé 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 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 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 maakt 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 tracering, 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 Kaagdorp/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 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 voor 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 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 recreëerd 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 rustgevendende 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 Meerlaan 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 voorkeurs tracé 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, spuitrij, 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 voorkeurs traject 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 Weeresteinstraat 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 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 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 reistijdbaten 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 maatschappelijk 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 reistijdbaten 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.

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 Lissebroek/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 automobiliteit om te buigen naar de actieve mobiliteit of het OV. Hemelsbreed van Schiphol Centrum is 15 km een cirkel te trekken rond Zandvoort, Spaarnedam, 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 lightrail (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 automobiliteit 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 Lissebroek-zuid over de Ringvaart ook voorzien van een fietspad zodat de inwoners van de nieuwe wijk in Lissebroek-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 Lissebroek 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 automobiliteit 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 verstorende 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 verkeersstructuur 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 voorkeurs tracé.

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 pektijden is zelfs de sluiproute recht door 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 Margrietenlaan. 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 Oostepolder 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 alternatief 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 Lissbroek 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 Lissbroek 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 Rijsburg 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 bezoekslocaties 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, slobeenden, 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 opgezaagd 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 structuuroplossing 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 Kemphaan. 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. Fietzers, 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 Oostepolderpolder 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 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 Vosse- en Weerlanerpolder 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 onbereikbaarder 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 tracering 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 stuurgroep 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 verkeersdrukte 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 verkeersdrukte 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 voorkeursstracé 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 Voorkeursstracé 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 onaantast. 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 tratering, 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, Margrietenlaan 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 Margrietenlaan-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 tratering, 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 Lissebroek 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 Voorkeursstracé (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 unanimitie 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 'aanzuigeffect' 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 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.

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 aan 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 – Vennep, 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 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 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 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.

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 tracering 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 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 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 gewezen 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 turbotronde) 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 ontluisterend. 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 onderbouwing

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 gerepresenteerde 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 ingehuurd 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

volstreekte 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 A44 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 A44 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 volstreekte 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 unanimitéit 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 vergesloopte 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 onverkoopbaar 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 tracédeel 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 eisen 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 toevoerroutes 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 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 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 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.

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 ontwerpfase 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 meeprofiteren.

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 Lissersbroek. Doordat Lissersbroek 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 tracerings 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 Lissebroek 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 van 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 van 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 Lissebroek (ontwikkeling Lissebroek 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 Lissebroek 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 Lissebroek 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 bedoelt 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 ontwerpeisen, 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 Kaagdorpe/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 verkeer routes. Zo wordt de middenweg ongelijkvloers gepasseerd en blijft deze langzaam verkeer route 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.

Zienswijze 399

Zienswijze onderdeel 399.1

Kopie van zienswijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer verwezen.

Zienswijze 400

Zienswijze 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.

Zienswijze 401

Zienswijze onderdeel 401.1

Kopie van zienswijze 360. Voor het antwoord wordt naar de beantwoording bij dat zienswijzenummer 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)fietsroutenetwerk. 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 lasen 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 inloophmomenten 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 reistijdbaten 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 maatschappelijk 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 reistijdbaten 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 Lissebroek 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 Lissebroek: dit is een van de routes, die onderdeel uitmaakt van de kwetsbare wegdelen, 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 voorkeustracé 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 voorkeustracé. - Overschrijding van de normen voor luchtvervuiling en fijnstof voor huizen in de directe omgeving van het voorkeustracé. - 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 tratering, 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 voornamelijk 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 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 aannahme doen dat een keuze onbehoorlijk is, gaat voor de troepen uit. Dat zal moeten blijken. In slotom 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's 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's 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 tracerings- 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 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 florierend 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 uiteindelijk 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 vergoot, kunnen veel mensen en bedrijven op hun plek blijven, wordt een groot stuk natuur en landschap van Hillegom wordt 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.

BIJLAGE bij brief GS aan PS over woningbouwplannen

Datum: 27 maart 2018

De bestaande woningbouwplannen

In de MER Duinpolderweg is een tweetal toekomstscenario's doorgerekend, met een hoge en een lage ruimtelijk/economische groei. Deze scenario's zijn afkomstig van het Planbureau voor de leefomgeving en worden vertaald naar het verkeersmodel. Het verkeersmodel wordt voor het basisjaar (2010) en het toekomstjaar (2030) gevuld met sociaal economische gegevens: aantallen woningen, inwoners en arbeidsplaatsen. Op basis van deze gegevens berekent het verkeersmodel de verkeersstromen.

Een verkeersmodel is altijd een momentopname en ondertussen werken gemeenten verder aan hun plannen. Hieronder staat een actuele inventarisatie van de verschillende woningbouwplannen van de gemeenten en het aantal woningen in de huidige situatie. Dit wordt afgezet tegen de cijfers die zijn gebruikt in het verkeersmodel.

	woningen actueel				woningen verkeersmodel	
	bestaand 2017	planvoorraad		totaal	2030 Laag	2030 Hoog
		tot 2030	n.t.b.*			
Bloemendaal	9894	864	375	10758	10487	10818
Haarlem	74796	9584	2336	84380	79921	90675
Haarlemmermeer	60622	15260	5900	75882	71026	81808
Heemstede	12561	162	186	12723	13088	12919
Hillegom	9446	1341	0	10787	9590	10476
Katwijk	26067	5958	1750	32025	29140	34269
Lisse	10184	1073	85	11257	11243	12150
Noordwijk	12311	3497	0	15808	12114	13386
Noordwijkerhout	7078	1327	220	8405	7226	8151
Teylingen	15147	1383	295	16530	16074	17811
Zandvoort	8523	550	34	9073	8217	8491

* uitvoeringsperiode nog niet bekend of na 2030

Tabel 1. Vergelijking woningaantallen regio

In de probleemanalyse werd al eerder een overzicht geschetst van de ruimtelijk economische ontwikkeling sinds 1995. Daarin was te zien dat de economie in de Bollenstreek en in de Haarlemmermeer de laatste decennia gegroeid is. De prognoses laten tot 2030 een verdere substantiële groei zien in het hoge scenario en een kleine groei in het lage scenario. Zie tabel 1. Daarnaast zijn in deze tabel de actuele woningbouwplannen van de verschillende gemeenten weergegeven. Hierin is op hoofdlijnen te zien, dat de planvorming dicht tegen het hoge scenario zit.

Kijkend naar de actuele situatie rondom de planvorming bij gemeenten, waarbij in de Noord-Hollandse gemeenten een versnellingsactie is gepland en waarbij de gemeente Haarlemmermeer van plan is versneld met de woningbouw aan de slag te gaan en waarbij uit de woningbouwmonitor in Holland Rijnland blijkt dat de druk steeds verder toeneemt, zijn bovenstaande cijfers zoals omschreven in het hoge scenario dus niet ondenkbaar, maar komen dicht bij de huidige planvorming.

In de MKBA scoort een aantal alternatieven goed in het hoge scenario. Dit geeft een inzicht in de nut en noodzaak van dergelijke alternatieven bij een groeiende regio. Bovenstaande tabel laat zien, dat een dergelijke ontwikkeling conform hoog niet ondenkbaar is. Bij het nemen van robuuste maatregelen voor de toekomst is het dus goed om dit mee te wegen in de besluitvorming.

Discussienota 'bewustwording kwetsbare verkeersdeelnemers'

1. Aanleiding

In het Haarlems Dagblad van 27 september 2017 is een artikel geplaatst over een voetgangersoversteekplaats aan de westelijke randweg in Haarlem. De aanleiding van dit artikel is dat deze oversteekplaats nauwelijks gebruikt kan worden door mensen met een visuele beperking. Er is geen ratelklikker en de oplichtende tekst op de nieuw geplaatste gele sensoren is slecht waar te nemen door blinden. Er is geen hoor- of voelbaar signaal waaruit blijkt dat het verkeerlicht werkt.

Naar aanleiding van dit artikel hebben leden van onze fractie een gesprek gehad met de betrokkenen. Hieruit komt naar voren dat er te weinig wordt nagedacht of burgers met een (visuele) beperking wel veilig kunnen deelnemen aan het verkeer.

Wij willen een grotere bewustwording in de provinciale organisatie creëren, zodat blinden en slechtzienden, maar ook andere kwetsbare groepen beter deel kunnen nemen aan onze samenleving.



2. Provincie Noord-Holland als koploper bij uitvoering VN-Verdrag handicap

Nederland heeft het VN-Verdrag Handicap in 2016 ondertekend en is daarmee verplicht zich in te spannen voor een samenleving zonder beperkingen voor mensen met een handicap. Persoonlijke autonomie en volledige participatie zijn kernbegrippen binnen dit verdrag. In het verdrag is aangegeven wat de overheid moet doen om ervoor te zorgen dat de positie van mensen met een beperking verbetert. Het verdrag verplicht de overheid te zorgen voor een samenleving waarin iedereen mee kan doen en keuzevrijheid heeft (inclusieve samenleving). Tevens schrijft het voor dat mensen met een beperking betrokken moeten worden bij besluiten over regelgeving en beleid dat hen aangaat.

Onlangs heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft 25 gemeenten benoemd tot koploper voor de uitvoering van het VN-verdrag Handicap. Daarmee wil ze een extra impuls geven aan initiatieven die gericht zijn op het volwaardig meedoen van inwoners met een beperking. Aangezien er 4 van de 25 gemeenten tot de Provincie Noord-Holland behoren (Amsterdam, Gooise Meren, Haarlemmermeer en Huizen), lijkt dit het aangewezen moment om als provincie koploper te worden in de uitvoering van het VN-verdrag.

3. Bewustwording

In het gesprek met twee visueel gehandicapten dat leden van onze fractie in het najaar van 2017 hebben gevoerd kwam naar voren dat er voorafgaand aan grote (ver-) bouwplannen en veranderingen beter nagedacht moet worden over de toegankelijkheid. Niet alleen de toegankelijkheid voor slechtzienden, maar ook voor rolstoelgebruikers en andere doelgroepen.

De oversteekplaats is een voorbeeld van hoe het niet moet, en met het artikel in het Haarlems Dagblad willen zij bereiken dat er meer aandacht voor dit onderwerp komt. Belangrijk is dat eerder in het proces wordt nagedacht over de toegankelijkheid. Dit geldt niet alleen oversteekplaatsen, maar voor alle openbare gelegenheden.

4. Wat kan provincie Noord-Holland doen?

Doorstroming van het verkeer is belangrijk maar de daarvoor gekozen oplossingen mogen niet ten koste gaan van verkeersdeelnemers die toch al een tandje bij moeten zetten om mee te kunnen doen. Het is van belang dat er een verkeersoplossing komt welke voor alle weggebruikers

gebruiksvriendelijk is. Er moet verantwoordelijkheid worden gedragen voor elk mogelijke doelgroep in het verkeer, dit is een verplicht onderdeel in het onderhouden of aanleggen van infrastructurele voorzieningen als overheidsorgaan. De provincie moet zo kunnen waarborgen dat er is nagedacht over de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers in het verkeer. Omdat het VN-verdrag voorschrijft dat mensen met een beperking betrokken moeten worden bij besluiten en beleid dat hen aangaat, is ons advies een focusgroep aan te stellen die gevraagd en ongevraagd advies geeft. Zo kan bij ieder infrastructuurproject, nieuwbouw of groot onderhoud, de uitvoering van het VN-verdrag worden gewaarborgd. Het is goed om technische kennis in te schakelen en een omgevingsmanager te betrekken bij dit soort infrastructurele projecten, zodat er helderheid verkregen kan worden over mogelijke toekomstige problemen. Zoals nu het geval is met betrekking tot een niet voor eenieder toegankelijke voetgangersoversteekplaats.

Daarnaast verwachten wij in het kader van 'smart mobility' dat het mogelijk is om oversteekplaatsen op een meer efficiënte manier in te richten zodat zowel de verkeersveiligheid als het milieu hierbij gebaat is. Hierbij valt te denken aan een wisselende oversteektijd welke afhankelijk is van de gebruiker.

Naast het nemen van concrete maatregelen op het gebied van infrastructuur is het belangrijk ook op andere manieren bewustwording te creëren voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemer. Structurele aandacht voor deze problematiek is belangrijk, zodat het beleid rondom verkeersveiligheid hierop wordt aangepast. Bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur is dit van groot belang.

5. Werkbezoek 'In het donker gezien'

Om deze bewustwording kracht bij te zetten willen wij als fractie een werkbezoek organiseren aan 'In Het Donker Gezien'. Dit is een initiatief in een oude kerk in Velsen-Noord, welke volledig is ingericht om te ervaren wat het betekent om blind te zijn. Er zijn alledaagse situaties levensecht nagebouwd - in het volslagen donker. Het lijkt ons zinvol om aan den lijve te ondervinden waar mensen met een visuele beperking letterlijk en figuurlijk tegenaan lopen in het dagelijks leven. Op de tast ervaar je hoe het is om op andere zintuigen te vertrouwen. In het kader van de verkeersveiligheid rondom kwetsbare verkeersdeelnemers is de ultieme test het oversteken zonder licht, maar met behulp van een rateltikker.

Wij willen dit bezoek graag voor alle leden van de commissie organiseren. Hierna zouden wij graag uw bevindingen ontvangen en dit vragen mee te nemen in uw overweging om in de toekomst een voetgangersoversteekplaats van alle gemakken te voorzien.

- Graag horen wij van de leden van de commissie of zij interesse hebben in deelname aan dit werkbezoek.

6. Politiek draagvlak

Om te toetsen of er voldoende politiek draagvlak is voor een motie c.q. initiatiefvoorstel willen wij graag ook graag uw reactie vernemen op de volgende uitgangspunten:

- Het VN-verdrag Handicap wordt integraal uitgangspunt bij ontwikkeling en onderhoud van infrastructuur;
- Een opdracht aan GS om onderzoek te doen naar situaties waar het wel/ niet goed gaat alsmede het benoemen van best- en worst-practices;
- Daarbij focusgroepen te betrekken, die vanuit hun eigen expertise en ervaringen een waardevolle bijdrage kunnen leveren;
- Een opdracht aan GS om een plan van aanpak te maken op basis van dit verdrag en de inbreng van deze focusgroepen een voorstel tot prioritering van verbetervoorstellen ter oordeelsvorming voor te leggen aan deze commissie en ter besluitvorming aan PS;
- Bij nieuwbouw en groot onderhoud van infrastructuur deze focusgroepen betrekken bij het beoordelen van de verkeersveiligheid;
- Deze beoordeling zwaar mee te laten wegen bij de besluitvorming over de infrastructuur.

Naar aanleiding van de bespreking in deze commissie zal onze fractie met een voorstel komen.
Michel Klein

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

dhr. A.D. Akkies

BU/INFRA

Telefoonnummer 06 3169 0582

akkiesa@noord-holland.nl

1 | 2

Verzenddatum

Betreft: Stand van zaken Leeghwaterbrug

Geachte leden,

Ter uitvoering van artikel 1 67, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u over het volgende:

De bouw van de Leeghwaterbrug in Alkmaar (N242) stagneert. De gemeente Alkmaar heeft op 15 mei 2018 een bouwstop afgekondigd. Hierover hebben wij u al eerder op 2 augustus 2018 geïnformeerd. Graag informeren wij u met deze brief over de stand van zaken en de maatregelen die inmiddels zijn genomen.

Kenmerk

1124077/1124076

Uw kenmerk

Na het escalatieoverleg van 19 juli 2018 tussen de provincie en de aannemer zijn er afspraken gemaakt over het vervolgtraject. Kern van de afspraken is dat de aannemer op basis van een herstelplan inclusief planning aantoont dat hij de bouw van de brug met een beheerst proces tot een goed einde brengt.

Inmiddels is de projectleiding bij de aannemer gewijzigd en de organisatie uitgebreid. Tegelijkertijd is de provincie intensiever bij de voorbereiding betrokken om de kwaliteit van het werk van de aannemer te monitoren en waar nodig bij te sturen. Sinds 12 augustus 2018 is er één dag in de week een 'shared office' georganiseerd, waarin medewerkers van de provincie hun kennis en kunde delen om gezamenlijk voortgang van inhoud van ontwerp en aanpak te bevorderen. De inzet is vooral gericht op het opheffen van de bouwstop.

De samenwerking in de shared office betekent niet dat de risico's uit het contract veranderen.

Het herstelplan inclusief planning is conform afspraak 31 augustus 2018 aangeleverd. De aannemer heeft op 4 september het plan op directieniveau toegelicht. Het herstelplan wordt nog aangescherpt, maar is voor ons van voldoende kwaliteit om door te gaan. De planning is het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

meest kritisch en kent twee belangrijke data. De herstart van het werk en de ingebruikname van de nieuwe brug.

Volgens de nieuwe planning kan de brug half september 2019 weer in gebruik genomen worden. De aannemer gaat uit van een bouwtijd van minder dan een jaar. Dat is voor een project van deze omvang en complexiteit realistisch. Tegelijkertijd betekent dit in vergelijking met de eerder gecommuniceerde datum van maart 2019 een vertraging van een half jaar. In de planning is een risicobuffer opgenomen om tegenvallers (zoals niet werkbare dagen in de winter) op te kunnen vangen.

Het kritieke pad van de planning wordt bepaald door de datum dat weer gestart kan worden met werken. Om te kunnen starten moet de bouwstop zijn opgeheven. De vereiste documenten worden momenteel door de aannemer opgesteld om ingediend te worden bij de gemeente Alkmaar (het bevoegd gezag). Om zowel kwaliteit als voortgang te borgen is met de gemeente Alkmaar afgesproken dat de documenten pas aan hen worden aangeleverd als de provincie deze heeft goedgekeurd.

Volgens planning worden in de week van 8 oktober a.s. de boorstellingen geplaatst om in de week van 15 oktober a.s. te kunnen starten met het aanbrengen van de fundering.

Als blijkt dat de bouwstop er niet op tijd af gaat, ontstaat een nieuwe situatie.

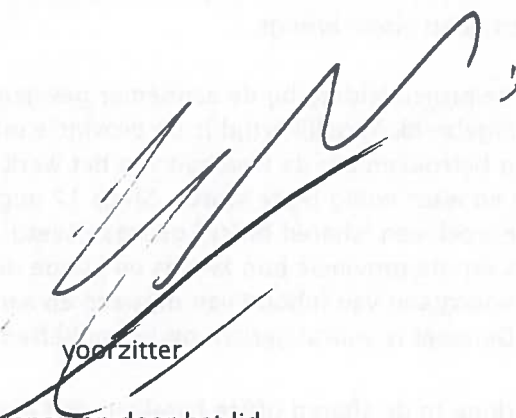
Zodra meer bekend is, zullen wij u daarover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris



voorzitter

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast.

INGEKOMEN - 2 AUG. 2018

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

dhr. A.D. Akkies

BU/INFRA

Telefoonnummer 06 3169 0582

akkiesa@noord-holland.nl

1 | 4

Betreft: Stand van zaken Leeghwaterbruggen Alkmaar (N242)

Verzenddatum

- 2 AUG. 2018

Geachte leden,

Kenmerk

1112239/1112235

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis/zenden wij u het volgende toe:

Uw kenmerk

De bouw van de Leeghwaterbruggen in Alkmaar (N242) stagneert. Op 15 mei 2018 heeft de gemeente Alkmaar als bevoegd gezag een bouwstop afgekondigd, omdat de opdrachtnemer onvoldoende kon aantonen dat de constructieve veiligheid geborgd is. Door de bouwstop kon niet gestart worden met het aanbrengen van de fundering. Deze werkzaamheden liggen op het kritieke pad. De herstart van het werk was voorzien in de week van 16 juli. In de verwachting dat de bouwstop zou worden opgeheven, was de opdrachtnemer al gestart met de voorbereidingen. De boorstellingen werden geplaatst. De aangeleverde documenten bleken echter nog steeds onvoldoende. De gemeente Alkmaar kon de bouwstop daarom slechts gedeeltelijk opheffen. Voor cruciale onderdelen geldt de bouwstop nog steeds. Dit betekent dat het werk aan de fundering nog steeds niet is gestart. Dit is niet acceptabel. Graag informeren wij u met deze brief over de stand van zaken en de maatregelen die inmiddels zijn genomen.

Start uitvoering zomer 2017

Eind 2016 is de opdracht verleend om de Leeghwaterbruggen te vernieuwen. De uitvoering startte in de zomer van 2017 met het vervangen van de klep van de zuidelijke brug. Na de ingebruikname (begin september 2017) is een aanvang gemaakt met de voorbereiding van de noordelijke brug. In januari 2018 werd de oude brug gesloopt; sindsdien rijdt al het verkeer over de nieuwe zuidelijke brug.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Fundering: kritieke pad

Na de sloop zou volgens de eerste planning in mei gestart worden met de fundering. De fundering ligt op het kritieke pad. Er wordt gebruik gemaakt van boorpalen. Met boorpalen wordt het risico van verzakkingen en schade geminimaliseerd. Nadeel is dat gespecialiseerde boorstellingen nodig zijn die, zeker in de huidige overspannen markt, ver van te voren gereserveerd moeten worden.

Vergunningaanvraag onvoldoende: bouwstop

Om te kunnen starten met het werk aan de fundering is een vergunning van de gemeente Alkmaar noodzakelijk. De gemeente toetst onder andere de constructieve veiligheid van het ontwerp en de aanpak. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het verkrijgen van deze vergunning. Bij de toetsing van de vergunningaanvraag door de gemeente bleek dat de documenten onvoldoende waren. De gemeente zag zich genooddaakt om op 15 mei 2018 een bouwstop af te kondigen.

Escalatieoverleg al in maart: afspraken

Een bouwstop was niet verwacht, maar al eerder was geconstateerd dat de voorbereiding moeizaam verliep. Al op 23 maart 2018. vond het eerste formele escalatieoverleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemer plaats. Tijdens deze bijeenkomst lichtte de provincie onder meer toe waar verbeteringen in organisatie en aanpak noodzakelijk werden geacht en werd afgesproken dat de opdrachtnemer een planning zou aanleveren. Bovendien zou opdrachtnemer een bijeenkomst organiseren om de samenwerking tussen de teams van opdrachtgever en opdrachtnemer te herijken.

Provincie en gemeente: alles in het werk gesteld

In de veronderstelling dat de bouwstop zou kunnen worden opgeheven, was de herstart van het werk verschoven naar de tweede week van juli. De voorbereidingen werden getroffen en waren ook op de bouwplaats zichtbaar omdat de boorstellingen geplaatst werden. Gelet op het maatschappelijk belang van deze brug hebben zowel medewerkers van de provincie als de gemeente Alkmaar alles in het werk gesteld om het werk door te laten gaan. De inzet ging ver uit boven hetgeen vanuit het contract of de vergunningverlening gevraagd wordt. Er is veel extra overleg gevoerd, toetstermijnen zijn verkort van drie weken naar één dag en de opmaak en inhoud van documenten is tot op instructieniveau besproken.

Gedeeltelijke opheffing bouwstop

Helaas bleken de documenten vlak voor start werk nog steeds van onvoldoende kwaliteit. De bouwstop kon slechts gedeeltelijk worden opgeheven. Dit betekende dat ook nu niet gestart kon worden met de fundering.

Formele ingebrekestelling

De gebrekkige voorbereiding en het feit dat het de opdrachtnemer, ondanks grote inzet van zowel de gemeente Alkmaar als de provincie, maar niet lukte om de bouwstop op te heffen, was voor de provincie aanleiding om de opdrachtnemer bij brief op 6 juli 2018 formeel in gebreke te stellen. De aannemer werd hierin kort gezegd gesommeerd een deugdelijk herstelplan inclusief planning aan te leveren en te bevestigen dat de bruggen uiterlijk op 29 maart 2019 weer in gebruik kunnen worden genomen zonder dat de aannemer aanspraak maakt op vertraging- en versnellingskosten.

Escalatieoverleg 19 juli 2018: afspraken

Op 19 juli 2018 vond het laatste escalatieoverleg plaats. Hierin is aangegeven dat de opdrachtnemer maatregelen moet nemen waarmee aangetoond wordt dat sprake is van een beheerst proces op basis van een geaccepteerde planning.

Deze afspraken zijn gemaakt en hebben betrekking op wijzigingen in organisatie en kwaliteit van proces en product. Afgesproken is dat de provincie intensiever bij de voorbereiding betrokken wordt.

De projectleiding bij de opdrachtnemer wordt gewijzigd en de organisatie uitgebreid. Er wordt een "shared office" georganiseerd, waarin opdrachtnemer en opdrachtgever gezamenlijk voortgang en inhoud van ontwerp en aanpak bespreken. Verder stelt de opdrachtnemer een onafhankelijk bureau aan, dat de documenten toetst die bij de provincie worden aangeleverd. Het akkoord van dit bureau is voorwaarde voor verzending. Er gaan geen documenten naar het bevoegd gezag zonder dat deze documenten door ons zijn beoordeeld.

Alhoewel de planning fors onder druk staat, wordt alles op alles gezet om toch te voldoen aan de afgesproken datum waarbij de bruggen weer in gebruik zijn (eind maart 2019). In eerste instantie is alle inzet nu gericht op het opheffen van de bouwstop.

Zodra meer bekend is over aanpak en planning, informeren wij u daarover vanzelfsprekend op zo kort mogelijke termijn.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

b/a

provinciesecretaris
C.P. de Vries

b/a

voorzitter
J. Geldhof

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast



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

dhr J.J. van den Berg

BEL/BS

Telefoonnummer +31235144076

bergjj@noord-holland.nl

INGEKOMEN 31 AUG. 2018

1 | 1

Verzenddatum

31 AUG. 2018

Betreft: vergadering Regiegroep Metropoolregio Amsterdam

Kenmerk

921516/1104634

Geachte leden,

Uw kenmerk

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de vergadering van de Regiegroep Metropoolregio Amsterdam van 10 oktober 2018.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

J.W. Remkes

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Provinciale Staten van Noord-Holland**Haarlem, 28 augustus 2018****Onderwerp: vergadering Regiegroep Metropoolregio Amsterdam (MRA)****Kenmerk: 921516-1104625****Bijlagen: 4****1. Inleiding**

PS wordt voorgesteld kennis te nemen van de vergaderstukken die op 10 oktober 2018 voorliggen in de Regiegroep van de MRA, en wensen en opvattingen desaangaande naar voren te brengen. Die kunnen vervolgens door de vertegenwoordigers namens de provincie Noord-Holland in de vergadering van de Regiegroep worden ingebracht.

Conform afspraken in het MRA-convenant moet in de vergadering van de Regiegroep van oktober 2018 het MRA Werkplan en de Begroting 2019 worden vastgesteld. Deze stukken zijn de uitwerking van de globale begroting die in april 2018 in de Regiegroep is vastgesteld. Vervolgens hebben de bestuurlijke overleggen van de drie Platform van de MRA het MRA Werkplan en de Begroting 2019 vastgesteld (per onderdeel waar het betreffende Platform voor verantwoordelijk is), waarna de MRA-Agendacommissie deze stukken openbaar heeft verklaard. Deze vergaderstukken zijn daarmee, conform de afspraken uit het MRA-convenant, acht weken voor de vergadering van de Regiegroep door het MRA-bureau verstuurd aan de griffies van de deelnemende gemeenten en provincies en tevens gepubliceerd op de MRA-website (www.metropoolregioamsterdam.nl).

De Regiegroep van 10 oktober 2018 zal besluiten nemen over de stukken, rekening houdend met de opvattingen die zijn binnengekomen vanuit de betrokken gemeenten en vanuit de provincies Flevoland en Noord-Holland.

Op 13 april 2018 heeft de eerste Regiegroep van dit jaar plaatsgevonden. Veel van de stukken waarover op 10 oktober zal worden gesloten, zoals de financiële verantwoording van de MRA over 2017, het MRA-werkplan voor 2019 en de MRA-begroting voor 2019, lagen toen reeds in conceptvorm voor. U heeft hierover gesproken in de vergadering van de commissie NLWM op 12 maart 2018 en in de vergadering van de commissie EEB op 9 april 2018.

2. Enkele aandachtspunten bij de voorliggende vergaderstukken

Vanaf 2017 functioneert de bestuurlijke samenwerking op basis van het MRA-convenant, waarin afspraken zijn gemaakt over procedures en de bekostiging. Overigens bouwden deze samenwerkingsafspraken voor een groot deel voort op de 'governance'-structuur zoals die in voorgaande jaren stapsgewijs was opgebouwd. Wel is er in 2017 voor het eerst gewerkt met een integrale MRA-begroting, gevuld op basis van

een 'contributie' van 1,5 euro per inwoner, waarbij de twee deelnemende provincies Flevoland en Noord-Holland hetzelfde bijdragen als de grootste inliggende gemeenten (=Almere en Amsterdam).

In de vergadering van de commissie NLWM op 12 maart 2018, en de vergadering van de commissie EEB van 9 april 2018 is aan de hand van de binnengekomen concept-stukken gesproken over enkele inhoudelijke onderwerpen die in de MRA aan de orde zijn, zoals, circulaire economie, mobiliteit, woningbouw, toerisme en de Europastrategie van de MRA.

Activiteiten MRA in 2019

In het document 'MRA Werkplan en Begroting 2019', dat in conceptvorm aan u wordt voorgelegd, staat vermeld welke gezamenlijke activiteiten er het komende jaar in MRA-verband worden ondernomen en wat daarvan de kosten zijn. De kaders waarbinnen dit concept-Werkplan is opgesteld, komen voort uit de Voorjaarsnota MRA 2019, die in april 2018 in de Regiegroep zijn besproken. De actiepunten uit de MRA Agenda en de werkplannen van de Platforms Ruimte, Economie en Mobiliteit dienen hierbij als basis. Dit concept-Werkplan bevat in de vorm van een 'stoplichtenmodel' een actueel overzicht van de uitvoering van de actiepunten.

Het document 'MRA Werkplan en Begroting 2019' zal in de Regiegroep van oktober worden vastgesteld. Graag vernemen wij uw wensen en opvattingen terzake, die dan door ons in deze vergadering van de Regiegroep zullen worden ingebracht.

- *U treft het 'MRA Werkplan en Begroting 2019' bij de vergaderstukken voor de Regiegroep voor oktober aan*

MRA Verantwoording over 2017 en bestemming overschot

In de Regiegroep van 10 oktober 2018 zal de MRA Verantwoording over 2017 worden vastgesteld. Dit stuk gaat in op de feitelijke realisatie van de MRA Begroting over 2017. De begroting van het *Platform Economie* is bijna volledig benut. Van de programma's van het *Platform Ruimte* is een deel van de begrote middelen nog niet benut, omdat sommige programma's nog niet waren opgestart. De activiteiten en projecten van het *Platform Mobiliteit* worden betaald vanuit de BDU middelen die de partners van dit Platform tot hun beschikking hebben, en maken dus geen deel uit van de MRA-begroting.

De uitgaven over 2017 blijken uiteindelijk lager uit te vallen dan begroot. Dit heeft te maken met het feit dat 2017 een aanloopjaar was, waarin een aantal vacatures pas gaandeweg het jaar kon worden ingevuld en activiteiten in gang moesten worden gezet. Er was sprake van onderbesteding op enkele posten, en er kwamen iets meer inkomsten binnen dan begroot. Dit leidt tot een positief saldo van 1.240.000 euro.

In de commissievergaderingen van maart en april 2018 is aan de hand van de toen voorliggende concept-stukken reeds gesproken over de bestemming van dit overschot van 1,2 miljoen euro over 2017. In de commissievergaderingen werd verschillend gedacht over de besteding van dit overschot, waarbij wel een voorkeur bestond om dit overschot te laten terugvloeien naar de MRA-deelnemers. In die geest hebben de vertegenwoordigers van de provincie Noord-Holland dan ook hun inbreng geleverd in de Regiegroep van 13 april 2018 j.l..

Tijdens de Regiegroep van april bleek een ruime meerderheid van de MRA-partners er voorstander van te zijn om het overschot her te bestemmen voor MRA-activiteiten in 2018. Na discussie is besloten dat het MRA-bureau een nader onderbouwd voorstel zou uitwerken voor de besteding van het overschot. In de Regiegroep is afgesproken dat het MRA Bureau via de Platforms komt met een nader uitgewerkt en beter onderbouwd voorstel voor concrete besteding van het overschot. Dit voorstel is in de Agendacommissie vastgesteld, en vervolgens via een schriftelijke ronde ter kennisname met de Regiegroep gedeeld.

Wij merken op dat uiteindelijk de Regiegroep bepaalt waaraan gelden worden uitgegeven. Tegen herbestemming van het overgebleven geld bestaat op zichzelf geen bezwaar, mits er onderbouwde voorstellen worden voorgelegd aan de agendacommissie en worden gefiatteerd door de Regiegroep.

- *U treft dit voorstel bij de vergaderstukken voor de Regiegroep van oktober aan.*

Hoogte salarissen medewerkers MRA-bureau

In uw commissievergadering van 9 april 2018 riep de hoogte van enkele salarisposten van het MRA-bureau vragen op. In de stukken worden bedragen genoemd van 108.000 euro voor de secretarissen van de drie platforms. Navraag heeft duidelijk gemaakt dat het hier niet gaat om uitsluitend het salaris, maar om vaste normbedragen, gebaseerd op het maximum van een bepaalde ambtelijke salarisschaal waarbij dan nog alle werkgeverslasten en verzekeringen zijn opgeteld.

Met vergelijkbare bedragen werkt de provincie Noord-Holland zelf overigens ook. In maart 2018 zijn door de directie de 'interne en externe uurtarieven 2018' vastgesteld, die zijn te gebruiken bij de berekening van de vergoeding voor de inzet van provincie-medewerkers wanneer zij werkzaamheden of diensten verrichten voor derden. De kosten voor een provincieambtenaar in schaal 13 komen daarin uit op 103.500 euro.

Om misverstanden te voorkomen, is het wel goed als ook in de communicatie blijft worden benadrukt dat dergelijke bedragen altijd uit meer bestaan dan salaris alleen.

Ontwikkeling MRA-contributie van de provincie Noord-Holland

Een van de doelstellingen van het MRA-convenant, dat met ingang van 2017 van kracht werd, was om meer transparantie te krijgen in de bekostiging van de MRA-samenwerking. Afgesproken is dat gewerkt wordt met een vaste 'contributie' van 1,5 euro per inwoner per jaar, waarbij de twee provincies Noord-Holland en Flevoland evenveel bijdragen als de grootste inliggende gemeente (Amsterdam respectievelijk Almere). Zoals indertijd (in de zomer van 2016) tijdens de bespreking van het concept-convenant naar voren kwam, resulteerde deze financieringsgrondslag in een kostenstijging voor de provincie Noord-Holland van iets meer dan een miljoen euro. In de loop der jaren zal dit bedrag nog enigszins omhoog gaan, aangezien het inwonertal van Amsterdam blijft stijgen. In de Kaderbrief 2019-2022 is (onder regel M) de deelnemersbijdrage van de provincie voor een bedrag van 1,3 miljoen euro gedekt, waarmee de financiële doorvertaling van de voortgaande sterkere stijging van het inwoneraantal van Amsterdam langjarig kan worden opgevangen.

Naast de vaste deelnemersbijdrage voor de MRA draagt de provincie Noord-Holland ook nog voor een bedrag van 1,43 miljoen bij aan het regionaal budget innovatie, waarbij het Amsterdam Economic Board betrokken is. Het gaat hier echter niet om een nieuwe begrotingspost. Ook al voor 2017 financierde Noord-Holland daar aan bij.

Voor wat betreft het jaar 2018 is de provincie Noord-Holland voor een totale bijdrage van 2.706.952 euro aangeslagen. De begroting voor 2018 is op 5 september 2017 in uw staten behandeld, en op 13 oktober 2017 door de MRA-regiegroep vastgesteld.

In de Regiegroep van 13 oktober 2018 ligt de begroting voor 2019 in zijn definitieve vorm voor. Daarin wordt voor PNH een contributie berekend van 1.283.844 (bij een gelijkblijvende 'bijdrage economie'). Het totaalbedrag komt voor 2019 uit op 2.723.376 euro, hetgeen een stijging betekent van 16.424 euro ten opzichte van 2018.

- *U treft het 'MRA Werkplan en Begroting 2019' bij de vergaderstukken voor de Regiegroep voor oktober aan*

Betrokkenheid en rol van de staten

De provincie Noord-Holland heeft tijdens het proces van totstandkoming van het MRA-convenant meermaals aandacht gevraagd voor de betrokkenheid van raden en staten. Inderdaad is het belang daarvan ook als aandachtspunt geborgd in de tekst van het convenant (in de artikelen 7 en 8) van het convenant.

De informatievoorziening vanuit de MRA naar raden en staten wordt onder meer gefaciliteerd door middel van een maandelijks *'MRA Raads- en Statenleden Bericht'*.

In het MRA-convenant is bepaald dat tweejaarlijks een MRA-congres zal worden georganiseerd. Dit MRA-congres zal plaatsvinden op vrijdag 19 oktober 2018 tussen 11:00 en 17:00 uur in evenementenlocatie Gooiland in Hilversum. Alle raadsleden en statenleden zijn hiervoor uitgenodigd. De titel van het congres luidt *'Wij, de Metropoolregio Amsterdam – Samen bouwen aan de metropool'*. Het congres is bedoeld om, op de grens van een nieuwe bestuurlijke periode, met elkaar te delen wat er bereikt is en de lijnen uit te zetten voor de toekomstige samenwerking.

3. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

mw. mr. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 921516-1104625

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 28 augustus 2018;

besluiten:

1. Kennis te nemen van de vergaderstukken voor de vergadering van de Regiegroep Metropoolregio Amsterdam van 10 oktober 2018.
2. Wensen en opvattingen desaangaande naar voren te brengen, die door de vertegenwoordigers van de provincie Noord-Holland ingebracht kunnen worden in de vergadering van de Regiegroep Metropoolregio Amsterdam van 10 oktober 2018.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Aan: Agendacommissie MRA (via MRA Platforms Ruimte en Economie)
Datum: Juni 2018
Bijlage:
Onderwerp: Voorstel voor herbestemming van resultaat MRA begroting 2017
Opstellers: David Quarles van Ufford, Steef de Looze, Martin Bekker

Gevraagde afspraken:

- 2.1 In te stemmen met het voorliggende uitgewerkte voorstel voor besteding van het overschot 2017
 - 2.2 In te stemmen met het schriftelijk ter kennis name delen van dit besluit met de Regiegroep MRA
-

Toelichting

In de gehele MRA begroting bedroeg het restant in 2017 € 1.240.000,-. Uiteraard had dit te maken met het aanloopjaar 2017, waarin een aantal vacatures pas na de zomer kon worden ingevuld. In de MRA regiegroep van april 2018 jl is afgesproken om het volledige bedrag her te bestemmen, mits hiervoor een passend voorstel voor wordt gemaakt, dat op instemming van de platforms Ruimte en Economie kan rekenen. De voorwaarden zijn: Activiteiten moeten acties van de MRA Agenda versnellen of moeten ondersteunend zijn aan de MRA programma's, die zijn opgenomen in het MRA Werkplan 2018. De voorgestelde activiteiten moeten dit jaar tot uitgaven leiden.

Onderstaand voorstel voor concrete besteding van het overschot vanuit 2017, is opgesteld door het Platform Economie en het Platform Ruimte, en in de bestuurlijke gremia van beide Platforms vastgesteld.

Platform Economie (in totaal €735.000 euro)

Maakindustrie MRA (actie 2.9)

€150.000

Na het wegvallen van de clusterbenadering door de Amsterdam Economic Board zijn partners in het cluster 'maakindustrie' wel doorgegaan met hun samenwerking. De afgelopen jaren is duidelijk geworden, dat de maakindustrie in de MRA voor een grote transitie staat – m.n. als gevolg van de digitalisering en robotisering van de sector. Dit vraagt van de sector nog meer dan voorheen, dat er intensievere dwarsverbanden met andere sectoren en kennisinstellingen ontwikkeld worden. Om dit te faciliteren heeft de cluster het 'Innovatieprogramma Amsterdam Area Industries' opgesteld. Naast bijdragen van het bedrijfsleven en de gemeente Velsen, wordt aan de MRA een bijdrage gevraagd van € 150.000.

Over dit project heeft al eerder besluitvorming (juni 2017) plaatsgevonden, maar de start uitvoering – en daarmee reservering middelen – is niet geëffectueerd.

Intensivering grondstofprogramma (actie 4.1)

€180.000

In het kader van het werkplan Circulaire Economie MRA wordt gewerkt aan het verder bundelen van vijf verschillende grondstofstromen (restproducten als nieuwe grondstof). De gehele keten – van verzameling restproducten van uiteindelijk verwerking in nieuwe producten – wordt georganiseerd (afvalinzamelaars – verwerkers – eindgebruikers). Als onderdeel hiervan worden ook de mogelijkheden van grondstofallianties onderzocht en een tool ontwikkeld tbv koppeling nieuwbouw en sloop.

Businessdevelopment INVEST-NL (nwe invulling actie 2.3)

€405.000

In het voorjaar 2019 gaat INVEST-NL van start. Doelstelling van INVEST-NL is, indien de markt hierin onvoldoende voorziet, bij te dragen aan het financieren en realiseren van maatschappelijke transitieopgaven door ondernemingen en het aanbieden van toegang tot ondernemingsfinanciering. Hiertoe heeft INVEST-NL een startkapitaal van € 2,5 miljard beschikbaar. Omdat de MRA niet over een regionale ontwikkelingsmaatschappij beschikt, is op initiatief van Amsterdam en prov NH een verkennend onderzoek gestart naar de meest adequate wijze om de regio (en zijn bedrijven) optimale toegang te geven tot INVEST-NL. Uit deze verkenning komt duidelijk naar voren dat de regio goed gestructureerde en makkelijke toegankelijke expertise op gebied van 'business development' (het met marktpartijen ontwikkelen van sluitende businesscases voor majeure projecten) ontbeert. De verwachting is dat in Q4 er een voorstel voorligt op welke wijze – en onder welke condities – de optimale toegang tot INVEST-NL georganiseerd moet worden. De concretisering zal uiteindelijk ook nog wel enige maanden vergen.

Echter, vanaf heden tot voorjaar 2019 gaat INVEST-NL al voorbereidend van start. Zo is er ook al een accountmanager MRA aangesteld, die graag op korte termijn met de MRA wil gaan werken aan "INVEST-NL waardige businesscases".

Ook de OntwikkelingsMaatschappij Flevoland (OMFL) is in een proces van herpositionering, waarbij ook op een verdere ontwikkeling van de business-development (maar dan meer gericht op het één op één ondersteunen van ondernemers) wordt ingezet. Ook voor het ontwikkelen van deze vorm van business development is kennisontwikkeling gewenst.

Daarom wordt voorgesteld om zo snel mogelijk te starten met het opbouwen van kennis/expertise mbt business development – zowel ten behoeve van majeure projecten, als voor de meer op bedrijfsondersteuning gerichte acties. Daarmee wordt een driedelig doel gediend:

- Het – aan de hand van concrete cases - opdoen van kennis/expertise business development; nadrukkelijk is het de bedoeling de opgedane kennis te borgen en te delen
- Het nu al ontwikkelen van een goede werkrelatie met INVEST-NL, óók om scherper te krijgen wat hun werkwijze zal zijn, de gehanteerde criteria etc etc.; dit om bij de start INVEST-NL volledig toegerust te zijn om optimale toegang te verkrijgen
- Het de komende maanden al ondersteunen van concrete projecten en ondernemers mbt business development.

De kosten bestaan uit het ontwikkelen van de business case voor het smartcity project Arenagebied (zie bijlage voor uitgebreidere toelichting), een aantal business-development

projecten door OMFL (met accent op circulaire economie), de borging en spreiding van de opgedane kennis en bijpassend werkbudget.

Platform Ruimte (in totaal €505.000 euro)

Binnen de begroting van het platform Ruimte is ten aanzien van deze extra impuls bekeken welke acties –gestart in 2017- een (beperkte) extra impuls kunnen gebruiken. De activiteiten die het betreft hebben rechtstreeks betrekking op de uitvoering van (acties uit) de MRA Agenda (t.o.v. de begroting van het platform Ruimte 2018). Alle activiteiten die hieronder zijn gemeld kunnen binnen zeer korte termijn worden gestart en kunnen worden afgerond in 2018.

Programma Bouwen en Wonen (actie 1.1, 1.11)

€130.000

a) Betaalbaarheid Woningmarkt	30.000
b) Monitor woningbouwproductie	30.000
c) Verhuisbewegingen MRA	10.000
d) Onderzoek prijsopdrijving woningmarkt	60.000

Betaalbaarheid woningmarkt: Het in kaart brengen van de betaalbaarheid en toegankelijkheid van de woningmarkt met de volgende onderzoeksvragen: Welke sturingsmogelijkheden zijn er? En hoe informeer je de partners met toegankelijke infographics en filmpjes? Er is inhuur noodzakelijk om deze producten samen te stellen.

Monitor woningbouwproductie: Het gaat hier om een monitor van kwantitatieve en kwalitatieve kenmerken van gerealiseerde woningen (zoals huur/koop, prijssegmenten, woningtype, woonmilieu, aardgasvrij/energieneutraal) en het ontwikkelen van een format om deze jaarlijks te herhalen dan wel tussentijds te actualiseren.

Verhuisbewegingen MRA: Voor het in kaart brengen van de verhuisbewegingen in de MRA is het nodig om verhuisgegevens van het CBS aan te schaffen. Deze worden niet in het WIMRA opgeleverd. Deze gegevens zijn tevens relevant voor de pijlers Economie en Sociaal.

Onderzoek prijsopdrijving woningmarkt: Onderzoeksvragen: Zijn woningen vooral een financieel product geworden in plaats van een woningmarktproduct? In dat geval is er sprake van een ander soort vraag en aanbod met andere spelers en spelregels en vraagt het woningmarktbeleid om andere politiek-bestuurlijke besluiten. Onderzoek uitbesteden aan bv Buck Consultants.

Programma Metropolitane Landschap (acties 3.5 en 3.10)

€110.000

e) MRA Agenda: actie 3.5	
Kwartiermaker Curator Landschap	60.000
f) MRA Agenda: actie 3.10 (Cultuurimpuls MRA):	
Productie historische MRA waardenkaart Cultureel Erfgoed	50.000

Kwartiermaker curator Landschap, Met deze functie wordt in de MRA Agenda beoogd het Metropolitane Landschap op de kaart te zetten voor recreanten en toeristen met een passend cultureel profiel. De aan te stellen curator is daarbij gangmaker en adviseur, ook in relatie met voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen, zodat kan worden bijgedragen aan een goede leef- en omgevingskwaliteit in de MRA. De taken van de curator zijn: Inhoudelijke redactie en regie op het op te stellen regioprofiel en met name ook op de publicatie(s); het leggen en onderhouden van verbindingen in dit kader met overheden en partijen in het veld; het functioneren als vraagbaak en adviseur, gevraagd en ongevraagd, specifiek waar het gaat om voorgenomen ruimtelijke

metropool regioamsterdam

ontwikkelingen in relatie met het landschap en het erfgoed en het inhoudelijk mede vormgeven van een gezamenlijk cultuuraanbod programma, gekoppeld aan regiomarketing en –promotie (gepositioneerd binnen het programma Cultuur & Erfgoed van de MRA).

Productie historische MRA waardekaart cultureel erfgoed: Een van de programmalijnen van de MRA Cultuurimpuls is het deelprogramma erfgoed. Het beschrijven en waarderen van erfgoed in de het landschap draagt bij aan de versterking van de identiteit van de 7 deelregio's, aan de benutting van de monumenten (bebouwd, archeologisch en natuurlijk) en de kaart zal een van de 7 onderlagen vormen voor de viewer van 1.1 (plancapaciteit wonen).

Programma Duurzaamheid (acties 2.5 t/m 2.8, 4.1 en 4.8) €115.000

g) Duurzaamheid, communicatie-impuls	60.000
h) Energietransitie: verkenning kansrijke businessproposities	20.000
i) Energietransitie en aansluiting onderwijs/arbeidsmarkt), MRA-verkenning beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel	15.000
j) Programmamanagement Waterstof	20.000

Communicatie-impuls duurzaamheid: Het laden van de duurzaamheidspagina's van de MRA website vergt dit jaar uitwerking van formats, lay-out, vormgeving, representatie en afwegingskader. Voor wat betreft de eerste content wordt gedacht aan de productie van een MRA filmpje, de digitale presentatie van best practices (regionale producten en projecten), het scherper inspelen op de actualiteit en een mix van folders, nieuwsbrieven, artikelen en informatiebijeenkomsten, in het bijzonder voor het innovatiecongres en de MRA raads- en statenledenbijeenkomst van 6 juni. Voor deze activiteiten is tijdelijk de inhuur van communicatie expertise noodzakelijk ad 40.000,- en de inzet van communicatietools ad 20.000,-. Na een vliegende start dit jaar kan het content management in 2019 vanuit de programma's duurzaamheid en circulaire economie beheerd worden.

Verkenning businessproposities energietransitie: xxxxxx

Aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt energietransitie: xxxxxx

Programmamanagement waterstof: Een aantal regionale partners (Tata Shell, Haven Greenport, Board) verkennen met het Rijk (EZK, I&W, RVO) de mogelijkheden van waterstof economie (waterstof als drager van ons toekomstige energiesysteem. Een regionaal programmamanager is noodzakelijk om de ideeën nader uit te werken. Waarschijnlijk wordt dit thema onderwerp van gesprek in de te actualiseren MRA Agenda. Het Rijk is bereid te investeren evenals het bedrijfsleven, maar er wordt ook een bijdrage van de MRA verwacht.

Overige Acties MRA Agenda (actie 1.4, 1.6, 1.8 en 2.4) €150.000

k) Projectplan herstructurering wijken irt gezondheid (1.4)	40.000
l) Transformatie Greenport, businessmodellen (1.6)	50.000
m) OV Knooppunten Schipholcorridor (1.8)	20.000
n) Datacenters: Onderzoek en monitoring van energie consequenties (2.4)	40.000

Herstructurering wijken: De aanpak van actie 1.4 kent een moeizame start. De complexiteit en het ontbreken van capaciteit is hier debet aan geweest. Een plan van aanpak is in de maak en in juni in concept gereed. Met een financiële impuls kunnen de eerste acties van dit plan versneld worden opgepakt in de tweede helft van 2018.

Transformatie Greenport: Na de inventarisatie door de Greenport bij 250 ondernemers is in beeld welke ruimte nodig is voor de glastuinbouw en welke ruimte naar verwachting vrij komt/is ten

metropool regioamsterdam

behoefte van transformatie ca 350 hectare. De braakliggende terreinen zorgen voor verpaupering in het gebied met consequenties voor kostbare handhaving. Door de beperkingen van Schiphol, de beperkte bereikbaarheid in het gebied, versnipperd eigendom en de relatie tot Plabeka afspraken betreft het hier een complexe transformatie, met name in financieel opzicht. Er zijn kansen voor nieuwe economie, recreatie, circulaire economie en energietransitie in het gebied, die regionaal afgestemd moeten worden. Nader onderzoek naar businessmodellen moet de transformatie kunnen versnellen.

OV Knooppunten Schipholcorridor: met betrekking tot de ontwikkeling van Enter NL (Corridor Amsterdam – Schiphol moet het belang van de relevante knooppunten onderzocht worden. Het gaat hierbij om de doorlichting van 5 tot 6 OV knooppunten binnen het programma OV Knooppunten. De kosten zijn noodzakelijk voor de inhuur van het ondersteunende bureau. Afhankelijk van de inzet en behoeften vanuit gemeenten zelf is het de vraag nog of dit het definitieve aantal zal zijn, dit is echter onze eerste inschatting.

Datacenters: Uit de scenariostudie van onderzoeksbureau Stratix blijkt dat er mondiaal minder dan 15 concentratieregio's voor datacenters zijn. In Europa gaat het om vier belangrijke regio's, aangeduid met FLAP: Frankfurt, Londen, regio Amsterdam en Parijs. De MRA datacenterregio vormt een belangrijk fundament onder de nog steeds snel groeiende digitale economie in ons land. De parallelle groei van datacenters, overigens op basis van groene energie, wordt vooral bedreigd door tekortschietende distributie daarvan. Om deze belemmering het hoofd te bieden is een gezamenlijke inzet van de MRA-gemeenten en de overheidsbedrijven Liander en TenneT noodzakelijk. In 2018 wordt nader onderzocht welke beleidsmatige en ruimtelijke mogelijkheden de MRA hiertoe ten dienste staan. Dit leidt tot een concreet handelingsperspectief voor zowel de MRA als geheel als de afzonderlijke gemeenten in de regio. Uit de studie bleek eveneens dat er behoefte bestaat aan monitoring van de datacenter industrie. In 2018 wordt nader onderzocht hoe dit vorm kan krijgen. Hierbij kan gedacht worden aan het monitoren van ruimtelijke en energetische ontwikkeling van de industrie, de meerwaarde van de industrie, de relatie tot ontwikkelingen in andere internationale regio's en/of een early warning system m.b.t. de ontwikkelde scenario's.

Totaal Platform Ruimte

€505.000

Algemeen (in totaal €16.500 euro)

Er zijn een tweetal verbeteringen aan de MRA website nodig om de website nog beter bruikbaar te maken.

○ CMS voor projectenpagina's op de MRA Website	6.500
○ Grafisch en technisch ontwerp voor een aanklikbare kaart van de MRA deelregio's op de website:	10.000
Totaal Algemeen	€16.500

Aan alle Raads- en Statengriffiers van de Metropoolregio Amsterdam,

Bijgaand treft u agenda van de Regiegroep (10 oktober 2018), het concept MRA Werkplan met daarin opgenomen de concept MRA Begroting.

Zojuist zijn deze documenten ook verzonden naar de leden van de Regiegroep en naar de secretarissen van de colleges van de MRA-deelnemers.

Wilt u zo vriendelijk zijn deze mail met bijlagen namens de Agendacommissie van de MRA naar uw raadsleden of statenleden door te sturen/mailen?

Met deze mail willen wij samen met u de informatieverstrekking en de betrokkenheid van raden en staten bij de MRA versterken. Op basis van deze stukken kunnen de raadsleden en staten leden hun wensen en opvattingen bespreken met hun bestuurders.

Bij deze al vast dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,
namens Rijk van Ark
secretaris Agendacommissie & Regiegroep

MRA Werkplan en Begroting 2019

Concept versie: ter vaststelling door de Regiegroep van de MRA oktober 2018

Samen bouwen aan de Metropool

De Metropoolregio Amsterdam wint snel aan betekenis. Door de aanwas van nieuwe inwoners, de sterke internationalisering, steeds meer bedrijven die zich in de regio vestigen en een groeiende stroom bezoekers, zakelijk én leisure, groeit de metropool. Hierdoor neemt de vraag naar ruimte voor wonen, werken en mobiliteit toe. Tegelijkertijd staan we aan de vooravond van een aantal grote transities. Bijvoorbeeld de energietransitie, de transitie naar een circulaire economie of naar nieuwe vormen van mobiliteit. Dergelijke transities zijn op zichzelf al grote opgaven, maar verhouden zich ook tot elkaar en tot andere opgaven. Welk type banen zijn nodig om deze transities mogelijk te maken? Wat betekenen de transities voor hoe we omgaan met ons landschap? Hoe vertalen de transities zich ruimtelijk, en wat betekent dat voor andere programma's die een beslag leggen op onze schaarse ruimte zoals bijvoorbeeld de woningbouwopgave?

In het eerste jaar van de MRA in zijn huidige vorm zijn veel resultaten geboekt, veel acties uit de MRA Agenda zijn afgerond of vorderen goed. Door goede regionale afstemming zijn we er in geslaagd om majeure investeringen vanuit het Rijk voor een aantal belangrijke knooppunten in onze infrastructuur binnen te halen. Er zijn eerste stappen gezet naar een integrale beschouwing van de woningbouwopgave in relatie tot de veranderende economie, een duurzame energievoorziening en het landschap. Op het gebied van energietransitie en circulaire economie zijn belangrijke stappen gezet door de intentieovereenkomst aardgasloos bouwen en de intentieverklaring circulaire inkoop. De gezamenlijke inspanningen die hebben geleid tot de komst van het European Medicine Agency (EMA) hebben op hun beurt gezorgd voor nieuwe regionale afstemming over bijvoorbeeld de huisvesting van de werknemers van het EMA die naar de MRA gaan verhuizen, de ruimte op internationale scholen die nodig is om hun kinderen naar school te laten gaan, en de acquisitie van nieuwe bedrijven voor de Metropoolregio die zich graag in de nabijheid van het EMA willen vestigen. En zo zijn er nog tal van voorbeelden te noemen waarin onze samenwerking loont.

De nieuwe opgaven en vragen waar we in het komende jaar voor staan zijn complex, en maken het des te belangrijker om binnen de Metropoolregio Amsterdam met elkaar samen te werken. Als overheden, maar ook binnen de triple helix met bedrijfsleven en kennisinstellingen. De inhoudelijke en vrijwillige manier van samenwerken waar voor is gekozen in het Convenant heeft het afgelopen jaar steeds meer vorm gekregen, en stelt ons in staat om flexibel te opereren. Wim Derksen, voormalig hoogleraar bestuurskunde, lid van de WRR en directeur van het Ruimtelijk Planbureau, roemt onze keuze voor een dergelijk model, en stelt dat deze effectiever is dan een formeler model via een gemeenschappelijke regeling. Tegelijkertijd vragen de grote ambities die we hebben als MRA ook om stevige afspraken naast slimme opgave gedreven investeringsconstructies. Bijvoorbeeld als regionale tegenhanger van INVEST-NL, of om effectiever investeringen vanuit Europa naar ons toe te trekken.

Het draagvlak voor de samenwerking blijft cruciaal. De nieuwe bestuurders en raadsleden na de verkiezingen van maart 2018, en voor sommige gemeenten en de provincies voor eind in 2019 worden daarom nauw betrokken. Op weg naar een volgende MRA agenda, met als start het congres van oktober 2018 en daarna, kunnen bestuurders en raadsleden expliciet meedenken en meebouwen aan de toekomst van de Metropoolregio Amsterdam.

Rijk van Ark - *Directeur MRA Bureau*

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Proces & kaders	5
1.3 Leeswijzer	5
2. Algemeen overzicht MRA Begroting	6
3. Platform Economie	7
3.1 Inleiding	7
3.2 Samenstelling / werkwijze	9
3.3 Taken Platform Economie	9
3.4 Jaarprogramma Platform Economie	10
4. Platform Ruimte	17
4.1 Inleiding	17
4.2 Samenstelling / werkwijze	17
4.3 Taken Platform Ruimte	18
4.4 Jaarprogramma Platform Ruimte	19
5. Platform Mobiliteit	29
5.1 Inleiding	29
5.2 Samenstelling / werkwijze	29
5.3 Taken Platform Mobiliteit	30
5.4 Jaarprogramma Platform Mobiliteit	30
6. MRA Algemeen	34
6.1 Inleiding	34
6.2 Samenstelling en werkwijze	34
6.3 Taken MRA Bureau	35
6.4 Werkzaamheden 2019	35
Bijlage 1: Begroting MRA 2019	36
Begroting overzicht op hoofdlijnen	36
Begroting Platforms	37
Begroting MRA Algemeen	42
Bijlage 2: Begrotingscyclus 2018 en 2019	43
Bijlage 3: Samenstelling Platforms	44
Bijlage 4: Organogram MRA-samenwerking	45
Bijlage 5: Weekplanning 2019	46
Bijlage 6: Stoplichtenmodel Acties MRA Agenda	47

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De doelstelling van de samenwerkende overheden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is om als stedelijke regio bij de Europese top te horen en een nog aantrekkelijkere plek worden voor bedrijven en bewoners om zich te vestigen, maar ook om te bezoeken als toerist of voor werk of studie. Dit gaat niet vanzelf. Bij alle onzekerheid over de economische ontwikkelingen is duidelijk dat wendbaarheid en uitvoeringskracht nu de leidende principes moeten zijn. Op verschillende fronten zijn concrete acties nodig om die principes vorm te geven. De regionale schaal wint daarbij steeds meer aan belang. Regionale samenwerking is essentieel om gezamenlijk kansen te kunnen verzilveren of bedreigingen het hoofd te kunnen bieden. De uitdagingen waar we voor staan zijn aanzienlijk. Er zijn een aantal grote transities die op ons af komen. Of het nu gaat om de energietransitie, de transitie naar een circulaire economie, de transitie naar nieuwe vormen van mobiliteit of de transitie van de banen die we hebben, vast staat dat regionale samenwerking en een integrale benadering nodig zijn om deze transities vorm te geven.

In de Metropoolregio Amsterdam werken de overheden daarom al sinds jaar en dag samen. Een samenwerking die terug gaat tot eind vorige eeuw, en die in de loop der jaren grote successen heeft geboekt (denk bijvoorbeeld aan de afspraken die zijn gemaakt in Plabeka of het programma Amsterdam Bezoeken, Holland Zien). In de afgelopen twee jaar is de samenwerking steeds verder geïntensiveerd. Via de gezamenlijke MRA Actieagenda, waarin acties zijn opgenomen om de doelstelling om bij de Europese top te horen te realiseren. Sinds 2017 is daarnaast het MRA Convenant van kracht, en is het MRA Bureau gestart. Door deze intensivering van de samenwerking zijn we steeds beter in staat om de uitdagingen waar we voor staan vanuit een integraler perspectief te benaderen, slagen we er beter in om Raads- en Statenleden bij de MRA te betrekken en het draagvlak onder de deelnemers te versterken.

Het hart van de MRA klopt in de deelregio's en de platforms. Hier ontmoeten lokale en provinciale bestuurders elkaar en werken zij samen aan de realisering van de actiepunten van de MRA Agenda, zoals beschreven in het MRA Convenant. In de afstemming en uitvoering hebben colleges in toenemende mate andere buurgemeenten, regio, provincie of de hele MRA nodig. Door het bundelen van krachten via regionale samenwerking is het voor alle bestuurders daarmee ook mogelijk de eigen lokale en provinciale uitdagingen van de toekomst beter aan te gaan. Wat de samenwerkende overheden het komende jaren concreet met elkaar willen gaan doen is opgenomen in het nu voorliggende MRA Werkplan en Begroting 2019.

Het MRA Werkplan en Begroting 2019 betreft een uitwerking van de Voorjaarsnota die in de Regiegroep van april 2018 is vastgesteld. Het werkplan is zo veel mogelijk geschreven vanuit de actiepunten van de MRA Agenda. De bijbehorende begrotingen van de platforms (die uitvoering geven aan de acties) zijn ook op die wijze opgesteld, en dit jaar in één totaaloverzicht opgenomen.

De Metropoolregio Amsterdam is gebaseerd op de inhoudelijke agenda van de MRA. Het MRA Werkplan beschrijft welke activiteiten in 2019 zijn gepland t.b.v. de uitvoering van de doelstelling, zoals beschreven in het MRA Convenant van maart 2017 en vastgelegd in 57 actiepunten van de MRA Agenda van februari 2016. In de bijlage 'stoplichtenmodel Actiepunten' treft u de actuele stand van zaken van de uitvoering deze actiepunten.

1.2 Proces & kaders

De kaders waarbinnen het MRA Werkplan en Begroting 2019 zijn opgesteld komen voort uit de Voorjaarsnota MRA 2019, die april 2018 in de Regiegroep is vastgesteld. De MRA Agenda en de werkplannen van de Platforms dienen hierbij als basis.

De Platforms Ruimte, Economie en Mobiliteit hebben in hun Platform het eigen werkplan en de bijbehorende gedetailleerde begroting opgesteld. Tezamen met een werkplan en gedetailleerde begroting voor het MRA Bureau vormen deze het MRA Werkplan en Begroting 2019. Zie bijlage 2 voor een overzicht van de begrotingscyclus van 2018 en de planning voor de begrotingscyclus in 2019.

Het concept van het MRA Werkplan en Begroting 2019 wordt nog voor de zomer naar de Raden en Staten gezonden van de MRA deelnemers, zodat zij hun wensen en opvattingen tijdig kenbaar kunnen maken. De bestuurders van de deelnemers die in de MRA gremia actief zijn, zijn verantwoordelijk voor het informeren en betrekken van collega-bestuurders en hun volksvertegenwoordigers bij de ontwikkelingen en de uitvoering van de MRA Agenda, en het daarmee samenhangende MRA Werkplan en Begroting 2019. Zij zijn verantwoordelijk om het gesprek hierover met hun vertegenwoordigende organen aan te gaan.

De deelnemers en hun vertegenwoordigende organen zijn zelf verantwoordelijk voor het ter tafel brengen van hun wensen en opvattingen in de Regiegroep. Voor Raads- en Statenleden betekend dat dat zij het gesprek met hun bestuurders aan moeten gaan, en voor bestuurders die zelf geen zitting hebben in de Regiegroep betekend dat dat zij binnen hun deelregio het gesprek moeten aangaan met de bestuurders die hun deelregio vertegenwoordigen in de Regiegroep.

1.3 Leeswijzer

In het MRA Werkplan 2019 zijn de werkplannen van de drie platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit en het MRA Bureau in vier aparte hoofdstukken opgenomen. Ieder hoofdstuk begint met een korte inleiding, gevolgd door de taak, de werkwijze en de samenstelling. Een hoofdstuk wordt afgesloten met het jaarprogramma 2019. De jaarprogramma's van Platforms en Bureau vormen zo de eigenlijke kern van het MRA Werkplan 2018. De jaarprogramma's kunnen ook worden gelezen als toelichting op begroting, die is opgenomen in het laatste hoofdstuk.

De gedetailleerde MRA Begroting 2019 is in een apart hoofdstuk opgenomen. Dit om financiële samenhang en overzicht te bieden in de verschillende activiteiten en de te verwachten ontwikkelingen, zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken. Het hoofdstuk over de MRA Begroting 2019 begint met een overzicht van de begroting, gevolgd door de begrotingen van de Platforms en met als laatste het algemene begrotingsdeel van het MRA Bureau.

2. Algemeen overzicht MRA Begroting

Overzicht begroting Metropoolregio Amsterdam 2019

concept

Uitgaven	2018	2019
Uitvoering werkplan MRA Platform Economie	€ 4.950.000	€ 4.950.000
Uitvoering werkplan MRA Platform Ruimte	€ 1.200.000	€ 1.200.000
Uitvoering werkplan MRA Platform Mobiliteit	€ 0	€ 0
Uitvoering thema's Agendacommissie (Europa, Lobby, etc)	€ 0	€ 75.000
MRA Bureau	€ 1.969.000	€ 1.969.000
Algemene reserve	€ 7.158	€ 46.847
totale uitgaven	€ 8.126.158	€ 8.240.847
Inkomsten		
Gemeenten: €1.50 per inwoner*	€ 3.616.440	€ 3.688.943
Prov. Noord-Holland: gelijke bijdrage Amsterdam	€ 1.250.436	€ 1.283.844
Prov. Flevoland: gelijke bijdrage Almere	€ 297.218	€ 305.996
Gemeente Amsterdam: extra bijdrage Platform Economie	€ 1.439.532	€ 1.439.532
Provincie Noord-Holland: extra bijdrage Platform Economie	€ 1.439.532	€ 1.439.532
Vervoerregio Amsterdam: extra bijdrage Trainee pool	€ 83.000	€ 83.000
totale inkomsten	€ 8.126.158	€ 8.240.847

**peildatum = 1 januari van het voorgaande jaar. Voor 2018 is met het aantal van 1 januari 2016 gerekend, omdat voor 2017 per abuis met het aantal van 2017 was gerekend. Voor 2019 is conform afspraken met het aantal van 1 januari 2018 gerekend.*

De inkomsten vanuit gemeentelijke (en provinciale) bijdragen zijn gestegen doordat het inwoner aantal is gestegen. Omdat om de fout uit 2017 te corrigeren er voor de bijdrage voor 2018 is gerekend met het inwoner aantal van 1 januari 2016, en voor het jaar 2019 conform afspraken is gerekend met het inwoneraantal van 1 januari 2018, is de stijging van de inkomsten dit jaar groter dan dat volgend jaar naar verwachting het geval zal zijn. Er is vooralsnog geen sprake van indexering.

Van de ongeveer 2 miljoen euro die begroot is voor 'MRA Algemeen (w.o. Bureau) is 500.000 euro bestemd voor het budget voor Programma- en Projectmanagers, 175.000 euro voor programmasecretarissen, en 166.000 euro voor de MRA trainees. Deze functies betreffen in feite allemaal inhoudelijk werk. Tezamen met de budgetten van de Platforms is het totaal van de MRA Begroting dat naar 'de inhoud' gaat 6.991.000 euro, oftewel 85%. Het overige deel gaat naar 'het proces' (communicatie, betrekken raads- en statenleden, lobbystrategie en europa, MRA congres en andere bijeenkomsten, 'vaste' personeel MRA bureau, enzovoort) .

3. Platform Economie

3.1 Inleiding

De economie van de MRA blijft het ook in 2018 goed doen. Het herstel, dat sinds 2016 nadrukkelijk is ingezet, heeft zich dit jaar doorgezet. Ook de vooruitzichten, zoals in de jaarlijkse economische verkenningen, worden gepresenteerd zijn goed. Er is sprake ‘robuuste groei’ en dalende werkloosheid. Wél blijven er externe onzekerheden, die met name voortkomen uit geo-politieke ontwikkelingen. Tegelijkertijd maakt de sterke economische groei twee majeure knelpunten steeds manifester:

- Een sterke (ruimtelijke) druk op de stad Amsterdam – en daarmee toenemend belang van regionale spreiding
- Toenemende knelpunten op de arbeidsmarkt

De goede economische positie is natuurlijk geen gegeven. Alleen door goed te blijven inspelen op – en het doorvoeren van – noodzakelijke veranderingen, kan de MRA zich ook de komende jaren blijven ontwikkelen. De toenemende internationalisering, de transitie naar een circulaire economie, een veranderende arbeidsmarkt die steeds nieuwe competenties en kwalificaties vraagt én de voortgaande digitalisering van de economie zijn voor de komende jaren dé uitdagingen. Ze bieden kansen voor nieuwe (typen) bedrijvigheid, maar vragen ook aanpassingsvermogen van het bestaand bedrijfsleven, leiden tot andere ruimtevragen en nieuwe vormen van samenwerking tussen bedrijven onderling en met kennisinstellingen en overheden.

Hierbij wordt het ook steeds duidelijker dat de Metropoolregio een logisch schaalniveau is om zaken op te pakken. Termen als “one daily urban system” en “agglomeratiekracht” zijn juist door de regionale verwevenheden van woon-werkrelaties, de ‘uitdijende stad Amsterdam’ en deelregionale specialisaties nadrukkelijk van toepassing op de Metropoolregio Amsterdam.

Dit werkplan van het Platform Economie is een doorvertaling van de vigerende brede MRA-Actieagenda. Hierbij richt het werkplan zich enerzijds op de concretisering van de Economie-acties in deze MRA-Agenda, de samenhang met de overige acties uit deze MRA Agenda en verbindt ten slotte deze acties met activiteiten van andere partijen, zoals de Amsterdam Economic Board en het Rijk. Hierbij helpt ook dat enkele deelregio’s de MRA Agenda hebben doorvertaald naar een eigen agenda. Hierdoor ontstaat een relevante gelaagdheid: deelregio’s nemen hun verantwoordelijkheid voor de uitwerking van acties binnen hun gemeenten, in samenhang met de uitvoering op MRA-schaal. Dit helpt bij de concretisering en zichtbaarheid van de MRA-acties.

Wél vraagt de actualiteit om wat aanscherpingen. De transitie naar een ‘circulaire economie’ en het thema ‘internationalisering’ vragen extra aandacht. Ook is – op basis besluit BO Platform Economie – het budget voor de Vastgoed Marketing Strategie – aangepast. Daarom zijn ten opzichte van de voorlopige begroting de budgetten hiervoor opgehoogd. Dit heeft ook (neerwaartse) effecten op de budgetten voor andere thema’s. Zo is de post ‘onderwijs&arbeidsmarkt’ verlaagd (van € 400.000 naar € 250.000). Dit kan omdat met de investeringen in eerdere jaren voor het Techniekpact, Werk maken voor talent, House of Skills en overige onderwijs&arbeidsmarkt projecten een stevige –

structurele – basis is gelegd. Ook het budget voor de prijsvragen is voor 2019 teruggebracht (van € 1,2 mln naar 1 mln).

Voortgang

Het gaat goed met de uitvoering van de meeste acties in het economisch domein. Hieronder volgt een beknopt overzicht van de voortgang van een aantal prominente dossiers.

Na vele jaren – in kader Plabeka – terugbrengen van de plancapaciteit voor kantoren en bedrijventerreinen, zien we met het aantrekken van de economie een kentering. Met name op de kantorenmarkt worden weer knelpunten zichtbaar – en leidt de transformatie van binnenstedelijke werklocaties in mn Amsterdam en Zaanstad tot nieuwe vraagstukken mbt spreiding economische activiteiten. Dit vraagt een actieve rol van Plabeka waar het gaat om goed te reageren op deze nieuwe omstandigheden. Ook het vraagstuk van de transformatie ‘galstuinbouw’ in de Greenport Aalsmeer is inmiddels een breder regionaal vraagstuk geworden , en daarmee is een intensivering van de samenwerking tussen Plabeka en Greenport onvermijdelijk.

De Vastgoedmarketingstrategie, gericht op het aantrekken van buitenlandse vastgoed-investeringen – is de afgelopen jaren succesvol gebleken. Juist omdat buitenlandse marktpartijen bereid zijn om ontwikkelingen te investeren waar Nederlandse partijen dat minder doen (bv sociale woningbouw, mee-financieren collectieve voorzieningen, bredere focus dan louter Amsterdam etc) is de Nederlandse markt in beweging gekomen. Kortom, lagere rendementen, andere kijk op de portefeuille en andere concepten is het resultaat van het aantrekken van internationale partijen.

De uitvoering/implementatie van House of Skills is in 2018 goed op stoom gekomen. Inmiddels zijn verschillende ‘skills-trajecten’ door de deelnemende partners opgestart. De toenemende krapte op de arbeidsmarkt – in combinatie met vraag naar nieuwe vaardigheden – leidt ook tot een groet commitment van het bedrijfsleven.

De komst van het European Medicin Agency (EMA) heeft de noodzaak tot het verder ‘internationaliseren van het vestigingsklimaat’ bij veel MRA-partners nog nadrukkelijker op de agenda gezet. Via het project ‘internationalisering woningmarkt’ zijn in 2018 concrete stappen gezet om de woningmarkt ook voor internationals beter toegankelijk te maken en juist hierbij gebieden buiten de stad Amsterdam onder hun aandacht te brengen. De toenemende groei van internationals (in 2017 ruim 13.000) heeft er ook toe geleid dat de uitbreiding van Internationale Scholen (via het in 2017 gestarte Deltaplan Internationaal Onderwijs) al weer om een vervolg vraagt via uitbreiding bestaande scholen en opstarten nieuwe scholen.. De voorbereidingen hiervoor zijn in 2018 gestart.

In nauwe samenwerking met de Amsterdam Economic Board is in 2017 de prijsvraag “bouwlogistiek” uitgezet en eind 2017/begin 2018 zal de prijsvraag “circulaire economie” volgen. De Board heeft aangekondigd ook in 2018 met voorstellen te komen voor twee nieuwe prijsvragen. Besluitvorming hierover is voorzien na de zomer 2018, opdat nog voor het eind van 2018 de prijsvragen uitgezet kunnen worden.

In 2018 is het MRA-project ‘Start up in residence’ gestart, waarmee rond thema’s als eenzaamheid, levendigheid en bedrijven-desk, start-ups binnen gemeentelijke organisaties op een bedrijfsmatige

wijze bijdragen aan het oplossen van maatschappelijke vraagstukken. De resultaten hiervan moeten in 2019/2020 beschikbaar komen.

In 2018 is het MRA programma Circulaire Economie gestart, met een sterk accent op circulair inkopen en grondstofstromen.

3.2 Samenstelling / werkwijze

Het Platform Economie bestaat uit:

- Een selectie van portefeuillehouders Economie uit de deelregio's van de MRA
- Portefeuillehouders Economie van de provincies Noord-Holland en Flevoland

Voorzitter van het Platform Economie is de wethouder EZ van de gemeente Amsterdam, vice-voorzitter is de gedeputeerde EZ van de provincie Noord-Holland. De volledige samenstelling van het Platform Economie is inzichtelijk gemaakt in bijlage 3.

Binnen het Platform Economie worden bestuurlijke afspraken gemaakt over de economische dossiers waar binnen de MRA aan wordt gewerkt. Bestuurders binnen de MRA-platforms leggen - conform de informele samenwerking die is vastgelegd in het MRA Convenant- daarover zelf verantwoording af bij hun eigen colleges, Raden en Staten. Daarnaast zijn zij verantwoordelijk voor het betrekken van de eigen deelregio bij de te maken afspraken. De deelregio's zelf kunnen agendapunten aandragen en voorstellen doen in de MRA-platforms. De verantwoordelijkheid van de voortgang van de acties uit de MRA Agenda ligt bij de bestuurlijke trekkers van de betreffende acties. Afstemming tussen die acties vindt plaats in het Platform Economie.

Het Platform Economie is daarnaast nauw betrokken bij de Amsterdam Economic Board, als overheidsdeel van deze triple-helix-samenwerking.

Het Platform Economie (bestuurlijk overleg) vergadert vier keer per jaar. Vergaderingen worden voorbereid in een Ambtelijk Overleg Economie en een Directeuren Overleg Economie, waar eveneens vertegenwoordigers van de deelregio's, provincies en de Amsterdam Economic Board aan mee doen. Op deze manier vindt ambtelijk dezelfde vorm van afstemming plaats als bestuurlijk.

3.3 Taken Platform Economie

De taken van het Platform Economie kunnen worden onderverdeeld in drie categorieën:

- **Doen** - Als netwerk van publieke partners, worden in het Platform afspraken gemaakt over zaken die we gezamenlijk doen. Het gaat hier primair om activiteiten waarvoor gemeenten en provincies een zelfstandige verantwoordelijkheid hebben, zoals afspraken over werklocaties, het (ruimtelijk) faciliteren van hotels en het uitvoeren van gezamenlijk onderzoek. Daarnaast treden overheden vaak op als initiator/aanjager van activiteiten en het opzetten/organiseren van netwerken. In beide gevallen vaak wel samen met externe partners (bedrijfsleven, onderwijs-kennisinstellingen, uitvoeringsorganisaties etc.). Voorbeelden hiervan zijn het toeristisch beleid, onderwijs- en arbeidsmarktbeleid en circulaire economie.

- **Financieren** - het Platform Economie treedt op als (mede)-financier van acties uit de MRA Agenda. We kennen hiervoor meerdere vormen van financiering:
 - Bijdragen in de basisfinanciering, zoals die van de Board en vastgoedmarketing
 - Co-financiering van economische stimuleringsprojecten.
 - Prijsvragen: jaarlijks schrijft het Platform twee prijsvragen uit, bedoeld om het regionaal bedrijfsleven uit te dagen om met commerciële oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken te komen.
 - Opdrachten, zoals de jaarlijkse Economische Verkenningen

Besluiten tot het leveren van financiële bijdragen worden altijd in het Bestuurlijk Overleg – op basis van een projectplan – genomen, op basis van de vastgestelde criteria.

- **Beïnvloeden** - In diverse Rijkstrajecten met economische implicaties, zoals het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie Noordelijke Randstad, Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven (REOS), de Nationale Omgevingsvisie, het topsectorenbeleid etc. is het van belang dat vanuit de MRA een gecoördineerde inbreng wordt geleverd. Die inbreng vindt zijn basis in de MRA Agenda en wordt binnen het Platform Economie besproken en afgestemd. Daarnaast wordt binnen de MRA gewerkt aan diverse gebiedsprogramma's. Daarbij valt te denken aan (o.a.) de uitvoering van de Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer (RRAAM), de uitvoering van de Visie Noordzeekanaalgebied, de circulaire Westas, de Kerncorridor Schiphol-Zuidas-Amsterdam, etc. Deze programma's kennen alle raakvlakken met (acties uit) de MRA Agenda. Vanuit die optiek zullen deze programma's in het Platform Economie worden besproken. Daarbij wordt gezocht naar hoe de samenwerking binnen de MRA deze programma's kan ondersteunen.

3.4 Jaarprogramma Platform Economie

Zoals eerder geconstateerd zijn in de afgelopen twee jaar veel acties in gang gezet, die in 2019 verder doorgezet moeten worden. Hieronder een korte toelichting per actie, voor zover deze financiële consequenties (kunnen) hebben. Zie bijlage 1 voor het volledige begrotingsoverzicht van het Platform Economie.

Vastgoedmarketing

		Voorlopig 2019	Definitief 2019
1.3	Uitvoering geven aan de Vastgoedmarketingstrategie van de MRA om internationale investeerders aan te trekken	€ 150.000	€ 200.000

Het project Vastgoedmarketing loopt sinds 2015. Na een moeizame start is het project inmiddels goed op stoom. Regionale partners werken actief samen bij het aantrekken van (internationale)

investeerders in zowel commercieel vastgoed als woningbouw. Dit heeft ertoe geleid dat de MRA als één investeringsgebied wordt gepositioneerd. Op basis van BO Platform Economie besluit om ook bij te dragen aan deelname internationale vakbeurzen is budget 2019 opgehoogd met €50.000 tbv deelname aan Provada.

Plabeka

1.5	Transformatie van kantoren, bedrijven en (tijdelijk) woon- en werkruimte met veel aandacht voor de leefkwaliteit, bijvoorbeeld door flexibelere bestemmingsplannen	€ 270.000
-----	--	-----------

Met de nieuwe Uitvoeringsafspraken zijn de kaders bepaald. In 2019 zal de verdere uitvoering van de afspraken vorm krijgen. Dit betekent met name:

- Jaarlijkse monitoring als basis voor aanpassingen
- Regionaal Coördinatie Team t.b.v. begeleiden/verleiden van te verplaatsen bedrijven naar andere MRA-locaties
- Regionale afspraken datacenters
- Regionale afspraken logistiek/stadsdistributie
- Projectbureau Herstructureren Bedrijventerreinen (PHB) (ps: evaluatie PHB is medio 2018 gestart – op basis uitkomsten zal besluit genomen worden over (wijze) continuering.
- Verkenning Innovatiemilieus

Zoals bij actie 1.3 al geconstateerd zijn er meerdere raakvlakken met Vastgoedmarketing – zowel inhoudelijk als in personele zin. Daarom zullen de trekkers van beide acties met een aanvullend voorstel komen over de wijze van het verbinden van beide acties.

Voor Plabeka, zie ook: <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/artikel/20170720-plabeka-30-ruimte-voor-werken-in-de-mra-van-morgen-2>

Eind 2017 is een ‘marktruimte-onderzoek detailhandel’ op MRA-schaal uitgevoerd. De provincie Noord-Holland is hiervan de trekker, met financiële bijdrage van het Platform Economie. Op basis van de resultaten hiervan, zal eind 2018 bepaald gaan worden of – en zo ja: op welke wijze – detailhandelsbeleid op MRA-schaal meerwaarde heeft.

Regionale Hotel- en accommodatiestrategie – regionale hotelaanbieder

1.9	De regionale hotelstrategie 2016-2020 verder verbreden tot een regionale accommodatiestrategie	€ 150.380
-----	--	-----------

Sinds 2018 wordt – via de regionale hotelloods – actief uitvoering gegeven aan de ontwikkeling van een gezonde hotelmarkt in de regio. De hotelloods ondersteunt gemeenten concreet ondersteunen bij het acquireren van marktpartijen en – waar nodig – helpen bij het daadwerkelijk realiseren van nieuwe hotel- en accommodatie-ontwikkelingen.

Strategische Agenda Toerisme

1.10	Gezamenlijk uitvoering geven aan de Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025, en het daarbij behorende Actieprogramma Toerisme (waaronder uitvoering van Amsterdam Bezoeken, Holland Zien)	€ 450.000
------	---	-----------

Eind 2017 is de Strategische Agenda herijkt. Op basis hiervan wordt in 2019 verder uitvoering gegeven aan de ruim 40 deelacties, getrokken door de verschillende MRA-partners. Zie ook: <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/artikel/20170305-strategische-agenda-toerisme-in-de-mra>.

Eind 2019 zal een werkplan voor de uitvoering van de Strategische Agenda Toerisme ter vaststelling voorliggen in het Platform Economie. Voor het Programma Amsterdam Bezoeken, Holland Zien worden jaarlijks activiteitenplannen voorgelegd, die zo lang zij binnen het vier jarig projectplan ABHZ 2017-2020 passen conform afspraken in de ambtelijke Werkgroep Toerisme worden vastgesteld.

Campusontwikkeling en start-ups

2.1	Inzet op campusontwikkeling voor start-ups en helpen bij het vinden van locaties en (groei)kapitaal	pm
-----	---	----

Studentenhuisvesting en huisvesting internationale kenniswerkers

		Globale begroting 2019	Definitief 2019
2.2	De MRA-partijen maken op regionaal niveau afspraken over studentenhuisvesting en huisvesting voor pas afgestudeerden en internationale kenniswerkers (is tevens onderdeel van actie 1.1).	Financiering via IN Amsterdam	Wordt geïntegreerd met actie 2.10

Deze actie wordt beleidsmatig ondergebracht in het programma 'internationalisering MRA' (actie 2.10)

Datacenters

2.4	Een plek aanwijzen in de nabijheid van de internetknooppunten in Amsterdam (zoekgebied: Westas) waar datacenters zich kunnen vestigen en op lange termijn kunnen blijven.	pm
-----	---	----

De groeiende digitale economie leidt tot een sterke toename van datacenters in de regio. De verkenning naar wat de meest geschikte plekken in de metropoolregio voor nieuwe datacenters zijn, is inmiddels uitgevoerd. De resultaten daarvan zullen binnen de Plabeka-afspraken hun plek krijgen.

Uitdagingen liggen enerzijds in het ‘vergroenen’ van de datacenters en anderzijds in zorgen voor voldoende energie voor deze datacenters. In 2018 moet duidelijk worden welke acties noodzakelijk zijn om de datacenters optimaal te faciliteren. In totaal groeide de Nederlandse datacentermarkt de afgelopen zes jaar met gemiddeld 17,5%. Bovendien is voor de komende jaren zo’n 180.000m² aan vloeroppervlak in nieuw te bouwen multi tenant datacenters gepland. 98% van deze oppervlakte zal in de Metropool Regio Amsterdam (MRA) worden gerealiseerd.

Onderwijs & Arbeidsmarkt

		Globale begroting 2019	Definitief 2019
2.5 t/m 2.8	De MRA richt zich op een betere aansluiting van onderwijs op de arbeidsmarkt en het permanent scholen en opleiden van werknemers, om permanent een goed opgeleide beroepsbevolking te hebben in een snel veranderende economie	€ 400.000	€ 250.000

In de afgelopen jaren is regionaal sterk ingezet op initiatieven waarin onderwijsinstellingen en regionaal bedrijfsleven gezamenlijk vormgeven aan opleidingen (met name op MBO-niveau) die goed aansluiten op de vraag vanuit de markt. Hiermee is een stevig fundament onder het regionaal onderwijs&arbeidsmarktbeleid gelegd. Dit beleid zal het komend jaar gecontinueerd worden, waarbij sterk ingezet wordt op acute knelpunten op de arbeidsmarkt (zoals coderen t.b.v. ICT-sector) en op banen van de toekomst (circulair bouwen, energietransitie etc.). Zie ook:

<https://www.metropoolregioamsterdam.nl/pagina/20170126-house-of-skills>

Triple Helix-samenwerking

		Globale begroting	Definitief 2019
2.9	Het in triple-helix organiseren van de samenwerking overheden-bedrijfsleven-kennisinstellingen, met als doel de innovatie-kracht te versterken, en het realiseren van de vijf maatschappelijke uitdagingen van de Amsterdam Economic Board (gezondheid, mobiliteit, human capital, digitale connectiviteit en circulair). Via het organiseren van prijsvragen worden bedrijven en kennisinstellingen uitgedaagd om op bedrijfsmatige en innovatieve wijze bij te dragen aan het realiseren van de vijf Board-uitdagingen	2.614.000	€ 2.440.000

Vanuit de MRA wordt de Board-organisatie jaarlijks financieel ondersteund t.b.v. het realiseren van de vijf uitdagingen: Gezondheid, Mobiliteit, Human Capital, Digitale Connectiviteit en Circulaire Economie. In nauwe samenwerking met de Board zal in 2019 verder vorm gegeven worden aan:

- Organiseren van State of the Region en in aanloop naar dat event mobiliseren van regionale stakeholders op een aantal concrete actielijnen binnen de vijf uitdagingen. De definitieve keuze voor deze concrete actielijnen zal worden gemaakt in het najaar van 2017.
- Verdere regionalisering van Board-activiteiten ("Board on Tour")
- Het samen met de Board organiseren van 2 prijsvragen
- Vanuit de MRA wordt voor een bedrag van € 1,4 mln (+ inflatiecorrectie) bijgedragen in de basisfinanciering van de Board (personeel, apparaatskosten, communicatie etc.). € 1 miljoen is gereserveerd voor 2 prijsvragen.

Zie ook: <https://www.amsterdameconomicboard.com/>

Programma Open Amsterdam – aantrekken internationaal talent

		Globale begroting	Definitief 2019
2.10	Samen met universiteiten en hogescholen uitvoering geven aan het programma Open Amsterdam, gericht op het aantrekken van internationaal talent. Via INAmsterdam ondersteuning geven aan de Internationale nieuwkomers	€ 100.000	€ 350.000

Onder regie van IN Amsterdam uitvoering geven aan het programma 'open amsterdam', gericht op het aantrekken van internationaal talent. Dit door het wegnemen van belemmeringen en het bieden van voorzieningen, zoals internationale scholen, huisvesting en goede, meertalige informatievoorzieningen over woonmogelijkheden in de metropoolregio en wet-®elgeving. Ook wordt een bijdrage gegeven aan de servicedesk van IN Amsterdam. Zie ook:

<http://www.iamsterdam.com/en/our-network/in-amsterdam>

Cultuurimpuls

3.10	De MRA Partners geven uitvoering aan de cultuurimpuls van de MRA, die zich richt op afstemming en versterking van het cultuuraanbod, en toeristische profilering op MRA-schaal, en nieuwe functies, voor leegstaande monumenten en erfgoedstructuren biedt.	Cofinanciering vanuit actie 1.10
------	---	----------------------------------

Daar waar deze actie raakvlakken heeft met toerisme, wordt de uitvoering meegenomen in het kader van de Strategische Agenda Toerisme. Door een intensieve en productieve samenwerking zijn voor de Cultuurimpuls van de MRA de doelstellingen overgenomen die in de Strategische Agenda Toerisme zijn geformuleerd voor het thema Cultuur. De uitvoering van de acties behorende bij die doelstellingen gebeurt door de mensen van de Cultuurimpuls. Cofinanciering wordt gegeven vanuit de Strategische Agenda Toerisme.

Circulaire economie

4.1	Een plan opstellen met koplopers in het bedrijfsleven voor het circulair maken van grondstoffenketens in de regio	€ 300.000
4.3	De Westas, grondstoffenrotonde Zaanstad, Gooi en Vechtstreek, Schiphol Trade Park en Floriade Almere aanwijzen als pilotgebieden voor circulaire economie	
4.4	Een MRA-brede grondstoffenatlas opstellen, met grondstoffen analyse	
4.5	De MRA wijst plekken aan voor tijdelijke opslag van hoogwaardige bouwmaterialen die vrijkomen bij sloop, en zet een digitale marktplaats op om dit sloopafval op regioschaal weer te verhandelen	
4.6	Inventarisatie van braakliggende terreinen die in de komende 5 tot 10 jaar gebruikt kunnen worden voor de opwerking van zonne-energie of voor de verbouw van gewassen zoals vlas, hennep, olifantsgras en hop voor <i>bio-based</i> producten	
4.7	Onderzoeken van de regionale afvalinzameling- en verwerking, en voorstellen doen voor verbetering	

In de MRA Actieagenda zijn meerdere acties benoemd om de economie circulair te maken. Deze acties richten zich op het sluiten van de keten afval-grondstof. Samen met de Board en overige partners worden verschillende initiatieven uitgevoerd, die inmiddels gebundeld zijn in het MRA werkplan circulaire economie met een totale omvang van € 300.000 .

Monitoring

7.2	Structureel monitoren van relevante trends en ontwikkelingen op (inter)nationale en MRA-schaal (MRA Dashboard), met medeneming van signalen uit de samenleving	€ 150.000
-----	--	-----------

Een belangrijk instrument om de economische ontwikkeling in de MRA periodiek te volgen zijn de jaarlijks de Economische Verkenningen. Deze worden ook in 2019 weer uitgevoerd – de presentatie is voorzien tijdens de ‘State of the Region’ (zie ook actie 2.9). Zie ook:

<https://www.metropoolregioamsterdam.nl/pagina/20170304-economische-verkenningen-mra>

Nieuwe projecten of activiteiten

		Globale begroting	Definitief 2019
nvt	Budget voor urgente nieuwe projecten of activiteiten	€ 405.620	429.620

Gedurende het jaar doen zich kansen voor die we als MRA willen grijpen. Ontwikkelingen waar op korte termijn op ingespeeld moet worden, of bedreigingen die om snelle actie vragen. Elk jaar heeft het Platform Economie daarom een budget om te besteden aan dergelijke projecten of activiteiten. Ook de acties waarbij momenteel in de begroting als kostenpost nog PM staat vermeld, zullen –

indien zij tot uitvoering gaan komen en daarbij kosten worden gemaakt – na goedkeuring van het Bestuurlijk Overleg Economie vanuit dit budget worden gefinancierd.

4. Platform Ruimte

4.1 Inleiding

De samenwerking op het gebied van Ruimtelijke Ordening in de MRA kent ook in 2019 een brede insteek: veel onderwerpen en acties uit de MRA Agenda (zoals de opgaven voor woningbouw, energietransitie, het landschap, klimaatadaptatie etc.) kennen ruimtelijke consequenties die (ver) over de gemeentegrenzen heen gaan en daarom worden besproken in het Platform Ruimte van de MRA. De uitdaging voor 2019 zit in de onderlinge verbanden tussen de diverse acties uit de MRA Agenda en ervoor te zorgen dat dit een goede plek krijgt in de vernieuwing van de MRA Agenda. Hoe zorg je ervoor dat de belangrijke acties zo optimaal mogelijk –in een beperkte ruimte- worden uitgevoerd? Daarover vindt het gesprek plaats in het Platform Ruimte.

In de afgelopen jaren (2017 en 2018) heeft in het Platform Ruimte de nadruk gelegen op het starten en uitvoeren van diverse acties uit de MRA Agenda. Daarbij heeft het budget van het platform Ruimte diverse acties kunnen ondersteunen: de woningbouwopgave, energietransitie, het Metropolaan Landschap en klimaatadaptatie zijn belangrijke onderwerpen die daarbij in het oog springen. Deze onderwerpen hebben zich in de afgelopen jaren ook kunnen ontwikkelen in de richting van een programma (gebaseerd op de acties uit de MRA Agenda). In 2019 is het wederom zaak waar het kan versnelling aan te brengen in de uitvoering van deze acties uit de MRA Agenda en de samenhang tussen de diverse acties en onderwerpen uit de MRA Agenda verder uit te werken.

4.2 Samenstelling / werkwijze

Het Platform Ruimte bestaat uit:

- Portefeuillehouders Ruimte uit de deelregio's van de MRA
- Portefeuillehouders Ruimte van de provincies Noord-Holland en Flevoland en
- Vertegenwoordigers uit de portefeuillehoudersoverleggen Bouwen&Wonen, Duurzaamheid en Metropolaan Landschap van de MRA.

Voorzitter van het Platform Ruimte is gedeputeerde Geldhof (provincie Noord-Holland), vice-voorzitter is de wethouder Ruimtelijke Ordening van Amsterdam. De volledige samenstelling van het Platform Ruimte in 2019 was bij het schrijven van dit stuk nog niet bekend (in de meeste MRA gemeenten lopen de collegeonderhandelingen nog).

De werkwijze en taken van het platform Ruimte MRA zijn ongewijzigd t.o.v. 2018.

Binnen het Platform Ruimte worden bestuurlijke afspraken gemaakt over de ruimtelijke aspecten van vele onderwerpen waar binnen de MRA aan wordt gewerkt. Bestuurders binnen de MRA-platforms leggen -conform de informele samenwerking die is vastgelegd in het MRA Convenant- daarover zelf verantwoording af bij hun eigen colleges, Raden en Staten. Daarnaast zijn zij verantwoordelijk voor het betrekken van de eigen deelregio bij de te maken afspraken. De deelregio's zelf kunnen agendapunten aandragen en voorstellen doen in de MRA-platforms. De verantwoordelijkheid van de voortgang van de acties uit de MRA Agenda ligt bij de bestuurlijke trekkers van de betreffende acties. Afstemming tussen die acties vindt plaats in het Platform Ruimte.

Binnen het Platform Ruimte functioneren drie portefeuillehoudersoverleggen: Bouwen&Wonen, Duurzaamheid (energietransitie) en Metropolaan Landschap. De portefeuillehoudersoverleggen zorgen voor de voortgang in de daaraan verbonden programma's en acties uit de MRA Agenda. De (ruimtelijke) afstemming tussen die programma's en acties vindt plaats in het Platform Ruimte.

Het Platform Ruimte (bestuurlijk overleg) vergadert vier keer per jaar. Vergaderingen worden voorbereid in een ambtelijk overleg Ruimte en een directeurenoverleg Ruimte, waar eveneens vertegenwoordigers van de deelregio's, provincies en portefeuillehoudersoverleggen aan mee doen. Op deze manier vindt ambtelijk dezelfde vorm van afstemming plaats als bestuurlijk.

4.3 Taken Platform Ruimte

De taken van het Platform Ruimte kunnen worden onderverdeeld in drie categorieën:

- **Doen** - Partijen binnen het Platform Ruimte leveren zelf producten op: dit betreft vooral de uitvoering van de acties uit de MRA Agenda. De bestuurlijk trekkers van die acties werken deze verder uit en zorgen voor bespreking daarvan binnen het Platform Ruimte (waarbij het Platform Ruimte o.a. de relaties tussen de verschillende acties bespreekt), met de andere platforms van de MRA en met –indien nodig- betrokkenen, Raden en Staten. Ook de portefeuillehoudersoverleggen binnen het Platform Ruimte werken hun eigen programma's (gebaseerd op acties uit de MRA Agenda) verder uit. Ook daarvoor wordt afstemming gezocht binnen het Platform Ruimte, met de overige platforms binnen de MRA en –indien nodig- met betrokkenen, Raden en Staten.
- **Financieren** – Het Platform Ruimte treedt op als (mede)-financier van acties uit de MRA Agenda. Alle acties die het Platform Ruimte betreffen zijn opgenomen in de begroting van het Platform Ruimte (onderdeel van dit jaarprogramma). Het Platform Ruimte kan binnen de begroting financiële middelen toedelen aan de betreffende acties, ook aan de acties in de begroting waar nu nog geen bedrag voor staat gereserveerd. De trekkende partij van de betreffende actie kan daar vervolgens via een aanvraag bij het MRA Bureau aanspraak op maken. De financiën binnen het Platform Ruimte zijn vooralsnog alleen bestemd voor activiteiten die een nauw verband hebben met (de uitvoering van acties uit) de MRA Agenda.
- **Beïnvloeden** – In diverse Rijkstrajecten met ruimtelijke implicaties, zoals het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie Noordelijke Randstad, Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven (REOS), de Nationale Omgevingsvisie, etc. is het van belang dat vanuit de MRA een gecoördineerde inbreng wordt geleverd. Die inbreng vindt zijn basis in de MRA Agenda en wordt binnen het Platform Ruimte besproken en afgestemd. Daarnaast wordt binnen de MRA gewerkt aan diverse gebiedsprogramma's. Daarbij valt denken aan (o.a.) de uitvoering van de Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer (RRAAM), de uitvoering van de Visie Noordzeekanaalgebied, de circulaire Westas, de Kerncorridor Schiphol-Zuidas-Amsterdam, etc. Deze programma's kennen alle raakvlakken met (acties uit) de MRA Agenda. Vanuit die optiek zullen deze programma's in het Platform Ruimte worden besproken. Daarbij wordt gezocht naar hoe de samenwerking binnen de MRA deze programma's kan ondersteunen. Ook bij de totstandkoming van gemeentelijke en provinciale omgevingsvisies is een gecoördineerde inbreng vanuit de MRA (op basis van de

MRA Agenda) van belang. Het Platform Ruimte kan daarvoor zorgen. Zo zijn recent de (processen om te komen tot) de Omgevingsvisies van de provincies Noord-Holland en Flevoland besproken in het Platform Ruimte.

Bestuurders van de deelregio's en provincies van de Metropoolregio Amsterdam kunnen binnen het Platform Ruimte ook zelf onderwerpen ter bespreking aandragen.

4.4 Jaarprogramma Platform Ruimte

De inhoud van het jaarprogramma van het Platform Ruimte wordt met name gevormd door een aantal programma's. Onderstaand de programma's die vallen binnen het Platform Ruimte, met daarbij een overzicht van de direct betrokken acties uit de MRA Agenda en een toelichting. Ook actie 1.1. uit de MRA Agenda staat hierbij uitgewerkt. De acties waarvoor in dit jaarplan (nog) geen budget is gereserveerd, gaan uiteraard gewoon door conform de plannen van aanpak die voor al die acties in de afgelopen 1,5 jaar zijn behandeld. Mocht het zo zijn dat in de loop van het jaar ook voor die acties financiën nodig zijn, dan kan daarvoor –na instemming van het platform- aanspraak worden gemaakt op het budget voor nieuwe activiteiten dat het platform daarvoor heeft ingesteld.

De activiteiten voor het Platform Ruimte zijn in 2018 onder te verdelen in zes delen:

1. Afspraken over afstemming en programmering woningbouw (actie 1.1 uit de MRA agenda)
2. Bouwen en Wonen, inclusief versnelling Woningbouw MRA
3. Versnellen van de Energietransitie
4. Metropolaan Landschap
5. Klimaatadaptatie
6. Overige acties Agenda

Deze zes delen worden hieronder per deel in een sub-paragraaf uitgewerkt. Zie bijlage 1 voor het volledige begrotingsoverzicht van het Platform Ruimte.

4.4.1 Afspraken over afstemming en programmering woningbouw

1.1	Alle MRA-gemeenten maken afspraken over afstemming en programmering woningbouw	€ 90.000
-----	--	----------

Voor wat betreft het maken van afspraken over de afstemming en programmering van de woningbouw ligt de focus het komende jaar op drie activiteiten:

- Vanuit de gedragen gespreksmethodiek (gepland product 2018) komen tot een selectie van woningbouwlocaties waar, vanuit meerdere thema's bezien, door de partners binnen de MRA extra energie op ingezet kan worden – voor de periode 2021-2025-2030. Bijvoorbeeld door gezamenlijk te investeren in bereikbaarheid, het toevoegen van duurzaamheidsaspecten, of door woningbouwplannen in de planning naar voren te halen.
- Uitbreiden van de digitale viewer (maps.noord-holland.nl/mra). In de huidige viewer is alleen informatie beschikbaar gebaseerd op vastgesteld beleid. Doel is de informatie uit te breiden met discussiekaarten (niet-openbaar) op basis van de gespreksmethodiek.
- Toewerken naar afspraken over afstemming en programmering woningbouwopgave tot 2040.
- Bijdrage leveren aan nieuwe versie MRA Actie-Agenda om deze prioritaire actie goed ingebed te krijgen in de nieuwe agenda.

De begrote kosten voor 2019 behorende bij deze activiteiten bestaan uit:

Analyse monitor plancapaciteit 2019. € 20.000,-

Verdieping analyse beleidsthema's, opstellen discussiekaarten,
concept afspraken opstellen: € 60.000,-

Communicatie en bijeenkomsten: € 10.000,-

4.4.2 Bouwen en Wonen

1.11	De gemeenten in de MRA zetten in op versnelling van de woningproductie. Afgesproken is om in de periode 2016 t/m 2020 ten minste 60.000 woningen in aanbouw te nemen.	€ 60.000
	Overige acties programma Bouwen en Wonen, op het gebied van onderzoek (waaronder WiMRA) en kennisdeling, woningproductie en betaalbaarheid	€ 340.000

Nieuwe portefeuillehouders

Het jaarprogramma Bouwen en Wonen geeft het brede scala van inhoudelijke onderwerpen weer waar de portefeuillehouders bouwen en wonen in de MRA het gesprek over voeren, wat zij gezamenlijk oppakken en waarover zij willen adviseren richting de eigen deelregio's, de MRA platforms, andere portefeuillehoudersoverleggen (PHO's) en trekkers van MRA-acties.

In 2018 start een nieuwe collegeperiode, met grotendeels nieuwe portefeuillehouders op bouwen en wonen. Hoewel er ambtelijk 'gewoon' verder wordt gewerkt aan de uitvoering van het jaarprogramma, zal de tweede helft 2018 bestuurlijk in het teken staan van kennismaking met de ontwikkelingen op de regionale woningmarkt, de lopende activiteiten en actuele beleidsthema's.

Het is mogelijk dat de invulling van het jaarprogramma bouwen en wonen 2019 nog wat zal veranderen, als nieuwe bestuurders andere thema's of accenten willen benadrukken.

Programma Bouwen en Wonen als volwaardig onderdeel MRA Agenda

Het programma geeft de regionale activiteiten en de onderlinge samenhang weer op het gebied van Bouwen en Wonen. Vanuit het programma wordt ook de samenhang en afstemming gecoördineerd met acties op andere domeinen als economie, ruimte, duurzaamheid en bereikbaarheid.

Het programma bouwen en wonen is tot op heden niet als MRA Actie in de MRA Agenda opgenomen. Alleen de Versnellingsactie is in 2017 als aparte actie opgenomen (actie 1.11)

De inzet voor 2019 is om in het traject van actualisering van de MRA Agenda, het programma bouwen en wonen volwaardig onderdeel te laten zijn van de nieuwe MRA Agenda.

Vanuit het programmateam wordt de regionale samenwerking op bouwen en wonen gecoördineerd (bestuurlijk via PHO, ambtelijk via AO en DO) en de afstemming met de overige programma's en acties die raken aan bouwen en wonen. Ook de samenwerking met en lobby richting het Rijk maakt een belangrijk onderdeel uit van de programma inzet. In 2018 is het gesprek met Rijk over het functioneren van de woningmarkt en over de woningbouwopgave in relatie tot bereikbaarheid geïntensiveerd.

Speerpunten en thema's in de uitvoering

De in 2018 geformuleerde speerpunten voor de MRA samenwerking bouwen en wonen zijn voor 2019 nog steeds actueel:

- Gedeeld inzicht over de werking van de regionale woningmarkt, kennisdeling en uitwisseling als solide basis voor samenwerking.
- De grote, diverse en complexe woningbouwopgave vraagt op de korte termijn om versnelling en samenwerking, en op de lange termijn om regionale afstemming.
- Bewaken en bevorderen van de betaalbaarheid en toegankelijkheid van de woningmarkt voor de lage en middeninkomens.
- Een regionale gesprekspartner zijn voor regionaal werkzame marktpartijen en corporaties.
- Goede informatievoorziening richting bewoners en woningzoekenden over het woonaanbod in de MRA.

Activiteiten programma Bouwen en Wonen 2019

De activiteiten van het programma Bouwen en Wonen 2019 zijn opgedeeld in drie hoofdthema's:

- 1) Gezamenlijke analyse en kennisdeling woningmarkt
- 2) Woningbouwopgave en versnelling productie tot 2025
- 3) Betaalbaarheid en toegankelijkheid woningmarkt

- Gezamenlijke analyse en kennisdeling woningmarkt

De basis voor de samenwerking bouwen en wonen is gelegen in gedeelde kennis over de opgaven op de woningmarkt en de bijdrage die elke deelregio daarin kan leveren. Het programma Bouwen en Wonen blijft dan ook stevig inzetten op activiteiten die gedeelde inzichten opleveren over de werking en samenhang op de woningmarkt en de woningbehoefte in de MRA. Daarbij is niet alleen de samenwerking van MRA partners onderling van belang, maar zeker ook de samenwerking met corporaties, bouwers, investeerders en ontwikkelaars. In 2019 zetten we o.a. in op:

- Gezamenlijk onderzoek, o.a. uitvoering van WiMRA 2019. Onderzoek levert ook bouwstenen op voor het gesprek over onze speerpunten woningbouwproductie/versnelling en betaalbaarheid/ toegankelijkheid.
 - Versterken van het netwerk en kennisuitwisseling op gebied van bouwen en wonen binnen de MRA, waarmee we gemeenten met de binnen de metropoolregio aanwezige kennis en kunde krachtiger maken, o.a. via platforms als Nul20 en Bouw Woon Leef.
- Woningbouwopgave en versnelling productie tot 2025

De woningbouwopgave op zowel korte als lange termijn is groot in de MRA. Voor de kortere termijn blijft de inzet versnelling van de woningproductie. De korte termijn was tot nu toe in MRA Actie 1.11 gedefinieerd als start bouw t/m 2020. In 2018 is besloten dat de 'scope' van de versnellingsopgave verlengd moet worden tot 2025. In de tweede helft van 2018 wordt een ambitiedocument opgesteld waarin de gezamenlijke woningbouwopgave tot 2025 staat beschreven. Met in (kaart)beeld de 'no regret' locaties die we in de MRA willen realiseren tot 2025, en de daarvoor benodigde investeringen rond bereikbaarheid, landschap, en energie. Op basis van de huidige woningvraag en ontwikkeling van de kwalitatieve woningbehoefte maken we een gezamenlijke analyse om richting te geven aan

woningbouwprogramma's naar doelgroepen en segmenten, dat kan dienen als gesprekskader. De relatie met de bestaande voorraad en betaalbaarheid is cruciaal, nieuwbouw genereert namelijk maar een deel van het totale woningaanbod.

In 2019 zetten we o.a. in op:

- Uitvoering acties in het kader van versnelling woningbouw (MRA Actie 1.11), zoals analyse en aanpak knelpunten, uitvoering flexibele schil en planningssysteem
 - Uitvoering ambitedocument Woningbouwopgave MRA 2025, in goede afstemming met uitvoering MRA Actie 1.1
 - Uitvoering monitor plancapaciteit en monitor woningproductie
 - Regionale samenwerking met marktpartijen en woningcorporaties over woningbouwopgave en productie
- Betaalbaarheid en toegankelijkheid woningmarkt

Door de toenemende druk op de woningmarkt in de MRA, komt de betaalbaarheid en toegankelijkheid voor steeds meer mensen in het geding. Het WiMRA dat in 2018 is gepubliceerd heeft duidelijk aangetoond dat in een steeds groter deel van de MRA de toegankelijkheid een probleem is en de woonlasten hoog zijn. Terwijl een toegankelijke woningmarkt met voldoende betaalbaar aanbod juist een voorwaarde is voor een economisch gezonde en sterke regio. Mensen die werken in de regio, moeten er kunnen wonen en vice versa. De regio moet ook starters, studenten en jongeren een betaalbare woonplek kunnen bieden. Betaalbaarheid en toegankelijkheid van de woningmarkt zijn dan ook een gedeelde integrale opgave, op zowel korte als (middel)lange termijn. Dit vraagt om een aanpak in zowel nieuwbouw als de bestaande voorraad. In 2018 brengen we de opgaven helder in beeld en de knoppen waar we als regio en partners aan kunnen draaien.

In 2019 zetten we o.a. in op:

- Uitvoering actieprogramma betaalbare woningmarkt
- Uitvoering regionale agenda gemeenten en corporaties MRA
- Regionale samenwerking met marktpartijen over realiseren voldoende betaalbaar aanbod

De begrote kosten voor 2019 behorende bij deze activiteiten bestaan uit (naar schatting):

1)	Gezamenlijke analyse en kennisdeling woningmarkt	200.000
2)	Woningbouwopgave en versnelling productie tot 2025	160.000
3)	Betalbaarheid en toegankelijkheid woningmarkt	40.000

4.4.3 Versnellen van de energietransitie

4.8	Opstellen en uitvoeren van een regionaal programma voor energie waarin de MRA-partners invulling geven aan het landelijke Energieakkoord en een bijdrage aan de Nationale Energieatlas.	€ 32.500
4.9	Opschalen van pilots van slimme en flexibele energiesystemen als uitvloeisel van het innovatieprogramma Smart Energy Systems	€ 50.000
4.10	Uitbreiden en verknopen van warmte/koudenetwerken in de MRA voor	€ 57.500

	grotere efficiëntie en aansluiting van 300.000 extra woningequivalenten.	
4.11	Met andere relevante stakeholders in de MRA opstellen en uitvoeren van een regionale energieprogramma en daaraan gekoppelde investeringsagenda	€ 40.000
	Werkzaamheden Duurzaamheid m.b.t. onderzoek, monitoring, communicatie, events, niet zijnde acties MRA Agenda	€ 50.000

Zonder twijfel is het thema energietransitie in 2018 nog hoger op de agenda komen te staan. Dat komt door de inzet van het kabinet om de CO₂-uitstoot in 2030 met 49% te reduceren t.o.v. 1990, door het besluit om de aardgaskraan in 2030 dicht te draaien en door de op 1 februari 2018 door een flink aantal MRA-gemeenten ondertekende intentieovereenkomst over aardgasvrije nieuwbouw. Het is evident dat deze ambities en besluiten de MRA voor een nog grotere opgave stellen dan een jaar geleden nog werd gedacht.

Op dit moment wordt er op verschillende tafels gesproken over een nationaal klimaat- en energieakkoord (KEA) dat moet leiden tot de benodigde emissiereductie en dat sectoren zekerheid moet geven over de doelstellingen waaraan zij op de langere termijn moeten voldoen. De hoofdlijnen voor een dergelijk akkoord moeten er medio 2018 liggen. Op basis van het KEA zal ook worden bepaald wat het aandeel is dat iedere regio moet realiseren van de nationale opgave. Op regionaal niveau zal dit akkoord worden vertaald in Regionale Energie- en Klimaatstrategieën (REKS), waarover inmiddels ook gesprekken lopen. De REKS vormt het instrument waarmee overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties in de regio uitvoering geven aan sectorakkoorden, waarbij de focus vermoedelijk met name zal liggen op de gebouwde omgeving en de opwekking van duurzame energie. De REKS zelf zal uiteindelijk moeten worden vertaald in een uitvoeringsprogramma dat in gaat op het moment van vaststellen en doorloopt tot 2030. Onduidelijk is daarbij overigens nog onduidelijk wat de geografische scope zal zijn van de REKS-en. Naar het zich nu laat aanzien zullen er voor de MRA meerdere REKS-en worden opgesteld.

Omdat op dit moment nog onduidelijk is welk deel van de nationale opgave zal moeten gerealiseerd in de MRA en de voorbereiding van de REKS-en voor onze regio nog maar nauwelijks is begonnen, is het lastig om in dit stadium al duidelijk richting te geven aan de benodigde inzet vanuit de MRA op het thema energietransitie. Een extra complicatie is daarbij dat in 2019 een nieuwe versie van de Ruimtelijk-economische Actie-Agenda zal worden voorbereid, waarin voor het thema energietransitie niet per definitie dezelfde acties zullen zijn opgenomen dan in huidige Ruimtelijk-economische Actie-Agenda 2016-2020. Steeds is bij het vertalen van de opgave van de MRA naar acties vanuit de MRA ook de vraag aan de orde of en zo ja welke, bijdrage gewenst is op MRA-niveau.

De vertaling van de KEA in REKS-en en uitvoeringsprogramma energietransitie voor de MRA

Naar verwachting ontstaat in de loop van 2018 duidelijkheid over welk deel van de nationale opgave zal moeten gerealiseerd in de MRA. Op basis daarvan kunnen dan in de tweede helft van 2018 startnotities worden voorbereid en vastgesteld voor de REKS-en van deelregio's van de MRA, die inzicht bieden in de per sectortafel gemaakte afspraken en de opgave die vanuit de KEA neerslaat in de MRA en het proces om te komen tot REKS-en voor de MRA. Vervolgens kunnen deze startnotities REKS de basis vormen voor een uitvoeringsprogramma energietransitie voor de MRA. Dat zal zich

niet alleen moeten richten op de thema's die centraal staan in de REKS-en (de gebouwde omgeving en de opwekking van duurzame energie), maar in beginsel ook op thema's als mobiliteit en industrie en op de raakvlakken van het thema energietransitie met andere MRA-thema's (bouwen & wonen, ruimte, landschap, circulaire economie, arbeidsmarkt & onderwijs, ..). Keuzes van de acties op het terrein van energietransitie waarop de MRA zich in 2019 in het bijzonder gaat richten, zullen mede bepaald worden door de uitkomsten van de in het najaar van 2018 of begin 2019 te organiseren regionale Energietop.

Activiteiten voor het onderwerp versnellen van de energietransitie in 2019

Belangrijke uitgangspunten voor het te ontwikkelen regionale energieprogramma en de daaraan gekoppelde investeringsagenda blijven ook in 2019:

- Op regionaal niveau worden de opgaven benoemd en worden met maatschappelijke actoren afspraken gemaakt voor de energietransitie.
- De meerwaarde en eigen kracht van de MRA staat centraal en van daaruit wordt inzichtelijk gemaakt wat de wisselwerking is met de aanpak op de schaal van gemeenten, provincie en het Rijk. Het is een samenspel. Het onder regie van het kabinet op te stellen Nationaal Programma Energietransitie zal daarbij mede richting geven aan de binnen de MRA te maken regionale keuzes.
- Het richt zich op vier transitiepaden (1. wonen (bestaand en nieuw), 2. werken (industrie en kantoren; besparen en hergebruiken van energie), 3. energienetwerken en 4. opwekken van duurzame energie).
- De opbrengsten van de ruimtelijke verkenning energie worden meegenomen.
- De actieplannen die in 2017-2018 zijn opgesteld voor 4.9 (slimme netwerken), 4.10 (Warmte-Koude) en 4.11 (besparing bebouwde omgeving) vormen belangrijke bouwstenen. Er zal worden gezocht naar integraliteit met andere MRA-opgaven zoals "woningbouw" (opgave 1.1), Mobiliteit (o.a. 5.7) en Landschap.

In 2019 zal de inzet voor een deel verschuiven van agenderend en strategisch, naar initiërend en uitvoerend. Dit geldt in het bijzonder voor de actie besparing in de bebouwde omgeving, waar de inzet steeds meer gericht zal zijn op het ondersteunen van gemeenten bij het energieneutraal maken van nieuwe of bestaande gebouwen, op het ontzorgen van bewoners die willen investeren in het energiezuiniger maken van hun woning en op het stimuleren van het MKB om concepten te ontwikkelen die voor bewoners gemakkelijk toe te passen zijn.

De begrote kosten voor 2019 voor de verschillende activiteiten kunnen op dit moment moeilijk worden ingeschat. Deze hangen o.a. af van de rol die de MRA zal moeten gaan spelen bij de acties die nodig zijn als onderdeel van de energietransitie en de taakverdeling die daarbij zal worden overeengekomen met de beide provincies. Vooralsnog gaan we er maar even aan dat het benodigde budget voor 2019 identiek is aan dat voor 2018, te weten € 230.000. Van dat budget is:

- € 50.000 nodig voor het inhuren van een kwartiermaker die verantwoordelijk is voor de uitvoering van het innovatieprogramma 'smart energy systems' (actie 4.9);
- € 56.500 nodig voor een verlenging van de inhuur van een projectcoördinator die samen met de Warmteregisseur moet zorgen voor voortgang bij de uitrol van het Grand Design 2.0 dat is ontwikkeld in het kader van het warmteprogramma van de MRA (actie 4.10);

- € 40.000 nodig voor het inhuren van een kwartiermaker en de bekostiging van events die gemeenten moet ondersteunen bij het concretiseren van hun inzet op het energieneutraal maken van hun woningvoorraad o.a. door het ontwikkelen van instrumenten die bijdragen aan het creëren van een lerende community voor de energietransitie (actie 4.11);
- € 32.500 nodig voor met andere relevante stakeholders in de MRA opstellen en uitvoeren van een regionale energieprogramma en daaraan gekoppelde investeringsagenda (actie 4.8);
- € 50.000 nodig voor werkzaamheden m.b.t. onderzoek, monitoring, communicatie, events (niet direct gekoppeld aan de acties uit de MRA Agenda).

Cruciaal voor het realiseren van voortgang op de energietransitie in de MRA is ook de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel om de benodigde aanpassingen in bestaande gebouwen te realiseren. Ook dit vraagt om een additionele inzet, waarvan de kosten op dit moment nog niet kunnen worden ingeschat.

4.4.4 Metropolitaan Landschap

3.1	Het actualiseren en uitvoeren van het lopende actieprogramma metropolitaan landschap, waaronder o.a. het ontwikkelen van Buitenpoorten, regionale samenwerking op het gebied van evenementen en het uitvoeren van ontwerpend onderzoek naar energielandschappen in de MRA.	20.000
3.2	Het faciliteren van regio's door de organisatie van gebiedsateliers om de effecten van ruimtelijk-economische ontwikkelingen op de verschillende landschappen in de MRA gebiedsgericht in beeld te brengen.	80.000
3.3	Het opstellen van een investeringsprogramma metropolitaan landschap	40.000
3.4	Op basis van verschillende modellen, waaronder het instellen van een landschapsfonds in de MRA, afspraken maken over de financiering van deze investerings- en beheeropgaven.	40.000
3.5	Het ophalen, ontwikkelen en ontsluiten van verhalen over het landschap als culturele waarde voor de MRA (in samenwerking met het programma cultuur), onder meer door het aanstellen van een curator voor het landschap.	40.000
3.6	Activiteiten van het portefeuillehoudersoverleg Metropolitaan Landschap gericht op intensivering van de samenwerking met partners, externe communicatie en monitoring.	10.000

Het landschap is een integraal onderdeel van het metropolitane systeem doordat op vele manieren bijdraagt aan het vestigingsklimaat en de kwaliteit van de leefomgeving; het biedt ruimte aan bijzondere natuurwaarden, voedselproductie, ontspanning en sport, waterberging, herbergt een schat aan cultuurhistorische waarden en geeft daarmee identiteit aan gebieden. Met de grote diversiteit aan bijzondere landschappen heeft de regio wat dit betreft een waardevolle troef in handen. Een troef die alleen waarde houdt als overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven deze koesteren en er in blijven investeren. Tegelijk staat dat landschap onder druk: de toename van het aantal huishoudens, bedrijven en bezoekers zorgen voor meer drukte in en buiten de stad, maar ook claimen de grote opgaven van deze tijd, zoals de opgave voor woningbouw en de energietransitie, ruimte en vragen om innovatieve oplossingen.

De grote uitdagingen én kansen voor het landschap in de MRA liggen in de verschillende ruimtelijk-economische transitie die zich voltrekken, zoals verstedelijking, de energietransitie, klimaatadaptatie, intensivering van de landbouw en de groeiende vrijetijdseconomie. Uitgangspunt

is wederkerigheid: het landschap kan waarde toevoegen aan andere programma's, vaak door het metabolisme van de stad te verbeteren. Andersom kan integrale samenwerking helpen het landschap te versterken. Het portefeuillehoudersoverleg Metropolitain Landschap (PHO ML) zet daarom in op meer samenhang van bovengenoemde opgaven met de waarden van het landschap in de actualisatie van de MRA Agenda en het huidige Actieprogramma ML.

Dit doet het PHO ML op basis van drie sporen:

1. *Werken aan het landschap:* In 2018 is gestart met het faciliteren van deelregio's bij het gebiedsgericht in beeld brengen van de relatie tussen de grote ruimtelijke opgaven in de MRA met de waarden van het landschap. Hierbij wordt gebruik gemaakt van toekomstscenario's die door de Amsterdam Economic Board zijn ontwikkeld. In 2019 wordt hier mee doorgedaan en wordt een MRA-dekkend beeld opgebouwd van de opgaven en projecten om het metropolitane landschap te versterken. Hierbij ligt de nadruk vooral op de relatie met de cultuurhistorische, ecologische en recreatieve waarden van het betreffende landschap.
2. *Financieren van het landschap:* In 2018 is gestart met het onderzoek naar een landschapsfonds voor de MRA. In 2019 worden enkele modellen voor de financiering van investeringen en/of beheer van het metropolitane landschap, waaronder de instelling van een landschapsfonds, voorgelegd aan raden en staten. Het voorkeursmodel zal worden uitgewerkt.
3. *Verhalen over het landschap:* Het uitwerken van landschap als culturele opgave, samen met het programma Cultuur van de MRA.

Met deze sporen zet het PHO ML in op een doorontwikkeling van het bestaande Actieprogramma ML en een integrale verankering in de vernieuwde MRA Agenda. Lopende projecten, zoals de ontwikkeling van Buitenpoorten, regionale samenwerking op het gebied van evenementen en het uitvoeren van ontwerp onderzoek naar energielandschappen worden gecontinueerd. Daarnaast zet het PHO ML in op intensivering van de samenwerking met kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties, zoals terreinbeheerders.

De geraamde kosten zijn nodig voor de inhuur van expertise voor de organisatie van gebiedsateliers, aanvullend onderzoek, de uitwerking en implementatie van een financieringsmodel, het aanstellen van een museaal curator en het ophalen, ontwikkelen en ontsluiten van verhalen over het landschap.

4.4.5 Klimaatadaptatie

6.1	Een regionaal plan uitwerken voor de waterhuishouding waarin maatregelen staan op het gebied van calamiteitsvoorzieningen, waterberging, meerlaagse waterveiligheid, waterkwaliteit, verzilting van de landbouwgronden, bodemdaling en beperking van het watergebruik, onder meer in samenwerking met het Nationaal Deltaprogramma en andere rijksprogramma's	€ 100.000
6.2	Provincies, gemeenten en waterschappen wijzen waterbergingslocaties aan om zware buien op te kunnen vangen.	
6.3	Borgen dat bij beslissingen over grote infrastructurele ingrepen en vestiging van grote watervragers de veranderende klimaatopgave wordt meegenomen in omgevingsvisies.	

Begin 2018 heeft het Platform Ruimte ingestemd met het budget voor 2018 om te komen tot een MRA-plan van aanpak klimaatadaptatie. De activiteiten daarvan zullen ook doorlopen in 2019 en daarvoor in 2019 budget nodig hebben: Zie hieronder de bijbehorende producten:

1. De MRA is één van de grote economische motoren van Nederland. Deze motor is kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering. Door de snelheid van de woningbouwopgave worden in 2018 producten opgeleverd die helpen met klimaatbestendige locatiekeuzes, de inrichting van nieuwbouwlocaties en een analyse van kwetsbare en vitale functies.
Producten die helpen bij een klimaatbestendige inrichting van woningbouw.
A/C -Definitie maken van klimaatbestendige ontwikkelingen “hoe” te bouwen.
Uitwerken van klimaatbestendige uitgangspunten voor nieuwbouw en inbreidingslocaties door het vertalen van lokale kennis en ervaring naar mogelijk juridisch instrumentarium, bouwvoorschriften, maatregelen voor het nut van algemeen gebruik.
Daarbij “geen spijt maatregelen” en uitgangspunten benoemen die voor de MRA van toepassing zijn. Dit geldt voor bestaande en nieuw te ontwikkelen gebied in relatie tot energietransitie, bereikbaarheid, landschap en circulaire economie.
2. Definitie maken van klimaatbestendige ontwikkelingen “waar” te bouwen. De kwetsbaarheid (vanuit het watersysteem) in kaart brengen van de huidige voorkeurslocaties voor woningbouw. Randvoorwaarden opstellen voor klimaatbestendige locatiekeuzes.
3. Analyse van aanwezige vitale en kwetsbare infrastructuur (o.a. ziekenhuizen, datacentra en hoofdwegen) binnen de MRA en toetsen op kwetsbaarheid voor wateroverlast, overstromingen, hittestress en droogte. Op basis hiervan regionale ambities formuleren voor vitale en kwetsbare infrastructuur

Activiteiten voor het onderwerp Klimaatadaptatie in 2019

Het plan van aanpak is begin 2018 bestuurlijk vastgesteld. Hierin is opgenomen waar, ten opzichte van de inbreng van afzonderlijke overheden, de MRA meerwaarde en rol bij klimaatadaptatie ligt. Voor 2019 worden onderstaande activiteiten (op hoofdlijnen) verwacht. In het najaar van 2018 volgt een nadere uitwerking op basis van de ervaringen en inzichten gedurende dit jaar. In 2019 worden in het kader van het deltaplan Ruimtelijke Adaptatie risicodialogen gevoerd met belanghebbenden en een uitvoeringsprogramma opgesteld. Dit zal grotendeels in de werkregio's worden uitgewerkt, de MRA zal zich voornamelijk richten op de regionale opgaven en de afstemming tussen lokale overheden.

Activiteiten in 2019:

- | | |
|--|-----------|
| 1. Vervolg aan klimaatbestendige woningbouwopgave | €30.000,- |
| Verdere uitwerking en implementatie van producten bij gemeentes. | |
| 2. Ambities uitwerken vitaal en kwetsbare infrastructuur (bereikbaarheid oa) | €30.000,- |
| Ambities op basis van analyse uitwerken in keuzerichtingen. | |
| 3. Bewustwording van thematiek (hittestress, droogte, etc) | €10.000,- |
| Bewustwording en kennis delen, resultaten presenteren in bijeenkomst. | |
| 4. Bewustwording van kwetsbaarheid hoofdwatersysteem | €10.000,- |
| Partners van de MRA betrekken (slim watermanagement spel) | |
| 5. Initiatieven met andere ontwikkelrichtingen uitwerken | €20.000,- |
| Afstemmen met andere ontwikkelrichtingen (Ruimte, economie en mobiliteit) Extra inzetten op kansen binnen de MRA met andere ontwikkelrichtingen. | |

4.4.6 Overige acties: Datacenters

2.4	Locatie aanwijzen in de nabijheid van de internetknooppunten in de MRA waar datacenters zich kunnen vestigen met aandacht voor energievoorziening en een optimale benutting van restwarmte	€ 40.000
-----	--	----------

In 2018 is verkennend onderzoek gedaan naar de economische betekenis en de ruimtelijke consequenties van datacenters in de MRA. In 2019 wordt vervolgonderzoek gedaan, dat zich vooral zal richten op de benodigde energie-infrastructuur en de benutting van restwarmte bij datacenters.

4.4.7. Nieuwe projecten of activiteiten

nvt	Budget voor urgente nieuwe projecten of activiteiten, in eerste instantie voor die acties in de begroting van het Platform Ruimte waar nog geen bedrag voor staat opgenomen in de begroting, en in tweede instantie ook voor nieuwe nog niet in de begroting opgenomen activiteiten.	€ 110.000
-----	--	-----------

Gedurende het jaar doen zich kansen voor die we als MRA willen grijpen. Ontwikkelingen waar op korte termijn op ingespeeld moet worden, of bedreigingen die om snelle actie vragen. Het Platform Ruimte heeft daarom een budget om te besteden aan dergelijke projecten of activiteiten. Ook de acties waarbij momenteel in de begroting als kostenpost nog PM staat vermeld, zullen – indien bij de verdere uitvoering daarvan extra kosten worden gemaakt – na goedkeuring van het Bestuurlijk Overleg Ruimte vanuit dit budget worden gefinancierd.

5. Platform Mobiliteit

5.1 Inleiding

De samenwerking binnen het Platform Mobiliteit kent een iets andere insteek dan binnen de andere Platforms het geval is: het gaat veelal over de financiering en vormgeving van de grote projecten op MRA-schaal, ook in overleg met de partners die op nationale schaal opereren: het Rijk, maar ook NS en ProRail. De partners in het Platform Mobiliteit zijn dan ook de financierende partijen binnen de MRA.

De MRA-portefeuillehoudersoverleggen en Platforms zijn onderling verweven en werken vanuit een andere invalshoek aan hetzelfde eindbeeld. Bij het bepalen van wenselijke woon- en werklocaties is de bereikbaarheid een belangrijke factor, anderzijds zorgt de bereikbaarheidspoot van de MRA voor een verbetering van de bereikbaarheid in het geval deze (nog) niet op orde is. Dit alles natuurlijk zo duurzaam mogelijk. Soms werkt het Platform Mobiliteit mee aan de opgaven vanuit andere platforms en portefeuillehoudersoverleggen en aan MRA-brede onderwerpen, denk hierbij aan MRA Elektrisch, de gezamenlijke woningbouwopgave, of het project Bereikbaarheid van, in en naar de MRA. Ook zijn er gezamenlijke opgaven zoals smart mobility, dat een van de vijf challenges van Amsterdam Economic Board vormt.

In 2018 is de mobiliteitsopgave nog steeds groot: de verkeersstroom blijft groeien, dus het belang van het beter benutten van bestaande infrastructuur, ook bij de werkzaamheden die in de metropoolregio verwacht worden, het optimaal inzetten van smart mobility-oplossingen en het waar nodig uitbreiden van infrastructuur wordt alleen maar groter. Met de grotere mobiliteitsdruk worden ook de problemen in het binnenstedelijk gebied en de zorgen rondom de leefkwaliteit steeds zichtbaarder en duidelijker, dus ook op die vlakken gaan we in 2018 onverminderd door. Naast de acties die in de MRA Agenda zijn opgenomen voor het thema mobiliteit zijn er ook nog een groot aantal andere acties die binnen het Platform Mobiliteit worden uitgevoerd. Zie hiervoor het overzicht aan het eind van dit hoofdstuk.

5.2 Samenstelling / werkwijze

In tegenstelling tot beide andere platforms nemen gemeenten / deelregio's niet rechtstreeks deel aan het Platform Mobiliteit. Alleen de partijen die zelf beschikking hebben over (voormalige) BDU-middelen, hebben zitting in het Platform. De overige gemeenten worden vertegenwoordigd door de Vervoerregio Amsterdam en de beide provincies. Het Platform Mobiliteit bestaat daarmee uit de volgende partijen:

- Provincie Noord-Holland
- Provincie Flevoland
- Vervoerregio Amsterdam
- Gemeente Amsterdam
- Rijkswaterstaat West-Nederland-Noord

Bestuurders van de vijf overheden en de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat WNN komen vier maal per jaar bijeen (BO). Bij de projecten zijn gemeenten / deelregio's uiteraard wel betrokken.

Naast genoemde partijen zijn een vertegenwoordiger van NS en een vertegenwoordiger van ProRail aanwezig bij de behandeling van agendapunten die het spoor betreffen in het DO en het BO.

Een agendacommissie (AC) en vervolgens een overleg van directeurs (DO) agenderen de onderwerpen en bereiden de onderwerpen voor het bestuurlijk overleg voor. Een secretaris en een secretariaatsmedewerker vormen het Secretariaat van het Platform. Zij coördineren en faciliteren de werkzaamheden van het Platform.

5.3 Taken Platform Mobiliteit

De taken van het Platform Mobiliteit kunnen worden onderverdeeld in drie categorieën:

- **Doen** - Partijen binnen het platform Mobiliteit leveren zelf producten op. De bestuurlijk trekkers van die acties werken deze verder uit en zorgen voor bespreking daarvan binnen het platform, met de andere platforms van de MRA en met –indien nodig- betrokken andere partners.
- **Financieren** - Het Platform Mobiliteit treedt op als (mede)-financier van acties uit de MRA Agenda en de overige acties. De kosten hiervan worden opgebracht door de deelnemende partijen en soms ook andere partijen en lopen niet via de MRA-begroting.
- **Beïnvloeden** - Het Platform Mobiliteit werkt samen met Rijk en deelregio's aan de grote opgaven in de metropoolregio, die gezien de schaal veelal ook van landelijk belang zijn. Via de MIRT-overleggen voert het Platform Mobiliteit, in gezamenlijkheid met de andere platforms, gesprekken met het Rijk over de inzet van Rijk en metropoolregio voor de opgave en wordt de lobby-inzet richting Rijk en Europa bepaald. Ook werkt het Platform Mobiliteit actief aan projecten zoals slimme en duurzame mobiliteit, en trekt zij samen met het Rijk het project Bereikbaarheid van, naar en in de MRA

5.4 Jaarprogramma Platform Mobiliteit

De inhoud van het jaarprogramma van het Platform Mobiliteit wordt gevormd door de projecten uit de MRA-agenda, waar het Platform Mobiliteit trekker, medetrekker of anderszins betrokken is, aangevuld met een aantal andere mobiliteitsprojecten. De activiteiten van het Platform Mobiliteit worden geheel gefinancierd vanuit de eigen middelen van de deelnemende partijen. Hiervoor zijn dus geen middelen nodig vanuit het MRA Budget. In de begroting staan daarom geen bedragen vermeld bij de acties van het Platform Mobiliteit. Om toch een beeld te geven van wat het Platform Mobiliteit het komende jaar gaat doen, is hieronder per (groep van) actie(s) een beknopte omschrijving van de activiteiten gegeven. Daarnaast is een lijst opgenomen van acties en projecten die het Platform ook nog onderneemt, die geen expliciet onderdeel zijn van de MRA Agenda.

1.8	Knooppuntontwikkeling met als prioriteit de spoorcorridors Zaan en Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) waar hoogfrequent rijden wordt ingevoerd
-----	---

Het Platform Mobiliteit werkt samen met NS en ProRail aan de coördinatie van het spoorproduct, waarbij ook de integratie met andere systemen en samenwerking met de ruimtelijke sector een steeds grotere rol gaan spelen. Project 5.1 is een goed voorbeeld van dit type werkzaamheden.

5.1	Uitbreiding en verbetering knooppunt Schiphol Plaza
5.2	Een geïntegreerde lijnennetkaart van de MRA met een herkenbare lijnvoering op MRA-Schaal
5.3	Een aantrekkelijk, metropolitaan fietsnetwerk tot stand brengen door onder meer het aanleggen van ontbrekende schakels en verbetering van bestaande routes (afgerond)
5.4	Opstellen van een regionale bereikbaarheidsagenda voor alle soorten goederen via alle modaliteiten (afgerond)
5.6	De MRA-partners brengen de financiering van de capaciteitsvergroting van de A1 en A9 bij het Rijk onder de aandacht (afgerond)

Ook in 2018 werkt de MRA aan de infrastructuur in de regio. Er wordt samen met het Rijk, de Vervoerders en de spoorse partijen gewerkt aan verbetering van de verschillende netwerken weg, OV en fiets. Ook betere samenwerking op het gebied van goederenvervoer is onderwerp van gesprek: hoe kunnen we bestaande initiatieven beter verbinden, zodat de ambities voor een goede afwikkeling van het goederenvervoer in combinatie met wensen op het gebied van leefkwaliteit en veiligheid het beste waargemaakt kunnen worden? Zo blijft onze regio, inclusief de luchthavens, goed bereikbaar. Voor de onderdelen infrastructuur wordt nauw samengewerkt met de ruimtelijke sector. Gezien de grote druk op de mobiliteit en de woningmarkt is het extra belangrijk dat de wisselwerking tussen beide optimaal tot zijn recht komt.

5.7	De MRA stelt een innovatie- en duurzaamheidsagenda 'smart mobility' op. (afgerond)
5.8	Onderzoeken toekomstige bekostiging openbaar vervoer
5.9	Het efficiënter vormgeven van het stedelijk distributienetwerk (afgerond)
5.10	MRA-partijen stellen in samenwerking met het Rijk een multimodale regioregisseur aan.

Het beter benutten van het verkeer- en vervoersysteem is van groot belang, zo kan kostbare uitbreiding voorkomen worden, terwijl doorstroming en betrouwbaarheid wel verbeteren. Hierbij wordt uiteraard gebruik gemaakt van de nieuwste technologische ontwikkelingen, zowel aan de weggant, als voertuigtechnieken. Ook bij wegwerkzaamheden is het goed benutten van bestaande mogelijkheden van groot belang. Omdat er in 2019 flinke werkzaamheden in het vooruitzicht zijn, is een goede regie hierop met een breed spectrum aan oplossingen een belangrijk onderdeel van de taken.

6.3	Borgen dat bij beslissingen over grote infrastructurele ingrepen en vestiging van grote watervragers de veranderende klimaatopgave wordt meegenomen in omgevingsvisies.
-----	---

Nadruk bij dit onderwerp ligt bij de Omgevingsvisies. Daar waar verkeer en vervoer hier een concrete bijdrage kan leveren, gaat het Platform Mobiliteit hierover graag in gesprek.

7.1	Verbeteren van de bestuurlijke en ambtelijke samenwerking in de MRA
7.2	Structureel monitoren van relevante trends en ontwikkelingen op (inter)nationale en MRA-schaal (MRA Dashboard), met medeneming van signalen uit de samenleving
7.3	Om de betrokkenheid bij de opgaven van de MRA raadsleden, vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de deelregio's te borgen gaan de MRA partners jaarlijks bijeenkomsten organiseren.

Het Platform Mobiliteit denkt ook in 2018 actief mee aan de optimalisering van de bestuurlijke en ambtelijke samenwerking en uiteraard de samenwerking met wetenschap en bedrijfsleven. Om de complexe en grote opgave te kunnen uitvoeren is een goede samenwerking tussen alle partijen een basisvereiste, en moeten we goed zicht hebben op de nieuwste trends en ontwikkelingen.

Overzicht van acties en projecten die het Platform Mobiliteit onderneemt, die niet expliciet zijn opgenomen in de MRA Agenda:

A.1	MIRT Rijk-Regio MIRT Algemeen
A.4	MIRT-Onderzoek Noordwestkant Amsterdam
A.5	MIRT-Onderzoek Oostkant Amsterdam
A.6	Bereikbaarheid van, in en naar de MRA
B.1	VERKEERSMANAGEMENT Praktijkproef Amsterdam
B.2	Bereikbaarheid Amsterdam
B.3	Regionaal Verkeersmanagement
C.1	WEGPROJECTEN Bereikbaarheid Lelystad Airport
C.2	Duinpolderweg/Bereikbaarheid Haarlemmermeer
C.3	Planstudie Verbinding A8/A9
C.4	Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (MIRT Verkenning A7/A8)
C.5	Optimalisering verbinding Almere-Gooi-Utrecht
D.1	OPENBAAR VERVOER MRA Spoorcoördinatie

D.2	R-Net (Dienstregeling NS, stad/streek/BOR, e.d.)
E.1	Stedelijke Bereikbaarheid Almere/Knooppunt Almere centrum
E.2	Regionaal verkeersprognosemodel VENOM
E.3	MRA Elektrisch

6. MRA Algemeen

6.1 Inleiding

Waar het jaar 2017 grotendeels in het teken stond van het oprichten van het MRA Bureau, en in 2018 veel aandacht uit gaat naar het uitwerken van de werkprocessen, de organisatie van het MRA Congres, en de nasleep van de gemeenteraadsverkiezingen, zal in 2019 de MRA in volle vaart vooruit gaan. De nieuwe bestuurders zijn dan grotendeels ingewerkt, de nieuwe MRA Agenda gaat zijn vorm krijgen, de grote nieuwe programma's staan dan in de steigers en de discussie over de integraliteit tussen die programma's krijgt vorm. Een jaar kortom waarin het MRA Bureau flink aan de slag gaat.

6.2 Samenstelling en werkwijze

Het MRA Bureau heeft geen eigen rechtspersoonlijkheid, en heeft zelf geen mensen in dienst. Iedereen die voor het MRA Bureau werkt, wordt naar het MRA Bureau gedetacheerd vanuit een van de samenwerkende MRA-partners.

De directeur en directiesecretaris vormen het gezicht en eerste aanspreekpunt van het MRA Bureau, en vormen het secretariaat van de Regiegroep van de MRA en de Agendacommissie.

De kern van het MRA Bureau bestaat uit de secretarissen van de Platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit. Zij zijn verantwoordelijk voor agendasetting binnen de Platforms, en voor het proces van het maken van bestuurlijke afspraken binnen de Platforms. Zij zorgen voor afstemming met de programmamanagers en projectmanagers die verantwoordelijk zijn voor programma's en projecten die vanuit hun Platform worden aangestuurd en gefinancierd, en zijn verantwoordelijk voor de integrale afstemming tussen de Platforms op operationeel niveau. Daarnaast voert het bureau het secretariaat van de regiegroep en de agendacommissie.

Daarnaast heeft het MRA Bureau een adviseur voor het betrekken van Raden en Staten en een communicatieadviseur. Zij zijn verantwoordelijk voor twee andere speerpunten van de MRA-samenwerking: het beter betrekken van Raads- en Statenleden en het verbeteren van de communicatie en transparantie. Hiertoe worden bijeenkomsten georganiseerd (conferenties, congressen, bestuurlijke bijeenkomsten, raads- en statenledenbijeenkomsten), worden (gemeenteraadsbijeenkomsten van) gemeenten bezocht voor informatieve presentaties, worden nieuwsbrieven gemaakt, een website onderhouden, enzovoort.

Verder bestaat het MRA Bureau uit een aantal staffuncties. Er is een officemanager / directiesecretaresse, een financieel adviseur en er zijn projectsecretarissen, die zowel ondersteuning geven bij het dagelijkse functioneren van het MRA Bureau als bij concrete projecten en programma's.

In de begroting van MRA Algemeen is voorzien in een aantal 'vaste' functies die behoren tot de kern van het bureau (zie hierboven). Daarnaast is een budget voor (co-)financiering opgenomen van

programmamanagement of projectmanagement. De samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam is een samenwerking vanuit de inhoud. Projecten en programma's vormen de kern, want zij helpen de inhoudelijke doelen te realiseren. Om projecten of programma's van de grond te krijgen en uitgevoerd te krijgen is goed project- en programmamanagement nodig. Waar mogelijk zou dit zo veel mogelijk vanuit MRA-partners ter beschikking moeten worden gesteld. Waar dit niet mogelijk is, is vanuit het MRA Bureau een budget beschikbaar voor (co-)financiering. Er werken vanuit de verschillende partners veel mensen in de gemeente- en provinciehuizen aan MRA-projecten en programma's. Op het MRA Bureau wordt elke dinsdagochtend een ambtelijke bijeenkomst georganiseerd voor het MRA-netwerk, waarin concrete inhoudelijke punten worden besproken en aan elkaar verbonden.

6.3 Taken MRA Bureau

Het MRA Bureau is verantwoordelijk voor het faciliteren en verbeteren van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam. Belangrijke taken daarbij zijn het begeleiden van de processen van bestuurlijke besluitvorming, het (coördineren van het) uitvoeren van de MRA Agenda, het vergroten van de betrokkenheid van raads- en statenleden, het verbeteren van de transparantie en communicatie en het verstevigen van de integraliteit van de samenwerking. Zoals gezegd is de MRA Agenda hierbij leidend, en geeft het convenant de kaders waarbinnen de samenwerking zijn beslag krijgt. De MRA Agendacommissie is verantwoordelijk voor de dagelijkse bestuurlijke aansturing van het MRA Bureau.

6.4 Werkzaamheden 2019

De organisatie van het MRA Bureau staat inmiddels, en ook alle werkprocessen die in rol spelen in de MRA samenwerking krijgen steeds meer vorm. In 2018 is de rol van de Agendacommissie intensiever geworden, en krijgen een aantal grote programma's steeds meer vorm (energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid van in en naar de MRA, bouwen en wonen, enzovoort). In 2019 zal de MRA in volle vaart vooruit gaan. De nieuwe bestuurders zijn inmiddels grotendeels ingewerkt, de nieuwe MRA Agenda gaat zijn vorm krijgen, de genoemde grote nieuwe programma's staan in de steigers en de discussie over de integraliteit tussen die programma's krijgt vorm.

Het MRA Congres van oktober 2018 heeft richting gegeven aan de nieuwe MRA Agenda, en het traject om tot deze agenda te komen is in 2019 een van de grote opgaven. Met dit traject hangen een groot aantal bijeenkomsten samen in de MRA deelregio's en een MRA bestuurders conferentie.

In maart zijn daarnaast verkiezingen voor Provinciale Staten. Dat betekent dat het MRA Bureau inwerkprogramma's zal maken voor de nieuwe statenleden, waarin zij worden meegenomen in de wereld van de MRA samenwerking.

Met het aantrekken van een nieuwe coördinator voor de Europastrategie in 2018 zal in 2019 ook deze strategie zijn vorm krijgen en uitgevoerd gaan worden. Uiteraard wordt daarbij nauw samengewerkt met de MRA Lobbystrategie.

Bijlage 1: Gedetailleerde begroting MRA 2019

Overzicht begroting Metropoolregio Amsterdam 2019

concept

Uitgaven	2018	2019
Uitvoering werkplan MRA Platform Economie	€ 4.950.000	€ 4.950.000
Uitvoering werkplan MRA Platform Ruimte	€ 1.200.000	€ 1.200.000
Uitvoering werkplan MRA Platform Mobiliteit	€ 0	€ 0
Uitvoering thema's Agendacommissie (Europa, Lobby, etc)	€ 0	€ 75.000
MRA Bureau	€ 1.969.000	€ 1.969.000
Algemene reserve	€ 7.158	€ 46.847
totale uitgaven	€ 8.126.158	€ 8.240.847
Inkomsten		
Gemeenten: €1.50 per inwoner*	€ 3.616.440	€ 3.688.943
Prov. Noord-Holland: gelijke bijdrage Amsterdam	€ 1.250.436	€ 1.283.844
Prov. Flevoland: gelijke bijdrage Almere	€ 297.218	€ 305.996
Gemeente Amsterdam: extra bijdrage Platform Economie	€ 1.439.532	€ 1.439.532
Provincie Noord-Holland: extra bijdrage Platform Economie	€ 1.439.532	€ 1.439.532
Vervoerregio Amsterdam: extra bijdrage Trainee pool	€ 83.000	€ 83.000
totale inkomsten	€ 8.126.158	€ 8.240.847

**peildatum = 1 januari van het voorgaande jaar. Voor 2018 is met het aantal van 1 januari 2016 gerekend, omdat voor 2017 per abuis met het aantal van 2017 was gerekend. Voor 2019 is conform afspraken met het aantal van 1 januari 2018 gerekend.*

Overzicht begroting Metropoolregio Amsterdam 2019

MRA Agenda actienummer	Omschrijving MRA Agenda actie	Begroting Economie 2019	Begroting Ruimte 2019	Begroting Mobiliteit 2019	Totaal Begroting 2018	Totaal Begroting 2019
Ruimte geven aan wonen en werken						
1.1 en 1.2	Alle MRA-gemeenten maken afspraken over afstemming en programmering woningbouw. Alle MRA-gemeenten geven aan welke binnenstedelijke locaties komende 4-10 jaar ter beschikking komen.		€ 90.000		€ 90.000	€ 90.000
1.3	Uitvoering geven aan de Vastgoedmarketingstrategie van de MRA om internationale investeerders aan te trekken.	€ 200.000			€ 150.000	€ 200.000
1.4	De MRA-gemeenten onderzoeken bestaande jaren 70- en 80-wijken op behoeften en mogelijkheden vanuit de zorgvraag en vergrijzing en delen kennis over de preventie van sociale problemen in verouderde wijken.		pm		€ 0	pm
1.5	Transformatie van kantoren, bedrijven naar (tijdelijke) woon- en werkruimte met veel aandacht voor de leefkwaliteit, bijvoorbeeld door flexibelere bestemmingsplannen	€ 270.000			€ 270.000	€ 270.000
1.6	Transformatie en/of herstructurering verouderd glastuinbouwgebied bij Greenport Aalsmeer, bijvoorbeeld naar woon- en werkruimte.	€ 0			€ 0	€ 0
1.7	In 2016 hebben het Rijk, de luchtvaartsector en regionale overheden in de regio rondom Schiphol bestuurlijke afspraken gemaakt in het 'wonen en vliegen' dossier. Doel van de afspraken is om meer ruimte te geven aan decentrale overheden om tegemoet te komen aan de grote woningbouwopgave in de MRA, zonder verslechtering van de positie van de luchthaven Schiphol. Inmiddels werken partijen de gemaakte afspraken uit in daartoe geëigende regelgeving. De verwachting is dat de uitwerking op korte termijn kan worden afgerond en nieuwe regelgeving in werking zal treden.	€ 0			€ 0	€ 0
1.8	Knooppuntontwikkeling met als prioriteit de spoorcorridors Zaan en Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) waar hoogfrequent rijden wordt ingevoerd.			€ 0	€ 0	€ 0
1.9	De regionale hotelstrategie 2016-2020 op korte termijn herijken, en op middellange termijn uitbouwen tot een Regionale Accomodatiestrategie.	€ 150.380			€ 150.380	€ 150.380
1.10	Gezamenlijk uitvoering geven aan de Strategische agenda Toerisme in de MRA 2025 en het daarbij behorende Actieprogramma Toerisme (incl. ABHZ)	€ 450.000			€ 450.000	€ 450.000
1.11 (nieuwe actie)	Het versnellen van de woningbouwproductie in de MRA voor 60.000 nieuwe woningen van 2017 t/m 2020.		€ 60.000		€ 60.000	€ 60.000

MRA Agenda actienummer	Omschrijving MRA Agenda actie	Begroting Economie 2019	Begroting Ruimte 2019	Begroting Mobiliteit 2019		Totaal Begroting 2018	Totaal Begroting 2019
Slimmer en innovatiever werken							
2.1	MRA Start-up, met gebruikmaking van (succesvolle) producten Start-up Amsterdam	pm				pm	pm
2.2	De MRA-partijen maken op regionaal niveau afspraken over studentenhuisvesting en huisvesting voor pas afgestudeerden en internationale kenniswerkers (is tevens onderdeel van actie 1.1)	via actie 2.10	€ 0			€ 10.000	€ 0
2.3 vervalt	(nut en noodzaak onvoldoende aangetoond)	€ 0				€ 100.000	€ 0
2.4	Locaties aanwijzen in de nabijheid van de internetknooppunten in de MRA waar datacenters zich kunnen vestigen met aandacht voor energievoorziening en een optimale benutting van restwarmte.	pm	€ 40.000			€ 30.000	€ 40.000
2.5 t/m 2.8	De MRA richt zich op een betere aansluiting van onderwijs op de arbeidsmarkt en het permanent scholen en opleiden van werknemers, om permanent een goed opgeleide beroepsbevolking te hebben in een snel veranderende economie	€ 250.000				€ 400.000	€ 250.000
2.9	Het in triple-helix organiseren van de samenwerking overheden-bedrijfsleven-kennisinstellingen, met als doel de innovatie-kracht te versterken, en het realiseren van de vijf maatschappelijke uitdagingen van de Amsterdam Economic Board (gezondheid, mobiliteit, human capital, digitale connectiviteit en circulair). Via het organiseren van prijsvragen worden bedrijven en kennisinstellingen uitgedaagd om op bedrijfsmatige en innovatieve wijze bij te dragen aan het realiseren van de vijf Board-uitdagingen	€ 2.440.000				€ 2.614.000	€ 2.440.000
2.10	Samen met universiteiten en hogescholen uitvoering geven aan het programma Open Amsterdam, gericht op het aantrekken van internationaal talent. Via INAmsterdam ondersteuning geven aan de Internationale nieuwkomers	€ 350.000				€ 0	€ 350.000
De leefkwaliteit verbeteren							
3.1	Een actieprogramma opstellen en uitvoeren voor het metropolitane landschap.		€ 20.000			€ 100.000	€ 20.000
3.2	Onderzoek doen naar een landschapsfonds en een landschapscompensatieregeling voor de MRA.		€ 80.000			€ 30.000	€ 80.000
3.3	Een regionaal plan voor afstemming van evenementen waarbij rekening wordt gehouden met een optimale verdeling van overlast en inkomsten die bijdragen aan het beheer van gebieden.		€ 40.000			€ 30.000	€ 40.000
3.4	Een verkenning uitvoeren naar de metropolitane potentie van het Markermeer-IJmeer voor de doelstellingen van de MRA.		€ 40.000			€ 0	€ 40.000

MRA Agenda actienummer	Omschrijving MRA Agenda actie	Begroting Economie 2019	Begroting Ruimte 2019	Begroting Mobiliteit 2019	Totaal Begroting 2018	Totaal Begroting 2019
3.5	Een curator aanstellen voor het landschap, te beginnen met Waterland als voorbeeldproject, die in 10 jaar tijd het landschap op de kaart zet voor recreanten en toeristen.		€ 40.000		€ 0	€ 40.000
3.6	De MRA-partners voeren een quick scan uit voor lopende landschappelijke projecten (zoals de Markermeerdijken) om na te gaan in hoeverre de in deze agenda gemaakte keuzes en acties daarin meegenomen worden.		€ 10.000		€ 0	€ 10.000
3.7 vervalt	(komt terug in groot aantal MRA acties)					
3.8	De samenwerking in het sociale domein verkennen, gericht op de onderkant van de Arbeidsmarkt, verwarde mensen in de stad en gezondheidsverschillen.					
3.9 vervalt	(samengevoegd met 1.4)					
3.10	De MRA-partners geven uitvoering aan de Cultuurimpuls MRA, die zich richt op afstemming en versterking van het cultuuraanbod en toeristische profilering op MRA-schaal, en nieuwe functies voor leegstaande monumenten en erfgoedstructuren biedt	Cofinanciering vanuit actie 1.10			Cofinanciering vanuit actie 1.10	Cofinanciering vanuit actie 1.10
Versnellen van de transitie naar een schone economie						
4.1	Een plan opstellen met koplopers in het bedrijfsleven voor het circulair maken van grondstoffenketens in de regio.	€ 300.000			€ 300.000	€ 300.000
4.2	Roadmap opstellen voor versnelling en vereenvoudiging van vergunningverlening en aanpassing wetgeving					
4.3	De Westas, grondstoffenrotonde Zaanstad, Gooi en Vechtstreek, Schiphol Trade Park en Floriade Almere aanwijzen als pilotgebieden voor circulaire economie.					
4.4	Een MRA-brede grondstoffenatlas opstellen, met grondstoffenanalyse.					
4.5	De MRA wijst plekken aan voor tijdelijke opslag van hoogwaardige bouwmaterialen die vrijkomen bij sloop en zet een digitale marktplaats op om dit sloopafval op regioschaal weer te verhandelen					
4.6	Inventarisatie van braakliggende terreinen die in de komende 5 tot 10 jaar gebruikt kunnen worden voor de opwerking van zonne-energie of voor de verbouw van gewassen zoals vlas, hennep, olifantsgras en hop voor bio-based producten					
4.7	Onderzoeken van de regionale afvalinzameling- en verwerking en voorstellen doen voor verbetering.					
4.8	Opstellen en uitvoeren van een regionale programma voor energie waarin de MRA-partners invulling geven aan het landelijke Energieakkoord en een bijdrage aan de Nationale Energieatlas.		€ 32.500		€ 50.000	€ 32.500
4.9	Opschalen van pilots van slimme en flexibele energiesystemen zoals smart grids, waarbij vraagsturing en energieopslag een rol spelen.		€ 50.000		€ 30.000	€ 50.000

MRA Agenda actienummer	Omschrijving MRA Agenda actie	Begroting Economie 2019	Begroting Ruimte 2019	Begroting Mobiliteit 2019		Totaal Begroting 2018	Totaal Begroting 2019
4.10	Uitbreiden en verknopen van warmte/koudenetwerken in de MRA voor grotere efficiëntie en aansluiting van 300.000 extra woningequivalenten.		€ 57.500			€ 50.000	€ 57.500
4.11	Opstellen en uitvoeren van een regionaal programma voor het versnellen van energiebesparing.		€ 40.000			€ 40.000	€ 40.000
Beter verbinden							
5.1	Uitbreiding en verbetering knooppunt Schiphol Plaza			€ 0		€ 0	€ 0
5.2	Eén geïntegreerde lijnennetkaart van de MRA met een herkenbare lijnvoering op MRA-schaal			€ 0		€ 0	€ 0
5.3	Eén aantrekkelijk, metropolitaan fietsnetwerk tot stand brengen door onder meer het aanleggen van ontbrekende schakels en verbetering van bestaande routes.			€ 0		€ 0	€ 0
5.4 (5.4 en 5.9)	Opstellen van een bereikbaarheidsagenda voor goederen, waarbij ook nadrukkelijk aandacht is voor efficiënte en schone stedelijke distributie met zo min mogelijk hinder			€ 0		€ 0	€ 0
5.5	Onderzoeken welke nieuwe infrastructuurinvesteringen prioriteit hebben na 2025, zoals uitbreiding metronet, de IJmeerverbinding, A1, N23 en voltooiing van een 2 ^e ring rond Amsterdam		€ 0	€ 0		€ 0	€ 0
5.6 vervalt	(loopt al via andere projecten)			€ 0		€ 0	€ 0
5.7	De MRA stelt een innovatie- en duurzaamheidsagenda 'smart mobility' op			€ 0		€ 0	€ 0
5.8 vervalt	(is al afgerond)			€ 0		€ 0	€ 0
5.9 vervalt	(samengevoegd met 5.4)			€ 0		€ 0	€ 0
5.10	MRA-partijen stellen in samenwerking met het Rijk een multimodale regioregisseur aan			€ 0		€ 0	€ 0
De metropool klimaatbestendiger maken							
6.1	Een regionaal plan uitwerken voor de waterhuishouding waarin maatregelen staan op het gebied van calamiteitenvoorzieningen, waterberging, meerlaagse waterveiligheid, waterkwaliteit, verzilting van de landbouwgronden, bodemdaling en beperking van het watergebruik, onder meer in samenwerking met het Nationaal Deltaprogramma en andere rijksprogramma's		€ 100.000			€ 100.000	€ 100.000
6.2 vervalt	(samengevoegd met 6.1)					€ 0	€ 0
6.3 vervalt	(samengevoegd met 6.1)			€ 0		€ 0	€ 0
6.4	Samenwerken met kennisinstituten en benutten van manifestaties zoals de Floriade 2022, om innovaties voor waterbestendigheid en voedselvoorziening in de regio te stimuleren en start-ups aan te trekken die zich op dit onderwerp richten.					€ 0	€ 0
De Metropool wendbaarder maken							
7.1	Verbeteren van de bestuurlijke en ambtelijke samenwerking in de MRA.					€ 0	€ 0

MRA Agenda actienummer	Omschrijving MRA Agenda actie	Begroting Economie 2019	Begroting Ruimte 2019	Begroting Mobiliteit 2019	Totaal Begroting 2018	Totaal Begroting 2019
7.2	Structureel monitoren van relevante trends en ontwikkelingen op (inter)nationale en MRA-schaal (MRA dashboard), met medeneming van signalen uit de samenleving.	€ 150.000			€ 150.000	€ 150.000
7.3	Om de betrokkenheid bij de opgaven van de MRA raadsleden, vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de deelregio's te borgen gaan de MRA-partners jaarlijks bijeenkomsten organiseren.				€ 0	€ 0
Overige kosten / activiteiten						
nvt	Europa	€ 0			€ 0	€ 0
nvt	Detailhandel	€ 0			€ 0	€ 0
nvt	Budget voor urgente nieuwe projecten	€ 389.620	€ 110.000		€ 505.620	€ 499.620
nvt	Activiteiten, niet zijnde acties uit de MRA Agenda: thema's en werkzaamheden Bouwen en Wonen: onderzoeken (waaronder WiMRA), analyse, monitoring, marketing, communicatie, etc.		€ 340.000		€ 340.000	€ 340.000
nvt	Activiteiten, niet zijnde acties uit de MRA Agenda: werkzaamheden Metropolaan Landschap m.b.t., onderzoek, monitoring, communicatie, events		€ 0		€ 70.000	€ 0
nvt	Activiteiten, niet zijnde acties uit de MRA Agenda: Werkzaamheden duurzaamheid m.b.t. onderzoek, monitoring, communicatie, events		€ 50.000		€ 60.000	€ 50.000
nvt	Vergaderkosten / bijeenkomsten Platform Ruimte		€ 0		€ 10.000	€ 0
TOTAAL		€ 4.950.000	€ 1.200.000	€ 0	€ 6.150.000	€ 6.150.000
		Platform Economie	Platform Ruimte	Platform Mobiliteit	Totaal 2018	Totaal 2019

Gedetailleerde begroting MRA Bureau 2019

Omschrijving	Begroting 2018	Begroting 2019
<i>Personele lasten</i>		
Budget 'vast' personeel MRA Bureau	€ 793.000	€ 793.000
Budget Programma- en Projectmanagers	€ 500.000	€ 500.000
Budget Trainee pool MRA	€ 166.000	€ 166.000
<i>Totaal personele lasten</i>	<i>€ 1.459.000</i>	<i>€ 1.459.000</i>
<i>Bureaunkosten</i>		
Huisvesting, ICT en ondersteuning	€ 100.000	€ 100.000
Vergader-, bureau- en OV kosten	€ 110.000	€ 110.000
Communicatie- en representatie budget	€ 80.000	€ 80.000
<i>Totaal bureaunkosten</i>	<i>€ 290.000</i>	<i>€ 290.000</i>
<i>Congres- en Onderzoek</i>		
Bestemmingsreserve: MRA Congres	€ 80.000	€ 80.000 *
Onderzoeksbudget	€ 60.000	€ 60.000
State of the Region	€ 80.000	€ 80.000
<i>Totaal Congres- en Onderzoek</i>	<i>€ 220.000</i>	<i>€ 220.000</i>
Totaal begroting MRA Bureau	€ 1.969.000	<b style="color: red;">€ 1.969.000

** elke twee jaar wordt een MRA congres georganiseerd. De kosten hiervoor bedragen ongeveer 160.000 euro. Deze kosten worden verdeeld over twee jaar opgenomen in de begroting, waarbij het in het jaar dat er geen congres wordt georganiseerd (zoals bijvoorbeeld 2019) in feite een bestemmingsreserve betreft voor het MRA Congres in in het jaar erna (2020 in dit voorbeeld)*

Bijlage 2: Cyclus Planning & Control 2019

PM: volgt zodra de notitie Planning & Control is vastgesteld in de eerste Agendacommissie na de zomer

Bijlage 3: Samenstelling van de Platforms

Samenstelling van het Platform Economie

- Udo Kock (vz)- Amsterdam, deelregio Amsterdam, tevens lid Agendacommissie namens Platform Economie
- Jaap Bond (vice vz), provincie Noord-Holland
- Jan-Nico Appelman, provincie Flevoland
- Adam Elzakalai - Haarlemmermeer, deelregio Amstelland-Meerlanden
- Janneke Sparreboom - Lelystad, deelregio Flevoland
- Wimar Jaeger - Hilversum, deelregio Gooi en Vechtstreek
- Cora Yfke Sikkema - Haarlem, deelregio Zuid-Kennemerland
- Maaïke Veeningen - Almere, deelregio Flevoland
- Mario Hegger - Purmerend, deelregio Zaanstreek-Waterland
- Gerard Ram - Zaanstad, deelregio Zaanstreek-Waterland
- Floor Gordon - Amstelveen, deelregio Amstelland-Meerlanden
- Jeroen Verwoort - Velsen, deelregio IJmond

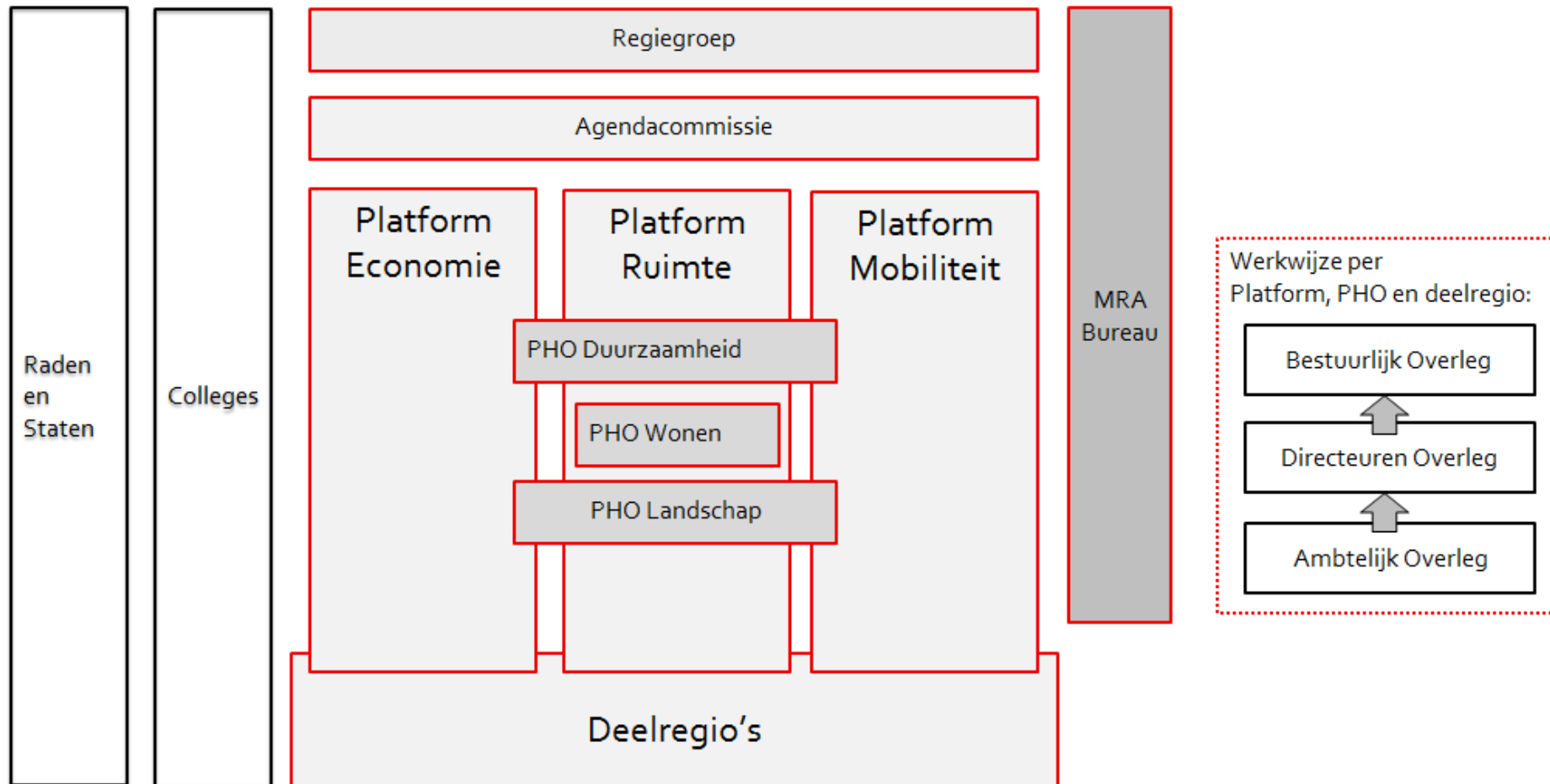
Samenstelling van het Platform Ruimte

- Joke Geldhof (vz), provincie Noord-Holland
- Marieke van Doorninck (vice vz) - Amsterdam, deelregio Amsterdam
- Floor Gordon - Amstelveen, deelregio Amstelland-Meerlanden
- Adam Elzakalai - Haarlemmermeer, deelregio Amstelland-Meerlanden
- Maaïke Veeningen - Almere, deelregio Flevoland
- Thijs Kroese - Purmerend, deelregio Zaanstreek-Waterland
- Jan de Reus, provincie Flevoland
- Alexander Luijten - Gooise meren, deelregio Gooi en Vechtstreek
- Jop Fackeldey, provincie Flevoland, trekker PHO Duurzaamheid
- Peter Schot - Lelystad, deelregio Flevoland
- Serge Ferraro - Beverwijk, deelregio IJmond
- Lex Scholten - Diemen, deelregio Amstel-Meerlanden, trekker PHO Wonen
- Floor Roduner - Haarlem, deelregio Zuid-Kennemerland
- Rolf Steenwinkel - Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
- Hans Krieger - Zaanstad, deelregio Zaanstreek-Waterland
- Adnan Tekin, provincie Noord-Holland, trekker PHO Metropolitaan Landschap

Samenstelling van het Platform Mobiliteit

- Elisabeth Post (vz), provincie Noord-Holland, tevens lid Agendacommissie namens Platform Mobiliteit
- Derk Reneman (vice vz), Vervoerregio Amsterdam, tevens lid Agendacommissie namens Platform Mobiliteit
- Jan Hoek, gemeente Almere
- Sharon Dijksma, gemeente Amsterdam
- Bob Demoet, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
- Jan de Reus, provincie Flevoland

Bijlage 4: Organogram MRA-samenwerking



Bijlage 5: Weekplanning 2019

PM (volgt in definitieve versie bij verzending stukken Regiegroep na de zomer)

Bijlage 6: STOPLICHTENMODEL ACTIES MRA AGENDA PER 07-07-2017

STOPLICHTENMODEL ACTIES MRA AGENDA PER 13-07-2018

Actie	Omschrijving	R, EU, I	MRA platform	Betrokken organisaties	Bestuurlijk trekker	Verantwoordelijk manager	Ambtelijk projectleider	Status
	Ruimte geven aan wonen en werken							
1.1	Alle MRA-gemeenten maken afspraken over afstemming en programmering woningbouw. Alle MRA-gemeenten geven aan welke binnenstedelijke locaties komende 4-10 jaar ter beschikking komen.		Ruimte	Amsterdam, NH, Flevoland, Haarlem, MRA deelregio's, woningcorporaties, projectontwikkelaars	Marieke van Doorninck, Joke Geldhof, Jan de Reus, Floor Roduner	Piet Eilander, Johan Fuite, Bregje van Beekvelt, Maaïke Patist	Charlotte Hilbrand c.hilbrand@amsterdam.nl , Delia Hoffman, Maaïke Stoop	Fase: De viewer is gepubliceerd. Het overdrachtsdocument met kwalitatieve aspecten en de consequenties voor thema's als mobiliteit, energietransitie, circulaire economie, landschap is gereed. Er wordt nu gewerkt aan een gespreksmethodiek om de complexe samenhang te kunnen bespreken in september 2018. Relaties: Met vrijwel alle ontwikkelrichtingen, specifiek met Acties 1.2, 1.3, 1.5, 1.12, 2.2, 4.8 en 5.5 en het Programma Bouwen en Wonen
1.2	<i>Alle MRA-gemeenten geven aan welke binnenstedelijke locaties komende 4-10 jaar ter beschikking komen.</i>							Opgenomen in 1.1
1.3	Uitvoering geven aan de Vastgoedmarketingstrategie van de MRA om internationale investeerders aan te trekken.	I	Economie	Amsterdam, PRES partners marktpartijen zoals SADC, AAA, Port of Amsterdam, Omala	Adam Elzakalai	GJ Put, A. Vogel,	Lex Brans, a.brans@amsterdam.nl	Fase: De actualisatie van de programma-aanpak Vastgoedmarketing. Is vastgesteld in platform Economie en in uitvoering. Relaties met Acties 1.1 en 1.5 Internationaal: Gericht op buitenlandse investeerders, mede via internationale beurzen
1.4	De MRA-gemeenten onderzoeken bestaande jaren 70- en 80- wijken op behoeften en mogelijkheden vanuit de zorgvraag en vergrijzing en delen kennis over de preventie van sociale problemen in verouderde wijken.		Ruimte	Purmerend, Lelystad, Almere woningbouwcorporaties, Vereniging eigen huis, Zorgverzekeraars	Thijs Kroese, Peter Schot, Maaïke Veening	Joktan Cohen, Wim Kwekkeboom, Harry Zondag	Annemiek Molenaar, jm.molenaar@purmere.nl Hinde Dijkhuis, Floris van Slijpe	Fase: Het Plan van aanpak is in ontwikkeling inclusief financieel voorstel en wordt september 2018 voorgelegd aan platform Ruimte. Financiële middelen zijn gereserveerd in de begroting Ruimte 2018 Knelpunt: Er is capaciteit nodig om kaartmateriaal voor de hele MRA te ontwikkelen. Relatie met het programma Bouwen en Wonen
1.5	Transformatie van kantoren, bedrijven naar (tijdelijke) woon- en werkruimte met veel aandacht voor de leefkwaliteit, bijvoorbeeld door flexibelere bestemmingsplannen		Economie, Ruimte	Noord-Holland, MRA-partners, projectontwikkelaars, marktpartijen	Jaap Bond, Marieke van Doorninck	Stan Kaatee, Piet Eilander	Geert-Jan Put, gj.put@lelystad.nl Martin van den Oever	Fase: Actie 1.5 maakt onderdeel uit van Uitvoeringsprogramma Plabeka 3.0. De Plabeka monitor is vastgesteld in platform Economie De monitor laat zien dat op korte termijn nieuwe afspraken gemaakt moeten worden t.a.v. de ruimte voor kantoren, omdat in sommige regio's de frictieleegstand wordt bereikt. Relaties met Acties 1.1, 1.2, 1.3 en ontwikkelrichting 5
1.6	Transformatie en/of herstructurering verouderd glastuinbouwgebied bij Greenport Aalsmeer, bijvoorbeeld naar woon- en werkruimte.		Economie, Ruimte	Greenport, Noord-Holland, Flora Holland, LTO, marktpartijen, Zuid-Holland, Aalsmeer, Haarlemmermeer, Uithoorn, Amstelveen, Nieuwkoop, Kaag en Braassem	Jaap Bond, Adam Elzakalai	Henk de Ruiter	Sander van Voorn, svanvoorn@greenportaalsmeer.nl , Debby de Rijk	Fase: Actie 1.6 maakt onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma Ruimtelijke Visie Greenport Aalsmeer. (http://www.greenportaalsmeer.nl/media/100706/definitieve-uitvoeringsagenda-ruimtelijke-visie-2016-2020.pdf) In de begroting Ruimte 2018 zijn middelen gereserveerd. Er wordt gewerkt aan een voorstel om de regionale afstemming m.b.t. transformatie, Plabeka, afspraken Schiphol en kansen voor energietransitie en recreaties te onderzoeken

								Relaties met Acties 1.2, 1.5 en 2.1 en ontwikkelrichting 4 (www.lettigrow.org)
1.7	In 2016 hebben het Rijk, de luchtvaartsector en regionale overheden in de regio rondom Schiphol bestuurlijke afspraken gemaakt in het 'wonen en vliegen' dossier. Doel van de afspraken is om meer ruimte te geven aan decentrale overheden om tegemoet te komen aan de grote woningbouwopgave in de MRA, zonder verslechtering van de positie van de luchthaven Schiphol. Inmiddels werken partijen de gemaakte afspraken uit in daartoe geëigende regelgeving. De verwachting is dat de uitwerking op korte termijn kan worden afgerond en nieuwe regelgeving in werking zal treden.	R	Ruimte, Economie	Noord-Holland, Amsterdam, Haarlemmermeer, Schiphol, KLM, gemeenten binnen de 20KE-contour.	Joke Geldhof , Udo Kock, Adam Elzakalai	Bregje van Beekvelt , Piet Eilander	Titus Ahrens , ahrensh@noord-holland.nl Jaap Kersten	Fase: De uitwerking van de regelgeving is onderwerp van gesprek tussen Rijk en MRA. Het nieuwe luchtvaartindingsbesluit (LIB) is per 1 januari 2018 van kracht. Deze actie zal in de loop van 2018 worden geherformuleerd Relaties met Acties Wonen 1.1, 1.2, etc... R: Afspraken met I&M en BZK
1.8	Knooppuntontwikkeling met als prioriteit de spoorcorridors Zaan en Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) waar hoogfrequent rijden wordt ingevoerd.	R	Ruimte, Mobiliteit	Noord-Holland, NS, Prorail, marktpartijen, kennisinstitutengemeenten langs de Zaan- en Schipholcorridor en Kennemerlijn	Joke Geldhof , Maaïke Veeningen + Platform Mobiliteit,	Bregje van Beekvelt , Ronald Kramer	Jaap van Opstal , opstali@noord-holland.nl , Rowena Kuijper	Fase: Zaancorridor, Kennemerlijn en OV Saal corridor zijn in onderzoek. In december 2017 heeft platform Ruimte afgesproken om de Schipholcorridor op te pakken in relatie tot Enter NL. Er zijn middelen gereserveerd in de begroting Ruimte 2018. Relaties met 1.1, 1.2, 1.5, 2.1 en ontwikkelrichting 5. Rijk: Maakt onderdeel uit van MRA Spoor, OV Toekomstbeeld en MRA Bereikbaarheid (Zuidwest)
1.9	De regionale hotelstrategie 2016-2020 op korte termijn herijken, en op middellange termijn uitbouwen tot een Regionale Accommodatiestrategie.	I	Economie	MRA partners	Mario Hegger , Ed Rentenaar	Stan Kaatee , Geert-Jan Put en Alexandra van Olst	Rieneke Kanne , r.van.schie@metropoolregioamsterdam.nl , Remco Rienties, René van Schie	Fase: De regionale accommodatie- en leisure strategie is vastgesteld in platform Economie. De uitwerking wordt in september in de platforms Economie en Ruimte geagendeerd. Relaties met Acties 1.2 en 1.10 I: Betrekken buitenlandse investeerders
1.10	Gezamenlijk uitvoering geven aan de Strategische agenda Toerisme in de MRA 2025 en het daarbij behorende Actieprogramma Toerisme	I	Economie	ABHZ partners, Amsterdam Marketing	Vacature	Stan Kaatee , Geert-Jan Put en Alexandra van Olst	Remco Rienties , r.rienties@metropoolregioamsterdam.nl	Fase: Het Uitvoeringsprogramma is geactualiseerd in platform Economie en in uitvoering. Relaties met Acties 3.7, 3.10 en ontwikkelrichting 5 I: Afspraken met internationale touroperators/investeerders
1.11	Het versnellen van de woningbouwproductie in de MRA voor 60.000 nieuwe woningen van 2016 t/m 2020.	R	Ruimte	Portefeuillehoudersoverleg Bouwen & Wonen, woningcorporaties en marktpartijen	Laurens Ivens , Maaïke Veeningen	Bregje van Beekvelt	Lex Brans , a.brans@amsterdam.nl Lisan Wilkens, Jan Jaap Visser	Fase: Actie 1.11 is in uitvoering als onderdeel van het programma Bouwen en Wonen.. R: Actie 1.11 is betrokken bij de BO MIRT afspraken. Er is een relatie met het programma Bouwen en Wonen, Programma Energietransitie en het Programma Bereikbaarheid
	Slimmer en innovatiever werken							
2.1	MRA Start-up, met gebruikmaking van (succesvolle) producten Start-up Amsterdam	I	Economie	Haarlem, Hilversum, Amsterdam, bedrijfsleven, start-up delta EU	Cora-Yfke Sikkema , Wimar Jaeger	Jorien Kaper	Ellen van der Vossen , evossen@haarlem.nl Ruben Nieuwenhuis	Fase: Voorstel voor vervolgaanpak is december 2017 in platform Economie geaccordeerd en in uitvoering. I: Afspraken met steden wereldwijd
2.2	De MRA-partijen maken op regionaal niveau afspraken over studentenhuisvesting en huisvesting voor pas afgestudeerden en internationale kenniswerkers	I	Economie, PHO Wonen	Haarlem, IN Amsterdam, Almere, Zaanstad, PHO Wonen, woningbouwcorporaties,	Marie Thérèse Meijs , Cora-Yfke Sikkema	Bregje van Beekvelt , Stan Kaatee	Internationaal talent: Noor Hulskamp , n.hulskamp@amsterdam.nl	Fase: Plan van aanpak Huisvesting Internationaal Talent in uitvoering. Relaties met Acties 1.1 en 1.3 en Programma Bouwen en Wonen

				projectontwikkelaars			Studentenhuisvesting: Anneleen Lagae a.lagae@amsterdam.nl Tomas Postema	R: BZK zorgt voor cofinanciering van de aanpak irt de komst van EMA. I: Gericht op internationaal talent Studentenhuisvesting in de MRA wordt door Amsterdam en een aantal MRA gemeenten opgepakt, PvA wordt juni 2018 in PHO Wonen geagendeerd.
2.3	De MRA onderzoekt de mogelijkheden om samen met de regio Utrecht een regionaal fonds voor het innovatieve MKB op te richten							Afgerond
2.4	Locaties aanwijzen in de nabijheid van de internetknooppunten in de MRA waar datacenters zich kunnen vestigen met aandacht voor energievoorziening en een optimale benutting van restwarmte.	R, EU	Ruimte, Economie	Amsterdam, Haarlemmermeer, Flevoland, Haarlem, AMEC Board, ALB, AAA, Cluster Logistiek/ICT, AMS-IX, kennisinstellingen, bedrijfsleven	Marieke van Doorninck , Jaap Bond, Adam Elzakalai	Carla Weber , Piet Eilander, Bregje van Beekvelt,	Dirk van der Woude , d.van.der.woude@ams-terdam.nl Frouwien Oudkerk, Hinne Paul Krolis, Willem Koeman	Fase: Het onderzoek van Stratix is afgerond en gepubliceerd. Er zijn middelen gereserveerd in de Begroting Ruimte voor een vervolg. Er volgt een nader voorstel voor een monitor en vervolgonderzoek naar de energie consequenties in juni 2018 Relaties met roadmap digitale connectiviteit Board, en Actie 1.5 R: Aansluiting rijksprogramma's I&M en EZ
2.5	De MRA richt zich op een betere aansluiting van onderwijs op de arbeidsmarkt en het permanent scholen en opleiden van werknemers, om permanent een goed opgeleide beroepsbevolking te hebben in een snel veranderende economie	R, EU	Economie	Amsterdam, MRA partners Arbeidsmarkt en Onderwijs, AMEC Board, onderwijsraad, SER, bedrijfsleven	Udo Kock , Maaïke Veeningen, Jan Nico Appelman, Jur Botter	Stan Katee	Annelies Spork , a.spork@amsterdam.nl Petra ter Voert, Victor Bos	Fase: SER en OC&W zijn betrokken. Deze actie wordt uitgevoerd in het project House of Skills. Relaties met Roadmap Human Capital van de Amsterdam Economic Board . R: Aansluiten bij OCW beleid en SER afspraken EU: Uitvoering via EFRO
2.6	<i>De MRA voert het Techniekpact uit in samenwerking met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen, gericht op praktijkgericht onderwijs en meer instroom op de technische arbeidsmarkt</i>							Opgenomen in 2.5
2.7	<i>Investeren in primair en voortgezet onderwijs, door meer excellentieprogramma's en aanbod voor coderen en programmeren</i>							Opgenomen in 2.5
2.8	<i>De MRA lobby bij het Rijk om geld voor banenplannen en scholing niet sectoraal, maar regionaal in te zetten.</i>							Opgenomen in 2.5
2.9	Het in triple-helix organiseren van de samenwerking overheden-bedrijfsleven-kennisinstellingen, met als doel de innovatie-kracht te versterken, en het realiseren van de vijf maatschappelijke uitdagingen van de Amsterdam Economic Board (gezondheid, mobiliteit, human capital, digitale connectiviteit en circulair). Via het organiseren van prijsvragen worden bedrijven en kennisinstellingen uitgedaagd om op bedrijfsmatige en innovatieve wijze bij te dragen aan het realiseren van de vijf Board-uitdagingen		Economie, AMEC Board	AMEC Board	Udo Kock , Jaap Bond, Gerard Ham	Stan Katee	Martin Bekker , m.bekker@metropoolregioamsterdam.nl Victor Bos	Fase: Prijsvraag bouwlogistiek is gepubliceerd. Met de firma Rutte BV wordt de uitvoering nader afgesproken. Er zijn middelen gereserveerd in de begroting Economie voor 2 vervolg prijsvragen.
2.10	Samen met universiteiten en hogescholen uitvoering geven aan het programma Open Amsterdam, gericht op het aantrekken van internationaal talent. Via IN Amsterdam ondersteuning geven aan de internationale nieuwkomers.	R, I	Economie.	MRA partners, IN Amsterdam	Cora-Yfke Sikkema	Stan Katee	Noor Hulskamp n.hulskamp@amsterdam.nl	Fase: In uitvoering
	De leefkwaliteit verbeteren							
3.1	Een actieprogramma opstellen en uitvoeren voor het metropolitane landschap.		Ruimte, PHO ML	Noord-Holland, MRA partners, gebiedsbeheerders	Adnan Tekin namens stuurgroep MRA Landschap	Maaïke Patist , Bregje van Beekvelt	Marijn Bos , bosm@noord-holland.nl werkgroep ML	De uitvoering van het actieprogramma ML vindt deels plaats binnen de acties 3.2 t/m 3.6 en deels in nieuwe acties. Dit wordt meegenomen in een geactualiseerd uitvoeringsprogramma na de Landschapstriënnale. De opdracht hiervoor is

								vastgesteld in PHO Landschap en Platform Ruimte in december 2017 Relaties met alle ontwikkelrichtingen
3.2	Onderzoek doen naar een landschapsfonds en een landschapscompensatieregeling voor de MRA.		Ruimte, PHO ML	Zaanstad, MRA partners	Gerard Slegers namens stuurgroep MRA (Landschap), Hans Krieger	David Beekhuis , Maaïke Patist	Suzanne Meijer , s.meijer@zaanstad.nl Marijn Bos	Fase: In uitvoering, agendering voortgang september 2018 in PHO Landschap Relaties met 1.1
3.3	Een regionaal plan voor afstemming van evenementen waarbij rekening wordt gehouden met een optimale verdeling van overlast en inkomsten die bijdragen aan het beheer van gebieden.		Ruimte, PHO ML	Noord-Holland, Gooi en Vechtstreek, toeristische mantelorganisaties, gebiedsbeheerders.	Adnan Tekin , Astrid Nienhuis	Maaïke Patist , Bregje van Beekvelt	Tim Putting , t.putting@metropoolregioamsterdam.nl Remco Rienties	Fase: In uitvoering. Relaties met 3.1 en 1.10
3.4	Een verkenning uitvoeren naar de metropolitane potentie van het Markermeer-IJmeer voor de doelstellingen van de MRA.	R	Ruimte, PHO ML	Noord-Holland, Flevoland, Amsterdam, MRA partners, Rijk, natuurmonumenten, sportvisserij, watersport, bedrijfsleven	Cees Loggen , Marieke van Doorninck, Jan de Reus	Bregje van Beekvelt , Philippe Spapens	Charles van Schaik , schaikc@noord-holland.nl	Fase: Afgerond. Agendering in december 2017 in platform Ruimte. Vervolg is ondergebracht in lopende projecten. Relaties: 3.1
3.5	Een curator aanstellen voor het landschap, te beginnen met Waterland als voorbeeldproject, die in 10 jaar tijd het landschap op de kaart zet voor recreanten en toeristen.		Ruimte, PHO ML	Purmerend, Waterland, MRA partners	Luzette Wagenaar , Thijs Kroese	Joktan Cohen , Maaïke Patist	Rob van Aerschot, r.van.aerschot@metropoolregioamsterdam.nl Yvonne van der Zee, Dick Hendriks	Fase: In de begroting Ruimte 2018 zijn middelen gereserveerd voor de uitvoering Relaties met 3.1 en 3.2
3.6	De MRA-partners voeren een quick scan uit voor lopende landschappelijke projecten (zoals de Markermeerdijken) om na te gaan in hoeverre de in deze agenda gemaakte keuzes en acties daarin meegenomen worden.		Ruimte, PHO ML	Zie 3.4	Zie 3.4	Zie 3.4	Zie 3.4	Gereed, zie 3.4
3.7	<i>Het initiatief Stad in Balans van Amsterdam vertalen in een regionaal initiatief</i>							Gereed
3.8	De samenwerking in het sociale domein verkennen, gericht op de onderkant van de Arbeidsmarkt, verwarde mensen in de stad en gezondheidsverschillen.	R	MRA Agenda-commissie	Amsterdam, Haarlem, Zaanstad, Haarlemmermeer, Almere, GGD		5 directeuren Sociaal Domein	Herman Swen , h.swen@zaanstad.nl Piet Haker	Fase: Er zijn pilots uitgevoerd m.b.t. onderkant arbeidsmarkt en gezondheidspreventie. De polot arbeidsmarkt wordt opgeschaald. Het Sociaal Domein is als thema inclusieve groei in samenhang met woningmarkt en arbeidsmarkt gepresenteerd in State of the Region mede ondersteund door de brede welvaarts monitor MRA.. Knelpunt: Geen bestuurlijk trekkerschap Relaties: Met programma Onderwijs en Arbeidsmarkt, programma Bouwen en Wonen en Board Roadmap Health Amsterdam Economic Board en Acties 2.6-2.9 Rijk: Afspraken over transformatie en ontschotting
3.9	<i>Kennisdelen over de preventie van sociale problemen in verouderde wijken.</i>							Opgenomen in 1.4
3.10	De MRA-partners geven uitvoering aan de Cultuurimpuls MRA, die zich richt op afstemming en versterking van het cultuuraanbod en toeristische profilering op MRA-schaal, en nieuwe functies voor leegstaande monumenten en erfgoedstructuren biedt	R, EU, I	Economie, Ruimte	Amsterdam, Noord-Holland, Haarlem, MRA partners, culturele instellingen	Touna Meliani , Jack van der Hoek, Udo Kock en Adnan Tekin	Olga Luiten , Annelies Maas-Van 't Hoff	Araf Ahmadali , a.ahmadali@amsterdam.nl , Ellen Koning,	Fase: M.b.t. de toeristische profilering is aangehaakt bij het uitvoeringsprogramma Toerisme. Een voorstel voor Cultuurjaren is in platform Economie geacordeerd. Het deelprogramma Erfgoed wordt met het programma Metropolitane Landschap opgepakt in het project historische waardekaarten. In de begroting Ruimte zijn middelen gereserveerd. Relaties met 1.10 I: Aansluiting bij World Cities Forum en

								handelsmissies EU: Er zijn kansen mbt kunst en erfgoedprogramma's R: De nieuwe convenantstructuur van OCW heeft geleid tot een MRA aanvliegroute.
	Versnellen van de transitie naar een schone economie							
4.1	Een plan opstellen met koplopers in het bedrijfsleven voor het circulair maken van grondstoffenketens in de regio.	R, EU	Economie, Ruimte, PHO DHZ	Flevoland, MRA partners	Jop Fackeldey, John Nederstigt,	Johan Fuite	Jolein Baidenmann, j.baidenmann@amecboord.com , Nurullah Gerdan, nurullah.gerdan@haarlemmermeer.nl Marc Maassen	Actualisatie: Plan is vastgesteld en is in uitvoering, toevoegen actie circulaire inkoop Fase: Plan van aanpak is vastgesteld en is in uitvoering. Circulaire inkoop wordt verkend Relatie met 4.3, 4.4 en 4.5 en roadmap Board. R: Aansluiting op Rijksprogramma I&M EU: Kansen EU programma's en Urban Agenda
4.2	Roadmap opstellen voor versnelling en vereenvoudiging van vergunningverlening en aanpassing wetgeving	R	Ruimte, PHO DZH	Lelystad en Beverwijk, MRA partners		Geert-Jan Put	Guido Vermeer, g.vermeer@lelystad.nl Niels Tijhuis	Fase: Gereed, Er wordt gezien of de communicatie vanuit Rijk en VNG voldoende is
4.3	De Westas, grondstoffenrotonde Zaanstad, Gooi en Vechtstreek, Schiphol Trade Park en Floriade Almere aanwijzen als pilotgebieden voor circulaire economie.	R	Economie, PHO DZH	Noord-Holland, Haarlemmermeer, AMEC Board, Haven, Westpoort, Schiphol, Greenport Aalsmeer, Almere, Gooi en Vechtstreek, EU, Haarlemmermeer	J. Bond, A. Elzakalai, ...	Annelies Maes-Van 't Hoff, ...	... Manon Sernée	Fase: Aanwijzing pilotgebieden is gereed. Westas is in uitvoering, maar stagneert. De andere 3 pilotgebieden worden opgestart. Relatie met Roadmap Circulaire Economie Amsterdam Economic Board, programmaliijn Bouwlogistiek en Acties 4.1 en 4.4. Knelpunt: Capaciteit en organisatie Rijk: Speerpunt vanuit MRA Lobby, kansen voor 2 ^e hotspot NL, REOS
4.4	Een MRA-brede grondstoffenatlas opstellen, met grondstoffenanalyse.	R	Economie, Ruimte, PHO DZH	Flevoland, AMEC Board, Zaanstad, Velsen, Haarlemmermeer, Amsterdam, NH, Haven, bedrijfsleven, EU	Jop Fackeldey, Adam Elzakalai,	Peter Bijvank, Bregje van Beekvelt	Carina van Dijk, carina.vandijk@flevoland.nl	Fase: In uitvoering Relaties met 4.1, Roadmap Circulaire Economie Amsterdam Economic Board, programma Rijk
4.5	De MRA wijst plekken aan voor tijdelijke opslag van hoogwaardige bouwmaterialen die vrijkomen bij sloop en zet een digitale marktplaats op om dit sloopafval op regioschaal weer te verhandelen		Economie, AMEC Board, PHO DZH	MRA partners				Fase: Nog niet gestart Knelpunt: Bestuurlijk en ambtelijk trekker ontbreken, Board actief via roadmap circulaire economie, programmaliijn raw materials, relatie met 4.1 en 4.3
4.6	Inventarisatie van braakliggende terreinen die in de komende 5 tot 10 jaar gebruikt kunnen worden voor de opwerking van zonne-energie of voor de verbouw van gewassen zoals vlas, hennep, olifantsgras en hop voor bio-based producten	R, EU	Economie, Ruimte, PHO DZH	Almere, Purmerend, MRA Partners	Maaïke Veenings, Thijs Kroese ...	Jan Vogel ...	Erwin Lindeijer, elindeijer@almere.nl Lex Hendriksen	Fase: Eerste deel m.b.t. zonne-energie is gereed en gecommuniceerd op de website. Inventarisatie mbt biogewassen nog niet gestart Relaties: Met Actie 3.1, 1.5 en 4.8 en Nationale Energie Atlas Herformulering actie naar biomassa/vergisting noodzakelijk R: Onderdeel MRA Lobby, kansen voor EU programma's
4.7	Onderzoeken van de regionale afvalinzameling- en verwerking en voorstellen doen voor verbetering.		Ruimte, Economie PHO DZH	Lelystad, Gooi en Vechtstreek, Afval Energiebedrijf, AMEC Board, bedrijfsleven, EU	Elly van Wageningen, vacature G&V	Geert-Jan Put	Guido van der Meer, Marc Maassen	Fase: In uitvoering. Relaties: Met Actie 4.1-4.5
4.8	Opstellen en uitvoeren van een regionale programma voor energie waarin de MRA-partners invulling geven aan het landelijke Energieakkoord en een bijdrage aan de Nationale Energieatlas.	R, EU	Ruimte, PHO DZH	Flevoland, NH, A'dam, Haarlem, Zaanstad, woningbouwcorporaties, bedrijfsleven	Jop Fackeldey, Jack van der Hoek, Sanne Munnikendam, Marieke van Doorninck, Cora-Yfke Sikkema, John Nederstigt,	Peter Bijvank, Piet Eilander, Marc Hanou	Edwin Oskam, e.oskam@amecboard.nl Ron Stapel	Fase: Plan van aanpak geaccordeerd, uitgewerkt voorstel voor de onderdelen volgt in juni 2018 Relaties: Met Actie 4.1 en Roadmap Circulaire Economie Amsterdam Economic Board R: Kansen voor regionaal Energie/Klimaatakkoord

								EU: Kansen voor EU programma's.
4.9	Opschalen van pilots van slimme en flexibele energiesystemen zoals smart grids, waarbij vraagsturing en energieopslag een rol spelen.	R, EU	Ruimte, PHO DZH	Zaanstad, Amsterdam, Alliander	Sanne Munnikendam,	David Beekhuis	Jan Schreuder, j.schreuder@zaanstad.nl , Vivienne Bolsing	Fase: In uitvoering. Zaanstad, Amsterdam en Alliander hebben opdracht verstrekt aan Royal Haskoning/DHV voor PvA Smart Grids R: Kansen Rijksprogramma's EU: Kansen EU programma's
4.10	Uitbreiden en verknopen van warmte/koudenetwerken in de MRA voor grotere efficiëntie en aansluiting van 300.000 extra woningequivalenten. <i>In PRO 23 maart 2016 is afgesproken om 4.10 en 4.11 qua uitvoering te combineren</i>	R, EU	Ruimte, AMEC Board, PHO DZH, SG Warmte en Koude	NH, A'dam, Zaanstad, H'meer, Almere, Haarlem, Velsen, Alliander, Tata, Greenport	Jack van der Hoek, Abdulleb Choho, Sanna Munnikendam, John Nederstigt, Jan Hoek	David Beekhuis, Piet Eilander, Bregje van Beekvelt	Jan van der Meer, j.vandermeer@amecboard.com Teun Koelemij, Bob Mantel	Fase: Uitvoering loopt via stuurgroep Warmte en Koude Voortgang via stuurgroep Duurzaamheid en PRO, zie ook: http://www.warmteiscool.nl/ Warmteregisseur aangesteld, gefinancierd vanuit deelnemende partners. Voortgang agenderen in november 2017 R: Kansen voor Rijksprogramma's EU: Kansen voor EU programma's
4.11	Opstellen en uitvoeren van een regionaal programma voor het versnellen van energiebesparing.	R, EU	Ruimte, PHO DZH	Haarlem, Amsterdam, MRA-partners, AMEC Board, woningbouwcorporaties, bedrijfsleven	Cora-Yfke Sikkema, Maaïke van Doorninck	Maaïke Patist	Margreet van der Woude, a.hendriksen@haarlem.nl , Juliane Kürschner	Fase: In uitvoering Relaties met Acties 4.1, 4.8, Roadmap Board R: Kansen voor Rijksprogramma's EU: Kansen voor EU programma's
	Beter Verbinden							
5.1	Uitbreiding en verbetering knooppunt Schiphol Plaza	R	Mobiliteit	Vervoerregio Amsterdam, Haarlemmermeer, Rijk, Schiphol, Prorail,	Derk Reneman	Anne Joustra	Peter van Halteren, p.vanhalteren@vervoerregio.nl	Fase: In voorbereiding met het Rijk. R: Onderdeel van MIRT afpraken
5.2	Eén geïntegreerde lijnennetkaart van de MRA met een herkenbare lijnvoering op MRA-schaal	R	Mobiliteit	Vervoerregio Amsterdam, MRA partners	Derk Reneman	Anne Joustra	Nico van Paridon, n.vanparidon@vervoerregio.nl	Fase: In uitvoering Relatie met Actie 1.10 R: Afspraken met nationale vervoerders
5.3	Eén aantrekkelijk, metropolitaan fietsnetwerk tot stand brengen door onder meer het aanleggen van ontbrekende schakels en verbetering van bestaande routes.		Mobiliteit, Ruimte	Vervoer Amsterdam, NH, MRA-partners	Derk Reneman, Bram Diepstraten, Ed Rentenaar	Hans de Neef	Martijn Sargentini, msargentini@vervoerregio.nl Sietze Faber	Fase: Intentie-overeenkomst programma wordt op 7 februari ondertekend door vertegenwoordigers platforms Mobiliteit en Ruimte. In uitvoering Relaties met 3.1 Agenda Landschap en Roadmap Smart Mobility Board
5.4	Opstellen van een bereikbaarheidsagenda voor goederen, waarbij ook nadrukkelijk aandacht is voor efficiënte en schone stedelijke distributie met zo min mogelijk hinder	R	Mobiliteit	Vervoerregio Amsterdam, Cluster Logistiek, Haven, Greenport, Schiphol, TLN, NS, Waternet, NZKG	Derk Reneman, Bram Diepstraten, Cora Yfke Sikkema en Raymond van Haeften	Anne Joustra	Martijn Kas, m.kas@vervoerregio.nl Richard Hoving	Fase: PvA vastgesteld. Het gaat in deze eerste fase vooral om het voortbouwen op en verbinden van bestaande initiatieven. 5.4 wordt in samenhang met 5.9 uitgevoerd. Relatie met Roadmap Smart Mobility Amsterdam Economic Board en cluster Logistiek. De actie wordt gecombineerd uitgevoerd met 5.9 R: Afspraken met nationale vervoerders via tafel R&I. Samengevoegd met 5.9
5.5	Onderzoeken welke nieuwe infrastructuurinvesteringen prioriteit hebben na 2025, zoals uitbreiding metronet, de IJmeerverbinding, A1, N23 en voltooiing van een 2 ^e ring rond Amsterdam	R	Mobiliteit, Ruimte	Provincie NH, MRA-partners, NS, ProRAIL, ministerie I en M	Elisabeth Post, Jaap Ladders, Eric van der Burg, Mirjam van Meerten	Peter Paul Horck, Hans de Neef, Martin Visser, Piet Eilander	Björn Hutten, Frans Hasselaar, f.hasselaar@vervoerregio.nl Ad Otte	Fase: Actie 5.5 is 'on hold' gezet. Eerst wordt nagegaan of het Programma Bereikbaarheid van, in en naar de MRA, invulling geeft aan deze actie of dat een aanvullende actie nodig is. Met de vaststelling van het Programmaplan in het BO MIRT van 15 maart is het Programma van start gegaan. In het BO van het platform mobiliteit van 3 oktober wordt een definitief voorstel voor afronding actie 5.5 geagendeerd Relaties: Met overige acties ontwikkelrichting 5 en

								met Acties 1.1, 1.2, 1.5 R: In lijn met MIRT afspraken
5.6	<i>De MRA-partners brengen de financiering van de capaciteitsvergroting van de A1 en A9 bij het Rijk onder</i>							Gereed
5.7	De MRA stelt een innovatie- en duurzaamheidsagenda 'smart mobility' op	EU	Mobiliteit	Vervoerregio Amsterdam, Provincie NH, MRA partners, AMEC Board, REOS partners, Kennisinstellingen, vervoerbedrijven	Elisabeth Post	Hans de Neef	Julie van Heeteren, j.vanheteren@vervoerreio.nl David Uiterwaal,	Fase: In uitvoering Relatie met Roadmap Smart Mobility Amsterdam Economic Board EU: Kansen EU programma's
5.8	Onderzoeken toekomstige bekostiging van het openbaar vervoer		Mobiliteit	Vervoerregio	Derk Reneman			Met actualisatie van september onterecht afgevoerd
5.9	Het efficiënter vormgeven van het stedelijk distributienetwerk	EU						Samengevoegd met 5.4.
5.10	MRA-partijen stellen in samenwerking met het Rijk een multimodale regioregisseur aan	R	Mobiliteit	Amsterdam, MRA partners, Rijk	Fred Delpeut, Sharon Dijksma	Nanou Beekman, Senta Modder	Leonie Zeestraten, Gert Oosting	Gereed, in uitvoering via Bereikbaarheidsprogramma A'dam Zuid.
	De metropool klimaatbestendiger maken							
6.1	Een regionaal plan uitwerken voor de waterhuishouding waarin maatregelen staan op het gebied van calamiteitsvoorzieningen, waterberging, meerlaagse waterveiligheid, waterkwaliteit, verzilting van de landbouwgronden, bodemdaling en beperking van het watergebruik, onder meer in samenwerking met het Nationaal Deltaprogramma en andere rijksprogramma's	R	Ruimte	AGV A'dam en Haarlem, Noord-Holland, Flevoland, IJmond, Haarlemmermeer, Amsterdam	Rolf Steenwinkel, Cora-Yfke Sikkema	Bregje van Beekvelt, Jaap Kelderman	Twan Brinkhof, twan.brnhof@water.net Joram de Ruijter, ideruijter@haarlem.nl	Programma klimaatadaptatie is vastgesteld door platform Ruimte. Deelprogramma's worden nu ingericht: Definiëring bouwontwikkeling hoe en waar i.s.m. 1.1 en no regret maatregelen. Relatie met 1.1, Landschap, Energietransitie, Bereikbaarheid R: Relatie met Deltaplan
6.2	<i>Provincies, gemeenten en waterschappen wijzen waterbergingslocaties aan om zware buien op te kunnen vangen.</i>							Opgenomen in 6.1
6.3	<i>Borgen dat bij beslissingen over grote infrastructurele ingrepen en vestiging van grote watervragers de veranderende klimaatopgave wordt meegenomen in omgevingsvisies.</i>							Opgenomen in 6.1
6.4	Samenwerken met kennisinstituten en benutten van manifestaties zoals de Floriade 2022, om innovaties voor waterbestendigheid en voedselvoorziening in de regio te stimuleren en start-ups aan te trekken die zich op dit onderwerp richten.		Economie	Almere, MRA partners, Onderwijsinstellingen, bedrijfsleven		Jan Vogel	...	Er wordt gewerkt aan Plan van Aanpak
	De metropoolregio weerbaarder maken							
7.1	Verbeteren van de bestuurlijke en ambtelijke samenwerking in de MRA.		Regiegroep en Agenda-commissie MRA	Alle MRA partners	Regiegroep en Agendacommissie	Rijk van Ark	Remco Rienties, r.rienties@metropoolregioamsterdam.nl	Fase: MRA Convenant is getekend op 6 maart. Regiegroep, Agendacommissie, PHO's en MRA Bureau zijn ingericht.
7.2	Structureel monitoren van relevante trends en ontwikkelingen op (inter)nationale en MRA-schaal (MRA dashboard), met medeneming van signalen uit de samenleving.	I	AMEC Board, Agenda-commissie MRA	Board, MRA partners, O&S A'dam, Kennisinstellingen, bedrijfsleven	Agendacommissie	Rijk van Ark	Antonio Carretero, a.carretero@amecboard.com Martin Bekker	Fase: Dashboard omgeving Economic Board is online ontsloten: https://www.amsterdameconomicboard.com/feit-en-en-cijfers Onderzoeken EVMRA, WIMRA en Brede welvaartsmonitor in samenhang gepubliceerd en gepresenteerd. Verder integratie wordt voorbereid Relatie met alle programma's internationale

								ontwikkelingen
7.3	Om de betrokkenheid bij de opgaven van de MRA raadsleden, vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de deelregio's te borgen gaan de MRA-partners jaarlijks bijeenkomsten organiseren.		Regie-groep en Agenda-commissie	MRA Bureau	Regiegroep en Agendacommissie	Rijk van Ark	Arjan Overbeek, a.overbeek@metropoolregioamsterdam.nl	Fase: Conferentie Raden en Staten heeft plaatsgevonden in februari 2018. State of the Region op 20 juni 2018. Het MRA Congres vindt plaats op 19 oktober 2018

Toelichting

Het stoplichtenmodel MRA Agenda laat zien hoe het er met de uitvoering van de actie voorstaat. Het model is afgestemd met de secretarissen van de platforms Ruimte, Economie en Mobiliteit en de betrokken projectleiders, ambtelijk trekkers. De betekenis van de kleuren is als volgt:

Geel :	De actie is afgerond
Groen:	De actie is in uitvoering conform planning
Oranje:	Er is sprake van een knelpunt, waarop door bestuurlijk en ambtelijk trekker c.q. betrokken manager op bijgestuurd dient te worden
Rood:	De actie staat on hold. Er vinden mogelijk wel gesprekken plaats deze op te lossen, maar dit komt nog niet tot uiting in de voortgang.
Lichtblauw:	Er is behoefte aan een herformulering die in de volgende actualisatie van de MRA Agenda wordt meegenomen.

De kolom R, EU, I geeft aan waar betrokkenheid van het Rijk, EU en/of de Internationale agenda aan de orde is. Deze wordt nader verklaard in de kolom Status.

Bij vragen of opmerkingen kunt u terecht bij Steef de Looze, s.looze@haarlem.nl

AGENDA

Overleg: Regiegroep Metropoolregio Amsterdam
Datum: 10 oktober 2018
Locatie: MRA Bureau, Willem-Alexander en Maximazaal
Tijd: 10.00 – 11.30 uur

Agendapunten:

1. Opening en mededelingen
2. Overzicht van de nieuwe samenstelling van de bestuurlijke gremia van de MRA (bijlage 2a)
Nieuwe samenstelling van de Regiegroep (onder voorbehoud) en nieuwe samenstelling van de BO's van de Platforms en de PHO's

Afspraakvormend:

3. Verslag Regiegroep Metropoolregio Amsterdam 13 april 2018 (bijlage 3a,3b)
Ter vaststelling bijgevoegd het verslag van de bijeenkomst van de Regiegroep van de Metropoolregio Amsterdam van 13 april 2018. Een publicatieversie van dit verslag is reeds openbaar gemaakt direct na de bijeenkomst van de Regiegroep op 13 april. Deze is ter volledigheid ook toegevoegd als bijlage 3b.
Gevraagde afspraak:
 - 3.1 Vaststelling van het verslag van de Regiegroep MRA van 13 april 2018
4. MRA Werkplan en Begroting 2019 (bijlage 4a)
Conform de afspraken uit het convenant wordt in oktober van elk jaar het MRA Werkplan en Begroting voor het volgende jaar vastgesteld. Dat bestaat uit een overzicht van de activiteiten die het komende jaar globaal gaan worden uitgevoerd, en een uitgewerkte begroting, waarvoor de voorjaarsnota die in april is vastgesteld de basis vormt.
Gevraagde afspraken:
 - 4.1 Het MRA Werkplan en Begroting 2019 vast te stellen
 - 4.2 Het MRA Werkplan en Begroting 2019 openbaar te verklaren, en daarmee vrij te geven voor publicatie op de website
5. Werkwijze Convenant (bijlage 5a)
Op 1 januari 2017 is de hernieuwde MRA samenwerking van start gegaan, met het Convenant als basis. In het Convenant is bij een aantal punten aangegeven dat deze nog nader uitgewerkt dienen te worden. Daarnaast is gedurende het afgelopen jaar ook

gebleken dat een aantal punten uit het Convenant nadere uitwerking of werkafspraken behoeven. Er is daarom (in bijlage 5a) een werkwijze omschrijving gemaakt van het Convenant, waarin voor een aantal onderdelen nader uit is gewerkt hoe hier in de dagelijkse werk praktijk mee wordt omgegaan.

Gevraagde afspraken:

- 5.1 De vaststelling van het document Werkwijze Convenant, als uitwerking van het eerder vastgestelde MRA Convenant**
- 5.2 Het openbaar verklaren van de notitie 'Werkwijze Convenant', en daarmee vrij te geven voor publicatie op de website**

6. Onderzoeksopdracht deelregionale samenwerking (bijlage 6a)

De samenwerking in de MRA is een informele samenwerking vanuit de inhoud. Die inhoud is veelal belegd bij de Platforms en PHO's, en deze zijn georganiseerd via deelregionale vertegenwoordiging. Samenwerking in de deelregio's is daarom essentieel. Deze samenwerking in de deelregio's functioneert niet overal hetzelfde en loopt nog niet overal even goed. Bijgaande onderzoeksopdracht voorziet in een onderzoek naar hoe de deelregionale samenwerking in de MRA deelregio's momenteel functioneert, wat hier wellicht aan versterkt zou kunnen worden, en wat de deelregio's van elkaar kunnen leren.

Gevraagde afspraken:

- 6.1 De Agendacommissie opdracht te geven om het onderzoek uit te laten voeren, en over de uitkomsten te rapporteren in de eerste Regiegroep na afronding van het onderzoek**

7. Proces en voortgang nieuwe MRA Agenda (bijlage 7a)

In bijlage 7a is een overzicht opgenomen van het proces (en de voortgang daarvan) voor het tot stand komen van de nieuwe MRA Agenda. Daarbij is ook aandacht voor de rol dat het MRA Congres van 19 oktober 2018 daarin speelt.

Gevraagde afspraken:

- 7.1 Het proces voor het opstellen en vaststellen van een nieuwe MRA Agenda vast te stellen**

Meningsvormend:

8. Inhoudelijke presentatie: MRA Programma Bouwen en Wonen

Inhoudelijke presentatie over het MRA Programma Bouwen en Wonen, de versnellingsopgave van de woningbouw, en inhoudelijke verbanden met andere MRA opgaven als mobiliteit/bereikbaarheid, circulaire economie en de energietransitie.

9. Rondje langs de velden n.a.v. gemeenteraadsverkiezingen

Rondje langs de aanwezigen voor de laatste stand van zaken met betrekking tot de vorming van de nieuwe colleges.

10. Relatie tussen Europa Strategie en MRA Agenda (op verzoek van de vorige Regiegroep)

PM (ivm aanstelling nieuwe ambtelijk trekker Europa Strategie)

Bespreekpunten:

10.1 PM

Ter kennisname:

11. MRA Actieagenda Update (bijlage 11a)

In bijlage 11a is een overzicht opgenomen van de voortgang van de uitvoering van de MRA Agenda.

12. MRA planning 2018/2019 (bijlage 12a)

Overzicht van de belangrijke data (voor zover bekend) voor de Metropoolregio Amsterdam van 2018 en 2019

13. Rondvraag

Openbaarheid stukken:

Voorstel is om de volgende bijlagen van deze vergadering van de Agendacommissie openbaar te verklaren, en daarmee vrij te geven voor plaatsing op de website. **De overige stukken worden dus niet openbaar gemaakt.**

- Het document *Werkwijze Convenant* (bijlage 5a)
- Het document *Proces en voortgang nieuwe MRA Agenda* (bijlage 7a)

Onderstaande documenten zijn reeds bij het verzenden van de stukken (of reeds eerder) openbaar gemaakt (conform afspraken hierover in het convenant):

- Het verslag van de Regiegroep van de MRA van april 2018 (bijlage 3a)
- De stukken behorende bij het MRA Werkplan en Begroting 2019 (bijlage 4a)

notulen

Overleg	Regiegroep van de Metropoolregio Amsterdam
Datum	13 april 2018
Locatie	Amsterdam, MRA Bureau in het WTC op de Zuidas
Terugkoppeling	Remco Rienties, MRA Bureau, 06-20002447, r.rienties@metropoolregioamsterdam.nl
Aanwezigen	Jozias van Aartsen (Voorzitter, Amsterdam), Johan Remkes (Provincie Noord-Holland), Franc Weerwind (deelregio Flevoland), Lieke Sievers (deelregio Zaanstreek-Waterland), Arjen Verkaik (deelregio IJmond), Jeroen Spijk (deelregio Zuid-Kennemerland), Elisabeth Post (Provincie Noord-Holland), Leen Verbeek (Provincie Flevoland), Don Bijl (deelregio Zaanstreek-Waterland, Vervoerregio), Luzette Kroon (deelregio Zaanstreek-Waterland), Michiel Rijsberman (Provincie Flevoland), Pieter Broertjes (deelregio Gooi- en Vecht), Marian van der Weele (deelregio Amstelland-Meerlanden), Gerard Kuipers (deelregio Zuid-Kennemerland), Bas Eenhoorn (deelregio Amstelland-Meerlanden), Miriam van Meerten (deelregio Gooi- en Vecht), Udo Kock (deelregio Amsterdam), Derk Reneman (deelregio Amstelland-Meerlanden, Vervoerregio)
Ondersteuning	Rijk van Ark (Directeur MRA Bureau), Remco Rienties (Directiesecretaris MRA Bureau), Marjolein Stamsnijder (Bestuursdienst gemeente Amsterdam)
Afwezig met bericht	Wimar Jaeger (deelregio Gooi- en Vecht), Ina Adema (deelregio Flevoland)

1. Opening en mededelingen

Jozias van Aartsen zit de vergadering voor. Hij stelt voor dat indien mogelijk aan het eind van de vergadering tijd te reserveren voor een rondje langs de velden betreffende de voortgang van de vorming van de nieuwe coalities en colleges naar aanleiding van de recente gemeenteraadsverkiezingen.

Afspraakvormend:

2. Verslag Regiegroep Metropoolregio Amsterdam 13 oktober 2017

Er zijn geen opmerkingen over of naar aanleiding van het verslag van de bijeenkomst van de Regiegroep van de Metropoolregio Amsterdam van 13 oktober 2017: het verslag is daarmee vastgesteld..

Gemaakte afspraken:

2.1 Het verslag van de Regiegroep Metropoolregio Amsterdam van 13 oktober 2017 is vastgesteld.

3. MRA Verantwoording 2017

Conform de afspraken uit het convenant wordt in april van elk jaar verantwoording afgelegd over het voorgaande jaar. Dat bestaat uit een overzicht van de realisatie van de begroting, een korte toelichting hierop, en een voorstel voor de herbestemming van de vrijgevalle middelen. In de bijlagen van de vergadering is tevens de informatieve brochure over de MRA samenwerking bijgevoegd, waarin onder andere enkele van de behaalde resultaten kort worden toegelicht. Voor de bespreking van dit agendapunt wordt een ronde voor input langs de aanwezigen gemaakt.

De discussie in de Regiegroep heeft zich voornamelijk gefocust op het voorstel voor herbestemming van het overschot. Uit de wensen en opvattingen die de deelnemers hebben ingezonden blijkt dat de meerderheid van de MRA partners voorstander is van het herbestemmen van het volledige overschot voor benutting voor inhoudelijke programma's in 2018. Bij bespreking in de Regiegroep waren er een aantal partners die aangaven het hier niet mee eens te zijn, en het geld geheel (een enkeling) of gedeeltelijk (een paar) terug te storten naar de deelnemers.

In de Regiegroep is afgesproken dat op basis van voorstellen van de Platforms een uitwerking zal worden gemaakt met daarin een betere onderbouwing van de concrete besteding van het overschot. Over dit voorstel zal nog voor de zomer in de Agendacommissie besloten worden, en zal daarna per schriftelijke ronde ter kennisname worden gecommuniceerd naar de Regiegroep.

Gemaakte afspraken:

3.1 De verantwoording over 2017 is vastgesteld

3.2 Voor wat betreft het voorstel tot herbestemming is afgesproken dat het MRA Bureau via de Platforms komt met een nader uitgewerkt en beter onderbouwd voorstel voor concrete besteding van het overschot. Dit voorstel zal in de Agendacommissie worden vastgesteld, en vervolgens via een schriftelijke ronde ter kennisname met de Regiegroep worden gedeeld.

4. Globale begroting 2019

Conform de afspraken uit het convenant wordt in april van elk jaar de globale begroting voor het volgende jaar vastgesteld. Op verzoek van de Regiegroep is een meerjarige begroting opgesteld, zodat ook de verwachte inkomsten en uitgaven voor de komende jaren inzichtelijk zijn. Op basis van deze globale begroting kunnen de deelnemers van de MRA in hun eigen begroting de jaarlijkse bijdrage opnemen. De globale begroting zal worden uitgewerkt in het gedetailleerde MRA Werkplan en Begroting 2019, welke in de Regiegroep van oktober ter vaststelling voor zal liggen. De concept stukken hiervoor zullen worden besproken in de Platforms van de MRA, en zullen vervolgens nog voor de zomer (in de eerste helft van juli) worden verzonden naar de deelnemers en hun vertegenwoordigende organen, zodat zij tijdig hun wensen en opvattingen kenbaar kunnen maken. Voor de bespreking van dit agendapunt wordt een ronde voor input langs de aanwezigen gemaakt.

De Regiegroep heeft haar zorgen geuit over de gehanteerde techniek van de begroting en het warrige gebruik van verschillende termen door elkaar. Voor de volgende begroting zal met financiële experts nog eens goed gekeken worden hoe dit te verbeteren. Cijfermatig lijkt de begroting goed op orde.

De Agendacommissie zal in haar nieuwe rol meer betrokken worden bij de financiën van de MRA.

Gemaakte afspraken:

- 4.1** De globale begroting voor 2019 is vastgesteld, en de Agendacommissie krijgt de opdracht om deze uit te werken in een gedetailleerde begroting en werkplan voor het jaar 2019, welke in de Regiegroep van oktober 2018 ter vaststelling zullen worden voorgelegd. Daarbij zal extra aandacht uitgaan naar de gehanteerde technieken en gebruikte definities, zodat er geen fouten of onduidelijkheden in de begroting sluipen.
- 4.2** De Regiegroep heeft kennisgenomen van de meerjarenbegroting voor 2020 en 2021

5. Werkwijze Convenant

Dit agendapunt is komen te vervallen, en zal worden geagendeerd voor de Regiegroep van oktober 2018

Meningsvormend:**6. Betrekken Raads- en Statenleden**

Op 12 januari heeft een gesprek plaatsgevonden tussen een afvaardiging van de Regiegroep (de heren Verbeek, Bijl en Straat) en een afvaardiging van de klankbordgroep van Griffiers. Dit gesprek ging over het beter aanhaken van Raads- en Statenleden, en de verschillen tussen de deelregio's die daarbij opspelen. Op 16 februari 2018 jongstleden heeft de Raads- en Statenledenconferentie. Hoewel het afgelopen jaar grote stappen zijn gezet in het beter betrekken van Raads- en Statenleden, geven bovenstaand gesprek en conferentie voldoende input voor verdere verbeteringen.

Binnen de MRA is sprake van verschillende snelheden. De vervoerregio gemeenten hebben bijvoorbeeld behoefte aan een klankbordgroep voor raadsleden op MRA schaal, terwijl daarbuiten die behoefte niet of veel minder aanwezig is. De griffiers van de MRA hebben wisselende beelden bij de manier van betrokkenheid van raads- en statenleden. Er zal gezocht moeten worden naar een vorm van betrekken van raads- en statenleden die past bij verschillende snelheden. Er zal gewerkt worden aan een termijn agenda van inhoudelijke of strategische onderwerpen, en welke daarvan in een bepaalde vorm met raads- en statenleden besproken moet worden. De vorm is daarbij aan de bestuurders.

De bestuurders uit de Regiegroep constateren dat het betrekken van raads- en statenleden primair de verantwoordelijkheid is van de colleges van B&W en GS. Ook in deelregionale sessies voor het betrekken van Raads- en Statenleden zouden bestuurders uit bijvoorbeeld de Regiegroep en Agendacommissie een stevigere rol moeten hebben. Het uitdragen van concrete resultaten is daarbij belangrijk.

Gemaakte afspraken:

- 6.1** De leden van de Regiegroep en Agendacommissie spreken af zich meer in te gaan zetten om raads- en statenleden beter te betrekken: zij onderkennen dat het primair de verantwoordelijkheid is van bestuurders om deze betrokkenheid vorm te geven. Specifiek spreken zij af om er voor te zorgen dat bij elke deelregionale sessie die belegd wordt om raads- of statenleden beter bij de MRA te betrekken, minimaal een bestuurder vanuit de Regiegroep en/of Agendacommissie aanwezig is.

Ter kennisname:

7. Rollen en taken Agendacommissie van de MRA

De Regiegroep geeft opdracht aan de Agendacommissie om voortaan als meer als dagelijks bestuur van de MRA te gaan functioneren.

Gemaakte afspraken:

7.1 De Regiegroep geeft opdracht aan de Agendacommissie om voortaan als DB van de MRA te gaan functioneren

8. Overdrachtsdocument MRA Europastrategie

In het overdrachtsdocument aan de nieuwe bestuurders wordt beschreven hoe het MRA EU dossier zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld, welke acties zijn ontplooid en welke resultaten zijn geboekt, maar ook welke ontwikkelingen we op ons af zien komen en hoe we de komende periode als MRA verder samen willen werken op het MRA Europa dossier. Als trekker van het MRA Europadossier heeft de Agendacommissie het overdrachtsdocument vast gesteld.

De Regiegroep constateert dat het document een prima overzicht geeft, maar dat de MRA er ook wel erg als consument in zit. We versterken onze aanwezigheid in Europa door er ook op een andere manier te zijn in Europa. De provincies helpen de MRA daarbij graag. Hoe de agenda van de MRA zich verhoudt tot de EU agenda en de landelijke EU agenda's is onderwerp van belang, evenals een goed contact met de permanente Nederlandse vertegenwoordigers in Brussel.

Gemaakte afspraken:

8.1 Het onderwerp Europastrategie keert de volgende keer terug op de agenda van de Regiegroep

9. State of the Region

Dit punt is ter kennisname aangenomen.

10. MRA Actieagenda Update

Sinds 2016/2017 vormen we met elkaar als MRA een woningmarktregio, maar volgens de Regiegroep is dat vooralsnog vooral een aantallen discussie. Eigenlijk zou dit moeten gaan over programmering en huisvestingsbeleid. De Regiegroep pleit ervoor om deze discussie op korte termijn met elkaar te starten op regionale schaal, ook gezien de opkomst van de lokale partijen bij de verkiezingen en de spanning die er lijkt te zitten tussen de belangen van die lokale partijen en regionale afspraken over programmering. De Regiegroep verzoekt om deze discussie in het Platform Ruimte te laten agenderen, om dan vervolgens via bespreking in de Agendacommissie ook het in de Regiegroep met elkaar hierover te hebben.

11. MRA planning 2018/2019

Dit punt is ter kennisname aangenomen.

12. Rondvraag

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

Openbaarheid stukken:

Afgesproken is om de volgende stukken openbaar te maken.

- Bijlage 3E, met daarin de ingekomen wensen en opvattingen van de deelnemers en hun vertegenwoordigende organen op de jaarstukken van de MRA

Onderstaande documenten zijn reeds bij het verzenden van de stukken (of reeds eerder) openbaar gemaakt (conform afspraken hierover in het convenant):

- Het verslag van de Regiegroep van de MRA van oktober 2017
- De stukken behorende bij de verantwoording over 2017 (bijlage 3a t/m 3d)
- De stukken behorende bij de globale begroting voor 2019 (bijlage 4a)

De overige stukken worden dus niet openbaar gemaakt.

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

W. Cavens

CZ/FIN

Doorkiesnummer (023) 514 4215

cavensw@noord-holland.nl

INGEKOMEN 29 AUG. 2018

1 | 1

Betreft: Zomernota 2018

Geachte leden,

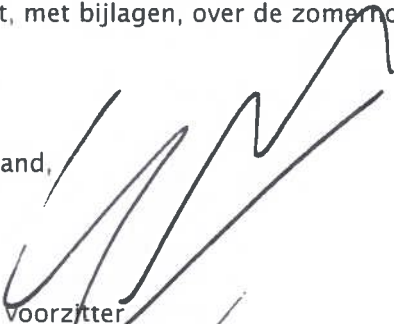
Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de zomernota 2018.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

Verzenddatum

29 AUG. 2018

Kenmerk

1092870-1092875

Uw kenmerk

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Houtplein 33

Haarlem [2012 DE]

www.noord-holland.nl

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem,

Onderwerp: Zomernota 2018

Kenmerk: 1092870 - 1092875

Bijlagen:
Zomernota 2018

1. Inleiding

Als onderdeel van de door Provinciale Staten vastgestelde planning en control cyclus bieden wij u hierbij de zomernota 2018 aan.

De zomernota is een tussentijdse rapportage. Het is een wijziging van de begroting op basis van de prognoses die worden gemaakt voor de output en de uitputting van de budgetten. De zomernota bevat voorstellen tot wijziging van de begrote output en voorstellen tot bijstelling van de programmabudgetten. In deze zomernota zijn ook de gevolgen opgenomen van de Kaderbrief 2019 voor zover deze betrekking hebben op het jaar 2018.

Deze Zomernota is overigens nog opgemaakt in het bestaande format. Uw Staten hebben richtlijnen gegeven aan GS voor een nieuwe opzet van de begroting. In dat licht beraden wij ons over de vraag hoe de informatievoorziening aan uw Staten door middel van de overige P&C-documenten zo goed mogelijk vormgegeven kan worden.

2. Zomernota in één oogopslag

Overzicht financiële ontwikkelingen

Het totale begrotingssaldo na de verwerking van alle mutaties in de zomernota is € 8,54 miljoen voordelig. Het totale overzicht van mutaties en tussentijdse begrotingssaldi vanaf begroting 2018 tot en met de verwerking van de Kaderbrief 2019 en de Zomernota 2018 treft u in onderstaande tabel.

Saldoverloop tot en met zomernota

	2018
Begroting 2018	48.000
Eerste begrotingswijziging 2018	-153.000
Tweede begrotingswijziging 2018	0
Kaderbrief 2019	-838.000
Zomernota 2018 voor storting resultaat	-7.595.765
Storting resultaat na zomernota in algemene reserve	8.538.765
Eindtotaal	0

Anticiperend op het sluitend maken van de begroting 2019 was in de Kaderbrief 2019 alvast rekening gehouden met een zogenaamde kasschuif. In het financieel kader van de Kaderbrief 2019 werd nog uitgegaan van een positief rekeningresultaat 2017 ter dekking van incidentele uitgaven in 2019. Gezien het negatieve rekeningresultaat 2017 was deze ruimte er uiteindelijk niet. In de zomernota 2018 is er nu voldoende ruimte (€ 8,5 miljoen) beschikbaar om het ontstane dekkingstekort 2019 op te vangen. Voor het realiseren van een aanvullende kasschuif worden deze middelen geoormerkt gestort in de algemene reserve. In de begroting 2019 zullen deze middelen aan de algemene reserve worden onttrokken ter dekking van incidentele uitgaven in 2019.

Specificatie van niet resultaatneutrale mutaties

Voor het opstellen van de zomernota 2018 zijn de gevolgen van de meicirculaire van het provinciefonds verwerkt. Daarnaast zijn de meest recente gegevens over autonome ontwikkelingen zoals indexerings conform het vigerende beleid geactualiseerd. Ook zijn meen en tegenvallers geïnventariseerd. Inhoudelijk zijn deze mutaties toegelicht bij het betreffende programma in de zomernota.

De tabel hieronder specificeert de niet-resultaatneutrale mutaties in de zomernota 2018.

Programma/ Operationeel doel	Omschrijving niet-resultaatneutrale mutaties	Bedrag * € 1.000
1 Openbaar Bestuur		279.000
1.1.1	Gestegen vergoedingen Statenleden	141.000
	Burgerparticipatie: Restant budget Coalitieakkoord	55.000
	Wisseling CvdK	57.000
	100-jarig jubileum vrouwenkiesrecht	25.000
	Aanbesteding nieuwe accountant controle jaarrekening	23.000
	Toename kosten live uitzendingen PS-vergaderingen	13.000
1.1.2	Lagere kosten veiligheidsbeleid	-50.000
1.1.3	Toegezegde bijdrage i.v.m. sociale acceptatie LHBTIQ+	15.000
2 Bereikbaarheid		-491.000
2.1.1	Extra bijdrage Nationale Databank Wegverkeergegevens	270.000
2.1.2	Afwaardering schades wegen door overgang naar gebiedscontracten	580.000
	Hogere baten vanwege dynamisch verkeersmanagement gemeenten Amsterdam, Zaandam, Haarlem	-150.000
	Project "wegveiligheid via mobiles"	29.000
2.1.4	Lagere lasten werkzaamheden nautisch beheer	-475.000
	Lagere afschrijvingskosten vaarwegen	-2.000
	Lagere kapitaallasten PMI	-43.000
	Diverse mutaties i.v.m. studiekosten PMI	-600.000

Programma/ Operationeel doel	Omschrijving niet-resultaatneutrale mutaties	Bedrag * € 1.000
3 Water		15.000
3.2.1	Subsidie gemeente Waterland zwemplekken	15.000
4 Milieu		-777.000
4.1.1	Stiltebeleid en stiltetafels	45.000
	Organiseren milieudialogen en milieucafé	49.000
	Extra capaciteitsinzet t.b.v. energiebesparing industrie	40.000
4.1.2	Opwaartse bijstelling verwachte legesopbrengsten inzake Wabo-vergunningen	-1.275.000
	Overheveling taken van Stichting Landelijk Meetpunt Afvalstoffen naar Rijkswaterstaat	-380.000
	Plaatsing 40 extra eNoses langs Noordzeekanaal en Amsterdams Rijnkanaal	110.000
	Sluitingsprocedure stortplaatsen Schoteroog en Hollandse brug	120.000
	Extra capaciteitsinzet t.b.v. geluidstaken	12.000
4.2.1	Bijstelling vergoedingen beheersactiviteiten	357.000
	Uitvoeringsprojecten structuurvisie	45.000
5 Ruimte		-5.135.000
5.1.2	Lagere eindafrekening Rijksbommenregeling	-873.000
	Neerwaartse bijstelling huuropbrengsten	413.000
	Opwaartse bijstelling pachttopbrengsten	-313.000
	Structurele aframing jaarlijkse beheerkosten Crailo naar aanleiding van verkoop	-550.000
	Aframing kosten jaarlijkse uitvoering legionella risicobeheerplan n.a.v. verkoop Crailo	-260.000
	Vrijval bijdrage MRA-budget, staat ook al op andere begrotingspost	-50.000
	Structurele verlaging opbrengst jachthuurtarieven	10.000
	Opbrengsten en kosten verkoop panden N201	-125.000
	Betaling Schiphol Logistics Park bij 1ste levering perceel in SLP-Zuid aan nieuwe eigenaar (voorzien in 2020)	-690.000
	Meerjarige aanpassing geraamde verkoopopbrengsten groene gronden BBL en Paso	500.000
5.3.1	Extra budget voor beleidsonderzoek en monitoring	100.000
	Realisatie dividend Alliander	-3.380.000
	Bijstelling dividend PWN	-22.000
5.3.4	Gederfde pachttopbrengsten uit gronden NNN met € 110.000 toegenomen, waarvan 50% doorbelasting aan	55.000

Programma/ Operationeel doel	Omschrijving niet-resultaatneutrale mutaties	Bedrag * € 1.000
	Landbouw (OD 5.3.4) en 50% aan Groen (OD 6.1.1)	
	Alsnog inzet middelen uit decentralisatieuitkering eind 2017 tbv programma "jong leren eten"	50.000
6 Groen		945.000
6.1.1	Verhoging budget n.a.v. verdeelsleutel "Natuurtaken" t.b.v. PAS-bureau (Programma Aanpak Stikstof)	305.000
	Gederfde pachtopbrengsten uit gronden NNN met € 110.000 toegenomen, waarvan 50% doorbelasting aan Landbouw (OD 5.3.4) en 50% aan Groen (OD 6.1.1)	55.000
	Storting grondopbrengsten groene gronden BBL en Paso in Reserve Groen	-500.000
6.2.1	Aandeel PNH t.b.v. RVO.nl voor uitvoering Subsidieverordening Natuur- en Landschapsbeheer	1.223.000
	Extra kosten uitvoering Subsidieverordening Natuur- en Landschapsbeheer	54.000
	Aframen budget Natuurbeheer i.v.m. wijzigingen Septemercirculaire 2017	-192.000
7 Cultuur en Erfgoed		-829.000
7.5.1	Administratieve correctie dubbel opgevoerde Uitgestelde Intentie uit 2017	-400.000
7.5.3	Een deel van de Coalitieakkoord middelen voor onderwaterarcheologie worden naar latere jaren geschoven	-436.000
	Indexering jaarlijkse beheerkosten Huis van Hilde	7.000
8 Financiën & Bedrijfsvoering		-1.602.765
8.1.1	Eindafrekening Provinciefonds 2017	1.020.000
	Bijstelling Provinciefonds n.a.v. Meicirculaire 2018	-93.000
	Vrijval stelpost prijsstijgingen	-2.156.000
	Afboeken subsidiecrediteuren	-1.800.000
	Realisatie dividend BNG	-1.244.000
	Storting voorziening voor vergoeding planschade door aanwijzing van polder De Ronde Hoep tot calamiteitenberging	2.695.000
	Formatieuitbreiding Statengriffie	32.000
	Uitbreiding communicatieondersteuning	33.000
	Verhoging apparaatskosten facilitair (dekking doorbelaste servicekosten Elan)	37.000
	Vrijval als gevolg van indexeringsverschil	-66.765
	Verhoging lasten calamiteit asbestbesmetting	14.000

Programma/ Operationeel doel	Omschrijving niet-resultaatneutrale mutaties	Bedrag * € 1.000
	Huurinkomsten en doorbelaste servicekosten Elan	-122.000
	Lagere opbrengsten parkeergarage Dreef	89.000
	Hogere kosten onroerend zaak belasting	20.000
	Vrijval talentbudget	-76.000
8.1.2	Correctie balanspost BLS Zuid-Kennemerland	15.000
Totaal mutaties Zomernota 2018		-7.595.765

De toelichtingen bij deze niet-resultaatneutrale mutaties zijn bij de budgettabel per programma opgenomen.

3. Verwerking Kaderbrief 2019 in Zomernota 2018

In de zomernota zijn ook mutaties opgenomen die voortkomen uit de Kaderbrief 2019 en effect hebben op het begrotingsjaar 2018. In onderstaande tabel is te lezen, op welke operationele doelen deze mutaties betrekking hebben. De mutaties zijn toegelicht bij de operationele doelen. Daarbij is geprobeerd de toelichtingen zelfstandig leesbaar te houden, zonder de hele Kaderbrief te herhalen. Voor uw gemak is tevens een verwijzing opgenomen naar de plaats waar het betreffende onderwerp in de Kaderbrief te vinden is (zie pagina 39/40 van de Kaderbrief 2019). De Kaderbrief 2019 vind u hier ([Kaderbrief 2019](#)).

Progr./ Operati- oneel doel	Omschrijving mutatie	Verwijzing	
		Kaderbrief- regel	2018
1 Openbaar Bestuur			600.000
1.3.2	Bijdrage provincie Zeeland	K	600.000
2 Bereikbaarheid			1.617.000
2.1.2	Actualisatie PMO	H	-388.000
	Effect egalisatie storting Groot onderhoud	I	166.000
2.1.4	Aanpassen Boerenverdrietsluis Den Helder	W	1.000.000
	Actualisatie PMO	H	-283.000
2.2.1	Actualisatie PMI	G	21.000
	Metropoolregio Amsterdam (MRA) Elektrisch	S.1	1.101.000
4 Milieu			254.000
4.1.2	ICT Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland noord	N	254.000
5 Ruimte			600.000
5.3.2	Extra bijdrage UVR MKB Innovatiestimulering Topsectoren	Z	500.000
5.3.3	Werkbudget werkambassadeur	AA	100.000

Progr./ Operati- oneel doel	Omschrijving mutatie	Verwijzing	
6 Groen			3.825.000
6.2.1	Recreatieschappen	P	100.000
	Faunaschade	Q	3.725.000
8 Financiën & Bedrijfsvoering			-7.734.000
8.1.1	Informatieagenda	L	2.250.000
	Stelpost prijsstijgingen (actualisatie jaarschijf)	B	3.357.000
	Inzet stelpost macro-economische tegenvallers	F	-8.393.000
	Co-financiering regio-deals en Interbestuurlijk Programma	Y	1.000.000
	Bijstelling Provinciefonds o.b.v. maartcirculaire 2018	D	-5.095.000
	Bijstelling motorrijtuigenbelasting o.b.v. gewichtsuitdraai	E	-4.757.000
8.1.2	Kasschuif (inzet middelen 2018 ter dekking 2019)	-	14.034.000
	Vrij besteedbaar deel rekeningresultaat 2017	A	-10.130.000
Totaal effect in 2018 van Kaderbrief 2019			-838.000

4. Instelling nieuwe kredieten

Aanvragen krediet studieplanfase Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek/ Duinpolderweg, onder voorbehoud van besluit door PS bij separate voordracht.

Op 26 juni 2018 is door het College van GS voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek / Duinpolderweg een definitief voorkeursalternatief (vka) aangewezen.

Het project gaat nu, onder voorbehoud van besluit door uw Staten, een nieuwe fase in, namelijk de project MER-fase. Er wordt daarom een krediet aangevraagd van € 4,8 miljoen voor deze fase. Dit krediet wordt geactiveerd (afschrijving 25 jaar) en gedekt door provincie Noord-Holland, provincie Zuid-Holland (PZH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA) voor ieder € 1,6 miljoen. De (eigen) provinciale bijdrage wordt gedekt t.l.v. de reserve Infrastructuur waarin bij de Tweede Begrotingswijziging 2018 (TBW 2018) € 25,0 miljoen is gestort voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek /Duinpolderweg.

Het krediet wordt besteed aan de inrichting van de uitvoering van de projectMER-fase, waarbij onder andere de volgende activiteiten worden voorzien:

- het opstellen van een IPIP (Inter-Provinciaal-Inpassingsplan)
- het opbouwen van de projectorganisatie voor die intensievere fase
- het geven van een opdracht aan een te selecteren adviesbureau voor het uitvoeren van de project MER-studie
- het inhuren van omgevingsmanagement en communicatiedeskundigheid
- het inhuren van een projectsecretaris
- het vervaardigen van audio-visuele middelen als 3D-visualisaties
- het mogelijk inrichten van een werklocatie in het studiegebied

De uitgaven bedragen € 200.000 in 2018, € 1,6 miljoen in 2019 en € 1,6 miljoen 2020 en € 1,4 miljoen in 2021. Op basis van de uitkomsten uit de project MER-fase wordt eind 2021 of zoveel eerder als mogelijk aan PS een kredietbesluit worden voorgelegd tot realisatie van het project, waarbij – naar het zich laat aanzien – de PNH projecteigenaar en –beheerder van het tracé op Noord-Hollands grondgebied wordt.

Aanvullend krediet HOV-03 HOV in 't Gooi (Huizen-Hilversum) € 9.400.000

Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 112.000.000. Met deze aanvullende kredietaanvraag komt het totale krediet op € 121.400.000.

De provincie realiseert samen met de gemeenten Huizen, Eemnes, Laren en Hilversum een HOV-verbinding (R-net) tussen busstation Huizen en NS-station Hilversum. Een deel van het projectbudget wordt besteed aan het verbeteren van het leefklimaat, het verhogen van de verkeersveiligheid en het versterken van de natuur (natuurbrug bij Anna's Hoeve). Met de realisatie van een onderdoorgang van de bus- en spoorbaan bij de Oosterengweg in Hilversum wordt bovendien een groot knelpunt in de Hilversumse ring opgelost.

Uit de aanbesteding van de uitvoeringscontracten voor de bouw van de busbaan en diverse spoorkruisingen (incl. aanpassing van spoorbeveiliging en bovenleiding) in Laren-Hilversum, komen inhoudelijk zeer goede aanbiedingen, maar de inschrijfsommen liggen hoger dan de prognose uit de laatste halfjaarrapportage augustus 2017-januari 2018, die besproken is in de Statencommissie M&F van 9 april jl. De aanleiding voor deze kostentoeename ligt voornamelijk in indexering, marktspanning, de nieuwe bouw-cao die per 1 januari 2018 is ingegaan en inspanningen van de aannemer ten behoeve van zijn EMVI-score (Economisch Meest Voordelige Inschrijving). In de prognose was al een toename voorzien als gevolg van deze ontwikkelingen, maar deze was aanzienlijk lager dan nu is gebleken. Hierdoor is er bij de laatste actualisatie van het PMI, welke behandeld is in Provinciale Staten van 9 juli 2018, geen aanvullend krediet aangevraagd. De omvang van de toename is echter aanzienlijk hoger dan verwacht, waardoor deze niet uit de post onvoorzien kan worden opgevangen. Om de verwachte toename in de prognose op te vangen, wordt een aanvullend krediet aangevraagd van in totaal € 9.400.000.

Bij de vrijgave van het uitvoeringskrediet voor het project HOV in 't Gooi (zie voordracht 2014-02 d.d. 3 februari 2014) is bij besluit nr. 3 € 18,9 miljoen binnen de reserve TWIN-H, budget OV/1.1 HOV in het Gooi OV (resterende middelen) gereserveerd voor dekking van eventueel lagere rijksbijdragen: AROV, MJPO en BDU (vanaf 2017 reserve Infrastructuur). Dit risico is voor wat betreft het MJPO en BDU/reserve Infrastructuur niet meer aanwezig. De kans dat de bijdrage vanuit AROV lager wordt dan voorzien, is zeer gering. Daarmee kan deze reservering ingezet worden voor de dekking van het aanvullende krediet. De ontwikkelingen die aanleiding hebben gegeven voor deze kredietaanvraag, hebben naar verwachting ook invloed op de andere, nog aan te besteden contracten. De omvang van deze invloed kan echter nog niet ingeschat worden en is daarmee niet verwerkt in de kredietaanvraag. Voorgesteld wordt om het restant van de reservering voor HOV in 't Gooi binnen de reserve TWIN-H hiervoor aan te houden.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

mw. mr. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 28 augustus 2018;

besluiten:

1. De Zomernota 2018 vast te stellen;
2. De bij deze zomernota gewijzigde programmabudgetten van de begroting 2018 vast te stellen;
3. De in deze zomernota opgenomen mutaties in de reserves vast te stellen;
4. Een krediet beschikbaar te stellen van € 4,8 miljoen voor de planuitwerkingsfase Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek/ Duinpolderweg waarvan € 1,6 miljoen gedekt wordt uit de reserve Infrastructuur en het overige uit middelen derden.
5. Het te activeren krediet op te nemen in het PMI en af te schrijven in 25 jaar.
6. Voor de uitvoering van het project HOV in 't Gooi het krediet te verhogen met € 9.400.000 naar € 121.400.000, ten laste van de reserve TWIN-H, budget OV/1.1 HOV in 't Gooi OV.
7. De bestaande labeling van de resterende reservering binnen de reserve TWIN-H, budget OV/1.1 HOV in 't Gooi OV van € 9.500.000 te verbreden om dit bedrag binnen TWIN-H beschikbaar te houden voor onvoorziene kostentoenames op het project HOV in 't Gooi.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Zomernota 2018

Inhoudsopgave

Zomernota 2018	1
1 Inleiding.....	3
Leeswijzer	3
2 Zomernota in één oogopslag.....	5
3 Overzicht verwerkte tussentijdse wijzigingen.....	11
4 Overzicht per programma	12
Programma 1 Openbaar bestuur.....	13
Programma 2 Bereikbaarheid	27
Programma 3 Water	51
Programma 4 Milieu.....	62
Programma 5 Ruimte.....	73
Programma 6 Groen.....	87
Wat mag het kosten?	88
Wat gaan we daarvoor doen?	90
Wat mag het kosten?	90
Wat gaan we daarvoor doen?	93
Wat mag het kosten?	93
Wat gaan we daarvoor doen?	95
Wat mag het kosten?	95
Programma 7 Cultuur en Welzijn	96
Programma 8 Financiën	109
5 Stand en mutaties van reserves.....	121
6 Aanbestedingen	124
7 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling	125

1 Inleiding

Als onderdeel van de door Provinciale Staten vastgestelde planning en control cyclus bieden wij u hierbij de zomernota 2018 aan.

De zomernota is een tussentijdse rapportage. Het is een wijziging van de begroting op basis van de prognoses die worden gemaakt voor de output en de uitputting van de budgetten. De zomernota bevat voorstellen tot wijziging van de begrote output en voorstellen tot bijstelling van de programmabudgetten. In deze zomernota zijn ook de gevolgen opgenomen van de Kaderbrief 2019 voor zover deze betrekking hebben op het jaar 2018. Daarnaast zijn in deze zomernota twee kredietbesluiten opgenomen.

Deze zomernota is overigens nog opgemaakt in het bestaande format. Uw Staten hebben richtlijnen gegeven aan GS voor een nieuwe opzet van de begroting. In dat licht beraden wij ons over de vraag hoe de informatievoorziening aan uw Staten door middel van de overige P&C-documenten zo goed mogelijk vormgegeven kan worden. Hierbij zullen wij invulling geven aan de door PS gegeven richtlijnen en aansluiten bij het gemoderniseerde begrotingsformat.

Leeswijzer

Beleidsmatige ontwikkeling

De uitvoering van beleid is in de P&C documenten vormgegeven als instrumenten met begrote output. Bij deze zomernota is beoordeeld, of verwacht wordt, dat de output wordt behaald. Wanneer dat niet het geval is, is een voorstel tot wijziging in deze zomernota opgenomen.

Als het gaat om beleidswijzigingen in plaats van bijsturing van de output, kunnen ook wijzigingen zijn voorgesteld in ingezette instrumenten en (operationele en beleids-) doelen. Deze zullen over het algemeen zijn voorafgegaan door een beleidsinhoudelijke voordracht aan PS.

De zomernota is naar zijn aard een afwijkingenrapportage. Daarom zijn alleen die instrumenten vermeld, waarvoor de geraamde output wordt bijgesteld. De output van niet vermelde instrumenten verloopt conform de begroting.

De begrote output is gelijk aan de bijgestelde output. Waarom staat dat er dan?

Wanneer bij een instrument de output wordt aangepast, wordt alle output behorende bij dat instrument opnieuw vermeld, zodat steeds de totale output van een instrument zichtbaar blijft. Hierdoor staan er ook regels 'ongewijzigde output' in de tabellen. In de tekst onder de tabel worden de wijzigingen inhoudelijk toegelicht.

Wijze van toelichten van de financiële mutaties

De zomernota bevat resultaatneutrale en niet-resultaatneutrale mutaties.

Resultaatneutrale mutaties: Wat is de definitie?

Dit zijn mutaties die geen (financieel) effect op het begrotingssaldo hebben, maar waar wel het budgetrecht van PS op van toepassing is. De mutaties zijn alleen in financiële zin neutraal. Het gaat bijvoorbeeld om de bijstelling van ramingen voor projecten die gedekt worden uit reserves of de raming van bijdragen van derden en even hoge bijbehorende lasten. Het saldo van alle neutrale mutaties in deze zomernota bedraagt € 0.

Resultaatneutrale mutaties: Waar staat de toelichting?

Resultaatneutrale mutaties zijn toegelicht onder de financiële tabellen bij de operationele doelen. Niet iedere resultaatneutrale mutatie is afzonderlijk toegelicht. Neutrale mutaties onder de € 100.000 worden in de regel niet toegelicht. Daardoor is het saldo van de bedragen die bij de toelichtingen per operationeel doel worden vermeld niet altijd helemaal gelijk aan het totale bedrag aan mutaties.

Niet-resultaatneutrale mutaties: Wat is de definitie?

Niet-resultaatneutrale mutaties zijn mutaties die ten gunste of ten laste van de algemene middelen komen en die tezamen het begrotingsresultaat bepalen. Hieronder vallen bijvoorbeeld

de mutaties als gevolg van de meicirculaire van het provinciefonds, de verwerking van de Kaderbrief en de prognoses van geïnventariseerde mee- of tegenvallers. Het saldo van alle niet-resultaatneutrale mutaties in deze zomernota is € 4,58 miljoen voordelig.

Niet-resultaatneutrale mutaties: Waar staat de toelichting?

In de voordracht en in de inleiding van de zomernota is een lijst van niet resultaatneutrale mutaties opgenomen. De toelichting op de mutaties kunt u terugvinden bij het betreffende programma. Bij iedere mutatie is vermeld of deze voor- of nadelig is ten opzichte van het begrotingsresultaat.

Administratieve uitwerking Kaderbrief 2019 m.b.t. effecten in 2018

In de Kaderbrief is een aantal ontwikkelingen opgenomen die ook in 2018 effect hebben. De hieruit voortkomende mutaties zijn financieel ook opgenomen in de kolom “mutaties zomernota”. In een tabel in hoofdstuk 2 zijn de kaderbriefmutaties gespecificeerd met verwijzing naar de kaderbriefregel en het operationele doel. Eén kaderbriefregel kan in meerdere operationele doelen tot uiting komen. Deze mutaties zijn nader toegelicht bij de operationele doelen.

2 Zomernota in één oogopslag

Overzicht financiële ontwikkelingen

Het totale begrotingssaldo na de verwerking van alle mutaties in de zomernota is € 8,54 miljoen voordelig. Het totale overzicht van mutaties en tussentijdse begrotingssaldi vanaf begroting 2018 tot en met de verwerking van de Kaderbrief 2019 en de zomernota 2018 treft u in onderstaande tabel.

Saldooverloop tot en met zomernota

	2018
Begroting 2018	48.000
Eerste begrotingswijziging 2018	-153.000
Tweede begrotingswijziging 2018	0
Kaderbrief 2019	-838.000
zomernota 2018 voor storting resultaat	-7.595.765
Storting resultaat na zomernota in algemene reserve	8.538.765
Eindtotaal	0

Anticiperend op het sluitend maken van de begroting 2019 was in de Kaderbrief 2019 alvast rekening gehouden met een zogenaamde kasschuif. In het financieel kader van de Kaderbrief 2019 werd nog uitgegaan van een positief rekeningresultaat 2017 ter dekking van incidentele uitgaven in 2019. Gezien het negatieve rekeningresultaat 2017 was deze ruimte er uiteindelijk niet. In de zomernota 2018 is er nu voldoende ruimte (€ 8,5 miljoen) beschikbaar om het ontstane dekkingstekort 2019 op te vangen. Voor het realiseren van een aanvullende kasschuif worden deze middelen geormerkt gestort in de algemene reserve. In de begroting 2019 zullen deze middelen aan de algemene reserve worden onttrokken ter dekking van incidentele uitgaven in 2019.

Specificatie niet resultaatneutrale mutaties

Voor het opstellen van de zomernota 2018 zijn de gevolgen van de Meicirculaire van het provinciefonds verwerkt. Daarnaast zijn de meest recente gegevens over autonome ontwikkelingen zoals indexeringen conform het vigerende beleid geactualiseerd. Ook zijn mee- en tegenvallers geïnventariseerd. Inhoudelijk zijn deze mutaties toegelicht bij het betreffende programma in de zomernota.

De tabel hieronder specificeert de niet-resultaatneutrale mutaties in de zomernota 2018.

Programma/ Operationeel doel	Omschrijving niet-resultaatneutrale mutaties	Bedrag * € 1.000
1 Openbaar Bestuur		279.000
1.1.1	Gestegen vergoedingen Statenleden	141.000
	Burgerparticipatie: Restant budget Coalitieakkoord	55.000
	Wisseling CvdK	57.000
	100-jarig jubileum vrouwenkiesrecht	25.000
	Aanbesteding nieuwe accountant controle jaarrekening	23.000
	Toename kosten live uitzendingen PS-vergaderingen	13.000
1.1.2	Lagere kosten veiligheidsbeleid	-50.000
1.1.3	Toegezegde bijdrage i.v.m. sociale acceptatie LHBTIQ+	15.000
2 Bereikbaarheid		-491.000
2.1.1	Extra bijdrage Nationale Databank Wegverkeergegevens	270.000
2.1.2	Afwaardering schades wegen door overgang naar gebiedscontracten	580.000
	Hogere baten vanwege dynamisch verkeersmanagement gemeenten Amsterdam, Zaandam, Haarlem	-150.000
	Project "wegveiligheid via mobiles"	29.000
2.1.4	Lagere lasten werkzaamheden nautisch beheer	-475.000
	Lagere afschrijvingskosten vaarwegen	-2.000
	Lagere kapitaallasten PMI	-43.000
	Diverse mutaties i.v.m. studiekosten PMI	-600.000
3 Water		15.000
3.2.1	Subsidie gemeente Waterland zwemplekken	15.000
4 Milieu		-777.000
4.1.1	Stiltebeleid en stiltetafels	45.000
	Organiseren milieudialogen en milieucafé	49.000
	Extra capaciteitsinzet t.b.v. energiebesparing industrie	40.000
4.1.2	Opwaartse bijstelling verwachte legesopbrengsten inzake Wabo-vergunningen	-1.275.000
	Overheveling taken van Stichting Landelijk Meetpunt Afvalstoffen naar Rijkswaterstaat	-380.000
	Plaatsing 40 extra eNoses langs Noordzeekanaal en Amsterdams Rijnkanaal	110.000
	Sluitingsprocedure stortplaatsen Schoteroog en Hollandse brug	120.000
	Extra capaciteitsinzet t.b.v geluidstaken	12.000
4.2.1	Bijstelling vergoedingen beheersactiviteiten	357.000

Programma/ Operationeel doel	Omschrijving niet-resultaatneutrale mutaties	Bedrag * € 1.000
	Uitvoeringsprojecten structuurvisie	45.000
5 Ruimte		-5.135.000
5.1.2	Lagere eindafrekening Rijksbommenregeling	-873.000
	Neerwaartse bijstelling huuropbrengsten	413.000
	Opwaartse bijstelling pachtopbrengsten	-313.000
	Structurele aframing jaarlijkse beheerkosten Crailo naar aanleiding van verkoop	-550.000
	Aframing kosten jaarlijkse uitvoering legionella risicobeheerplan n.a.v. verkoop Crailo	-260.000
	Vrijval bijdrage MRA-budget, staat ook al op andere begrotingspost	-50.000
	Structurele verlaging opbrengst jachthuurtarieven	10.000
	Opbrengsten en kosten verkoop panden N201	-125.000
	Betaling Schiphol Logistics Park bij 1ste levering perceel in SLP-Zuid aan nieuwe eigenaar (voorzien in 2020)	-690.000
	Meerjarige aanpassing geraamde verkoopopbrengsten groene gronden BBL en Paso	500.000
5.3.1	Extra budget voor beleidsonderzoek en monitoring	100.000
	Realisatie dividend Alliander	-3.380.000
	Bijstelling dividend PWN	-22.000
5.3.4	Gederfde pachtopbrengsten uit gronden NNN met € 110.000 toegenomen, waarvan 50% doorbelasting aan Landbouw (OD 5.3.4) en 50% aan Groen (OD 6.1.1)	55.000
	Alsnog inzet middelen uit decentralisatieuitkering eind 2017 tbv programma "jong leren eten"	50.000
6 Groen		945.000
6.1.1	Verhoging budget n.a.v. verdeelsleutel "Natuurtaken" t.b.v. PAS-bureau (Programma Aanpak Stikstof)	305.000
	Gederfde pachtopbrengsten uit gronden NNN met € 110.000 toegenomen, waarvan 50% doorbelasting aan Landbouw (OD 5.3.4) en 50% aan Groen (OD 6.1.1)	55.000
	Storting grondopbrengsten groene gronden BBL en Paso in Reserve Groen	-500.000
6.2.1	Aandeel PNH t.b.v. RVO.nl voor uitvoering Subsidieverordening Natuur- en Landschapsbeheer	1.223.000
	Extra kosten uitvoering Subsidieverordening Natuur- en Landschapsbeheer	54.000
	Aframen budget Natuurbeheer i.v.m. wijzigingen Septembercirculaire 2017	-192.000
7 Cultuur en Erfgoed		-829.000
7.5.1	Administratieve correctie dubbel opgevoerde Uitgestelde Intentie uit 2017	-400.000

Programma/ Operationeel doel	Omschrijving niet-resultaatneutrale mutaties	Bedrag * € 1.000
7.5.3	Een deel van de Coalitieakkoord middelen voor onderwaterarcheologie worden naar latere jaren geschoven	-436.000
	Indexering jaarlijkse beheerkosten Huis van Hilde	7.000
8 Financiën & Bedrijfsvoering		-1.602.765
8.1.1	Eindafrekening Provinciefonds 2017	1.020.000
	Bijstelling Provinciefonds n.a.v. Meicirculaire 2018	-93.000
	Vrijval stelpost prijsstijgingen	-2.156.000
	Afboeken subsidiecrediteuren	-1.800.000
	Realisatie dividend BNG	-1.244.000
	Storting voorziening voor vergoeding planschade door aanwijzing van polder De Ronde Hoep tot calamiteitenberging	2.695.000
	Formatieuitbreiding Statengriffie	32.000
	Uitbreiding communicatieondersteuning	33.000
	Verhoging apparaatskosten facilitair (dekking doorbelaste servicekosten Elan)	37.000
	Vrijval als gevolg van indexeringsverschil	-66.765
	Verhoging lasten calamiteit asbestbesmetting	14.000
	Huurinkomsten en doorbelaste servicekosten Elan	-122.000
	Lagere opbrengsten parkeergarage Dreef	89.000
	Hogere kosten onroerend zaak belasting	20.000
	Vrijval talentbudget	-76.000
8.1.2	Correctie balanspost BLS Zuid-Kennemerland	15.000
	Totaal mutaties Zomernota 2018	-7.595.765

De toelichtingen bij deze niet-resultaatneutrale mutaties zijn bij de budgettabel per programma opgenomen.

Specificatie van mutaties die voortkomen uit de Kaderbrief

In de zomernota zijn ook mutaties opgenomen die voortkomen uit de Kaderbrief 2019 en effect hebben op het begrotingsjaar 2018. In onderstaande tabel is te lezen, op welke operationele doelen deze mutaties betrekking hebben. De mutaties zijn toegelicht bij de operationele doelen. Daarbij is geprobeerd de toelichtingen zelfstandig leesbaar te houden, zonder de hele Kaderbrief te herhalen. Voor uw gemak is tevens een verwijzing opgenomen naar de plaats waar het betreffende onderwerp in de Kaderbrief te vinden is (zie pagina 39/40 van de Kaderbrief 2019). De Kaderbrief vindt u [hier](#).

Progr./ Operati- oneel doel	Omschrijving mutatie	Verwijzing
		Kaderbrief- regel
		2018

1 Openbaar Bestuur			600.000
1.3.2	Bijdrage provincie Zeeland	K	600.000
2 Bereikbaarheid			1.617.000
2.1.2	Actualisatie PMO	H	-388.000
	Effect egalisatie storting Groot onderhoud	I	166.000
2.1.4	Aanpassen Boerenverdietsluis Den Helder	W	1.000.000
	Actualisatie PMO	H	-283.000
2.2.1	Actualisatie PMI	G	21.000
	Metropoolregio Amsterdam (MRA) Elektrisch	S.1	1.101.000
4 Milieu			254.000
4.1.2	ICT Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland noord	N	254.000
5 Ruimte			600.000
5.3.2	Extra bijdrage UVR MKB Innovatiestimulering Topsectoren	Z	500.000
5.3.3	Werkbudget werkambassadeur	AA	100.000
6 Groen			3.825.000
6.2.1	Recreatieschappen	P	100.000
	Faunaschade	Q	3.725.000
8 Financiën & Bedrijfsvoering			-7.734.000
8.1.1	Informatieagenda	L	2.250.000
	Stelpost prijsstijgingen (actualisatie jaarschijf)	B	3.357.000
	Inzet stelpost macro-economische tegenvallers	F	-8.393.000
	Co-financiering regio-deals en Interbestuurlijk Programma	Y	1.000.000
	Bijstelling Provinciefonds o.b.v. maartcirculaire 2018	D	-5.095.000
	Bijstelling motorrijtuigenbelasting o.b.v. gewichtsuitdraai	E	-4.757.000
8.1.2	Kasschuif (inzet middelen 2018 ter dekking 2019)	-	14.034.000
	Vrij besteedbaar deel rekeningresultaat 2017	A	-10.130.000
Totaal effect in 2018 van Kaderbrief 2019			-838.000

Kredieten

Instelling nieuwe kredieten

Aanvragen krediet studieplanfase Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek/ Duinpolderweg

Op 26 juni 2018 is door het College van GS voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek / Duinpolderweg een definitief voorkeursalternatief (vka) aangewezen.

Het project gaat nu een nieuwe fase in, namelijk de project MER-fase. Er wordt nu een krediet aangevraagd van € 4,8 miljoen voor deze fase. Dit krediet wordt geactiveerd (afschrijving 25 jaar) en gedekt door provincie Noord-Holland, provincie Zuid-Holland (PZH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA) voor ieder € 1,6 miljoen. De (eigen) provinciale bijdrage wordt gedekt t.l.v. de reserve Infrastructuur waarin bij de Tweede Begrotingswijziging 2018 (TBW 2018) € 25,0 miljoen is gestort voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek /Duinpolderweg.

Het krediet wordt besteed aan de inrichting van de uitvoering van de projectMER-fase, waarbij onder andere de volgende activiteiten worden voorzien:

- het opstellen van een IPIP (Inter-Provinciaal-Inpassingsplan)
- het opbouwen van de projectorganisatie voor die intensievere fase
- het geven van een opdracht aan een te selecteren adviesbureau voor het uitvoeren van de project MER-studie
- het inhuren van omgevingsmanagement en communicatiedeskundigheid
- het inhuren van een projectsecretaris
- het vervaardigen van audio-visuele middelen als 3D-visualisaties
- het mogelijk inrichten van een werklocatie in het studiegebied

De uitgaven bedragen € 200.000 in 2018, € 1,6 miljoen in 2019 en € 1,6 miljoen 2020 en € 1,4 miljoen in 2021. Op basis van de uitkomsten uit de project MER-fase wordt eind 2021 of zoveel eerder als mogelijk aan PS een kredietbesluit worden voorgelegd tot realisatie van het project, waarbij – naar het zich laat aanzien – de PNH projecteigenaar en –beheerder van het tracé op Noord-Hollands grondgebied wordt.

Aanvullend krediet HOV-03 HOV in 't Gooi (Huizen-Hilversum) € 9.400.000

Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 112.000.000. Met deze aanvullende kredietaanvraag komt het totale krediet op € 121.400.000.

De provincie realiseert samen met de gemeenten Huizen, Eemnes, Laren en Hilversum een HOV-verbinding (R-net) tussen busstation Huizen en NS-station Hilversum. Een deel van het projectbudget wordt besteed aan het verbeteren van het leefklimaat, het verhogen van de verkeersveiligheid en het versterken van de natuur (natuurbrug bij Anna's Hoeve). Met de realisatie van een onderdoorgang van de bus- en spoorbaan bij de Oosterengweg in Hilversum wordt bovendien een groot knelpunt in de Hilversumse ring opgelost.

Uit de aanbesteding van de uitvoeringscontracten voor de bouw van de busbaan en diverse spoorkruisingen (incl. aanpassing van spoorbeveiliging en bovenleiding) in Laren-Hilversum, komen inhoudelijk zeer goede aanbiedingen, maar de inschrijfsommen liggen hoger dan de prognose uit de laatste halfjaarrapportage augustus 2017-januari 2018, die besproken is in de Statencommissie M&F van 9 april jl. De aanleiding voor deze kostentoeename ligt voornamelijk in indexering, marktspanning, de nieuwe bouw-cao die per 1 januari 2018 is ingegaan en inspanningen van de aannemer ten behoeve van zijn EMVI-score (Economisch Meest Voordelige Inschrijving). In de prognose was al een toename voorzien als gevolg van deze ontwikkelingen, maar deze was aanzienlijk lager dan nu is gebleken. Hierdoor is er bij de laatste actualisatie van het PMI, welke behandeld is in Provinciale Staten van 9 juli 2018, geen aanvullend krediet aangevraagd. De omvang van de toename is echter aanzienlijk hoger dan verwacht, waardoor deze niet uit de post onvoorzien kan worden opgevangen. Om de verwachte toename in de prognose op te vangen, wordt een aanvullend krediet aangevraagd van in totaal € 9.400.000.

Bij de vrijgave van het uitvoeringskrediet voor het project HOV in 't Gooi (zie voordracht 2014-02 d.d. 3 februari 2014) is bij besluit nr. 3 € 18,9 miljoen binnen de reserve TWIN-H, budget OV/1.1 HOV in het Gooi OV (resterende middelen) gereserveerd voor dekking van eventueel lagere rijksbijdragen: AROV, MJPO en BDU (vanaf 2017 reserve Infrastructuur). Dit risico is voor wat betreft het MJPO en BDU/reserve Infrastructuur niet meer aanwezig. De kans dat de bijdrage vanuit AROV lager wordt dan voorzien, is zeer gering. Daarmee kan deze reservering ingezet worden voor de dekking van het aanvullende krediet. De ontwikkelingen die aanleiding hebben gegeven voor deze kredietaanvraag, hebben naar verwachting ook invloed op de andere, nog aan te besteden contracten. De omvang van deze invloed kan echter nog niet ingeschat worden en is daarmee niet verwerkt in de kredietaanvraag. Voorgesteld wordt om het restant van de reservering voor HOV in 't Gooi binnen de reserve TWIN-H hiervoor aan te houden.

3 Overzicht verwerkte tussentijdse wijzigingen

Wijziging nummer	Datum	Voordracht
1e wijziging programmabegroting	26 maart 2018	PS Voordracht, 966205-1024831
2e wijziging programmabegroting	26 maart 2018	PS Voordracht, 1016028-1045734
1e budgettair neutrale wijziging	9 februari 2018	Directie CC, 1040006-1041761
	13 februari 2018	GS, 1040006-1042010
2e budgettair neutrale wijziging	12 maart 2018	Directie CC, 1040006-1050042
3e budgettair neutrale wijziging	17 april 2018	Directie CC, 1040006-1065464
	24 april 2018	GS, 1040006-1066538
4e budgettair neutrale wijziging	14 mei 2018	Directie CC, 1040006-1075177
	15 mei 2018	GS, 1040006-1075725
5e budgettair neutrale wijziging	11 juni 2018	Directie CC, 1040006-1085117

4 Overzicht per programma

Programma 1 Openbaar bestuur

Maatschappelijk doel

Een goed functionerend openbaar bestuur waarborgen.

Doelenboom



Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 1		Openbaar bestuur						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	10.662	12.596	0	12.596	0	11.169	11.131	11.094
Overdrachten	6.854	4.737	1.565	6.302	33	4.407	4.205	4.022
Directe lasten	5.669	7.138	276	7.414	4	6.954	6.109	6.109
Subtotaal Lasten	23.184	24.471	1.841	26.312	8	22.530	21.445	21.225
Baten	-120	-93	-12	-105	13	-93	-93	-93
Saldo van baten en lasten	23.064	24.378	1.829	26.207	8	22.437	21.352	21.132
Storting reserves	0	3.000	0	3.000	0	0	0	0
Onttrekking reserves	-2.681	-183	-998	-1.181	545	-183	-183	0
Resultaat	20.384	27.195	831	28.026	3	22.254	21.169	21.132

Toelichting op de budgettabel

Lasten gedekt door algemene middelen

OD 1.1.1: In de begroting is de afgelopen jaren geen rekening gehouden met de jaarlijks stijgende vergoedingen voor leden van Provinciale Staten (meer uitgaven, € 141.000, nadelig).

OD 1.1.1: In het Coalitieakkoord 2015-2019 is € 102.000 gereserveerd voor de werkgroep Burgerparticipatie. In 2017 is een deel van de begroting niet besteed. Dit deel ad € 35.000 is bij de jaarrekening terug gevloeid naar de algemene middelen. In 2018 vinden nu de laatste uitgaven van de werkgroep plaats. Daarvoor wordt het niet-bestede deel van 2017 geraamd, evenals het bedrag van € 20.000 dat oorspronkelijk voor 2019 was geraamd. In de begroting 2019 kan daarmee het gereserveerde bedrag voor 2019 vervallen (meer uitgaven, € 55.000, nadelig).

OD 1.1.1: In verband met de benoeming van een nieuwe Commissaris van de Koning worden extra kosten gereserveerd (meer uitgaven, € 57.000, nadelig).

OD 1.1.1: Voor het 100-jarig jubileum van het vrouwenkiesrecht zullen in 2018 verschillende activiteiten worden georganiseerd (meer uitgaven, € 25.000, nadelig).

OD 1.1.1: De aanbesteding van de jaarrekeningcontrole heeft een nieuwe accountant opgeleverd. Het contract is aangegaan voor een hogere prijs, waardoor het budget moet worden opgehoogd (meer uitgaven, € 23.000, nadelig).

OD 1.1.1: In verband met de live-uitzendingen van de vergaderingen van Provinciale Staten nemen de kosten van stenografische verslagen toe (meer uitgaven, € 13.000, nadelig).

OD 1.2.1: Voor het veiligheidsbeleid is minder budget nodig (minder uitgaven, € 50.000, voordelig).

OD 1.3.1: In het kader van de sociale acceptatie van LHBTIQ+s (Lesbisch, Homoseksueel, Biseksueel, Transgender, Interseks, Queer en anderen)' gaan we een bijeenkomst organiseren waarbij Noord-Hollandse gemeenten, kennis en informatie uitwisselen over het thema (meer uitgaven, € 15.000, nadelig).

OD 1.3.2: In de vergadering van 23 april 2018 hebben PS ingestemd met een bijdrage aan de provincie Zeeland in de jaren 2018, 2019 en 2020 van elk jaar € 0,6 miljoen. De bijdrage voor 2018 is in deze zomernota verwerkt. De bijdragen voor de jaren 2019 en 2020 zijn betrokken bij de Kaderbrief 2019 (lasten verhoogd, € 600.000, nadelig).

Lasten gedekt door specifieke baten

-

Lasten gedekt door reserves

-

Overige mutaties

-

1.1 beleidsdoel

Het provinciaal bestuur goed organiseren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

1.1.1 operationeel doel

De kwaliteit van het bestuur in Noord-Holland optimaliseren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
1.1.1.08 Indienen verzoek tot onderzoek bij de Randstedelijke Rekenkamer	- Op de uitvoering van 6 onafhankelijke onderzoeken gestuurd.	- Op de uitvoering van 4 onafhankelijke onderzoeken gestuurd.
<i>Toelichting op te wijzigen instrument</i> - Het onderzoeksprogramma van de Randstedelijke Rekenkamer wordt jaarlijks afgestemd met de programmaraad. Voor 2018 zijn door Noord-Holland 4 in plaats van 6 onderzoeken aangevraagd bij de Randstedelijke Rekenkamer.		
1.1.1.13 Uitvoeren van evaluatieonderzoeken en monitoren van beleid	- Diverse evaluatieonderzoeken en monitors uitgevoerd.	- Aantal evaluatieonderzoeken en beleidsmonitors uitgevoerd.
<i>Toelichting op te wijzigen instrument</i> - Er stond geen output vermeld; deze is nu toegevoegd.		

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.1.1		De kwaliteit van het bestuur in Noord-Holland optimaliseren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	8.047	8.924	0	8.924	0	7.380	7.344	7.311
Directe lasten	4.008	5.146	-86	5.060	-2	4.962	4.817	4.817
Overdrachten	2.750	2.874	0	2.874	0	2.669	2.467	2.467
Subtotaal Lasten	14.805	16.944	-86	16.858	-1	15.011	14.628	14.595
Baten	-82	-43	0	-43	0	-43	-43	-43
Saldo van lasten en baten	14.723	16.901	-86	16.815	-1	14.968	14.585	14.552
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Ottrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	14.723	16.901	-86	16.815	-1	14.968	14.585	14.552

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Lasten gedekt door specifieke baten

Lasten gedekt door reserves

Overige mutaties reserves

1.1.2 operationeel doel

Integriteit borgen en toetsen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.1.2		Integriteit borgen en toetsen						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	223	436	0	436	0	440	440	440
Directe lasten	33	34	0	34	0	34	34	34
Subtotaal Lasten	257	470	0	470	0	474	474	474
Baten	-38	-50	0	-50	0	-50	-50	-50
Saldo van lasten en baten	219	420	0	420	0	424	424	424
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	219	420	0	420	0	424	424	424

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Lasten gedekt door specifieke baten

Lasten gedekt door reserves

Overige mutaties reserves

1.1.3 operationeel doel

Interbestuurlijk toezicht op gemeenten uitoefenen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.1.3		Interbestuurlijk toezicht op gemeenten uitoefenen						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	770	1.453	0	1.453	0	1.490	1.492	1.492
Directe lasten	482	522	0	522	0	522	122	122
Overdrachten	10	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	1.261	1.975	0	1.975	0	2.012	1.614	1.614
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	1.261	1.975	0	1.975	0	2.012	1.614	1.614
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	1.261	1.975	0	1.975	0	2.012	1.614	1.614

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Lasten gedekt door specifieke baten

Lasten gedekt door reserves

Overige mutaties reserves

1.1.4 operationeel doel

Rijkstaken Commissaris van de Koning uitvoeren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.1.4		Rijkstaken Commissaris van de Koning uitvoeren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	30	30	0	30	0	30	30	30
Subtotaal Lasten	30	30	0	30	0	30	30	30
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	30	30	0	30	0	30	30	30
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	30	30	0	30	0	30	30	30

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Lasten gedekt door specifieke baten

Lasten gedekt door reserves

Overige mutaties reserves

Openbare orde handhaven en veiligheid verzekeren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

1.2.1 operationeel doel

Bestuurlijke samenwerking in crisisbeheersing en veiligheidszorg bewaken en bevorderen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.2.1		Bestuurlijke samenwerking in crisisbeheersing en veiligheidszorg bewaken en bevorderen						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	62	121	0	121	0	123	123	123
Directe lasten	50	121	350	471	289	121	121	121
Overdrachten	20	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	131	242	350	592	145	244	244	244
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	131	242	350	592	145	244	244	244
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	131	242	350	592	145	244	244	244

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Lasten gedekt door specifieke baten

Lasten gedekt door reserves

Overige mutaties reserves

1.2.2 operationeel doel

Risicokaart beheren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.2.2		Risicokaart beheren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	48	95	0	95	0	96	96	96
Directe lasten	-1	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	3	50	0	50	0	50	50	50
Subtotaal Lasten	50	145	0	145	0	146	146	146
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	50	145	0	145	0	146	146	146
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	50	145	0	145	0	146	146	146

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Lasten gedekt door specifieke baten

Lasten gedekt door reserves

Overige mutaties reserves

1.3 beleidsdoel

Het provinciaal bestuur representeren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

1.3.1 operationeel doel

Bestuurshandelingen communiceren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.3.1		Bestuurshandelingen communiceren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	795	778	0	778	0	778	778	778
Directe lasten	1.043	972	0	972	0	972	672	672
Overdrachten	433	581	15	596	3	581	581	581
Subtotaal Lasten	2.271	2.331	15	2.346	1	2.331	2.031	2.031
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	2.271	2.331	15	2.346	1	2.331	2.031	2.031
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	2.271	2.331	15	2.346	1	2.331	2.031	2.031

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Lasten gedekt door specifieke baten

Lasten gedekt door reserves

Overige mutaties reserves

1.3.2 operationeel doel

Provinciale belangen op landelijk en Europees niveau behartigen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.3.2	Provinciale belangen op landelijke en Europees niveau behartigen							
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	686	759	0	759	0	832	828	824
Directe lasten	54	343	12	355	3	343	343	343
Overdrachten	3.638	1.232	1.550	2.782	126	1.107	1.107	924
Subtotaal Lasten	4.379	2.334	1.562	3.896	67	2.282	2.278	2.091
Baten	0	0	-12	-12	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	4.379	2.334	1.550	3.884	66	2.282	2.278	2.091
Storting reserves	0	3.000	0	3.000	0	0	0	0
Onttrekking reserves	-2.681	-183	-998	-1.181	545	-183	-183	0
Resultaat	1.698	5.151	552	5.703	11	2.099	2.095	2.091

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Administratieve correctie op de 1e begrotingswijziging 2018. Een deel van de middelen t.b.v. IPO programmabegroting 2018 overhevelen van programma 1 naar programma 6. De middelen voor PAS, € 33.000, naar OD 6.1, budget Wet Natuurbescherming. De middelen voor vitaal platteland natuurbeheer en ontwikkeling natuurgebieden, € 15.000, naar OD 6.2 (lasten verlaagd, € 48.000, neutraal).

In de vergadering van 23 april 2018 hebben PS ingestemd met een bijdrage aan de provincie Zeeland in de jaren 2018, 2019 en 2020 van elk jaar € 0,6 miljoen. De bijdrage voor 2018 is in deze zomernota verwerkt. De bijdragen voor de jaren 2019 en 2020 zijn betrokken bij de Kaderbrief 2019 (lasten verhoogd, € 600.000, nadelig).

Lasten gedekt door specifieke baten

Voor advisering van de Marine Resources Group (MRG) wordt een bijdrage ontvangen van de North Sea Commission (lasten en baten verhoogd, € 12.000 neutraal).

Lasten gedekt door reserves

Voor subsidieverlening ten laste van de reserve Cofinanciering Europese projecten wordt een kasraming opgenomen (lasten verhoogd, € 3,7 miljoen, reserve Cofinanciering Europese projecten).

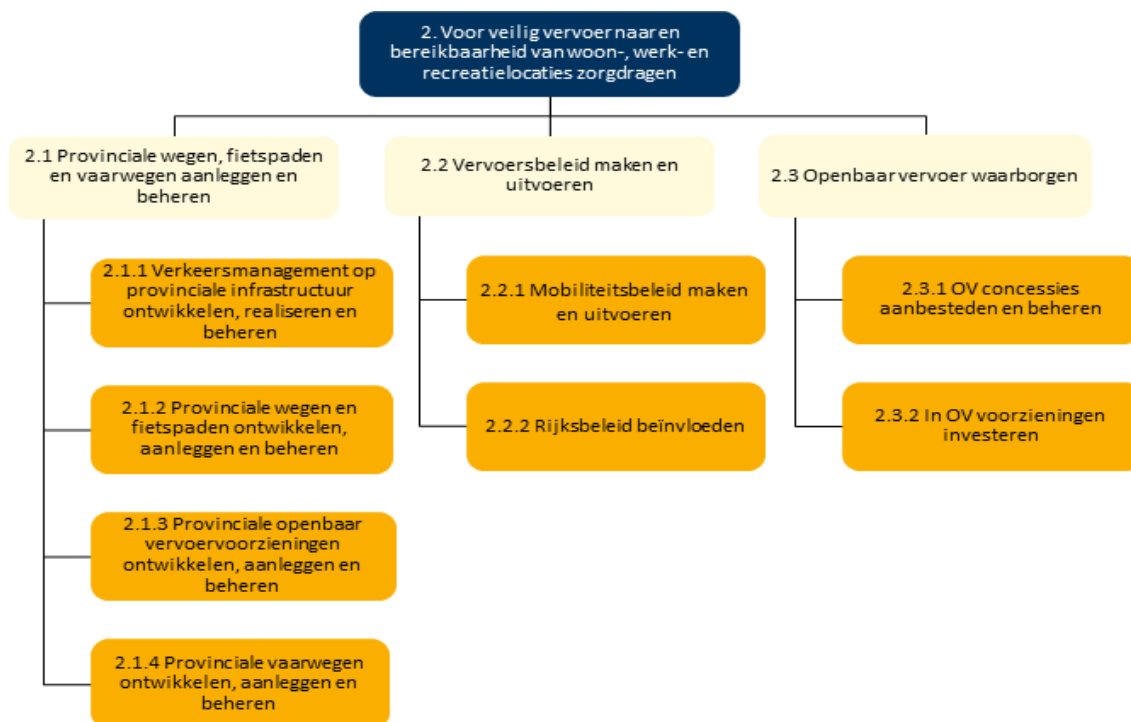
Door de afsluiting van het Europese subsidieprogramma Kansen voor West 1 komt een tweetal verplichtingen, voor overcommittering en technische bijstand, niet tot besteding. De hiervoor gereserveerde middelen vloeien terug in de reserve (lasten verlaagd, € 2,7 miljoen, reserve Cofinanciering Europese projecten).

Programma 2 Bereikbaarheid

Maatschappelijk doel

Voor veilig vervoer van en naar woon-, werk- en recreatie locaties zorg dragen, alsmede een goede bereikbaarheid van deze locaties bewerkstelligen.

Doelenboom



Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 2		Bereikbaarheid						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	15.826	15.081	0	15.081	0	27.688	15.713	15.143
Kapitaallasten	12.019	16.757	-818	15.939	-5	25.338	32.009	36.191
Directe lasten	45.079	94.620	9.572	104.192	10	59.446	71.579	68.531
Overdrachten	85.294	83.368	22.852	106.220	27	71.201	67.656	67.456
Subtotaal Lasten	158.218	209.826	31.606	241.432	15	183.673	186.957	187.321
Baten	-77.115	-13.690	-3.646	-17.336	27	-4.927	-4.696	-4.880
Saldo van baten en lasten	81.104	196.136	27.960	224.096	14	178.746	182.261	182.441
Storting reserves	252.668	126.199	28.409	154.608	23	97.897	87.724	82.363
Onttrekking reserves	-82.404	-90.974	-50.003	-140.977	55	-78.663	-74.000	-74.640
Resultaat	251.368	231.361	6.366	237.728	3	197.981	195.984	190.163

Toelichting op de budgettabel

Lasten gedekt door algemene middelen

Onderstaand overzicht betreft alleen de niet-neutrale bijstellingen van de verschillende OD's in programma 2. Neutrale bijstellingen zijn toegelicht bij de operationele doelen.

OD 2.1.1 De mutatie in de overdrachten betreft een bijdrage van de provincie aan de Nationale Databank Wegverkeergegevens (NDW). Het betreft een totale bedrage van € 450.000 onderverdeeld in een algemene bijdrage van € 230.000 en bijdrage voor data-inwinning van € 220.000. In de begroting 2018 was per ongeluk slechts een bedrag begroot van € 180.000, dit had € 450.000 moeten zijn. (overdrachten verhoogd, € 270.000, nadelig).

OD 2.1.2 Aanpassing areaal uitbreiding gebiedscontract 1 (Kop van Noord-Holland) onderhoud wegen. Er is meer areaaluitbreiding begroot dan daadwerkelijk is gerealiseerd. Deze bijstelling is afkomstig uit de Kaderbrief 2019 (directe lasten verlaagd, € 99.000, voordelig).

OD 2.1.2 Vast onderhoud provinciale wegen. Er is meer areaaluitbreiding begroot dan daadwerkelijk is gerealiseerd, waardoor de lasten inzake vast onderhoud wegen zijn verlaagd (directe lasten verlaagd, € 282.000, voordelig).

OD 2.1.2 Bijstellen kapitaallasten Kaderbrief 2019 op basis van herberekening n.a.v. werkelijke realisatie (kapitaallasten verlaagd € 7.000, voordelig).

OD 2.1.2 Voor het onderzoek naar de mogelijkheid om d.m.v. smartphones verkeersgedrag van automobilisten te registreren is bij de jaarrekening het nog beschikbare budget onterecht vrijgevallen (directe lasten verhoogd, € 29.000, nadelig)

OD2.1.2 De provincie verricht tegen betaling het technisch en verkeerskundig beheer van VRI's voor de gemeenten Amsterdam, Haarlem en Zaanstad en sluit de drie gemeenten aan op de provinciale verkeerscentrale (baten verhoogd, € 150.000, voordelig).

OD2.1.2 Door de overgang naar gebiedscontracten zijn schades < € 50.000 voor risico van de desbetreffende gebiedsaannemer. Voorheen kwamen deze schades voor risico van de provincie. De gebudgetteerde inkomsten als gevolg van uitgekeerde schades vallen weg. Hierdoor heeft er een afwaardering van het geraamde bedrage voor schades aan de wegen plaatsgevonden (baten verlaagd, € 580.000, nadelig).

OD 2.1.4 In de Kaderbrief 2019 verleent de provincie voor het boekjaar 2018 een subsidie van € 1 miljoen voor het aanpassen van de Boerenverdrietsluis in Den Helder (overdrachten verhoogd, € 1,0 miljoen, nadelig).

OD 2.1.4 Bij de Kaderbrief 2019 zijn de kapitaallasten PMO vaarwegen bijgesteld naar aanleiding van werkelijk gerealiseerde investeringen in 2017 (kapitaallasten verlaagd, € 176.000, voordelig). Bij deze zomernota heeft nog een geringe extra bijstelling van € 2.000 plaatsgevonden (kapitaallasten verlaagd, € 2.000, voordelig).

OD 2.1.4 De overdracht aan het waterschap betreffende nautisch beheer (overeenkomst "herverdeling vaarwegen") heeft nog niet volledig plaatsgevonden (overdrachten verlaagd, € 475.000, voordelig).

OD 2.2.1 In 2017 is voor € 1,07 miljoen minder besteed aan investeringen in nieuwe infrastructuur PMI. Op basis van een afschrijvingsperiode van 25 jaar leidt dit vanaf 2018 tot lagere kapitaallasten (lasten verlaagd, € 43.000, voordelig).

OD 2.2.1 De uitgaven voor studiekosten Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek (voorheen Duinpolderweg) worden met € 951.000 verlaagd van € 1,5 miljoen naar € 549.000. De verklaring is dat met de afronding van de studiefase de totale kosten lager zullen uitvallen, omdat de huidige studiefase financieel wordt afgerond tot en met Q3-2018 en de kosten die in Q4-2018 nog gemaakt zullen worden ten laste komen van een voorbereidingskrediet. Deze fase treedt iets later in dan voorzien was bij de laatste voortgangsrapportage. Voor de gehele studiefase zullen de kosten uitkomen op € 2,7 miljoen, wat een bijdrage per partner van € 900.000 betekent. Na verrekening van de al verleende bijdragen betekent dit dat over 2018 de (eigen) provinciale bijdrage van € 750.000 verlaagd wordt naar € 150.000 (lasten verlaagd, € 600.000, voordelig).

2.1 beleidsdoel

Provinciale wegen, fietspaden en vaarwegen aanleggen en beheren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

2.1.1 operationeel doel

Verkeersmanagement op provinciale infrastructuur ontwikkelen, realiseren en beheren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.1.1		Verkeersmanagement op provinciale infrastructuur ontwikkelen, realiseren en beheren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	2.119	1.976	0	1.976	0	8.751	1.967	1.967
Directe lasten	1.526	1.470	0	1.470	0	1.470	1.470	1.470
Kapitaallasten	3	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	623	180	270	450	150	630	630	630
Subtotaal Lasten	4.272	3.626	270	3.896	7	10.851	4.067	4.067
Baten	-345	-560	0	-560	0	-1.010	-1.010	-1.010
Saldo van lasten en baten	3.926	3.066	270	3.336	9	9.841	3.057	3.057
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	3.926	3.066	270	3.336	9	9.841	3.057	3.057

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

De mutatie in de overdrachten betreft een bijdrage van de provincie aan de Nationale Databank Wegverkeergegevens (NDW). Het betreft een totale bedrage van € 450.000 onderverdeeld in een algemene bijdrage van € 230.000 en bijdrage voor data-inwinning van € 220.000. In de begroting 2018 was per ongeluk slechts een bedrag begroot van € 180.000, dit had € 450.000 moeten zijn. (overdrachten verhoogd, € 270.000, nadelig).

2.1.2 operationeel doel

Provinciale wegen en fietspaden ontwikkelen, aanleggen en beheren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
2.1.2.01 Doen van onderzoek door uitvoeren van verkeerstudies	- A8/A9: Voorstel definitief voorkeursalternatief inclusief besluit te starten met PIP A8/A9 aan PS voorgelegd Q3-2018. - Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/DPW; Voorstel definitief voorkeursalternatief inclusief besluit te starten met PIP in Q4-2018 gestart. - Uitkomsten studie Broek in Waterland ter besluitvorming aan PS voorgelegd in Q1 -2018, waarbij het gaat om zowel boven- als ondergrondse varianten. - Bereikbaarheid Den Helder: Eerste resultaten over mogelijk oplossingsrichtingen uit de bereikbaarheidsstudie.	- A8/A9: Voorstel definitief voorkeursalternatief en starten planuitwerkingsfase door ons genomen in Q2. - Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/DPW; Voorstel definitief voorkeursalternatief en starten project MER fase door ons genomen in Q2. - Uitkomsten studie Broek in Waterland ter besluitvorming aan PS voorgelegd in Q3 -2018, waarbij het gaat om zowel boven- als ondergrondse varianten. - Bereikbaarheid Den Helder: eerste resultaten over mogelijk oplossingsrichtingen uit de bereikbaarheidsstudie.

Toelichting op te wijzigen instrument

- A8/A9 en Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/DPW: wij hebben voor beide studies op 29 mei resp. 26 juni een definitief voorkeursbesluit genomen en PS hierover geïnformeerd. Uitkomsten studie Broek in Waterland ter besluitvorming aan PS voorgelegd in Q3 -2018

Overige toelichtingen

PIP = Provinciaal Inpassings Plan

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.1.2		Provinciale wegen en fietspaden ontwikkelen, aanleggen en beheren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	10.361	9.747	0	9.747	0	15.465	10.274	9.715
Directe lasten	29.080	63.566	10.019	73.585	16	49.160	52.868	52.350
Kapitaallasten	2.938	3.216	-7	3.209	0	4.056	4.970	5.392
Overdrachten	17.135	1.500	-950	550	-63	0	0	0
Subtotaal Lasten	59.514	78.029	9.062	87.091	12	68.681	68.112	67.457
Baten	-15.492	-8.424	3.185	-5.239	-38	-1.480	-1.480	-2.057
Saldo van lasten en baten	44.022	69.605	12.247	81.852	18	67.201	66.632	65.400
Storting reserves	26.017	18.454	17.224	35.678	93	11.505	7.600	4.000
Onttrekking reserves	-37.061	-1.300	-28.225	-29.525	2.171	-150	-150	-250
Resultaat	32.978	86.759	1.246	88.004	1	78.556	74.082	69.150

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Aanpassing areaal uitbreiding gebiedscontract 1 (Kop van Noord-Holland) onderhoud wegen. Er is meer areaaluitbreiding begroot dan daadwerkelijk is gerealiseerd. Deze bijstelling is afkomstig uit de Kaderbrief 2019 (directe lasten verlaagd, € 99.000, voordelig).

Vast onderhoud provinciale wegen. Er is meer areaaluitbreiding begroot dan daadwerkelijk is gerealiseerd, waardoor de lasten inzake vast onderhoud wegen zijn verlaagd (directe lasten verlaagd, € 282.000, voordelig).

Er vindt een overheveling plaats tussen de OD 2.1.2 en OD 2.1.4 omdat volgens de wettelijke regels Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) beweegbare kunstwerken onderdeel zijn van wegen en niet van vaarwegen (OD 2.1.2 baten verhoogd, € 186.000, OD 2.1.4 baten verlaagd, € 186.000, neutraal) en (OD 2.1.2 directe lasten verhoogd, € 256.239, OD 2.1.4 directe lasten verlaagd, € 256.239 neutraal).

Via de Kaderbrief 2019 is budget toegekend voor het innovatieproject Grass2Grit vanaf het begrotingsjaar 2019. Grass2Grit is een strooimiddel afkomstig van sap uit bermgras. Aan dit innovatieproject is een Europese subsidie gekoppeld. In 2018 zijn de eerste uitgaven gepland (directe lasten verhoogd, € 332.000, baten verhoogd, € 332.000, neutraal).

Technische bijstelling afkomstig uit Kaderbrief 2019. (storting reserve groot onderhoud verhoogd, € 166.000).

Overige mutaties < € 100.000:

- Bijstellen kapitaallasten Kaderbrief 2019 (kapitaallasten verlaagd € 7.000, voordelig);
- Correctie indexering 2018 op basis van GWW-index (directe lasten verlaagd met € 53.000, neutraal);
- Voor het onderzoek naar de mogelijkheid om d.m.v. smartphones verkeersgedrag van automobilisten te registreren is bij de jaarrekening het nog beschikbare budget onterecht vrijgefallen (directe lasten verhoogd, € 29.000, nadelig)

Baten ten laste of ten gunste van de algemene middelen

De provincie heeft met de gemeenten Amsterdam, Haarlem en Zaanstad een overeenkomst gesloten met betrekking tot het technisch en verkeerskundig beheer. De provincie verricht tegen betaling het technisch en verkeerskundig beheer en sluit de drie gemeenten aan op de provinciale verkeerscentrale (baten verhoogd, € 150.000, voordelig). Vanuit het voorzichtigheidsprincipe worden deze baten nu pas geraamd omdat ten tijde van het opstellen van de begroting de overeenkomst nog niet helemaal rond was. De hiermee samenhangende lasten waren wel al in de begroting geraamd.

Door de overgang naar gebiedscontracten zijn schades < € 50.000 voor risico van de desbetreffende gebiedsaannemer. Voorheen kwamen deze schades voor risico van de provincie. De gebudgetteerde inkomsten als gevolg van door verzekeraars uitgekeerde schades vallen weg. Hierdoor heeft er een afwaardering van het geraamde bedrage voor schades aan de wegen plaatsgevonden (baten verlaagd, € 580.000, nadelig).

Lasten gedekt door specifieke baten

Door de omzetten van een voorziening groot onderhoud wegen naar een reserve groot onderhoud wegen wordt de vrijval van € 3,4 miljoen gecorrigeerd met de storting in de voorziening groot onderhoud wegen. (directe lasten verlaagd, € 3,4 miljoen, baten verhoogd, € 3,4 miljoen, neutraal).

Lasten gedekt door reserves

De uitgaven voor TWIN-H projecten weginfrastructuur worden netto verlaagd met € 529.000, neutraal.

Eenzijds door verhoging van de uitgaven in opdrachten met in totaal € 421.000:

- € 400.000 voor verbinding A8-A9. Voor de planfase Verbinding A8-A9 is op 29 mei 2018 besloten ten laste van het algemeen voorbereidingsbudget TWIN-H € 1,0 miljoen beschikbaar te stellen. Hiervan wordt in 2018 en 2019 respectievelijk € 400.000 en € 600.000 besteed;
- € 21.000 voor het investeringspakket (IPB) Alkmaar. Dit betreft het deelproject Nollenweg (haalbaarheid oeververbinding).

Anderzijds door verlaging subsidiebijdragen (overdrachten) deelprojecten IPB Alkmaar met netto bedrag van € 950.000:

- € 1,5 miljoen verlaging van de bijdrage Kogendijk. Deze bijdrage schuift door naar 2019 omdat er nog geen overeenstemming is met Rijkswaterstaat (RWS) over de bijdrage aan de fietstunnel onder de N9 bij Kogendijk;
- € 550.000 verhoging bijdrage Bergerweg. De bijdrage is voor aanpassing van de kruising Bergerweg/Jan Ligthartstraat, verplaatsing van een bushalte en verwijderen van een voetgangersoversteek ter verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming van het OV op de Bergerweg. Voor de verhoging wordt aan u een voorstel voorgelegd in Q4.

Bij controle van de jaarrekening 2017 is door de accountant geconstateerd dat de voorziening groot onderhoud wegen niet voldoet aan de bepalingen van wettelijke regels van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Bij de resultaatbestemming van het jaarresultaat 2017 is aan PS voorgesteld een bestemmingsreserve groot onderhoud wegen in de stellen. De omzetting van de voorziening naar een reserve groot onderhoud wegen bij de jaarrekening 2017 leidt in 2018 tot de volgende mutaties:

- De variabele onderhoudsbudgetten wegen worden door de omzetting van een voorziening groot onderhoud wegen naar een reserve groot onderhoud wegen begroot in de exploitatie (directe lasten verhoogd, € 28,2 miljoen, onttrekkingen reserve verhoogd, € 28,2 miljoen, neutraal);
- De storting in voorziening groot onderhoud wegen wordt omgezet in een storting in de reserve groot onderhoud wegen (directe lasten verlaagd, € 15,5 miljoen, storting reserve, verhoogd, € 15,5 miljoen, neutraal);
- Het tekort op vast onderhoud wegen wordt gedekt vanuit de reserve groot onderhoud wegen. Dit conform besluitvorming Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2015 (directe lasten verhoogd € 0,6 miljoen, onttrekking reserve verhoogd, € 0,6 miljoen, neutraal).

Overige mutaties < € 100.000: Verhoging budget SolaRoad op basis van planning van TNO (directe lasten verhoogd € 75.000, onttrekking reserve € 75.000, neutraal)

Overige mutaties reserves

Er heeft een actualisatie plaatsgevonden van de projecten groot onderhoud wegen en vaarwegen. Hierdoor vindt er een overheveling plaats van de reserve groot onderhoud vaarwegen naar de reserve groot onderhoud wegen van € 1,8 miljoen (reserve storting verhoogd, € 1,8 miljoen, neutraal).

De provincie heeft de reconstructie N197 Velsertaverse uitgevoerd en in 2017 afgerond. De projectkosten zijn lager uitgevallen dan het budget dat door projectpartners (gemeente Velsen en Rijkswaterstaat (RWS)) is toegezegd. De eindafrekening is inmiddels ontvangen. Het overschot op dit project bedraagt € 122.800 en wordt gestort in de reserve TWIN-H (baten verhoogd, € 122.800, storting reserve verhoogd, € 122.800, neutraal).

2.1.3 operationeel doel

Provinciale openbaar vervoervoorzieningen ontwikkelen, aanleggen en beheren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.1.3		Provinciale openbaar vervoervoorzieningen ontwikkelen, aanleggen en beheren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	198	186	0	186	0	183	185	185
Directe lasten	666	209	-209	0	-100	0	0	0
Kapitaallasten	2	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	865	395	-209	186	-53	183	185	185
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	865	395	-209	186	-53	183	185	185
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	865	395	-209	186	-53	183	185	185

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door reserves

Dit betreft een bijstelling van de bestedingsraming van het project HOV A9 tunnel Schipholweg (directe lasten verlaagd, € 209.000, onttrekking reserve verlaagd € 209.000, neutraal).

2.1.4 operationeel doel

Provinciale vaarwegen ontwikkelen, aanleggen en beheren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
2.1.4.05 Operationeel beheren van vaarwegen	- Bediening van de objecten wordt conform vastgestelde bedientijden uitgevoerd. - Centrale bediening bruggen en sluizen 1 fase is operationeel (15 bruggen). - Bedieningsmethodiek Roskamsluis is operationeel.	- Bediening van de objecten conform vastgestelde bedientijden uitgevoerd. --1 brug gekoppeld aan centrale bediening - Bedieningsmethodiek Roskamsluis in voorbereiding.

Toelichting op te wijzigen instrument

- Centrale bediening bruggen en sluizen: de planning is zes maanden vertraagd ten opzichte van de mijlpalen in de samenwerkings-overeenkomsten. Dit heeft onder meer te maken met de levertijd van bouwmaterialen in een aantrekkende economie en de niet verwachte noodzakelijke aanpassingen bij de Stolperophaalbrug en Zijperbrug. Bij het uitvoeren van een nul-inspectie is geconstateerd dat aanpassingen nodig zijn in het kader van de Machinerichtlijn.

- Roskamsluis: De afstemming van de Bedieningsmethodiek op de planning en maatregelen van het programma Machine Richtlijn vergde extra onderzoek, advies en afstemming. De uitvoering staat nu gepland in het najaar van 2019

Overige toelichtingen

PIP = Provinciaal Inpassings Plan

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.1.4		Provinciale vaarwegen ontwikkelen, aanleggen en beheren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	1.406	1.312	0	1.312	0	1.297	1.308	1.308
Directe lasten	4.994	13.793	28	13.821	0	6.496	15.021	12.628
Kapitaallasten	1.431	2.280	-441	1.839	-19	3.797	5.757	6.662
Overdrachten	368	2.065	525	2.590	25	2.235	2.235	2.235
Subtotaal Lasten	8.199	19.450	112	19.562	1	13.825	24.321	22.833
Baten	-1.349	-2.199	211	-1.988	-10	-1.798	-1.567	-1.174
Saldo van lasten en baten	6.850	17.251	323	17.574	2	12.027	22.754	21.659
Storting reserves	23.789	1.670	6.027	7.697	361	1.300	1.600	800
Onttrekking reserves	0	-480	-7.123	-7.603	1.484	-789	-981	-1.085
Resultaat	30.639	18.441	-772	17.669	-4	12.538	23.373	21.374

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

In de Kaderbrief 2019 verleent de provincie voor het boekjaar 2018 een subsidie van € 1,0 miljoen voor het aanpassen van de Boerenverdrietsluis in Den Helder (overdrachten verhoogd, € 1,0 miljoen, nadelig).

Bijstelling van de kapitaalslasten PMO vaarwegen (Kaderbrief 2019) naar aanleiding van werkelijk gemaakte kosten in 2017 (kapitaallasten verlaagd, € 176.000, voordelig).

De overdracht aan het waterschap betreffende nautisch beheer (overeenkomst "herverdeling vaarwegen") heeft nog niet volledig plaatsgevonden (overdrachten verlaagd, € 475.000, voordelig).

Overige mutaties < € 100.000:

- Bijstellen kapitaallasten vaarwegen (kapitaallasten verlaagd, € 2.000, voordelig);
- Correctie indexering 2018 op basis van GWW-index (directe lasten verlaagd, € 14.000, neutraal).

Lasten gedekt door specifieke baten

Door de omzetten van een voorziening groot onderhoud vaarwegen naar een reserve groot onderhoud vaarwegen wordt de vrijval van € 1,0 miljoen gecorrigeerd met de storting in de voorziening groot onderhoud vaarwegen (directe lasten verlaagd, € 1,0 miljoen, baten verlaagd, € 1,0 miljoen, neutraal).

Lasten gedekt door reserves

Bij controle van de jaarrekening 2017 is door de accountant geconstateerd dat de voorziening groot onderhoud vaarwegen niet voldoet aan de bepalingen van wettelijke regels van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Bij de resultaatbestemming van het jaarresultaat 2017 is aan PS voorgesteld een bestemmingsreserve groot onderhoud vaarwegen in de stellen. De omzetting van de voorziening naar een reserve groot onderhoud vaarwegen bij de jaarrekening 2017 leidt in 2018 tot de volgende mutaties:

- De variabele onderhoudsbudgetten vaarwegen worden door de omzetting van een voorziening groot onderhoud vaarwegen naar een reserve groot onderhoud vaarwegen

- begroot in de exploitatie (directe lasten verhoogd, € 3,6 miljoen, onttrekkingen reserve verhoogd, € 3,6 miljoen, neutraal);
- De storting in voorziening groot onderhoud vaarwegen wordt omgezet in een storting in de reserve groot onderhoud vaarwegen (directe lasten verlaagd, € 5,3 miljoen, storting reserve verhoogd, € 5,3 miljoen, neutraal);
- Het tekort op vast onderhoud vaarwegen wordt gedekt vanuit de reserve groot onderhoud vaarwegen. Dit conform besluitvorming Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2015 (directe lasten verhoogd € 2,1 miljoen, onttrekking reserve verhoogd, € 2,1 miljoen, neutraal).

De kapitaallasten in de begroting 2018 waren geraamd op € 480.000 op basis van een investeringsvolume voor 2017 van € 9,3 miljoen. De kapitaallasten en de onttrekking uit de reserve dekking kapitaallasten vaarwegen worden nu bijgesteld met € 223.000 op basis van de werkelijke uitgaven 2017. Deze bedragen € 7,1 miljoen. De lagere uitgaven ad € 2,2 miljoen worden veroorzaakt doordat de projecten Machinerichtlijn (MRL) en de Zelfbediening Roskamsluis een langere voorbereidingstijd hadden dan vooraf was ingeschat (€ 2,9 miljoen minder). Dit wordt veroorzaakt doordat de complexiteit van het programma MRL groter is dan vooraf was ingeschat (vele activiteiten bij verschillende bruggen, ook in afstemming met lopende projecten). Dit heeft ook invloed gehad op het project Roskamsluis, waar de MRL ook een bijdrage aan levert. Het project Vervanging Vechtbrug is eerder opgeleverd en voor het project centrale afstandsbediening is voor 2017 een te laag kasritme opgenomen (samen € 0,7 miljoen meer) (kapitaallasten verlaagd, € 223.000, neutraal, onttrekking reserve verlaagd, € 223.000, neutraal).

Bij PS-voordracht 2018-1 is besloten het restant voor Integrale ILG projecten (ILG: Investeringsbudget Landelijk Gebied) uit de reserve TWIN-H (€ 296.000) in te zetten voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers in provinciale vaarwegen. Daarnaast is een budget van € 44.000 in OD 3.2.1 bedoeld voor de voorbereidingskosten van de aanleg van natuurvriendelijke oevers langs de Schermervaart, Huigenvaart en Beverkoog. Aanvullend is bij de uitvoering van motie 110 € 500.000 bestemd voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Dit budget was opgenomen bij OD 6.3.1, Natuurinclusieve landbouw. In totaal wordt € 840.000 gestort in de reserve kapitaallasten vaarwegen ten behoeve van natuurvriendelijke oevers.

De afschrijvingstermijn voor het sluis en haven informatie punt (SHIP) is aangepast van 25 jaar naar 10 jaar. Dit leidt tot hogere kapitaallasten van € 28.000 naar € 70.000. Omdat de dekking van deze kapitaallasten geheel is voorzien vanuit de reserve kapitaallasten vaarwegen is dit neutraal (kapitaallasten verhoogd, € 42.000, onttrekking reserve verhoogd, € 42.000, neutraal). Aanvullend melden wij nu alvast dat de afschrijvingstermijn geen 10 maar 5 jaar dient te zijn. Deze omissie kon niet meer financieel verwerkt worden in de nu voorliggende zomernota en zal daarom financieel (neutraal) in de laatste begrotingswijziging worden verwerkt.

Overige mutaties reserves

Er heeft een actualisatie plaatsgevonden van de projecten groot onderhoud wegen en vaarwegen. Hierdoor vindt er een overheveling plaats van de reserve groot onderhoud vaarwegen naar de reserve groot onderhoud wegen van € 1,8 miljoen (reserve onttrekking verhoogd, € 1,8 miljoen, neutraal).

2.2 beleidsdoel

Vervoersbeleid maken en uitvoeren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

2.2.1 operationeel doel

Mobiliteitsbeleid maken en uitvoeren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
2.2.1.01 Ontwikkelen van mobiliteitsbeleid	- Mobiliteitsplan aan PS voorgelegd in Q4-2018.	- Agenda Mobiliteit aan PS voorgelegd in Q1-2019.
<i>Toelichting op te wijzigen instrument</i> - Mobiliteitsplan aan PS voorgelegd in Q1 2019 in plaats van Q4-2018 als gevolg van vaststelling van de omgevingsvisie in PS in november. Het Mobiliteitsplan wordt de Agenda mobiliteit		
2.2.1.02 Verlenen van subsidies	- Subsidies voor Kleine Infrastructuur en Gedragsbeïnvloeding verleend in Q2-2018. - Subsidies fietsknelpunten verleend in Q2-2018.	- Subsidies voor Kleine Infrastructuur en Gedragsbeïnvloeding verleend in Q2-2018. - Subsidies fietsknelpunten vanaf Q3 verleend.

Toelichting op te wijzigen instrument

2.2.1.02 Subsidies fietsknelpunten: De regeling wordt in Q3-2018 door ons vastgesteld. De voorbereiding met de gemeenten om tot een passende regeling bij de vraag te komen, heeft meer tijd gekost dan te voren ingeschat. Zodra de regeling is vastgesteld, kunnen aanvragen worden ingediend. Deze worden direct na ontvangst beoordeeld en verleend.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.2.1		Mobiliteitsbeleid maken en uitvoeren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	953	1.056	0	1.056	0	1.162	1.156	1.151
Directe lasten	7.936	13.565	305	13.869	2	1.837	1.799	1.799
Kapitaallasten	7.528	10.451	-148	10.303	-1	15.505	18.090	20.309
Overdrachten	23.235	23.222	14.258	37.480	61	13.931	13.329	13.329
Subtotaal Lasten	39.652	48.294	14.414	62.708	30	32.435	34.374	36.588
Baten	-10.573	-2.507	-229	-2.736	9	-639	-639	-639
Saldo van lasten en baten	29.079	45.787	14.185	59.972	31	31.796	33.735	35.949
Storting reserves	102.335	56.767	11.741	68.508	21	34.784	28.215	27.563
Onttrekking reserves	-42.193	-33.577	-15.210	-48.787	45	-24.833	-18.066	-18.066
Resultaat	89.221	68.977	10.716	79.693	16	41.747	43.884	45.446

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Metropool Regio (MRA) E

Bij de Kaderbrief 2019 is ter voorfinanciering van het plaatsen van laadpalen een bedrag van € 1,1 miljoen beschikbaar gesteld uit algemene middelen waarmee de maximale uitgaven zijn verhoogd naar € 3,2 miljoen.

Op basis van het actuele programma zijn de uitgaven in deze zomernota vooralsnog geraamd op € 3,1 miljoen. De bijbehorende dekking is conform besluit verdeeld over diverse dekkingsposten als volgt opgenomen: € 1,2 miljoen uit algemene middelen (vanuit Kaderbrief en reeds begroot); € 723.000 uit de reserve Infrastructuur (ophoging van de kasraming met € 473.000) en € 1,2 miljoen uit bijdragen derden (een verlaging van de kasraming van € 560.000).

Lasten gedekt door algemene middelen

Administratieve correctie op de 2e begrotingswijziging. De middelen voor onderdeel "2.3.3. fietsbeleid" van de voordracht zijn onder OD 5.3.1 geplaatst en worden nu omgezet naar OD 2.2.1 (lasten verhoogd, € 100.000, neutraal).

In 2017 is voor € 1,1 miljoen minder besteed aan investeringen in nieuwe infrastructuur PMI. Op basis van een afschrijvingsperiode van 25 jaar leidt dit vanaf 2018 tot lagere kapitaallasten (lasten verlaagd, € 43.000, voordelig).

De uitgaven voor studiekosten Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek (voorheen Duinpolderweg) in 2018 worden verlaagd van € 1,5 miljoen naar € 549.000. De studiekosten vallen lager uit doordat de studiefase eerder wordt afgerond, namelijk in Q3-2018. Kosten die in Q4-2018 nog gemaakt worden komen ten laste van een voorbereidingskrediet. Voor de gehele studiefase komen de kosten uit op € 2,7 miljoen. Dit betekent een bijdrage per partner van € 900.000. Na verrekening van de al verleende bijdragen door de provincie, wordt de (eigen) provinciale bijdrage in 2018 van verlaagd van € 750.000 naar € 150.000 (lasten verlaagd, € 600.000, voordelig).

Bij de tweede begrotingswijziging is € 100.000 beschikbaar gesteld voor stil asfalt ten gunste van een gezonde leefomgeving. Dit bedrag wordt in 2018 ingezet voor gevelmaatregelen (lasten verlaagd, € 100.000, neutraal, zie OD 4.1.2 Basiskwaliteit borgen).

Lasten gedekt door specifieke baten

De uitgaven voor studiekosten Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek (voorheen Duinpolderweg) in 2018 worden verlaagd van € 1,5 miljoen naar € 549.000, doordat de studiefase eerder wordt afgerond. Hierdoor ontstaat een voordeel op de provinciale middelen van € 600.000. Voor het overige voordeel vindt verrekening plaats met de bijdragen derden via de balanspost. Hierdoor worden de zowel de baten als de lasten met € 351.000 verlaagd. Daarnaast is de eindafrekening van de balanspost opgenomen. Het restant van € 618.000 wordt zowel als baat als als last opgenomen en terugbetaald aan de partners.

Voor de inhuur van projectondersteuning voor het Platform Bereikbaarheid Metropool Amsterdam (PBMA) is € 35.000 aan kosten geraamd, hetgeen de nettobijdrage van de provincie hieraan betreft. De feitelijke uitgaven zijn € 90.000, waar € 55.000 aan baten van de VRA tegenover staat (lasten verhoogd, specifieke baten verhoogd, € 55.000, neutraal).

De uitgaven voor MRA Elektrisch worden verlaagd door enerzijds lagere uitgaven en anderzijds door (extra) dekking derden t.l.v. reserve Infrastructuur van € 473.000 (lasten verlaagd, specifieke baten, € 560.000, neutraal).

De uitgaven t.l.v. de Uitvoeringsregeling Wayfinding worden hoger. Reden is dat de niet tot besteding komende ontvangen bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) voor de uitvoeringsregeling wordt terugbetaald. De reden hiervoor is de lagere vaststelling van de subsidies voor de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer (lasten verhoogd, specifieke baten, € 467.000, neutraal).

Lasten gedekt door reserves

De kapitaallasten in de begroting 2018 waren geraamd op € 1.605.000 op basis van een investeringsvolume voor 2017 van € 40,1 miljoen. De kapitaallasten en de onttrekking uit de reserve dekking kapitaallasten wegen worden nu bijgesteld met € 105.000 op basis van de werkelijke uitgaven 2017. Deze bedragen € 37,5 miljoen. De lagere uitgaven ad € 2,6 miljoen

worden veroorzaakt o.a. door het project N23 Westfrisiaweg (incl. vaarduikers). Door een hogere inzet van ontvangen bijdragen van derden aan het project, dan was voorzien, is de onttrekking van de kapitaallasten lager uitgevallen. Ook worden de vaarduikers niet in 2017 maar in 2018 gerealiseerd (€ 0,9 miljoen minder). Door de complexiteit in afstemming met de vele partijen en vertraging van de aanbesteding is het project Blauwe Golf niet in 2017, maar in 2018 opgeleverd. Dit heeft geleid tot een lager kasritme in 2017 dan geraamd (€ 0,7 miljoen minder). Ook bij het project N241 Nes fietstunnel is de oplevering vertraagd doordat de opleverdossiers nog niet volledig waren. Dit heeft geleid tot een lager kasritme (€ 1,6 miljoen minder). Daarnaast is er na opgave van de kapitaallasten voor de begroting 2018 het PMI project de N243 Noordervaart van de studiefase naar de planfase gepromoveerd en is bij de 2e actualisatie PMI een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld (€ 0,6 miljoen meer) (lasten verlaagd, € 105.000, onttrekkingen reserve verlaagd, € 105.000, neutraal).

Bij de 2e begrotingswijziging 2018 is € 100.000 beschikbaar gesteld voor een studie naar het oplossen van knelpunten Fietsinfrastructuur. Hierdoor kan voor een gelijk bedrag de dekking vanuit de reserve Fietsinfrastructuur worden afgeramd (lasten verlaagd, € 100.000, onttrekking reserve Infrastructuur verlaagd, € 100.000, neutraal).

De uitgaven ten laste van de reserve Infrastructuur worden netto verhoogd met € 189.000.

Eenzijds door lagere vergoeding omrijkosten OV aan concessiehouders met € 370.000 omdat deze in 2017 al zijn geboekt. Anderzijds door hogere uitgaven van € 559.000. Deze hogere uitgaven bestaan uit de volgende posten:

- € 473.000 extra bijdrage MRA Elektrisch voor het plaatsen van laadpalen;
- € 86.000 aan hogere opdrachtverlening, voornamelijk voor vervolgonderzoek voor goederenvervoer over water

(lasten verhoogd, onttrekking reserve Infrastructuur verhoogd, € 189.000, neutraal).

De subsidie-uitgaven voor kleine infrastructuur worden netto verhoogd met € 1,2 miljoen.

Eenzijds door verlaging van het subsidieplafond 2018 van € 18,9 miljoen met € 3,7 miljoen door ondervraging subsidieplafonds en anderzijds door raming uitbetaling van voor 2018 vastgelegde subsidieverplichtingen kleine infrastructuur van € 4,9 miljoen (lasten verhoogd, onttrekking reserve Infrastructuur verhoogd, € 1,2 miljoen, neutraal).

Eindafrekening van de uitgaven voor Mobiliteitsmanagement voor het onderdeel het mijden van de spits, goederenvervoer en incidentmanagement van het programma "Beter Benutten Vervolg" heeft begin 2018 plaatsgevonden, terwijl dat eind 2017 was geraamd (lasten verhoogd, onttrekking reserve Infrastructuur verhoogd, € 466.000, neutraal).

Extra project landelijke werkgroep intelligente kruispunten. Het project betreft het ontwikkelen en aanpassen van de systemen ten behoeve van alle wegbeheerders (baten en directe lasten verhoogd, reserve Infrastructuur € 520.000 neutraal).

De uitgaven voor Smart Mobility uit de Kaderbrief 2018 worden gedekt uit de reserve infrastructuur voor € 10,5 miljoen en € 550.000 wordt gedekt uit de exploitatie. Het deel exploitatie wordt in de reserve infrastructuur gestort zodat alle Smart Mobility uitgaven ten laste van de reserve infrastructuur worden gebracht (baten verhoogd, storting reserve infrastructuur verhoogd, € 550.000 neutraal).

Onttrekking vanuit reserve Infrastructuur. Dit betreft het aandeel van de provincie (voor de vervanging van de Zaanbrug (lasten verhoogd, onttrekking reserve Infrastructuur verhoogd, € 11,6 miljoen, neutraal).

Overige mutaties reserves

In 2017 is vanuit de reserve Fietsinfrastructuur voor de Fietstunnel Nes (N241) € 1.6 miljoen overgeheveld (krediet € 1.8 miljoen). Het resterende bedrag wordt nu overgeheveld (onttrekkingen verhoogd, € 164.000, neutraal).

In 2018 wordt er vanuit de reserve Infrastructuur budget overgeheveld:

- € 90.000: in 2017 is het grootste deel regionale bijdrage N241 overgeheveld naar de reserve Dekking Kapitaallasten Wegen. Het resterend budget wordt nu ook overgeheveld;
- € 650.000: bij de 2e actualisatie PMI 2018 (PS 9 juli 2018) hebben PS besloten het krediet van het project HOV in 't Gooi op te hogen vanwege een scopewijziging. Deze bijdrage

t.l.v. de reserve Infrastructuur wordt overgeheveld en toegevoegd aan de reeds overgehevelde middelen voor het project (onttrekkingen verhoogd, € 740.000, neutraal). BDU-middelen infrastructuur worden ingezet voor exploitatie OV. Als gevolg hiervan wordt de storting in de reserve OV verlaagd en de storting in de reserve Infrastructuur en Fietsinfrastructuur verhoogd. Dit is conform het GS-besluit d.d. 12 juli 2016 over het Addendum en overlegd met het toenmalige Ministerie van I&M (storting verhoogd, reserve Infrastructuur, € 5,6 miljoen, neutraal) (storting verhoogd, reserve Fietsinfrastructuur, € 355.000, neutraal). Zie ook de toelichting bij OD 2.3.2. in OV voorzieningen investeren.

Een administratieve correctie naar aanleiding van de voorlopige eindafrekening concessie OV 2017. Deze eindafrekening is (ad € 2,0 miljoen) in de jaarstukken 2017 ten laste gebracht van BDU INFRA, terwijl het OV betreft. In 2018 wordt dit rechtgezet door een verlaagde storting van afgerond € 2,0 miljoen in de reserve OV ten gunste van een evenredige storting in de Reserve Infrastructuur (storting verhoogd, reserve Infrastructuur, € 2,0 miljoen, neutraal). Zie ook OD 2.3.2. In OV voorzieningen investeren

De storting in de reserve Dekking Kapitaallasten Wegen is verhoogd met als redenen:

- € 6.4 miljoen: bij de 2^e actualisatie PMI 2018 (PS: 9 juli 2018) hebben PS ermee ingestemd dat de vrijval van middelen N201 wordt ingezet ter dekking van de N23 Westfrisiaweg;
- € 164.000: in 2017 is vanuit de reserve Fietsinfrastructuur van het krediet N241 Fietstunnel Nes € 1.8 miljoen een bedrag van € 1.64 miljoen overgeheveld. Het resterende bedrag wordt nu overgeheveld;
- € 90.000: in 2017 is het grootste deel regionale bijdrage N241 overgeheveld naar de reserve Dekking Kapitaallasten Wegen. Het resterend budget wordt nu ook overgeheveld (stortingen verhoogd, € 6.6 miljoen, neutraal).

Uit het provinciefonds wordt een decentralisatie uitkering (DU) ontvangen voor Beter Benutten ter hoogte van € 3,0 miljoen. Deze middelen worden gestort in de reserve Infrastructuur en zijn neutraal met de ontvangst in het provinciefonds in Programma 8 (lasten verhoogd, € 3,0 miljoen, neutraal).

2.2.2 operationeel doel

Rijksbeleid beïnvloeden

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
2.2.2.01 Maken/ontwikkelen van beleid en beïnvloeden van Rijksbeleid	- Samen met het Rijk en de Regiopartijen opstellen van het Programma Bereikbaarheid in, van en naar de MRA en daar PS over informeren in Q4-2018. - Instemming verkrijgen van het Rijk voor een door de provincie ondersteund voorkeursalternatief in de MIRT verkenning corridor Amsterdam – Hoorn en PS daarover informeren in Q4-2018. - Instemming verkrijgen van het Rijk met het door de MRA op te stellen Regionaal OV toekomstbeeld en PS daarbij betrekken en over informeren Q4-2018.	- Samen met het Rijk en de Regiopartijen opstellen van het Programma Bereikbaarheid in, van en naar de MRA en daar PS over informeren in Q4-2018. - Instemming verkrijgen van het Rijk voor een door de provincie ondersteund voorkeursalternatief in de MIRT verkenning corridor Amsterdam – Hoorn en PS daarover informeren in Q2-2019. - Instemming verkrijgen van het Rijk met het door de MRA op te stellen Regionaal OV toekomstbeeld en PS daarbij betrekken en over informeren Q4-2018.

Toelichting op te wijzigen instrument

- Instemming verkrijgen van het Rijk voor een door de provincie ondersteund voorkeursalternatief in de MIRT verkenning corridor Amsterdam – Hoorn en PS daarover informeren in Q2-2019 zoals toegelicht in de C-agenda Commissie M&F van 17 mei 2018.

Overige toelichtingen

Betekenis van de gebruikte termen en afkortingen:

MIRT: Meerjarenprogramma infrastructuur, Ruimte en Transport

Extra informatie voor kaderstelling of controle:

- Regionaal OV toekomstbeeld: doordat het opstellen van zowel het regionale als het landelijke OV toekomstbeeld meer tijd vergt bestaat de mogelijkheid dat de afronding ervan uitloopt naar Q1-2019. PS (Commissie M&F) zijn al wel in Q2 geïnformeerd en zullen ook doorlopend geïnformeerd worden.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.2.2		Rijksbeleid beïnvloeden						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	80	79	0	79	0	81	80	79
Subtotaal Lasten	80	79	0	79	0	81	80	79
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	80	79	0	79	0	81	80	79
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	80	79	0	79	0	81	80	79

Toelichting op het meerjarenoverzicht

2.3 beleidsdoel

Openbaar vervoer waarborgen

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

2.3.1 operationeel doel

OV concessies aanbesteden en beheren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.3.1		OV concessies aanbesteden en beheren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	416	416	0	416	0	423	419	416
Directe lasten	507	404	0	404	0	284	284	284
Overdrachten	49.692	49.202	685	49.887	1	50.125	50.762	51.262
Subtotaal Lasten	50.615	50.022	685	50.707	1	50.832	51.465	51.962
Baten	-49.355	0	-6.638	-6.638	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	1.260	50.022	-5.954	44.069	-12	50.832	51.465	51.962
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	1.260	50.022	-5.954	44.069	-12	50.832	51.465	51.962

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door specifieke baten

Het Bonus-malus saldo wordt overgeheveld naar de reserve OV zodat het kan worden ingezet voor projecten die de kwaliteit van reizen met OV verhogen (lasten verhoogd, € 685.000, neutraal uit BDU Rijksgelden). Hier staat een verhoogde storting in de reserve OV tegenover (zie OD 2.3.2 In OV voorzieningen investeren).

Baten ten gunste van algemene middelen

In IPO verband en in overleg met het toenmalige ministerie van I&M is afgesproken om de BDU Rijksmiddelen uit voorgaande jaren versneld in te zetten via de exploitatiebijdragen openbaar vervoer (hogere baten, Rijksbijdrage BDU, € 6.638.000 neutraal). Hier staat een verlaagde storting in de reserve OV tegenover (zie OD 2.3.2 In OV voorzieningen investeren).

2.3.2 operationeel doel

In OV voorzieningen investeren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.3.2		In OV voorzieningen investeren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	295	309	0	309	0	326	324	322
Directe lasten	370	1.614	-571	1.043	-35	200	137	0
Kapitaallasten	116	810	-222	588	-27	1.980	3.192	3.828
Overdrachten	-5.760	7.199	8.065	15.264	112	4.280	700	0
Subtotaal Lasten	-4.979	9.932	7.272	17.204	73	6.786	4.353	4.150
Baten	0	0	-175	-175	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	-4.979	9.932	7.097	17.029	71	6.786	4.353	4.150
Storting reserves	100.527	49.308	-6.583	42.725	-13	50.308	50.309	50.000
Onttrekking reserves	-3.149	-55.617	556	-55.062	-1	-52.891	-54.803	-55.239
Resultaat	92.399	3.623	1.070	4.693	30	4.203	-141	-1.089

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door reserves

De kapitaallasten in de begroting 2018 waren geraamd op € 810.000 op basis van een investeringsvolume voor 2017 van € 20,3 miljoen. De kapitaallasten en de onttrekking uit de reserve dekking kapitaallasten ov worden nu bijgesteld met € 222.000 op basis van de werkelijke uitgaven 2017. Deze bedragen € 14,7 miljoen. Het verschil ad € 5,6 miljoen worden veroorzaakt door mindere uitgaven ad € 7,6 miljoen voor de projecten HOV 't Gooi (door het niet voldoen aan voorwaarden om de aanbestedingsfase te kunnen starten met een beheersbaar risicoprofiel is vertraging ontstaan), Brug Ouderkerk aan de Amstel (er loopt een rechtszaak n.a.v. de aanbesteding) en het project Productformules OV. Dit project is al enige jaren in uitvoering. Door een wijziging van de BBV moet het binnen het EXIN-H beschikbare budget voor dit project worden gestort in de reserve Kapitaallasten OV. Dit heeft in 2018 plaatsgevonden (€ 1,6 miljoen minder in 2017). De uitgaven aan het project HOV Aalsmeer bedragen € 2 miljoen meer dan de raming. Dit wordt veroorzaakt door de extra kosten van bodemverontreiniging (PFOS) die bij het opstellen van de begroting 2018 niet waren voorzien (lasten verlaagd, onttrekking reserve Dekking Kapitaallasten OV-infrastructuur verlaagd, € 222.000, neutraal).

De uitgaven voor EXIN-H projecten OV worden verlaagd met netto € 150.000 door:

- € 200.000 verlaging uitgaven Verkeersmanagement;
- € 60.000 verhoging studiekosten HOV Noordwijk vanwege aanvullend onderzoek naar het tracé;
- € 53.000 verhoging opdrachten Wayfinding (het beheer/aanpassen van de zogenaamde Knop-kaarten bij de NS stations);

- € 67.000 verlaging door verrekening van de uitvoeringskosten van Wayfinding met VRA door lagere subsidies;
- € 4.000 verhoging overige opdrachten (lasten verlaagd, onttrekking reserve EXIN-H verlaagd, €150.000, neutraal).

De subsidie-uitgaven EXIN-H projecten OV worden verhoogd met € 5,31 miljoen met als verklaring:

- € 1,5 miljoen verlening (van de in 2017 uitgestelde) subsidie aan RWS voor bus voorzieningen A1;
- € 1,9 miljoen verlening (van de in 2017 uitgestelde) subsidie Uithoornlijn aan de vervoerregio;
- € 1,9 miljoen verlening subsidies Investeringsagenda doorstroming OV.

(lasten verhoogd, reserve EXIN-H, € 5,3 miljoen, neutraal).

De uitgaven voor de OV subsidies worden verhoogd met € 2,8 miljoen, ten laste van de reserve OV, met als verklaring:

- € 2,3 miljoen voor de uitvoeringsregeling 2018 halte toegankelijkheid;
- € 383.000 voor de subsidieregeling Texel 2014-2016;
- € 613.000 voor de subsidieregeling Texel vervolg

(lasten verhoogd, onttrekking reserve OV verhoogd, € 2,8 miljoen, neutraal).

De uitgaven van de OV projecten dalen met € 488.000, als gevolg van:

- € 600.000 lagere uitgaven doordat het studiebudget binnen de Investeringsagenda OV verlaagd wordt naar € 100.000 per jaar. De middelen (ad € 600.000) worden later ingezet voor toekomstig te verstrekken subsidies binnen de Investeringsagenda OV;
- € 10.000 extra kosten voor de pilot Texel in verband met fase 2 (2016-2018);
- € 20.000 extra voor het deelfietsproject Huizen in verband met een verlenging van de opdracht als gevolg van de doorloop van de pilot en de verlenging opdracht leverancier deelfietsen en onderzoek locatie uitbreiding.
- € 100.000 extra uitgaven voor programma OV-reiziger centraal 2016-2019 binnen de visie OV 2020 voor de lopende opdrachten

(lasten verlaagd, onttrekking reserve OV verlaagd, € 488.000, neutraal).

Overige lasten (lager dan € 100.000) ten laste van de reserve OV, betreffen € 14.500 extra kosten voor de buurtbussen en ROCOV N-H.

Overige mutaties reserves

De resterende middelen uit bijdrage BON-Route € 133.111 voor de OV-tool en Stichtse Brug € 41.600 worden overgeheveld naar de reserve OV. Hiermee zijn de balansposten m.b.t. BDU-saldi helemaal leeg aan het eind van het jaar (bijdrage OV voorziening verhoogd, € 175.000, neutraal).

Wegens de versnelde inzet van het BDU-oud saldo INFRA is de storting in de reserve OV verlaagd. De onttrekking en kasraming voor exploitatie OV nemen evenredig af (onttrekking verlaagd, reserve OV, € 6,6 miljoen, neutraal). De versnelde inzet is toegelicht onder OD 2.3.1. OV concessies aanbesteden en beheren en OD 2.2.1 Mobiliteitsbeleid maken en uitvoeren.

In 2017 is het geheel restantbudget Productformules R-Net van € 5.712.000 vanuit de reserve EXIN-H overgeheveld naar de reserve Dekking Kapitaallasten OV-infrastructuur. Bij de 2^e actualisatie PMI 2018 (PS: 9 juli 2018) hebben PS voor dit project een krediet van € 2.914.143 beschikbaar gesteld. Het resterend budget wordt teruggeboekt naar de reserve EXIN-H (onttrekkingen verhoogd, € 2,8 miljoen, neutraal).

BDU-middelen infrastructuur worden ingezet voor exploitatie OV. Als gevolg hiervan wordt de storting in de reserve OV verlaagd en de storting in de reserve Infrastructuur en Fietsinfrastructuur verhoogd. Dit is conform het GS-besluit d.d. 12 juli 2016 over het Addendum en overlegd met het toenmalige Ministerie van I&M (storting verlaagd, reserve OV, € 6,64 miljoen, neutraal). Zie ook OD 2.2.1 Mobiliteitsbeleid maken en uitvoeren.

Het Bonus-malus saldo uit BDU-Rijksgelden is overgeheveld naar de reserve OV zodat het in 2021 kan worden ingezet voor vervanging van buurtbussen (storting verhoogd, € 685.000, neutraal (zie ook OD 2.3.1 OV concessies aanbesteden en beheren).

Een administratieve correctie naar aanleiding van de voorlopige eindafrekening concessie OV 2017. Deze is (ad € 1,97 miljoen) in de jaarstukken 2017 ten laste gebracht van BDU INFRA terwijl

het OV betreft. In 2018 wordt dit rechtgezet door een verlaagde storting van afgerond € 1,97 miljoen in de reserve OV ten gunste van een evenredige storting in de Reserve INFRA (storting verlaagd, reserve OV, € 1,97 miljoen, neutraal). Zie ook OD 2.2.1 Mobiliteitsbeleid maken en uitvoeren.

De resterende middelen uit bijdrage BON-Route € 133.111 voor de OV-tool en € 41.600 voor Stichtse brug worden overgeheveld van vooruit ontvangen middelen BDU naar de reserve OV. Hiermee zijn de balansposten m.b.t. BDU saldo's helemaal leeg aan het eind van het jaar (storting verhoogd, reserve OV, € 175.000, neutraal).

De storting in de reserve Dekking Kapitaallasten OV-infrastructuur is verhoogd met als redenen:

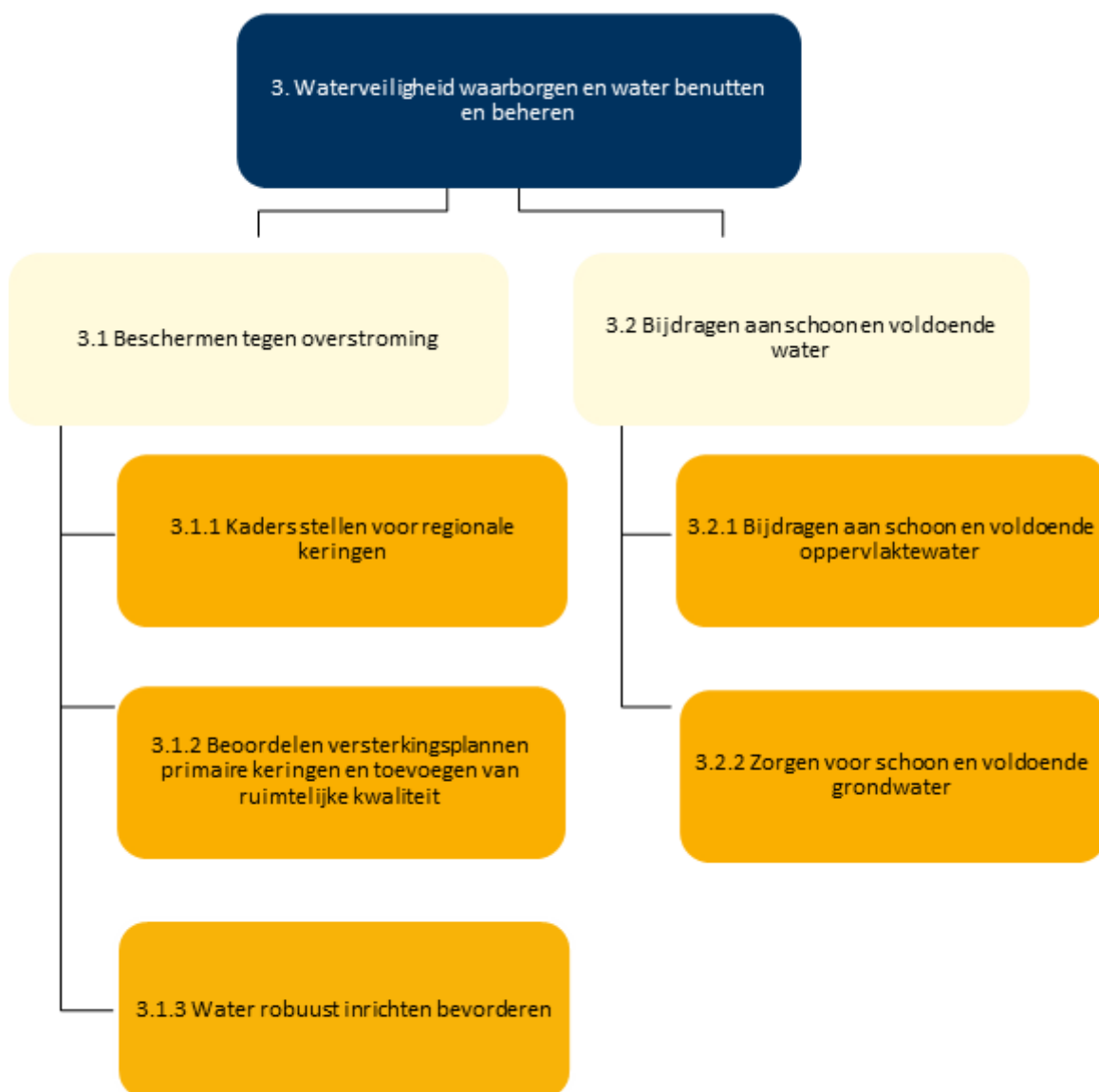
- € 40.000: in 2017 is van het restantbudget € 400.000 voor het project Alkmaar-Nieuwe Schermerweg € 360.000 vanuit de reserve EXIN-H overgeheveld. Het restantbudget van € 40.000 wordt daar nu aan toegevoegd.
- € 650.000: bij de 2^{de} actualisatie PMI 2018 (PS 9 juli 2018) hebben uw staten besloten het krediet van het project HOV in 't Gooi op te hogen vanwege een scopewijziging. Deze bijdrage ten lasten van de reserve Infrastructuur wordt overgeheveld en toegevoegd aan de reeds overgehevelde middelen van het project (stortingen verhoogd, € 690.000, neutraal).

Programma 3 Water

Maatschappelijk doel

Waterveiligheid waarborgen en water benutten en beheren.

Doelenboom



Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 3		Water						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Overdrachten	7.689	2.894	4.541	7.435	157	1.812	1.812	1.812
Apparaatskosten	1.911	1.921	0	1.921	0	1.965	1.948	1.934
Directe lasten	1.534	1.992	641	2.633	32	1.518	1.418	1.418
Subtotaal Lasten	11.133	6.807	5.182	11.989	76	5.295	5.178	5.164
Baten	-1.028	-835	-1.295	-2.130	155	-835	-835	-835
Saldo van baten en lasten	10.105	5.972	3.887	9.859	65	4.460	4.343	4.329
Storting reserves	5.431	4.722	7	4.729	0	5.301	0	0
Onttrekking reserves	-1.421	-1.482	-4.736	-6.218	320	0	0	0
Resultaat	14.114	9.212	-842	8.370	-9	9.761	4.343	4.329

Toelichting op de budgettabel

Geen niet-resultaatneutrale mutaties

3.1 beleidsdoel

Beschermen tegen overstroming

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

3.1.1 operationeel doel

Kaders stellen voor regionale keringen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 3.1.1		Kaders stellen voor regionale keringen						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	97	96	0	96	0	98	97	96
Directe lasten	2	35	0	35	0	35	35	35
Overdrachten	10	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	109	131	0	131	0	133	132	131
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	109	131	0	131	0	133	132	131
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	109	131	0	131	0	133	132	131

Toelichting op het meerjarenoverzicht

3.1.2 operationeel doel

Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en toevoegen van ruimtelijke kwaliteit

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
3.1.2.01 Toezien op het opstellen en het goedkeuren van projectplannen voor de versterking van primaire keringen	- Het projectplan Markermeerdijken ter visie gelegd voor inspraak. - Gecoördineerde beroepsprocedure voor de Raad van State voor projectplan Prins Hendrikzanddijk en start van realisatie. - Projectplan goedgekeurd voor de versterking van de Markermeerdijken en indien van toepassing van de gecoördineerde beroepsprocedure voor de Raad van State. - Het Ruimtelijk Uitvoeringsprogramma Waddenpoort Den Oever in uitvoering. Twee projecten van het ruimtelijk uitvoeringsprogramma Den Oever in uitvoering genomen.	- Het projectplan Markermeerdijken ter visie gelegd voor inspraak. - Gestart met realisatie Prins Hendrikzanddijk. - Projectplan goedgekeurd voor de versterking van de Markermeerdijken. - Het Ruimtelijk Uitvoeringsprogramma Waddenpoort Den Oever in uitvoering. Twee projecten van het ruimtelijk uitvoeringsprogramma Den Oever in uitvoering genomen.

Toelichting op te wijzigen instrument

- punt 2: er is geen beroep ingesteld bij de Raad van State waardoor er geen gecoördineerde beroepsprocedure hoeft te worden gestart.
- punt 3: de goedkeuring zal eind 2018 plaatsvinden, waardoor de beroepsprocedure voor de Raad van State pas in 2019 aan de orde is.

3.1.2.02 Investeren in de ruimtelijke kwaliteit bij dijkversterkingsprojecten	- Vanuit het Ambitie Programma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam subsidie verleend. - Totaal 21 projecten die subsidie hebben ontvangen van de 2e tranche Ruimtelijke kwaliteit Zwakke Schakels in uitvoering gebracht. - Programmaplan 2017-2020 voor De Nieuwe Afsluitdijk met project voor Economie, Energie en Ecologie in uitvoering. - Fietspad Prins Hendrikzanddijk in uitvoering.	- Ambitie Programma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam vastgesteld, Bestuursovereenkomst met circa 15 partijen ondertekend en subsidie uitvoeringsregeling vastgesteld. - Totaal 94 % van het totaal budget van de SOK Tranche 1 Ruimtelijke kwaliteit Zwakke Schakels eind 2018 aan de uitvoerende partijen uitbetaald. - Totaal 15 projecten die subsidie hebben ontvangen van Tranche 2 Ruimtelijke kwaliteit Zwakke Schakels is eind 2018 in uitvoering gebracht. - Programmaplan 2017-2020 voor De Nieuwe Afsluitdijk met project voor Economie, Energie en Ecologie in uitvoering. - Fietspad Prins Hendrikzanddijk in uitvoering.
--	---	--

Toelichting op te wijzigen instrument

- punt 1: De besluitvorming over de Markermeerdijken is uitgesteld, waardoor de besluitvorming voor het Ambitie Programma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam ook later wordt

vastgesteld.

- punt 2: de overige 6 % van het totaal budget van de SOK Tranche 1 wordt gerevserveerd voor 3 projecten waarvan uitvoering afhankelijk is van de uitspraak van de Raad van State.

- punt 3: van de oorspronkelijk 21 projecten zijn er 6 projecten geannuleerd, waarvan voor 2 projecten op verzoek van de ondernemer de subsidie is ingetrokken, voor 1 project de benodigde vergunning ontbreekt en voor 3 projecten de uiterste startdatum niet is gehaald.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 3.1.2		Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en toevoegen van ruimtelijke kwaliteit						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	762	760	0	760	0	774	767	761
Directe lasten	623	454	300	754	66	279	279	279
Overdrachten	1.409	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	2.793	1.214	300	1.514	25	1.053	1.046	1.040
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	2.793	1.214	300	1.514	25	1.053	1.046	1.040
Storting reserves	3.750	3.750	0	3.750	0	3.750	0	0
Onttrekking reserves	-1.305	-175	-155	-330	89	0	0	0
Resultaat	5.239	4.789	145	4.934	3	4.803	1.046	1.040

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door reserves

Voor proces- en voorbereidingskosten voor meekoppelkansen bij dijkversterkingen wordt een kasraming opgenomen (lasten verhoogd, € 300.000, waarvan € 155.000, reserve meekoppelkansen bij dijkversterkingen en € 145.000 reserve TWIN-H).

3.1.3 operationeel doel

Water robuust inrichten bevorderen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 3.1.3		Water robuust inrichten bevorderen						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	78	77	0	77	0	79	78	78
Directe lasten	26	87	0	87	0	87	87	87
Overdrachten	8	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	111	164	0	164	0	166	165	165
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	111	164	0	164	0	166	165	165
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	111	164	0	164	0	166	165	165

Toelichting op het meerjarenoverzicht

3.2 beleidsdoel

Bijdragen aan schoon en voldoende water

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

3.2.1 operationeel doel

Bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 3.2.1		Bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	840	858	0	858	0	884	877	870
Directe lasten	361	967	341	1.308	35	668	568	568
Overdrachten	2.267	1.869	4.541	6.410	243	787	787	752
Subtotaal Lasten	3.468	3.694	4.882	8.576	132	2.339	2.232	2.190
Baten	-64	0	-1.295	-1.295	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	3.404	3.694	3.587	7.281	97	2.339	2.232	2.190
Storting reserves	1.681	972	7	979	1	1.551	0	0
Onttrekking reserves	-117	-1.307	-4.581	-5.888	350	0	0	0
Resultaat	4.968	3.359	-987	2.372	-29	3.890	2.232	2.190

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Het budget voor voorbereidingskosten voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers langs de Schermervaart, Huigenvaart en Beverkoog wordt gestort in de reserve Kapitaallasten vaarwegen (lasten verlaagd, € 44.000, storting in reserve verhoogd bij OD 2.1.4).

Lasten gedekt door specifieke baten

Voor subsidieverlening op grond van de Uitvoeringsregeling subsidie Kennisontwikkeling Bodem & Water Noord-Holland 2017 wordt een budget opgenomen ten laste van de van de waterschappen ontvangen bijdragen (lasten en baten verhoogd, € 755.000).

In 2018 zal voor deze uitvoeringsregeling ook een bijdrage van de waterschappen worden ontvangen (lasten en baten verhoogd € 540.000).

Lasten gedekt door reserves

Voor de subsidieverlening op grond van de Uitvoeringsregeling Recreatief Personenvervoer over Water Noord-Holland 2018 wordt een kasraming opgenomen (lasten verhoogd, € 3 miljoen, reserve Waterrecreatie).

Er worden proceskosten voor Recreatief Personenvervoer over Water opgenomen (lasten verhoogd, € 370.000, reserve Waterrecreatie).

Aan het waterschap Amstel Gooi en Vecht wordt een subsidie buiten UVR verleend voor de aanleg van Natuurvriendelijke oevers (lasten verhoogd, € 400.000, reserve TWIN-H).

Een in 2012 verleende subsidie voor het project 'Waterberging Bovenkerker- en Noorderlegmeerpolder' is lager vastgesteld dan de oorspronkelijke verlening (lasten verlaagd, € 158.000, reserve TWIN-H).

Overige mutaties reserves

Bij de zomernota 2018 wordt de reserve Oostelijke Vechtplassen (OVP) gestart. In het gebiedsakkoord zijn afspraken gemaakt omtrent de bijdrage van de provincie, een deel daarvan betreft reserve waterrecreatie die gestort wordt in de voorziening OVP. Het deel van het budget dat uit de reserve waterrecreatie komt is € 1,2 miljoen en is beschikbaar voor de in het GS besluit van 17 oktober 2017 aangewezen vaarverbindingen. De besteding van deze middelen wordt gemonitord. Indien het project niet doorgaat of de bijdrage lager uitvalt, zullen deze resterende middelen worden teruggestort in de reserve waterrecreatie (onttrekking reserve verhoogd, 1,2 miljoen).

3.2.2 operationeel doel

Zorgen voor schoon en voldoende grondwater

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 3.2.2		Zorgen voor schoon en voldoende grondwater						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	134	130	0	130	0	130	129	129
Directe lasten	522	449	0	449	0	449	449	449
Overdrachten	3.996	1.025	0	1.025	0	1.025	1.025	1.060
Subtotaal Lasten	4.651	1.604	0	1.604	0	1.604	1.603	1.638
Baten	-964	-835	0	-835	0	-835	-835	-835
Saldo van lasten en baten	3.687	769	0	769	0	769	768	803
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	3.687	769	0	769	0	769	768	803

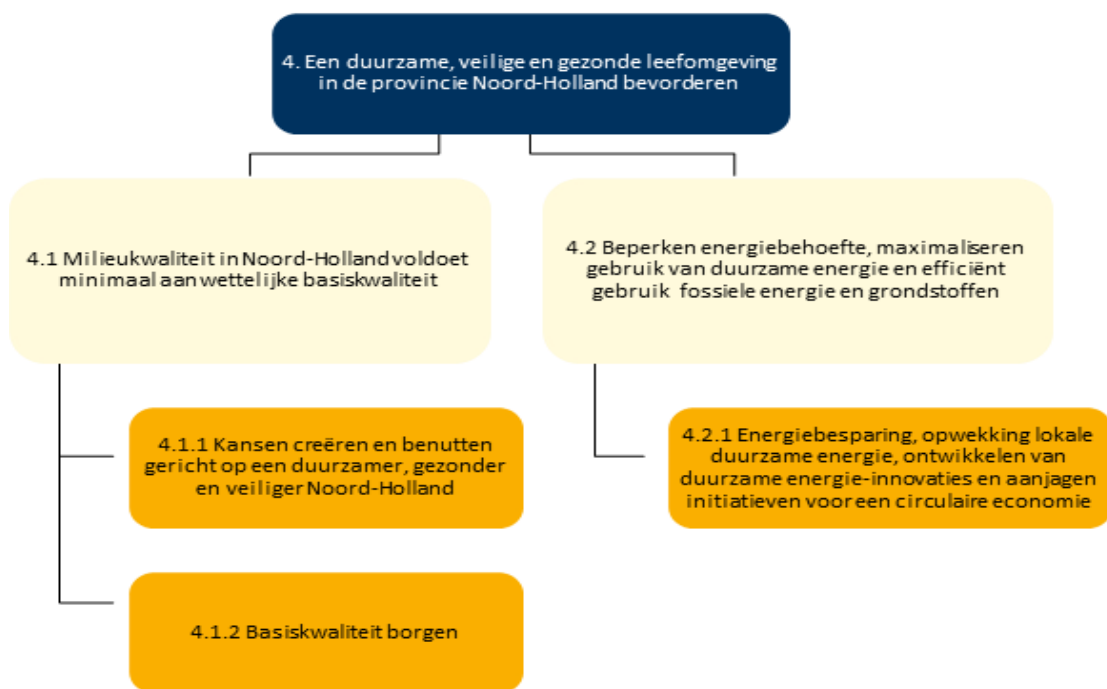
Toelichting op het meerjarenoverzicht

Programma 4 Milieu

Maatschappelijk doel

Een duurzame, veilige en gezonde leefomgeving in de provincie Noord-Holland bevorderen.

Doelenboom



Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 4 Milieu								
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Kapitaallasten	23	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	18.144	42.986	484	43.470	1	15.057	14.777	14.777
Apparaatskosten	2.943	2.970	0	2.970	0	3.049	3.031	3.011
Directe lasten	6.904	5.143	8.773	13.916	171	5.619	3.982	996
Subtotaal Lasten	28.014	51.099	9.257	60.355	18	23.725	21.790	18.784
Baten	-7.894	-3.071	-3.302	-6.373	108	-2.980	-2.616	-2.439
Saldo van baten en lasten	20.120	48.028	5.955	53.982	12	20.745	19.174	16.345
Storting reserves	18.044	2.773	2.979	5.752	107	0	0	0
Onttrekking reserves	-1.008	-1.310	-6.384	-7.694	487	0	0	0
Resultaat	37.156	49.491	2.549	52.040	5	20.745	19.174	16.345

Toelichting op de budgettabel

Lasten gedekt door algemene middelen

OD 4.1.1 Eén van de aandachtsgebieden bij Energietransitie is 'energiebesparing in de industrie'. Om hier vorm aan te geven zal voor een beperkte periode (2 jaar) capaciteit worden ingehuurd (lasten verhoogd, € 40.000, nadelig).

OD 4.1.1 Het organiseren van milieudialogen en een milieucafé zal worden uitbesteed. Daarnaast zal een strategische notitie worden opgesteld met betrekking tot de positionering van het instrument milieudialogen in het Noordzeekanaalgebied (lasten verhoogd, € 49.000, nadelig).

OD 4.1.1 Voor de drie stiltegebieden waar niet wordt voldaan aan de criteria die gelden voor stiltegebieden worden zogenaamde stiltetafels belegd. Daarnaast wordt een strategische notitie met betrekking tot stiltegebieden onder de omgevingswet opgesteld (lasten verhoogd, € 45.000, nadelig).

OD 4.1.2 Bij de tweede begrotingswijziging is voor de uitvoering van Motie 110, onderdeel gezonde leefomgeving, € 100.000 beschikbaar gesteld voor stil asfalt. Dit bedrag wordt in 2018 ingezet voor gevelmaatregelen. Voor stil asfalt komt in 2019 budget beschikbaar (lasten verhoogd, € 100.000, zie OD 2.2.1).

OD 4.1.2 De taken van de Stichting Landelijk Meetpunt Afvalstoffen (LMA) zijn overgegaan naar Rijkswaterstaat. Hiervoor heeft een uitname uit het provinciefonds plaatsgevonden en is het budget structureel op de Rijksbegroting geplaatst (lasten verlaagd, € 380.000, voordelig).

OD 4.1.2 Om het verbod op varend ontgassen van benzeenhoudende stoffen in Noord-Holland te kunnen handhaven worden 40 extra eNoses geplaatst langs het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal (lasten verhoogd, € 110.000, nadelig).

OD 4.1.2 Door aanvullende afsluitingsprocedures voor Schoteroog en Hollandse brug in het kader van de Nazorg Stortplaatsen is voor 2018 meer budget nodig (lasten verhoogd € 120.000, nadelig)

OD 4.1.2 Voor geluidtaken, waaronder het uitvoeren van het actieplan geluid met betrekking tot gevelisolatie, het behandelen van geluidhinderklachten en het adviseren over ruimtelijke- en infrastructurele plannen wordt capaciteit ingehuurd (lasten verhoogd, € 12.000, nadelig).

OD 4.1.2 Bij de Kaderbrief 2019, paragraaf 5.2, onderdeel N, zijn middelen beschikbaar gesteld voor ICT Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord. (lasten verhoogd, € 254.000, nadelig)

OD 4.2.1 Bij de tweede begrotingswijziging is voor de uitvoering van Motie 110, onderdeel Energietransitie € 24 miljoen beschikbaar gesteld. Een deel van dit budget wordt gebruikt ter dekking van de hogere apparaatskosten (lasten verlaagd, € 280.000, neutraal).

Baten

OD 4.1.2 Op basis van de legeopbrengsten in het kader van aanvragen voor Wabo-vergunningen in 2016 en 2017, de ontwikkeling van de legeopbrengsten in de eerste maanden van 2018 en bovendien de verwachting dat de economische hoogconjunctuur zal aanhouden, worden de verwachte legeopbrengsten inzake Wabo voor 2018 naar boven bijgesteld (baten verhoogd, € 1,3 miljoen, voordelig).

OD 4.1.1 Voor de uitgaven voor het Gebiedsbeheerplan Dammerweg (GS-nota 1085697/1086511) verwacht de provincie ongeveer de helft van de kosten te verhalen op de vier aangewezen bron eigenaren op basis van afkoopovereenkomsten (baten verhoogd, €187.000).

4.1 beleidsdoel

Milieukwaliteit in Noord-Holland voldoet minimaal aan wettelijke basiskwaliteit

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

4.1.1 operationeel doel

Kansen creëren en benutten gericht op een duurzamer, gezonder en veiliger Noord-Holland

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 4.1.1		Kansen creëren en benutten gericht op een duurzamer, gezonder en veiliger Noord-Holland						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	185	198	0	198	0	212	211	210
Directe lasten	604	242	6.705	6.947	2.771	278	278	278
Kapitaallasten	21	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	125	71	0	71	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	935	511	6.705	7.216	1.312	490	489	488
Baten	-13	0	-187	-187	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	921	511	6.518	7.029	1.276	490	489	488
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	921	511	6.518	7.029	1.276	490	489	488

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Eén van de aandachtsgebieden bij Energietransitie is 'energiebesparing in de industrie'. Om hier vorm aan te geven zal voor een beperkte periode (2 jaar) capaciteit worden ingehuurd (lasten verhoogd, € 40.000, nadelig).

Voor de drie stiltegebieden waar niet wordt voldaan aan de criteria die gelden voor stiltegebieden worden zogenaamde stiltetafels belegd. Daarnaast wordt een strategische notitie met betrekking tot stiltegebieden onder de omgevingswet opgesteld (lasten verhoogd, € 45.000, nadelig).

Het organiseren van milieudialogen en een milieucafé zal worden uitbesteed. Daarnaast zal een strategische notitie worden opgesteld met betrekking tot de positionering van het instrument milieudialogen in het Noordzeekanaalgebied (lasten verhoogd, € 49.000, nadelig).

Als gevolg van wijzigingen in het Besluit Begroting en Verantwoording zijn de lasten met betrekking tot bodemsanering onrecht niet opgenomen bij het opstellen van de begroting 2018 in 2017. De actualisatie van het programma Bodemsanering, het vaststellen van een ontwerp Gebiedsbeheerplan Dammerweg (GS-nota 1085697/1086511) en aanvullende te betalen DUB-gelden aan het Hoogheemraadschap Noorderkwartier en Waterschap Amstel, Gooi- en Vechtstreek vormen de totale uitgaven in 2018 (lasten verhoogd, € 6.571.000).

Baten

Voor de uitgaven voor het Gebiedsbeheerplan Dammerweg (GS-nota 1085697/1086511) verwacht de provincie ongeveer de helft van de kosten te verhalen op de vier aangewezen bron eigenaren op basis van afkoopovereenkomsten (baten verhoogd, €187.000).

4.1.2 operationeel doel

Basiskwaliteit borgen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
4.1.2.02 Uitvoeren Nazorg Wm Stortplaatsen	- Sluiting stortplaats Schoteroog voorbereid. - Sluiting stortplaats Hollandse Brug voorbereid. - Twee nazorgplannen door GS goedgekeurd.	- Sluiting stortplaats Schoteroog voorbereid. - Sluiting stortplaats Hollandse Brug voorbereid. - Een nazorgplan door GS goedgekeurd.
<i>Toelichting op te wijzigen instrument</i> - punt 3: het Nazorgplan Schoteroog wordt later ingediend in verband met vertraging sluiting.		
4.1.2.06 Uitvoeren Regelgeving Burgerluchthavens- en Militaire luchthavens (RBML)	- Luchthavenbesluit Heliport Amsterdam vastgesteld. - Bestuurlijke afspraken ten aanzien van luchthavenbesluit helikopterplatform VUmc uitgevoerd.	- Concept Luchthavenbesluit Heliport Amsterdam vastgesteld. - Bestuurlijke afspraken ten aanzien van luchthavenbesluit helikopterplatform VUmc uitgevoerd.
<i>Toelichting op te wijzigen instrument</i> - punt 1: het Luchthavenbesluit zal dit jaar in ontwerp worden vastgesteld, definitieve vaststelling volgt in 2019. Er is onder andere meer tijd nodig om overeenstemming te bereiken over een verlegging van de aanliegroute die nodig is in verband met de realisatie van het windpark Nieuwe Hemweg.		
4.1.2.09 Uitvoeren stiltebeleid	- Stiltebeleid herijkt en resultaten stiltetafels meegenomen in een aanpassing van de PMV en vervolgens in de Omgevingsvisie.	- Herijking stiltebeleid voorbereid.
<i>Toelichting op te wijzigen instrument</i> Voor de herijking van het stiltebeleid worden voor de drie te heroverwegen gebieden stiltetafels georganiseerd. De stiltetafels hebben plaatsgevonden van februari t/m mei 2018. Alleen voor de stiltetafel voor het stiltegebied Het Grootslag-west vindt nog een extra bijeenkomst plaats in juni. Deze stiltetafels worden na de zomer 2018 afgerond, waardoor de herijking van het stiltegebieden beleid niet meegenomen kan worden in de omgevingsvisie, maar meegenomen wordt in de omgevingsverordening. De omgevingsvisie heeft een andere looptijd en een hoog abstractieniveau, waarin het detailniveau voor het toekomstige stiltebeleid niet past. De aanpassing van de PMV wordt voor de zomer verwacht ook hier kan de herijking van het stiltebeleid niet in worden meegenomen, vanwege de doorlooptijd van de stiltetafels. De herijking van het stiltebeleid zal na de zomer 2018 plaatsvinden na afronding van de stiltetafels en zal een verwachte doorlooptijd hebben in het eerste kwartaal 2019.		
4.1.2.15 Actieplan geluid 2018- 2023 provinciale wegen	- Beleid om geluidbelasting van provinciale wegen terug te dringen tijdig vastgesteld door GS.	- Beleid om geluidbelasting van provinciale wegen terug te dringen vastgesteld door GS.
<i>Toelichting op te wijzigen instrument</i> - De vaststelling van het Actieplan Geluid is vertraagd omdat eerst de financiering van de geluidreducerende maatregelen geborgd wordt via de gelden voor motie 110 en de Kaderbrief. Het definitieve actieplan geluid zal in het najaar worden vastgesteld.		

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 4.1.2		Basiskwaliteit borgen						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	1.509	1.490	0	1.490	0	1.508	1.501	1.492
Directe lasten	2.425	2.761	1.991	4.752	72	3.246	3.039	218
Kapitaallasten	1	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	18.086	17.998	-116	17.882	-1	15.057	14.777	14.777
Subtotaal Lasten	22.022	22.249	1.875	24.123	8	19.811	19.317	16.487
Baten	-7.632	-3.026	-3.161	-6.187	104	-2.980	-2.616	-2.439
Saldo van lasten en baten	14.390	19.223	-1.286	17.937	-7	16.831	16.701	14.048
Storting reserves	18.044	2.773	2.979	5.752	107	0	0	0
Onttrekking reserves	-1.008	-1.310	-6.384	-7.694	487	0	0	0
Resultaat	31.426	20.686	-4.691	15.994	-23	16.831	16.701	14.048

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Bij de tweede begrotingswijziging is voor de uitvoering van Motie 110, onderdeel Gezonde leefomgeving € 100.000 beschikbaar gesteld voor stil asfalt. Dit bedrag wordt in 2018 ingezet voor gevelmaatregelen. Voor stil asfalt komt in 2019 budget beschikbaar. (lasten verhoogd, € 100.000, zie OD 2.2.1).

De taken van de Stichting Landelijk Meetpunt Afvalstoffen (LMA) zijn overgegaan naar Rijkswaterstaat. Hiervoor heeft een uitname uit het Provinciefonds plaatsgevonden en is het budget structureel op de Rijksbegroting geplaatst (lasten verlaagd, € 380.000, voordelig).

Om het verbod op varend ontgassen van benzeenhoudende stoffen in Noord-Holland te kunnen handhaven worden 40 extra eNoses geplaatst langs het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal (lasten verhoogd, € 110.000, nadelig).

Voor geluidtaken, waaronder het uitvoeren van het actieplan geluid met betrekking tot gevelisolatie, het behandelen van geluidhinderklachten en het adviseren over ruimtelijke- en infrastructurele plannen wordt capaciteit ingehuurd (lasten verhoogd, € 12.000, nadelig).

Bij de Kaderbrief 2019, paragraaf 5.2, onderdeel N, zijn middelen beschikbaar gesteld voor ICT Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord (lasten verhoogd, € 254.000, nadelig).

Door aanvullende afsluitingsprocedures voor Schoteroog en de Hollandse brug in het kader van de Nazorg Stortplaatsen is voor 2018 meer budget nodig (lasten verhoogd €120.000).

Baten

Op basis van de legeopbrengsten in het kader van aanvragen voor Wabo-vergunningen in 2016 en 2017, de ontwikkeling van de legeopbrengsten in de eerste maanden van 2018 en bovendien de verwachting dat de economische hoogconjunctuur zal aanhouden, wordt de te verwachten legeopbrengst voor Wabo voor 2018 naar boven bijgesteld naar € 2,3 miljoen (baten verhoogd, € 1,3 miljoen, voordelig).

Door aanvullende afkoopsommen in het kader van Nazorg Stortplaatsen, waaronder afkopen voor Crailo NS (SBNS) en de Kerkstraat Bussum ontvangt de provincie extra bedragen in 2018 (baten verhoogd, €1.806.000)

Lasten gedekt door specifieke baten

Van de provincie Noord-Brabant wordt een bijdrage ontvangen voor subsidieverlening op grond van de Uitvoeringsregeling subsidie opruiming drugsafval (lasten en baten verhoogd, € 10.000).

Voor de begeleiding van de transitiefase naar het landelijk verbod op varend ontgassen is door de provincies gezamenlijk een programmamanager ingehuurd om de nationale taskforce op te zetten en te begeleiden (lasten en baten verhoogd, € 69.000).

Overige mutaties reserves

Uit het provinciefonds is een bedrag ontvangen in de Meicirculaire van € 2.752.000 voor bodemsanering. Deze middelen worden gestort in de reserve Bodemsanering. Deze storting is neutraal met de ontvangst in het provinciefonds in Programma 8 (storting reserve Bodemsanering verhoogd, € 2.752.000, neutraal).

Als gevolg van wijzigingen in het Besluit Begroting en Verantwoording is de onttrekking aan de Reserve Bodemsanering onterecht niet opgenomen bij het opstellen van de begroting 2018 in 2017. De actualisatie van het programma Bodemsanering, het vaststellen van een ontwerp Gebiedsbeheerplan Dammerweg (GS-nota 1085697/1086511) en aanvullende te ontvangen DUB-gelden (Decentralisatie Uitkering Bodem) van het Ministerie van I&W DG Water en Bodem (Verseon 1061164) vormen de totale onttrekking in 2018 (Onttrekking aan Reserve Bodemsanering B&U, onttrekking verhoogd € 6.384.000).

4.2 beleidsdoel

Beperken energiebehoefte, maximaliseren gebruik van duurzame energie en efficiënt gebruik fossiele energie en grondstoffen

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

4.2.1 operationeel doel

Energiebesparing, opwekking lokale duurzame energie, ontwikkelen van duurzame energie-innovaties en aanjagen initiatieven voor een circulaire economie

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 4.2.1		Energiebesparing, opwekking lokale duurzame energie, ontwikkelingen van duurzame energie-innovaties en aanjagen initiatieven voor een circulaire economie						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	1.249	1.282	0	1.282	0	1.329	1.319	1.309
Directe lasten	3.876	2.140	77	2.217	4	2.095	665	500
Overdrachten	-67	24.917	600	25.517	2	0	0	0
Subtotaal Lasten	5.057	28.339	677	29.016	2	3.424	1.984	1.809
Baten	-249	-45	45	0	-100	0	0	0
Saldo van lasten en baten	4.808	28.294	722	29.016	3	3.424	1.984	1.809
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	4.808	28.294	722	29.016	3	3.424	1.984	1.809

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Bij de uitwerking van de voorstellen voor energietransitie die in motie 110 zijn opgenomen, is ook de inzet van capaciteit geraamd voor de uitvoering van deze voorstellen. Bij de tweede begrotingswijziging is dit door PS geaccordeerd. Deze inzet zal gepleegd worden vanuit de apparaatskosten. Het geraamde budget wordt overgeheveld van programmabudgetten naar het apparaatskostenbudget (lasten verlaagd, € 280.000, neutraal).

De vaste- en variabele beheersvergoeding voor het Participatiefonds Duurzame Economie nemen toe door de voorgenomen bijstorting van het fondsvermogen met € 25 miljoen (lasten verhoogd, € 109.000, nadelig).

In het businessplan PDENH is vastgelegd dat de provincie de jaarlijkse bijkomende kosten voor het uitvoeren van het fondsmanagement Participatiefonds Duurzame Economie vergoed, zoals communicatiekosten, inhuur specialistisch advies en vergoedingen aan het Investment Committee (lasten verhoogd, € 250.000, nadelig).

Lasten gedekt door reserves

Voor subsidieverlening op grond van de UVR regionaal energiebesparingsprogramma woningen Noord-Holland 2018 wordt een kasraming opgenomen (€ 400.000, reserve Actieprogramma 2010).

Voor subsidieverlening op grond van de Uitvoeringsregeling subsidie innovatieve financiering duurzaamheidsmaatregelen woningen Noord-Holland wordt een kasraming opgenomen (€ 200.000, reserve Actieprogramma 2010).

Programma 5 Ruimte

Maatschappelijk doel

Ruimtebeslag van wonen, werken en recreëren optimaliseren.

Doelenboom



Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 5	Ruimte							
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Kapitaallasten	7.515	0	0	0	0	0	0	0
Directe lasten	23.892	20.102	7.444	27.546	37	16.384	12.134	9.854
Overdrachten	16.946	42.707	7.125	49.832	17	19.657	10.597	5.757
Apparaatskosten	8.515	9.191	0	9.191	0	9.046	8.975	8.911
Subtotaal Lasten	56.867	72.000	14.569	86.569	20	45.087	31.706	24.522
Baten	-26.947	-13.468	-4.578	-18.046	34	-14.991	-14.991	-14.391
Saldo van baten en lasten	29.921	58.532	9.991	68.523	17	30.096	16.715	10.131
Storting reserves	13.708	6.715	351	7.066	5	9.430	600	0
Onttrekking reserves	-3.493	-30.463	-7.367	-37.830	24	-13.625	-8.735	-1.450
Resultaat	40.136	34.784	2.975	37.759	9	25.901	8.580	8.681

Toelichting op de budgettabel

Lasten gedekt door algemene middelen

OD 5.1.2. Eind 2017 is Crailo verkocht. De jaarlijkse beheerskosten voor Crailo worden daarom structureel afgeraamd (lasten verlaagd, € 550.000, voordelig).

OD 5.1.2. Eind 2017 is Crailo verkocht. Hierdoor is het niet meer nodig om een legionella-beheerplan voor Crailo uit te voeren. De hiervoor voorziene kosten van € 260.000 worden afgeraamd (lasten verlaagd, € 260.000, voordelig).

OD 5.1.2. De betaling van de afgesproken bijdrage aan Schiphol Logistics Park (SLP) aangaande de infrastructuur van het bedrijventerrein vindt plaats op het moment van de eerste levering van het PNH-eigendom SLP-Zuid aan een nieuwe eigenaar. Dit is voorzien in 2020 (lasten verlaagd, € 690.000, voordelig).

OD 5.1.2. Enkele panden die aangekocht zijn in het kader van de uitbreiding van de N201 worden dit jaar verkocht. Hiervoor worden de bijkomende verkoopkosten eenmalig met € 150.000 verhoogd. Tevens zijn de bijkomende kosten voor de voorziene verkopen van overtollig PNH-eigendom structureel met € 100.000 verhoogd (lasten verhoogd, € 250.000, nadelig).

OD 5.3.1. In 2017 is een nieuwe samenwerkingsovereenkomst voor het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord aangegaan waarbij eenmalige kosten voor 2018 (€ 250.000) in eerste instantie binnen de begroting van regionale economie opgevangen zouden moeten worden. Het opvangen van dit bedrag valt samen met hogere dan wel onvoorziene uitgaven voor de dossiers Pallas en Distriport (respectievelijk uitvoeren 2nd opinion en extra juridische kosten). Dat leidt tot de extra budgetaanvraag van € 100.000 voor 2018 voor beleidsonderzoek en monitoring (lasten verhoogd, € 100.000, nadelig).

OD 5.3.4. De gederfde pachtopbrengsten uit gronden NNN waren met € 110.000 te laag geraamd, hiervan wordt 50% doorbelast aan Landbouw (lasten verhoogd, € 55.000, nadelig). Zie ook programma 6 Groen.

OD 5.3.4. Conform de Decembecirculaire 2017 van het provinciefonds is een aantal decentralisatie uitkeringen (DU's) ontvangen, waaronder een bedrag van € 50.000 voor het programma Jong Leren Eten. Het bedrag is bedoeld voor netwerkactiviteiten. Dit geld is in 2017 niet meer tot besteding gekomen en vrijgevallen ten gunste van de algemene middelen. In 2018 worden de middelen alsnog voor het doel ingezet (hogere lasten, €50.000, nadelig).

Lasten gedekt door specifieke baten

OD 5.3.1. In samenwerking met de provincies Zuid-Holland en Utrecht wordt een onderzoek naar koopstromen uitgevoerd. De opdracht wordt aanbesteed door de provincie Noord-Holland. De provincies Zuid-Holland en Utrecht dragen op basis van inwonersaantallen bij (lasten verhoogd, baten verhoogd, € 197.000, neutraal).

Baten

OD 5.1.2. Door de verkoopopbrengsten van de panden aan de N201, Middenweg 1 en 6 worden de inkomsten bijgeraamd met € 375.000 (inkomsten verhoogd, € 375.000, voordelig).

OD 5.1.2. Bij het opstellen van de begroting zijn in plaats van de pachtopbrengsten huuropbrengsten geraamd. Deze raming is bijgesteld door een verlaging van de huuropbrengsten en een verhoging van de pachtopbrengsten. Tevens wordt € 100.000 afgeraamd omdat door verkopen het totale areaal te verpachten grond verminderd is (inkomsten verlaagd, € 100.000, nadelig).

OD 5.1.2. De verkoopopbrengsten van de groene gronden BBL en PASO worden meerjarig aangepast waarbij de verkoopopbrengsten in 2018 worden verlaagd van € 3,5 miljoen naar € 3 miljoen. Daar staat tegenover dat de opbrengsten in latere jaren verhoogd worden (inkomsten verlaagd, € 500.000, nadelig).

OD 5.3.1 Dividend PWN: De provincie ontvangt over haar aandelenkapitaal 9% bovenop het gewogen gemiddelde rendement op de in 2017 uitgegeven langlopende staatsleningen, met een maximumdividend van 15%. Het aandelenkapitaal van de provincie Noord-Holland bedraagt € 6.795.000. Het gemiddeld rendement op langlopende staatsleningen was in 2017 plusminus 0,584%. Dit leidt per saldo over 2017 tot een dividenduitkering van: €652.337. Dit is € 22.000 minder dan is begroot (baten verhoogd, € 22.000, voordelig).

OD 5.3.4. Bijdrage van RVO aan de uitvoeringskosten voor technische bijstand POP3 Europese landbouwsubsidies 2016 is lager uitgevallen dan begroot (baten verhoogd, € 61.000, voordelig).

Lasten gedekt door reserves

OD 5.3.1. De provincie Noord-Holland heeft samen met het Rijk de stichting Voorbereiding Pallas-reactor opgericht. Rijk en provincie (voordracht 2012-56) hebben elk een lening van maximaal € 40 miljoen beschikbaar gesteld om de eerste stappen te kunnen zetten voor realisatie van Pallas. Ultimo 2017 was de omvang van de uitstaande lening van € 15,3 miljoen (nominale storting inclusief bijgeboekte rente). In de jaarrekening 2017 is m.b.t. de verstrekte lening op basis van een risicoafweging een verliesvoorziening van € 15,3 miljoen opgenomen. In het voorjaar van 2018 is als onderdeel van de 2e tranche van lening € 7,5 miljoen beschikbaar gesteld. Hierdoor bedraagt op dit moment de uitstaande lening aan stichting Pallas € 22,8 miljoen. Gelet op de risicoafweging wordt in deze zomernota de verliesvoorziening met € 7,5 miljoen verhoogd (lasten verhoogd, € 7,5 miljoen, neutraal). De verhoging van de verliesvoorziening wordt door een onttrekking aan de algemene reserve gedekt, zie ook de toelichting onder OD 8.1.2. Bij het opstellen van de jaarrekening 2018 zal het risico op oninbaarheid van de lening en de omvang van de verliesvoorziening opnieuw worden gewogen.

Overige mutaties reserves

OD 5.3.4. De bijdrage van RVO aan de uitvoeringskosten voor technische bijstand POP3 Europese landbouwsubsidies 2016 wordt in de reserve Europese landbouw gestort (lasten verhoogd, € 61.000, nadelig).

5.1 beleidsdoel

Beleid voor wonen, vitaliteit woonomgeving en ruimtelijke ontwikkeling voeren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

5.1.1 operationeel doel

Wonen en vitaliteit woonomgeving van dorpen en steden stimuleren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 5.1.1		Wonen en vitaliteit woonomgeving van dorpen en steden stimuleren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	917	1.004	0	1.004	0	1.092	1.085	1.080
Directe lasten	84	200	0	200	0	200	200	200
Overdrachten	562	6.700	265	6.965	4	8.850	3.900	3.900
Subtotaal Lasten	1.563	7.904	265	8.169	3	10.142	5.185	5.180
Baten	-742	0	-265	-265	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	821	7.904	0	7.904	0	10.142	5.185	5.180
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	245	-2.205	0	-2.205	0	0	0	0
Resultaat	1.066	5.699	0	5.699	0	10.142	5.185	5.180

Toelichting op het meerjarenoverzicht

5.1.2 operationeel doel

Ruimtelijke ontwikkeling vormgeven en uitvoeren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 5.1.2		Ruimtelijke ontwikkeling vormgeven en uitvoeren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	5.233	5.238	0	5.238	0	5.331	5.285	5.242
Directe lasten	5.415	6.596	-595	6.001	-9	4.820	4.420	4.420
Kapitaallasten	7.515	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	8.611	11.554	-690	10.864	-6	2.621	461	121
Subtotaal Lasten	26.775	23.388	-1.285	22.103	-5	12.772	10.166	9.783
Baten	-15.089	-7.360	-653	-8.013	9	-8.883	-8.883	-8.283
Saldo van lasten en baten	11.686	16.028	-1.938	14.090	-12	3.889	1.283	1.500
Storting reserves	500	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	-10.000	0	-10.000	0	-2.500	-340	0
Resultaat	12.186	6.028	-1.938	4.090	-32	1.389	943	1.500

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Eind 2017 is Crailo verkocht. De jaarlijkse beheerskosten voor Crailo worden daarom structureel afgeraamd (lasten verlaagd, € 550.000, voordelig).

Door de verkoop is het tevens niet meer nodig om een legionella-beheerplan voor Crailo uit te voeren. De hiervoor voorziene kosten van € 260.000 worden afgeraamd (lasten verlaagd, € 260.000, voordelig).

De betaling aan Schiphol Logistics Park (SLP) van de afgesproken bijdrage aan de infrastructuur van het bedrijventerrein vindt plaats op het moment van de eerste levering van het PNH-eigendom SLP-Zuid aan een nieuwe eigenaar; dit is voorzien in 2020 (lasten verlaagd, € 690.000, voordelig).

Enkele panden die aangekocht zijn in het kader van de uitbreiding van de N201 worden dit jaar verkocht. Hiervoor worden de bijkomende verkoopkosten eenmalig met € 150.000 verhoogd. Tevens zijn de bijkomende kosten voor de voorziene verkopen van overtollig PNH-eigendom structureel met € 100.000 verhoogd (lasten verhoogd, € 250.000, nadelig).

Baten

De jachthaventarieven zijn structureel verlaagd (inkomsten verlaagd, € 10.000, nadelig).

Door de verkoopopbrengsten van de panden aan de N201, Middenweg 1 en 6 worden de inkomsten bijgeraamd met € 375.000 (inkomsten verhoogd, € 375.000, voordelig).

Bij het opstellen van de begroting zijn in plaats van de pachtopbrengsten huuropbrengsten geraamd. Deze zijn bijgesteld hetgeen een neerwaartse bijstelling van de huuropbrengsten en een verhoging van de pachtopbrengsten betekent. Tevens wordt € 100.000 afgeraamd in verband met de verkopen die plaatsvinden (inkomsten verlaagd, € 100.000, nadelig).

De verkoopopbrengsten van de groene gronden BBL en PASO worden meerjarig aangepast waarbij de verkoopopbrengsten in 2018 worden verlaagd van € 3,5 miljoen naar € 3 miljoen. Daar staat tegenover dat de opbrengsten in latere jaren verhoogd worden (inkomsten verlaagd, € 500.000, nadelig).

5.3 beleidsdoel

Welvaart en welzijn bevorderen door duurzame, vernieuwende en ondernemende economie

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

5.3.1 operationeel doel

Bijdragen aan een aantrekkelijk en duurzaam ruimtelijk vestigingsklimaat

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
5.3.1.02 Toekomstbestendig maken van werklocaties	- Via de Uitvoeringsregeling HIRB is verbetering tot stand gebracht in kwaliteit en duurzaamheid van werklocaties. - Via ambassadeur beheer bedrijventerrein 10 partijen geadviseerd over het beheer van bedrijventerreinen.	- Via de Uitvoeringsregeling HIRB is verbetering tot stand gebracht in kwaliteit en duurzaamheid van werklocaties. - Via ambassadeur beheer bedrijventerreinen 10 partijen geadviseerd over het beheer van bedrijventerreinen.
<i>Toelichting op te wijzigen instrument</i> - punt 2: de opdracht aan de ambassadeur beheer bedrijventerrein is stopgezet, aangezien de invulling van de functie niet de goede manier bleek te zijn; tot het tijdstip van stopzetting zijn er 4 partijen geadviseerd. Opdracht wordt nu opnieuw belegd bij twee nieuwe partijen.		

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 5.3.1		Bijdragen aan een aantrekkelijk en duurzaam ruimtelijk vestigingsklimaat						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	992	994	0	994	0	1.011	1.002	994
Directe lasten	17.404	3.661	7.697	11.358	210	3.386	3.036	3.036
Overdrachten	2.670	20.222	250	20.472	1	6.170	3.120	170
Subtotaal Lasten	21.066	24.877	7.947	32.824	32	10.567	7.158	4.200
Baten	-11.009	-6.108	-3.599	-9.707	59	-6.108	-6.108	-6.108
Saldo van lasten en baten	10.057	18.769	4.348	23.117	23	4.459	1.050	-1.908
Storting reserves	6.112	4.893	0	4.893	0	6.052	250	0
Onttrekking reserves	-1.285	-8.132	-250	-8.382	3	-3.750	-2.950	0
Resultaat	14.884	15.530	4.098	19.628	26	6.761	-1.650	-1.908

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

In 2017 is een nieuwe samenwerkingsovereenkomst voor het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord aangegaan waarbij eenmalige kosten voor 2018 (€ 250.000) in eerste instantie binnen de begroting van regionale economie opgevangen moeten worden. Het opvangen van dit bedrag valt samen met hogere dan wel onvoorziene uitgaven voor de onderwerpen Pallas en Distriport (resp. uitvoeren 2nd opinion en extra juridische kosten). Dat leidt tot de extra budgetaanvraag van € 100.000 voor 2018 voor beleidsonderzoek en monitoring (lasten verhoogd, € 100.000, nadelig).

Administratieve correctie op de 2e begrotingswijziging. De middelen voor onderdeel "2.3.3. fietsbeleid" van de voordracht zijn onder dit operationeel doel geplaatst, terwijl dit thuis hoort onder Mobiliteit OD 2.1.1 (lasten verlaagd, € 100.000, neutraal).

Lasten gedekt door specifieke baten

In samenwerking met de provincies Zuid-Holland en Utrecht wordt een onderzoek naar koopstromen uitgevoerd. De opdracht wordt aanbesteed door de provincie Noord-Holland (lasten verhoogd, € 197.000, nadelig). Zie ook bij baten.

Lasten gedekt door reserves

Voor de uitvoering van het programma water als economische drager wordt kasraming opgenomen voor de subsidie Buiten Uitvoeringsregeling aan Vaarnetwerk West-Friesland (lasten verhoogd, € 250.000, neutraal).

Baten

In samenwerking met de provincies Zuid-Holland en Utrecht wordt een onderzoek naar koopstromen uitgevoerd. De opdracht wordt aanbesteed door de provincie Noord-Holland. De provincies Zuid-Holland en Utrecht dragen op basis van inwonersaantallen bij (baten verhoogd, € 197.000, voordelig). Zie ook bij lasten.

Dividend PWN: De provincie ontvangt over haar aandelenkapitaal 9% bovenop het gewogen gemiddelde rendement op de in 2017 uitgegeven langlopende staatsleningen, met een maximumdividend van 15%. Ons aandelenkapitaal bedraagt € 6.795.000,-. Het gemiddeld rendement op langlopende staatsleningen was in 2017 plusminus 0,584%. Dit leidt per saldo over 2017 tot een dividenduitkering van: €652.337. Dit is € 22.000 minder dan werd begroot (baten verhoogd, € 22.000, voordelig).

Lasten gedekt door reserves

De provincie Noord-Holland heeft samen met het Rijk de stichting Voorbereiding Pallas-reactor opgericht. Rijk en provincie (voordracht 2012-56) hebben elk een lening van maximaal € 40 miljoen beschikbaar gesteld om de eerste stappen te kunnen zetten voor realisatie van Pallas. Ultimo 2017 was de omvang van de uitstaande lening van € 15,3 miljoen (nominale storting inclusief bijgeboekte rente). In de jaarrekening 2017 is m.b.t. de verstrekte lening op basis van een risicoafweging een verliesvoorziening van € 15,3 miljoen opgenomen. In het voorjaar van 2018 is als onderdeel van de 2e tranche van lening € 7,5 miljoen beschikbaar gesteld. Hierdoor bedraagt op dit moment de uitstaande lening aan stichting Pallas € 22,8 miljoen. Gelet op de risicoafweging wordt in deze zomernota de verliesvoorziening met € 7,5 miljoen verhoogd (lasten verhoogd, € 7,5 miljoen, neutraal). De verhoging van de verliesvoorziening wordt door een onttrekking aan de algemene reserve gedekt, zie ook de toelichting onder OD 8.1.2. Bij het opstellen van de jaarrekening 2018 zal het risico op oninbaarheid van de lening en de omvang van de verliesvoorziening opnieuw worden gewogen.

Overige mutaties reserves

Er vindt een evenredige onttrekking aan de Reserve Water als Economische Drager plaats voor de subsidie Buiten Uitvoeringsregeling aan Vaarnetwerk West-Friesland (onttrekking verhoogd, € 250.000, neutraal).

5.3.2 operationeel doel

Bijdragen aan een sterk innovatieklimaat

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 5.3.2		Bijdragen aan een sterk innovatieklimaat						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	410	412	0	412	0	420	416	413
Directe lasten	450	6.580	137	6.717	2	6.480	3.780	1.500
Overdrachten	2.115	0	7.300	7.300	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	2.975	6.992	7.437	14.429	106	6.900	4.196	1.913
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	2.975	6.992	7.437	14.429	106	6.900	4.196	1.913
Storting reserves	6.596	322	290	612	90	3.129	100	0
Onttrekking reserves	-1.542	-7.776	-7.117	-14.893	92	-5.475	-2.445	0
Resultaat	8.030	-462	610	148	-132	4.554	1.851	1.913

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Bij de Kaderbrief 2019 is €500.000 voor de MIT regeling beschikbaar gesteld in het jaar 2018 (lasten verhoogd, € 500.000).

Lasten gedekt door reserves

Met de storting van fondsdeel 1 in het Innovatiefonds Noord-Holland BV zijn beheerslasten gemoeid (lasten verhoogd, € 137.000, neutraal).

Voor de uitvoering van projecten wordt een kasraming opgenomen uit de reserve Werkgelegenheid en Economie (lasten verhoogd, € 6,8 miljoen, neutraal):

- Uitvoeringsregeling MIT 2018 € 4,8 miljoen;
- Proof of concept € 1,2 miljoen;
- Investeringsgereed programma € 600.000;
- Versnellingsprogramma € 200.000..

Overige mutaties reserves

Er vindt een evenredige onttrekking aan de reserve Werkgelegenheid en Economie plaats voor de beheerslasten van de storting fondsdeel 1 in het Innovatiefonds Noord-Holland B.V. (onttrekking verhoogd, € 137.000, neutraal).

Er vindt een evenredige onttrekking aan de reserve Werkgelegenheid en Economie voor de UVR MIT, Proof of concept, het Investeringsgereed programma en het Versnelling programma, (onttrekking verhoogd, € 6,8 miljoen, neutraal).

In de Meicirculaire van het provinciefonds is opgenomen dat de provincie een bedrag van €290.000 ontvangt als decentralisatie uitkering MKB Innovatiestimulering Topsectoren. Dit bedrag wordt gestort in de reserve Werkgelegenheid en Economie (storting in de reserve verhoogd, € 290.000, neutraal).

De ruimte die aanwezig was binnen de reserve Werkgelegenheid en Economie wordt overgeheveld naar het apparaatskostenbudget en wordt benut voor de dekking van extra tijdelijke formatie voor de uitvoering van de uitvoeringsregeling MKB innovatiestimulering topsectoren (baten verhoogd, €180.000, neutraal).

5.3.3 operationeel doel

Bijdragen aan een veerkrachtige arbeidsmarkt

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 5.3.3		Bijdragen aan een veerkrachtige arbeidsmarkt						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	658	1.236	0	1.236	0	880	877	875
Directe lasten	353	82	100	182	122	500	0	0
Overdrachten	790	1.250	0	1.250	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	1.800	2.568	100	2.668	4	1.380	877	875
Baten	-48	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	1.752	2.568	100	2.668	4	1.380	877	875
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	1.752	2.568	100	2.668	4	1.380	877	875

Toelichting op het meerjarenoverzicht

5.3.4 operationeel doel

Bijdragen aan een sterke en duurzame agrosector

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 5.3.4		Bijdragen aan een sterke en duurzame agrosector						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	305	307	0	307	0	312	310	307
Directe lasten	185	2.983	105	3.088	4	998	698	698
Overdrachten	2.198	2.981	0	2.981	0	2.016	3.116	1.566
Subtotaal Lasten	2.688	6.271	105	6.376	2	3.326	4.124	2.571
Baten	-58	0	-61	-61	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	2.629	6.271	44	6.315	1	3.326	4.124	2.571
Storting reserves	500	1.500	61	1.561	4	250	250	0
Onttrekking reserves	-912	-2.350	0	-2.350	0	-1.900	-3.000	-1.450
Resultaat	2.217	5.421	105	5.526	2	1.676	1.374	1.121

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Conform de Decemercirculaire 2017 van het provinciefonds is een aantal decentralisatie uitkeringen (DU's) ontvangen, waaronder een bedrag van € 50.000 voor het programma Jong Leren Eten. Het bedrag is bedoeld voor netwerkactiviteiten. Dit geld is in 2017 niet meer tot besteding gekomen en vrijgevallen ten gunste van de algemene middelen. In 2018 worden de middelen alsnog voor het doel ingezet (hogere lasten, €50.000, nadelig).

De gedeelde pachtopbrengsten uit gronden NNN zijn met € 110.000 toegenomen, hiervan wordt 50% doorbelast aan Landbouw (lasten verhoogd, € 55.000, nadelig). Zie ook programma 6 Groen.

Baten

Bijdrage van RVO aan de uitvoeringskosten voor technische bijstand POP3 Europese landbouwsubsidies 2016 ontvangen (baten verhoogd, € 61.000, voordelig).

Overige mutaties reserves

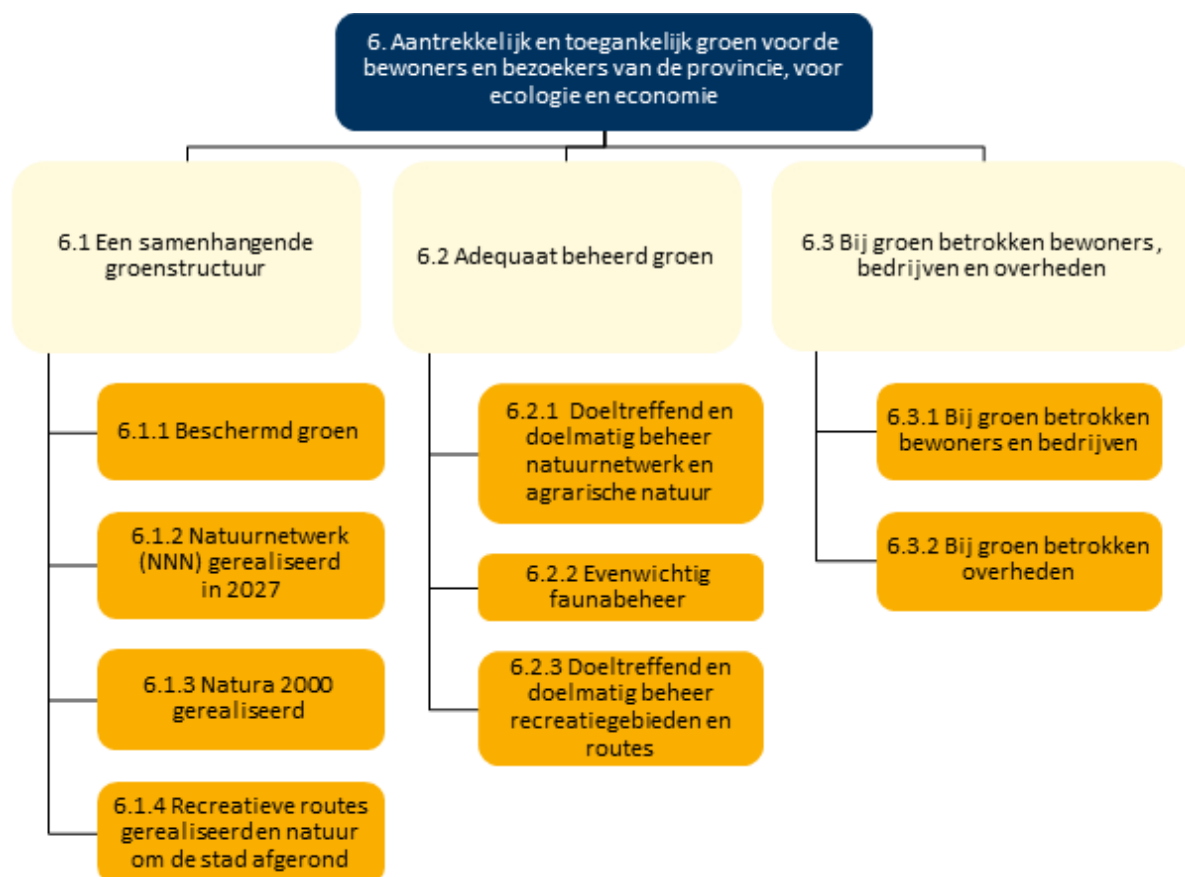
De bijdrage van RVO aan de uitvoeringskosten voor technische bijstand POP3 Europese landbouwsubsidies 2016 wordt in de reserve Europese landbouw gestort (lasten verhoogd, € 61.000, nadelig).

Programma 6 Groen

Maatschappelijk doel

Aantrekkelijk en toegankelijk groen voor de bewoners en bezoekers van de provincie, voor ecologie en economie.

Doelenboom



Leeswijzer

Met ingang van de begroting 2016 is als gevolg van de Motie 53/2014 'Natuur is Kapitaal' het begrotingsprogramma Groen losgekoppeld van Programma Ruimte en als een apart programma met afwijkende lay-out in de begroting opgenomen. Vanaf de begroting 2019 is het de bedoeling dat alle programma's weer dezelfde, gemoderniseerde, lay-out krijgen. Ook programma Groen zal dan worden aangepast aan deze nieuwe lay-out.

Bij de zomernota wordt op programma- en beleidsdoelniveau een toelichting gegeven op de voortgang van de budgetten. Tevens worden op beleidsdoelniveau ook de prestatie-indicatoren weergegeven indien deze worden gewijzigd ten opzichte van de begroting

Wat mag het kosten?

Budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 6 Groen	Rek. 2017	Begroot 2018	Mutaties zomerno ta 2018	Begroot 2018 na zomerno ta	% Toe- of afname	Begroot2 019	Begroot 2020	Begroot2 021
Bedragen x € 1.000								
Lasten uit algemene middelen	47.600	45.437	17.703	63.139	39%	45.935	46.087	46.340
6.1 Een samenhangende groenstructuur	10.296	10.178	13.437	23.615	132%	11.247	11.160	11.176
6.2 Adequaar beheerd groen	35.426	30.580	4.871	35.451	16%	32.767	33.010	33.251
6.3 Bij groen betrokken bewoners en bedrijven en overheden	1.878	4.679	-605	4.074	-13%	1.922	1.918	1.914
Lasten gedekt uit reserves, details zie 6.1 en 6.2	18.301	33.287	5.455	38.742	16%	60.484	25.622	22.267
	Rek. 2017	Begroot 2018	Mutaties zomerno ta 2018	Begroot 2018 na zomerno ta	% Toe- of afname	Begroot2 019	Begroot 2020	Begroot2 021
Totaal Lasten	65.901	78.723	23.157	101.881	29%	106.420	71.709	68.607
Totaal Baten	-5.837	-1.658	-3.756	-5.414	217%	-7.343	-1.558	-558
Saldo van baten en lasten	60.064	77.065	19.401	96.467	25%	99.077	70.151	68.049
Stortingen in reserves	Rek. 2017	Begroot 2018	Mutaties zomerno ta 2018	Begroot 2018 na zomerno ta	% Toe- of afname	Begroot2 019	Begroot 2020	Begroot2 021
Reserve Groen	15.400	17.582	253	17.835	1%	29.837	21.802	22.772
Reserve Groene Uitweg	36.414	50	0	50	0%	0	0	0
Reserve Cofinanciering Waddenzee	911	911	0	911	0%	951	0	0
Reserve kapitaallasten groen	13.072	0	753	753	100%	0	0	0

Toelichting op de budgettabel

Baten

Voor de Samenwerkingsovereenkomst Laag Holland hebben de partners (onder andere de gemeenten en het waterschap) de afgelopen jaren hun bijdrage overgemaakt naar de provincie. Hiervan is € 180.140 nog niet uitgegeven en staat op de balans van de provincie. Dit bedrag zal ten behoeve van enkele projecten in Laag Holland weer toegevoegd worden aan de begroting (baten verhoogd, € 180.000, neutraal).

Tegenover de verplichtingen uit de ILG-periode (2007-2012) staat een balanspost vooruit ontvangen Rijksbijdrage ILG-middelen. Hierin zitten de baten voor de resterende FES-projecten (Fonds Economische Structuurversterking) die nog uitgevoerd moeten worden. Bij de zomernota 2018 wordt dit bedrag geactualiseerd (baten verlaagd, € 685.000, neutraal).

Bijdrage van de externe partijen die deelnemen in het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen voor diverse projecten (baten verhoogd, € 4 miljoen).

Stortingen in reserves

De storting in de reserve Groen uit de opbrengsten (bruto verkoopprijs minus boekwaarde) van de verkoop van BBL- en PASO-gronden wordt, op basis van recente ramingen, aangepast naar € 3 miljoen (in de begroting 2018 was een bedrag van € 3,5 miljoen opgenomen, storting in reserve Groen verlaagd met € 500.000).

In de laatste begrotingswijziging 2017 is op basis van een verkeerde aanname de storting in de reserve Kapitaallasten Groen voor de Natuurbrug Zeepoort verlaagd met € 683.000. Dit wordt nu gecorrigeerd (storting in de reserve Kapitaallasten Groen verhoogd € 683.000, neutraal). Daarnaast is op basis van een nieuwe prognose de uitgave voor natuurbrug Zeepoort naar beneden bijgesteld met € 500.000, waardoor er € 500.000 minder onttrokken wordt aan de reserve kapitaallasten Groen ter dekking van de kapitaallasten (storting in de reserve Groen verhoogd € 500.000, neutraal).

Hiernaast wordt er voor het project Faunapassage N231b een bedrag van € 70.000 vanuit de TWIN-H middelen in de reserve Kapitaallasten Groen gestort (storting in de reserve Kapitaallasten Groen verhoogd € 70.000, neutraal).

Baten en stortingen in reserves

De Balanspost FES (Groenfonds ILG Rijk) bevat middelen die in de ILG-periode (2007-2012) door het Rijk aan de provincie zijn overgemaakt voor specifieke bestedingsdoelen in het landelijk gebied. Met het Natuurakkoord (2011) is afgesproken dat deze middelen definitief aan de provincies worden gedecentraliseerd, zonder nadere voorwaarden of verantwoordingsverplichting. Inmiddels is duidelijk dat een deel van de middelen die was gelabeld t.b.v. specifieke projecten, niet langer nodig is voor deze projecten. Bij eerdere begrotingswijzigingen is daarom al € 7,3 miljoen niet-gelabelde middelen in de reserve Groen gestort. Uit het geactualiseerde balansdossier blijkt dat door het lager vaststellen van een aantal subsidies voor een aanvullend bedrag van € 253.000 geen verplichtingen (meer) zijn. Gelet op het oorspronkelijke doel waarvoor deze middelen door het Rijk aan de provincies zijn gedecentraliseerd, ligt storting in de reserve Groen opnieuw voor de hand. De reserve Groen dient nl. voor de realisatie van natuur-, recreatie- en waterprojecten in het landelijk gebied (baten verhoogd € 253.000, neutraal en storting in de reserve Groen verhoogd € 253.000, neutraal).

6.1 beleidsdoel

Een samenhangende groenstructuur

Wat gaan we daarvoor doen?

Tabel Prestatie-indicatoren

Toelichting op de wijziging

Geen wijzigingen

Wat mag het kosten?

Meerjarenraming lasten (x 1.000 euro)

6.1 Een samenhangende groenstructuur	Rekening 2017	Begroting 2018	Mutaties zomernota 2018	Begroot 2018 na zomernota	Begroting 2019	Begroting 2020
Lasten uit algemene middelen	10.296	10.178	13.436	23.614	11.247	11.160
a. NB wet en Flora- en Fauna wet (handhaving, vergunningverlening)	0	0	0	0	0	0
b. Realisatie NNN	703	703	0	703	703	703
c. Onderzoek en advies groen	677	1.231	155	1.386	1.555	1.405
d. Beheerplannen N2000	90	0	0	0	0	0
k. Omgevingsdiensten Groen	3.264	3.571	0	3.571	4.039	4.099
l. Subsidies Regionale samenwerking	1.263	160	180	340	0	0
Wet Natuurbescherming	0	206	338	544	511	511
n. Oostelijke Vechtplassen	0	0	12.763	12.763	0	0
Apparaatskosten	4.304	4.307	0	4.307	4.439	4.442
Afrekeningsverschillen voorgaande boekjaren	-6	0	0	0	0	0
Lasten gedekt uit reserves en balansposten (BDU en vooruitontvangen bijdrage)	17.996	33.287	2.964	36.251	60.484	25.622
e. Reserve Groen	12.186	25.714	4.517	30.231	42.646	13.722
f. Reserve Groene Uitweg	1.796	3.015	0	3.015	7.033	10.525
g. BDU Groene Uitweg	0	0	0	0	0	0
h. Groenfonds ILG Rijk	3.278	1.050	-685	365	6.360	1.000
i. Reserve TWIN-H (compartiment groen)	736	2.251	218	2.469	3.200	0
j. Reserve UNA (compartiment groen)	-6	1.078	-1.048	30	1.048	0
m. Investerings Groen	0	179	-38	141	197	375

(reserve. Kapitaallasten)

Natuurbrug Zandpoort	6	0	0	0	0	0
----------------------	---	---	---	---	---	---

Toelichting op het meerjarenoverzicht lasten

c. Vanaf 2015 mag PWN de inkoop-btw over haar natuurbeheer niet meer op haar aangifte(n) in aftrek brengen. Zodoende vormt deze btw voortaan een kostenpost bij PWN. PWN kan deze btw via de z.g. transparantieregeling doorschuiven naar de provincie, die deze vervolgens declareert bij het btw-compensatiefonds. Teneinde de zaak financieel af te handelen, zal PWN eenzelfde bedrag (als de doorgeschoven btw) middels een factuur terugvragen van de provincie. De doorgeschoven btw vloeit in de algemene middelen van de provincie (lasten verhoogd, € 270.000, neutraal).

Conform de Kaderbrief 2017 (Regel AH) worden de gedeelde pachtopbrengsten die voortvloeien uit de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland doorbelast aan de vakinhoudelijke begrotingsprogramma's. De gedeelde pachtopbrengsten nemen toe van totaal € 230.000 naar € 340.000. Hiervan wordt 50% € 170.000 doorbelast aan Groen -en 50% aan Landbouw. Er stond al € 115.000 op de begroting in Programma Groen (lasten verhoogd, € 55.000, nadelig). Zie ook programma 5 Ruimte.

In het kader van motie 110 / 2e begrotingswijziging 2018 zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor het startkapitaal MRA landschapsfonds in het kader van de voorbereidingskosten voor het kwaliteitsbeeld landschap. Een deel van deze middelen wordt ingezet in de vorm van extra apparaatskosten budget (lasten verlaagd, € 170.000, neutraal).

l. Voor de Samenwerkingsovereenkomst Laag Holland zal ten behoeve van enkele projecten in Laag Holland het bedrag uit de balans weer toegevoegd worden aan de begroting (lasten verhoogd, € 180.000, neutraal).

Wet natuurbescherming: de budgetten "Beheerplannen 2000" en "Flora- en Faunabeleid" zijn, mede i.v.m. de nieuwe Wet natuurbescherming die beide onderwerpen combineert, samengevoegd tot één budget. Hieruit zullen ook de kosten voor het PAS-bureau betaald worden. Het PAS-bureau (onderdeel van BIJ12) ondersteunt de provincies en drie ministeries bij de uitvoering van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Het gaat hierbij om zaken als gebruikersondersteuning (o.a. protocollen en draaiboeken), monitoring, rapportage, informatievoorziening (kennis), communicatie en onderzoek. Op basis van de verdeelsleutel 'Natuurtaken' is het Noord-Hollandse aandeel in de kosten voor het PAS-bureau in 2018 € 131.207, afgerond € 135.000. Omdat hiervoor nog geen structurele dekking beschikbaar was, zijn deze kosten de afgelopen jaren gedekt uit het subproduct 'Onderzoek en Advies Groen'. Dit is, gegeven het aantal opdrachten dat uit dit subproduct moet worden gedekt, niet langer haalbaar. Gezien het structurele karakter van onze bijdrage voor het PAS-bureau is raming van deze kosten binnen de begroting gewenst. Daarnaast is inmiddels uit de Begrotingswijziging 2018 van BIJ12 (AAC Vitaal Platteland 31-05-2018) gebleken dat de kosten voor ontwikkeling en beheer van AERIUS (het rekeninstrument voor stikstofdepositie) € 1,5 miljoen/jaar (landelijk) meer zijn dan in 2017. Dit getal komt voort uit een onafhankelijke audit uitgevoerd door het RIVM. Ook de programmakosten PAS-bureau zijn hoger dan in 2017: € 0,6 miljoen/jaar (landelijk). Totaal gaat het dus om extra kosten van € 2,1 miljoen/jaar, landelijk (indicatief). Op basis van de verdeelsleutel 'Natuurtaken' is het Noord-Hollandse aandeel € 169.050, afgerond € 170.000. Wij stellen voor om het budget te verhogen naar in totaal € 305.000 (lasten verhoogd, € 305.000, nadelig).

Administratieve correctie op de 1e begrotingswijziging 2018. Een deel van de middelen t.b.v. IPO programmabegroting 2018 wordt overgeheveld van programma 1 naar programma 6. De middelen voor PAS, € 33.000, naar OD 6.1, budget Wet Natuurbescherming (lasten verlaagd, € 33.000, neutraal).

e., f., g., i. en j. Betreft voornamelijk gewijzigde kasramingen voor in het concept Programma Natuurontwikkeling 2019-2023 opgenomen projecten (lasten uit de verschillende reserves verhoogd, € 3,7 miljoen, neutraal).

h. De raming is geactualiseerd voor betaalde subsidies en opdrachten in het kader van projecten die uit de ILG-gelden van het Rijk worden gefinancierd (lasten verlaagd, € 685.000, neutraal).

m. De kapitaallasten t.l.v. de reserve Dekking Kapitaallasten Groen worden met € 38.000 afgehaald doordat de (in 25 jaar af te schrijven te activeren) projectkosten ten laste van deze

reserve in 2017 € 954.000 lager zijn dan geraamd. De lagere uitgaven worden veroorzaakt door de projecten Natuurpoort Zeepoort (de overdracht heeft nog niet plaatsgevonden door restwerkzaamheden) en Binnendoorvaartverbinding Naarden buiten de Vesting (later starten van de precontractuele fase door discussies over gebruik van de trekvaart). (onttrekkingen verlaagd, € 38.000, neutraal).

n. Vooruitlopend op de definitieve besluitvorming in de stuurgroep Oostelijke Vechtplassen en het overleg met de accountant, omtrent de wijze van financiële administratieve inrichting van het Programma Oostelijke Vechtplassen zijn voorlopig de provinciale middelen opgenomen in een Voorziening Oostelijke Vechtplassen. De storting is gebaseerd op de GS-nota 935022/990669 Vaststelling van het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen, gecorrigeerd voor de reeds betaalde bedragen. Bij de laatste begrotingswijziging betrekken we op basis van de formele besluitvorming eventuele wijzigingen (lasten verhoogd, € 12,8 miljoen, neutraal).

6.2 beleidsdoel

Adequaat beheerd groen

Wat gaan we daarvoor doen?

Tabel Prestatie-indicatoren

Toelichting op de wijziging

Geen wijzigingen

Wat mag het kosten?

Meerjarenraming lasten (x 1.000 euro)

6.2 Adequaat beheerd groen	Rekening 2017	Begroting 2018	Mutaties zomernota 2018	Begroot 2018 na zomernota	Begroting 2019	Begroting 2020
Lasten uit algemene middelen	35.426	30.580	4.871	35.451	32.767	33.010
a. Natuur- en landschapsbeheer	19.202	16.476	1.046	17.522	17.818	17.992
b. Landschapsbeheer Texel	0	0	0	0	0	0
c. Faunafonds	8.031	4.578	3.725	8.303	8.075	8.075
d. Flora en Faunabeleid	17	0	0	0	0	0
e. Recreatieschappen	7.439	6.888	100	6.988	6.074	6.149
f. Beheer NH pad	49	125	0	125	125	125
g. Subsidies beheer groene organisaties	2.917	1.850	0	1.850	0	0
h. N.V. Recreatie NH	0	0	0	0	0	0
Onderzoek en advies Landschap	0	0	0	0	0	0
Apparaatskosten	659	663	0	663	675	669
Afrekeningsverschillen voorgaande boekjaren	-2.888	0	0	0	0	0
Lasten gedekt uit reserves	305	0	2.491	2.491	0	0
i. Reserve cofinanciering Waddenfonds	305	0	2.491	2.491	0	0
Reserve Werkgelegenheid en Economie	0	0	0	0	0	0

Toelichting op het meerjarenoverzicht lasten

a. Voor de uitvoering van de SNL maakt de provincie gebruik van de uitvoeringsorganisatie RVO.nl. De kosten van RVO.nl vallen in twee categorieën en declaraties uiteen.

1. De behandeling van dossiers voor alle provincies gezamenlijk, waarover in IPO-verband afspraken zijn gemaakt en waarvan onze provincie een evenredig deel betaalt: € 1,2 miljoen (7,8% van € 15.161.298). Voor een deel van deze kosten wordt overigens door het Rijk een bijdrage gestort in het Provinciefonds (voor ons ongeveer € 1 miljoen).

2. De behandeling van dossiers specifiek voor Noord-Holland (natuurbeheer, functieverandering), waarover een directe afspraak tussen ons en RVO.nl is gemaakt: € 39.816, afgerond € 40.000. (lasten verhoogd € 1,2 miljoen, nadelig).

In de Septembercirculaire 2017 is het bedrag, dat we bij de Meicirculaire 2017 via het provinciefonds ontvangen hadden, verlaagd. Hierbij is de volgende toelichting gegeven: "In de Meicirculaire 2017 zijn provincies geïnformeerd over de verdeling van de middelen ten behoeve van de uitvoering van agrarisch natuurbeheer (€ 8,9 miljoen structureel) en van natuurbeheer door de kleine natuurbeheerders (<75 ha; € 0,6 miljoen structureel). De verdeling is ten onrechte gebaseerd op de (eenmalige) kosten van de transitie naar een collectief stelsel. De verdeling dient plaats te vinden conform het advies van de commissie-Jansen, namelijk op basis van de verwachte opgaven per provincie." (lasten verlaagd, € 192.000, voordelig).

In oktober 2016 is de uitvoering van de Subsidieverordening Natuur- en Landschapsbeheer (onderdeel Natuurbeheer, SVN-L-N) overgegaan van RVO.nl naar de provincie. Dit leidt tot korte lijnen en een efficiëntere afhandeling, maar als gevolg van de overgang is tijdelijk extra capaciteit nodig om enkele knelpunten op te lossen. Daarom het voorstel om de incidentele extra inzet te verlengen voor de periode van 01-01-2018 t/m 31-08-2018. De hiermee gepaard gaande extra kosten bedragen € 54.000 (lasten verhoogd, € 54.000, nadelig). Dit bedrag zal budgetneutraal toegevoegd worden aan het apparaatskostenbudget (lasten verlaagd, € 54.000, neutraal).

Administratieve correctie op de 1e begrotingswijziging 2018. Een deel van de middelen t.b.v. IPO programmabegroting 2018 overhevelen van programma 1 naar programma 6. De middelen voor vitaal platteland natuurbeheer en ontwikkeling natuurgebieden, € 15.000, naar OD 6.2. (lasten verhoogd, € 15.000, neutraal).

c. Bij de Kaderbrief 2019 (paragraaf 5.2, regel Q) is rekening gehouden met een verhoging van het bedrag voor uit te keren tegemoetkomingen in faunaschade (lasten verhoogd, € 3,7 miljoen, nadelig).

e. Bij de Kaderbrief 2019 (paragraaf 5.2, regel P) is rekening gehouden met een verhoging van onze deelnemersbijdrage aan de recreatieschappen (lasten verhoogd, € 100.000, nadelig).

i. De uitgavenraming wordt aangepast. Om alle subsidieaanvragen in 2018 te kunnen verstrekken, is een budget van € 2,2 miljoen nodig. Hiernaast gaan we nog € 250.000 uitgeven aan voorbereidingskosten van het Investeringsprogramma Waddengebied (lasten verhoogd, € 2,5 miljoen, neutraal).

6.3 beleidsdoel

Bij groen betrokken bewoners, bedrijven en overheden

Wat gaan we daarvoor doen?

Tabel Prestatie-indicatoren

Toelichting op de wijziging

Geen wijzigingen

Wat mag het kosten?

Meerjarenraming lasten (x 1.000 euro)

6.3 Bij groen betrokken bewoners en bedrijven	Rekening 2017	Begroting 2018	Mutaties zomernota 2018	Begroot 2018 na zomernota	Begroting 2019	Begroting 2020
Lasten uit algemene middelen	1.878	4.679	-605	4.074	1.922	1.918
a. Programma Betrekken bij Groen	722	608	0	608	608	608
b. Bijdrage regionale samenwerking	357	560	0	560	380	380
d. Deelname Nationale parken	268	258	0	258	258	258
e. Groen Kapitaal	164	555	0	555	200	200
f. Natuurinclusieve landbouw	0	2.230	-605	1.625	0	0
Apparaatskosten	468	468	0	468	476	472
Afrekeningsverschil en voorgaande boekjaren	-102	0	0	0	0	0

Toelichting op het meerjarenoverzicht lasten

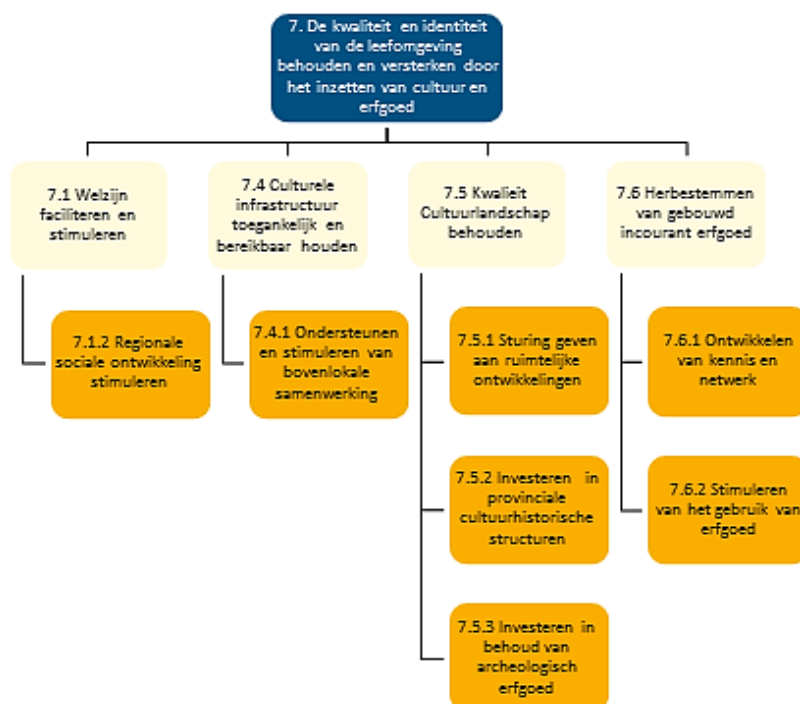
f. Van de bij motie 110 / 2^e begrotingswijziging 2018 beschikbaar gestelde middelen voor Natuurinclusieve landbouw en Bodemdaling Veenweidegebieden is € 375.000 bestemd voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Dit bedrag dient te worden gestort in de reserve Kapitaallasten vaarwegen (zie ook OD 2.3.3). Hiernaast zal € 230.000 van de middelen voor Bodemdaling Veenweidegebieden worden ingezet in de vorm van extra apparaatskosten budget (lasten verlaagd, € 605.000, neutraal).

Programma 7 Cultuur en Welzijn

Maatschappelijk doel

De kwaliteit en identiteit van de leefomgeving behouden en versterken door het inzetten van cultuur en erfgoed.

Doelenboom



Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 7		Cultuur en Welzijn						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Kapitaallasten	279	279	0	279	0	279	279	279
Overdrachten	3.960	18.841	-98	18.743	-1	9.263	8.983	8.733
Apparaatskosten	1.573	1.714	0	1.714	0	1.860	1.848	1.839
Directe lasten	1.680	3.198	-429	2.769	-13	1.606	1.606	1.606
Subtotaal Lasten	7.492	24.032	-527	23.505	-2	13.008	12.716	12.457
Baten	-35	-30	0	-30	0	-30	-30	-30
Saldo van baten en lasten	7.457	24.002	-527	23.475	-2	12.978	12.686	12.427
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	7.457	24.002	-527	23.475	-2	12.978	12.686	12.427

Toelichting op de budgettabel

Lasten gedekt door algemene middelen

Een deel van de middelen uit het Coalitieakkoord 2015-2019 voor onderwaterarcheologie wordt vooruitgeschoven in de tijd voor wetenschappelijk onderzoek, conservering, restauratie en museale presentatie van de collectie vondsten Palmhoutwrak (lasten verlaagd, € 436.000, voordelig):

- De basisrapportage van het wetenschappelijk onderzoek naar de vondsten wordt verwacht in 2019. Dit komt doordat de collectie zo omvangrijk en divers is. Hiervoor wordt € 15.000 doorgeschoven naar 2020 en € 15.000 naar 2021;
- Voor conservering en restauratie wordt € 16.000 doorgeschoven naar 2019, € 15.000 naar 2020 en € 15.000 naar 2021;
- In 2022 wordt een bijdrage van circa € 360.000 aan beheers- en behoudsaspecten van de permanente tentoonstelling in Kaap Skil verwacht.

De kosten voor beheer en onderhoud van het Huis van Hilde worden op basis van de uitvoeringsovereenkomsten met de leveranciers met 2,5% geïndexeerd (lasten verhoogd, € 7.000, nadelig).

Lasten gedekt door reserves

OD 7.5.1 Voor de subsidie buiten uitvoeringsregeling aan Fort Zuidwijkermeer is een kasraming opgenomen (lasten verhoogd uit Reserve EXIN-H, € 302.000, neutraal).

OD 7.5.1. Administratieve correctie uitgevoerd van een dubbel opgevoerde UI-post uit 2017 (lasten verlaagd, € 400.000, voordelig).

Overige mutaties

7.1 beleidsdoel

Welzijn faciliteren en stimuleren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

7.1.2 operationeel doel

Regionale sociale ontwikkeling stimuleren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.1.2		Regionale sociale ontwikkeling stimuleren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	265	351	0	351	0	430	429	429
Overdrachten	-20	2.292	0	2.292	0	180	0	0
Subtotaal Lasten	245	2.643	0	2.643	0	610	429	429
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	245	2.643	0	2.643	0	610	429	429
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	245	2.643	0	2.643	0	610	429	429

Toelichting op het meerjarenoverzicht

7.4 beleidsdoel

Culturele infrastructuur toegankelijk en bereikbaar houden

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

7.4.1 operationeel doel

Ondersteunen en stimuleren van bovenlokale samenwerking

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
7.4.1.01 Uitvoeren van het programma Culturele Infrastructuur	- Subsidie verstrekt aan Probiblio voor ondersteuning provinciaal netwerk (basis) bibliotheken. - Subsidie verstrekt aan Plein C voor coördinatie uitvoeren van programma Cultuureducatie met Kwaliteit. - Uitvoering gegeven aan de Actie-agenda Cultuurimpuls MRA. - Netwerkbijeenkomst voor bestuurders tijdens de UIT-markt georganiseerd.	- Subsidie verstrekt aan Probiblio voor ondersteuning provinciaal netwerk (basis) bibliotheken. - Subsidie verstrekt aan Plein C voor coördinatie uitvoeren van programma Cultuureducatie met kwaliteit. - Uitvoering gegeven aan de Actie-agenda Cultuurimpuls MRA. - Netwerkbijeenkomst voor bestuurders tijdens het evenement "Toekomst van Toen" georganiseerd.
<i>Toelichting op te wijzigen instrument</i> - punt 4: de netwerkbijeenkomst wordt niet tijdens de UIT-markt georganiseerd, maar tijdens het evenement "Toekomst van Toen".		

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.4.1		Ondersteunen en stimuleren van bovenlokale samenwerking						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	169	169	0	169	0	172	170	169
Directe lasten	52	100	0	100	0	0	0	0
Overdrachten	2.672	2.747	0	2.747	0	2.840	2.740	2.490
Subtotaal Lasten	2.894	3.016	0	3.016	0	3.012	2.910	2.659
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	2.894	3.016	0	3.016	0	3.012	2.910	2.659
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	2.894	3.016	0	3.016	0	3.012	2.910	2.659

Toelichting op het meerjarenoverzicht

7.5 beleidsdoel

Kwaliteit Cultuurlandschap behouden

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

7.5.1 operationeel doel

Sturing geven aan ruimtelijke ontwikkelingen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.5.1		Sturing geven aan ruimtelijke ontwikkelingen						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	419	437	0	437	0	461	458	455
Directe lasten	97	1.088	0	1.088	0	100	100	100
Overdrachten	643	13.117	-98	13.019	-1	5.703	5.703	5.703
Subtotaal Lasten	1.159	14.642	-98	14.544	-1	6.264	6.261	6.258
Baten	-5	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	1.154	14.642	-98	14.544	-1	6.264	6.261	6.258
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	1.154	14.642	-98	14.544	-1	6.264	6.261	6.258

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Lasten gedekt door specifieke baten

Lasten gedekt door reserves

Voor de subsidie buiten uitvoeringsregeling aan Fort Zuidwijkermeer is een kasraming opgenomen (lasten verhoogd uit Reserve EXIN-H, € 302.000, neutraal).

Administratieve correctie uitgevoerd van een dubbel opgevoerde UI-post uit 2017 (lasten verlaagd, € 400.000, voordelig).

Overige mutaties

7.5.2 operationeel doel

Investeren in provinciale cultuurhistorische structuren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.5.2		Investeren in provinciale cultuurhistorische structuren						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	45	51	0	51	0	55	54	54
Directe lasten	313	399	0	399	0	432	432	432
Overdrachten	573	435	0	435	0	290	440	440
Subtotaal Lasten	932	885	0	885	0	777	926	926
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	932	885	0	885	0	777	926	926
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	932	885	0	885	0	777	926	926

Toelichting op het meerjarenoverzicht

7.5.3 operationeel doel

Investeren in behoud van archeologisch erfgoed

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.5.3		Investeren in behoud van archeologisch erfgoed						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	470	502	0	502	0	534	531	528
Directe lasten	1.161	1.226	-429	797	-35	689	689	689
Kapitaallasten	279	279	0	279	0	279	279	279
Overdrachten	0	150	0	150	0	150	0	0
Subtotaal Lasten	1.910	2.157	-429	1.728	-20	1.652	1.499	1.496
Baten	-30	-30	0	-30	0	-30	-30	-30
Saldo van lasten en baten	1.880	2.127	-429	1.698	-20	1.622	1.469	1.466
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	1.880	2.127	-429	1.698	-20	1.622	1.469	1.466

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Een deel van de middelen uit het Coalitieakkoord 2015-2019 voor onderwaterarcheologie wordt vooruitgeschoven in de tijd voor wetenschappelijk onderzoek, conservering en restauratie en museale presentatie van de collectie vondsten Palmhoutwrak (lasten verlaagd, € 436.000, voordelig):

- De basisrapportage van het wetenschappelijk onderzoek naar de vondsten wordt verwacht in 2019. Dit komt doordat de collectie zo omvangrijk en divers is. Hiervoor wordt € 15.000 doorgeschoven naar 2020 en € 15.000 naar 2021;
- Voor conservering en restauratie wordt € 16.000 doorgeschoven naar 2019, € 15.000 naar 2020 en € 15.000 naar 2021;
- In 2022 wordt een bijdrage van circa € 360.000 aan beheers- en behoudsaspecten van de permanente tentoonstelling in Kaap Skil verwacht.

De kosten voor beheer en onderhoud van het Huis van Hilde worden op basis van de uitvoeringsovereenkomsten met de leveranciers met 2,5% geïndexeerd (lasten verhoogd, € 7.000, nadelig).

Herbestemmen van gebouwd incourant erfgoed

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

7.6.1 operationeel doel

Ontwikkelen van kennis en netwerk

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.6.1		Ontwikkelen van kennis en netwerk						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Directe lasten	5	235	0	235	0	235	235	235
Subtotaal Lasten	5	235	0	235	0	235	235	235
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	5	235	0	235	0	235	235	235
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	5	235	0	235	0	235	235	235

Toelichting op het meerjarenoverzicht

7.6.2 operationeel doel

Stimuleren van het gebruik van erfgoed

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.6.2		Stimuleren van het gebruik van erfgoed						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	205	204	0	204	0	208	206	204
Directe lasten	51	150	0	150	0	150	150	150
Overdrachten	91	100	0	100	0	100	100	100
Subtotaal Lasten	347	454	0	454	0	458	456	454
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	347	454	0	454	0	458	456	454
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	347	454	0	454	0	458	456	454

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Programma 8 Financiën

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Overdrachten	-17.564	13	-800	-787	-6.154	13	13	13
Apparaatskosten	57.595	58.214	2.415	60.629	4	57.201	56.496	56.327
Directe lasten	-733	7.783	-2.372	5.411	-30	11.000	14.064	17.653
Kapitaallasten	407	448	0	448	0	448	448	448
Subtotaal Lasten	39.704	66.458	-757	65.701	-1	68.662	71.021	74.441
Baten	-415.508	-398.258	-17.804	-416.062	4	-401.410	-403.929	-404.669
Saldo van baten en lasten	-375.804	-331.800	-18.561	-350.361	6	-332.748	-332.908	-330.228
Storting reserves	61.327	18.450	34.310	52.759	186	14.416	10.500	7.102
Onttrekking reserves	-197.977	-129.500	-32.850	-162.350	25	-45.567	-12.730	-12.216
Resultaat	-512.454	-442.850	-17.101	-459.952	4	-363.898	-335.139	-335.342

Toelichting op de budgettabel

Lasten gedekt door algemene middelen

OD 8.1.1 Bij de Kaderbrief 2019 is de stelpost voor opvangen van macro-economische tegenvallers vrijgevallen (lasten verlaagd, € 8.390.000, voordelig).

OD 8.1.1 Bij de Kaderbrief 2019 is de Stelpost prijsstijgingen opgehoogd met € 3.357.000. Voor het herberekenen van de stelpost zijn de volgende begrotingsposten meegenomen: de budgetten voor onderhoud aan infrastructuur, de apparaatskosten en de budgetten voor omgevingsdiensten, RUD's en omgevingsdiensten (lasten verhoogd, € 3.357.000, nadelig).

OD 8.1.1: Met het Presidium is afgesproken om de communicatie-ondersteuning voor de Statengriffie uit te breiden met 0,39 fte (lasten verhoogd, € 33.000, nadelig).

OD 8.1.1: Met het Presidium is afgesproken dat de formatie van de Statengriffie met 0,5 fte wordt uitgebreid (lasten verhoogd, 32.000, nadelig).

OD 8.1.1 Voor vergoeding van planschade door de aanwijzing van polder De Ronde Hoep tot calamiteitenberging wordt een storting gedaan in de voorziening financiële risico's (lasten verhoogd, € 2,7 miljoen). Polder De Ronde Hoep is aangewezen als calamiteitenberging bij te veel water. In een bestuursconvenant in 2009 hebben de provincie, waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeente Ouder-Amstel afgesproken dat eventuele planschade door het waterschap en de provincie zullen worden vergoed. De € 2,7 miljoen is het provinciale aandeel van de maximaal geraamde planschade van € 5,4 miljoen.

OD 8.2.1 Om de effecten van digitalisering te stroomlijnen is een Informatieagenda opgesteld. De Informatieagenda omvat zowel de investeringen in ICT en techniek, maar ook in mensen, organisatie en processen. Voor de Informatieagenda zijn structureel extra middelen nodig (meer uitgaven, € 2,25 miljoen, nadeel).

Overige mutaties reserves

OD 8.1.2: Aan medewerkers die uit dienst gingen en aan nabestaanden van overleden medewerkers zijn in 2017 salarisbetalingen gedaan waarin het talentbudget zat. Daardoor kunnen de in de reserve GO gereserveerde bedragen voor talentbudget voor deze medewerkers vrijvallen (minder uitgaven, € 76.000, voordelig).

OD 8.1.2 Bij de Kaderbrief 2019 is rekening gehouden met een jaarrekeningresultaat 2017 van € 10,13 miljoen. Deze middelen zijn meegenomen ter dekking van de aangeleverde voorstellen en zijn onttrokken aan de Algemene reserve (onttrekking aan de Algemene reserve, € 10,13 miljoen, voordelig)

OD 8.1.2 Bij de Kaderbrief 2019 is een deel van het voordelige Kaderbrief resultaat gestort in de Algemene reserve om het Kaderbrief tekort in 2019 te dekken (storting in de Algemene reserve verhoogd, € 14.034.000, nadelig)

Baten

OD 8.1.1 Op basis van de Maartcirculaire 2018 is bij de Kaderbrief 2019 de uitkering van het provinciefonds met € 5.095.000 opgehoogd. Door de verbreding van de normeringssystematiek, oplopende ramingen voor loon-, prijs- en volumeontwikkelingen en door de intensiveringen van het Rijk is extra accres voor provincies beschikbaar gekomen (baten verhoogd, € 5.095.000, voordelig).

OD 8.1.1 Bij de Kaderbrief 2019 is op basis van de gewichtsuitdraai van de Belastingdienst de raming van de opcenten verhoogd met € 4.757.000 (baten verhoogd, € 4.757.000, voordelig).

OD 8.1.1: De provincie Noord-Holland ontvangt opbrengsten voor gedetacheerde medewerkers (meer baten, € 1.240.000, neutraal).

OD 8.1.1: Het dividend van BNG wordt met € 1.244.000 opgehoogd. Het huidige niveau van de leverage ratio is aanleiding voor BNG bank om het dividend te verhogen over 2017. Er is 37,5 % (2016: 25 %) van de beschikbare winst na belasting uitgekeerd. Dit komt neer op een dividendbedrag van € 141 miljoen (2016: € 91 miljoen). In 2018 zal naar verwachting zekerheid verkregen worden over de invoering van de leverage ratio, waarna BNG bank haar kapitalisatie- en dividendbeleid wil evalueren (baten verhoogd, € 1.244.000, voordelig).

OD 8.1.1. De geraamde opbrengsten van de parkeergarage Dreef worden neerwaarts bijgesteld (inkomsten verlaagd, € 89.000, nadelig).

OD 8.1.1. De huurinkomsten zijn verhoogd door het verhuren van de 1e werketage en een gedeelte van de winkelplint aan Elan wonen (inkomsten verhoogd, € 85.000, voordelig).

OD 8.1.1. De doorbelaste servicekosten zijn verhoogd door het verhuren van de 1e werketage en een gedeelte van de winkelplint aan Elan wonen (inkomsten verhoogd, € 122.000, voordelig).

OD 8.1.1 De algemene uitkering van het provinciefonds wordt op basis van de Meicirculaire met € 93.000 opgehoogd. Dit wordt veroorzaakt door een iets hoger accres vergeleken met de Maartcirculaire (baten verhoogd, € 93.000, voordelig).

OD 8.1.1 De eindafrekening van het provinciefonds over 2017 heeft plaatsgevonden. Dit zorgt voor een lagere uitkering van € 1.020.000 in 2018 (baten verlaagd, € 1.020.000, nadelig).

Onttrekkingen reserves

OD 8.1.2. De provincie Noord-Holland heeft samen met het Rijk de stichting Voorbereiding Pallas-reactor opgericht. Rijk en provincie (voordracht 2012-56) hebben elk een lening van maximaal € 40 miljoen beschikbaar gesteld om de eerste stappen te kunnen zetten voor realisatie van Pallas. Ultimo 2017 was de omvang van de uitstaande lening van € 15,3 miljoen (nominale storting inclusief bijgeboekte rente). In de jaarrekening 2017 is m.b.t. de verstrekte lening op basis van een risicoafweging een verliesvoorziening van € 15,3 miljoen opgenomen. In het voorjaar van 2018 is als onderdeel van de 2e tranche van lening € 7,5 miljoen beschikbaar gesteld. Hierdoor bedraagt op dit moment de uitstaande lening aan stichting Pallas € 22,8 miljoen. Gelet op de risicoafweging wordt in deze zomernota de verliesvoorziening met € 7,5 miljoen verhoogd (zie ook de toelichting onder OD 5.3.1) De verhoging van de verliesvoorziening wordt door een onttrekking aan de algemene reserve gedekt (onttrekkingen verhoogd, € 7,5 miljoen, neutraal). Bij het opstellen van de jaarrekening 2018 zal het risico op oninbaarheid van de lening en de omvang van de verliesvoorziening opnieuw worden gewogen.

8.1 beleidsdoel

Algemene dekkingsmiddelen verzorgen

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

8.1.1 operationeel doel

Algemene dekkingsmiddelen provincie

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 8.1.1		Algemene dekkingsmiddelen provincie						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	4.138	2.518	2.415	4.933	96	1.981	1.979	1.979
Directe lasten	-733	7.783	-2.372	5.411	-30	11.000	14.064	17.653
Kapitaallasten	407	448	0	448	0	448	448	448
Overdrachten	-17.571	13	-800	-787	-6.154	13	13	13
Subtotaal Lasten	-13.760	10.763	-757	10.006	-7	13.442	16.504	20.093
Baten	-415.508	-398.258	-17.804	-416.062	4	-401.499	-404.018	-404.758
Saldo van lasten en baten	-429.268	-387.495	-18.561	-406.056	5	-388.057	-387.514	-384.665
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	-429.268	-387.495	-18.561	-406.056	5	-388.057	-387.514	-384.665

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Bij de Kaderbrief 2019 is de stelpost voor opvangen van macro-economische tegenvallers vrijgevallen (lasten verlaagd, € 8.390.000, voordelig).

Bij de Kaderbrief 2019 is de Stelpost prijsstijgingen opgehoogd met € 3.357.000. Voor het herberekenen van de stelpost zijn de volgende begrotingsposten meegenomen: de budgetten voor onderhoud aan infrastructuur, de apparaatskosten en de budgetten voor omgevingsdiensten, RUD's en omgevingsdiensten (lasten verhoogd, € 3.357.000, nadelig).

Met het Presidium is afgesproken om de communicatie-ondersteuning voor de Statengriffie uit te breiden met 0,39 fte (lasten verhoogd, € 33.000, nadelig).

Met het Presidium is afgesproken dat de formatie van de Statengriffie met 0,5 fte wordt uitgebreid (lasten verhoogd, € 32.000, nadelig).

Voor de vervanging van gedetacheerde medewerkers worden inhuurkosten gemaakt (lasten verhoogd, € 1.240.000, neutraal).

Voor de uitvoering van de regeling SVN Natuurbeheer wordt tijdelijk extra capaciteit ingezet (lasten verhoogd, € 54.000, neutraal).

Voor de uitvoering van de MIT-regeling wordt tijdelijk extra capaciteit ingezet (lasten verhoogd, € 180.000, neutraal).

Bij de uitwerking van de voorstellen die in motie 110 zijn opgenomen, is ook de inzet van capaciteit geraamd voor de uitvoering van deze voorstellen. Bij de 2e begrotingswijziging is dit door PS geaccordeerd. Deze inzet zal gepleegd worden vanuit de apparaatskosten. Het geraamde budget wordt overgeheveld van programmabudgetten naar het apparaatskostenbudget (lasten verhoogd, € 680.000, neutraal).

Voor vergoeding van planschade door de aanwijzing van polder De Ronde Hoep tot calamiteitenberging wordt een storting gedaan in de voorziening financiële risico's (lasten verhoogd, € 2,7 miljoen). Polder De Ronde Hoep is aangewezen als calamiteitenberging bij te veel water. In een bestuursconvenant in 2009 hebben de provincie, waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeente Ouder-Amstel afgesproken dat eventuele planschade door het waterschap en de provincie zullen worden vergoed. De € 2,7 miljoen is de helft van de maximaal geraamde planschade van € 5,4 miljoen.

Lasten gedekt door specifieke baten

OD 8.1.1. De opbrengsten van de parkeergarage Dreef worden lager geraamd (inkomsten verlaagd, € 89.000, nadelig).

OD 8.1.1. De huurinkomsten zijn verhoogd door het verhuren van de 1e werketage en een gedeelte van de winkelplint aan Elan wonen (inkomsten verhoogd, € 85.000, voordelig).

OD 8.1.1. De huurinkomsten en de doorbelaste servicekosten zijn verhoogd door het verhuren van de 1e werketage en een gedeelte van de winkelplint aan Elan wonen (inkomsten verhoogd, € 122.000, voordelig).

Baten

Op basis van de Maartcirculaire 2018 is bij de Kaderbrief 2019 de uitkering van het provinciefonds met € 5.095.000 opgehoogd. Door de verbreding van de normeringssystematiek, oplopende ramingen voor loon-, prijs- en volumeontwikkelingen en door de intensiveringen van het Rijk is extra accres voor provincies beschikbaar gekomen (baten verhoogd, € 5.095.000, voordelig).

De algemene uitkering van het provinciefonds wordt op basis van de Meicirculaire met € 93.000 opgehoogd. Dit wordt veroorzaakt door een iets hoger accres vergeleken met de Maartcirculaire (baten verhoogd, € 93.000, voordelig). Op basis van de Meicirculaire ziet de opbouw van het provinciefonds er als volgt uit:

Omschrijving	Bedrag in € 1.000
Algemene uitkering	187.615
DU Monumentenzorg	4.718
DU Bodemsanering	5.412
DU Beter benutten	2.975
DU MKB Innovatiestimulering Topsectoren	290
DU Zoetwatermaatregelen	49
DU Projecten verkeer en vervoer	308
DU Programma IOV	646
Totale uitkering Provinciefonds	202.013

De eindafrekening van het provinciefonds over 2017 heeft plaatsgevonden. Dit zorgt voor een lagere uitkering van € 1.020.000 in 2018 (baten verlaagd, € 1.020.000, nadelig).

De door verkoop gerealiseerde restwaarde van oude ICT-apparatuur wordt in de reserve vervanging ICT gestort (baten verhoogd, € 75.000, neutraal).

Storting reserves

Bij deze zomernota wordt het voordelige resultaat van € 8,5 miljoen gestort in de Algemene reserve om in te zetten in de jaarschijf 2019 en verder van de komende begroting (storting in de Algemene reserve verhoogd, € 8,5 miljoen nadelig)

8.1.2 operationeel doel

Programma overkoepelende reserves

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	0	0	0	0	0	0	0	0
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Storting reserves	61.327	18.450	34.310	52.759	186	14.416	10.500	7.102
Onttrekking reserves	-197.977	-129.500	-32.850	-162.350	25	-45.567	-12.730	-12.216
Resultaat	-136.650	-111.051	1.460	-109.591	-1	-31.150	-2.231	-5.114

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Subsidieverantwoording projecten HIRB tender 2010, heeft geleid tot terugstorting van middelen door de gemeenten Alkmaar, Amsterdam en Enkhuizen. Het bedrag valt vrij uit de Reserve AP-2010 en wordt vervolgens gestort in de algemene reserve (hogere lasten, € 239.000, nadelig).

Lasten gedekt door reserves

Voor de subsidie buiten uitvoeringsregeling aan Fort Zuidwijkermeer is een kasraming opgenomen (onttrekking verhoogd uit Reserve EXIN-H, € 302.000, neutraal).

Administratieve correctie van de 2e begrotingswijziging leidt tot een storting in de reserve Monumenten, Kranenburgfonds (hogere storting, € 2,2 miljoen, neutraal)

In 2018 wordt er vanuit de reserve EXIN-H voor € 40.000 aan budget overgeheveld. In 2017 is van het restantbudget € 400.000 overgeheveld voor het project Alkmaar Nieuwe Schermerweg en € 360.000 overgeheveld vanuit de reserve EXIN-H. Het restantbudget van € 40.000 wordt daar nu aan toegevoegd (onttrekkingen verhoogd, € 40.000, neutraal).

Onttrekkingen reserves

Bij de Kaderbrief 2019 is rekening gehouden met een jaarrekeningresultaat 2017 van € 10,13 miljoen. Deze middelen zijn meegenomen ter dekking van de aangeleverde voorstellen en zijn onttrokken aan de Algemene reserve (onttrekking aan de Algemene reserve, € 10,13 miljoen, voordelig)

De onttrekking aan de reserve EXIN-H projecten OV wordt verlaagd met netto € 150.000. Dit komt door:

- € 200.000 verlaging uitgaven Verkeersmanagement;
- € 60.000 verhoging studiekosten HOV Noordwijk;
- € 53.000 verhoging opdrachten Wayfinding (beheer kaarten);
- € 67.000 verlaging door verrekening uitvoeringskosten Wayfinding met VRA;
- € 4.000 verhoging overige opdrachten.

(onttrekkingen verlaagd, reserve EXIN-H, € 150.000, neutraal).

De onttrekkingen aan de reserve EXIN-H voor subsidies projecten OV worden verhoogd met € 5.309.000 met als verklaring:

- € 1.500.000 verlening (van de in 2017 uitgestelde) subsidie aan RWS voor Busvoorzieningen A1;
- € 1.894.000 verlening (van de in 2017 uitgestelde) subsidie Uithoornlijn;
- € 1.915.000 verhoging uitgaven subsidies Investeringsagenda doorstroming OV (onttrekkingen verhoogd, reserve EXIN-H, € 5.309.000, neutraal).

De onttrekkingen aan de reserve TWIN-H inzake projecten weginfrastructuur, worden netto verlaagd met € 529.000

Eenzijds door verhoging uitgaven aan de opdrachten met in totaal € 421.000:

- € 400.000 verbinding A8-A9. Op 29 mei 2018 hebben GS besloten om voor de planfase verbinding A8-A9 ten laste van het algemeen voorbereidingsbudget TWIN-H een bedrag van € 1.000.000 beschikbaar te stellen. Hiervan wordt in 2018 en 2019 respectievelijk € 400.000 en € 600.000 besteed;
- € 21.000 Investeringspakket (IPB) Alkmaar. Voor het deelproject Nollenweg wordt de eindfactuur uit 2017 haalbaarheid oeververbinding betaald.

Anderzijds door verlaging subsidiebijdragen deelprojecten IPB Alkmaar met netto € 950.000:

- € 1.500.000 aframing bijdrage Kogendijk. Deze bijdrage schuift door naar 2019 omdat er nog geen overeenstemming is met Rijkswaterstaat (RWS) over de bijdrage van het Rijk aan de fietstunnel onder de N9 bij Kogendijk
- € 550.000 bijraming bijdrage Bergerweg. De bijdrage is voor aanpassing van de kruising Bergerweg/Jan Ligthartstraat, verplaatsing van een bushalte en verwijderen van een voetgangersoversteek ter verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming van het OV op de Bergerweg. Dit zal in het 4^e kwartaal aan GS worden voorgelegd (onttrekkingen verlaagd, reserve TWIN-H, € 529.000, neutraal).

In 2016 zijn de mutaties subsidie-uitgaven EXIN-H projecten OV tegen geboekt op de reserve TWIN-H in plaats van de reserve EXIN-H. Deze verkeerde administratieve boeking wordt nu gecorrigeerd (onttrekking verlaagd, reserve TWIN-H, € 325.000, neutraal en onttrekkingen verhoogd, reserve EXIN-H, € 325.000, neutraal).

Voor subsidieverlening op grond van de UVR regionaal energiebesparingsprogramma woningen wordt een kasraming opgenomen (onttrekking aan reserves verhoogd, € 400.000, reserve Actieprogramma 2010, zie OD 4.2.1).

Voor subsidieverlening op grond van de UVR Innovatieve financieringsvormen wordt een kasraming opgenomen onttrekking aan reserves verhoogd, € 200.000, reserve Actieprogramma 2010, zie OD 4.2.1).

Bij de 2e begrotingswijziging is voor het versnellen van de woningbouwproducten (Motie 110) € 3 miljoen beschikbaar gesteld. Voor de uitgaven is een kasraming opgenomen, maar nog geen onttrekking aan de reserve (onttrekking aan reserves verhoogd, € 3 miljoen, reserve Actieprogramma 2010).

OD 3.2.1 Aan het waterschap Amstel Gooi en Vecht zal een subsidie buiten UVR worden verleend voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers (onttrekking aan reserves verhoogd, € 400.000, reserve TWIN-H).

Voor proces- en voorbereidingskosten voor meekoppelkansen bij dijkversterkingen wordt een kasraming opgenomen (onttrekking aan reserve verhoogd, € 145.000, reserve TWIN-H).

Bij voordracht 2018-1 is besloten het restant voor Integratie ILG projecten uit de reserve TWIN-H in te zetten voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers in provinciale vaarwegen. Een deel hiervan wordt gestort in de reserve Kapitaallasten vaarwegen (onttrekking aan reserve TWIN-H verhoogd, € 296.000).

Een in 2012 verleende subsidie voor het project Waterberging Bovenkerker- en Noorderlegmeerpolder is lager vastgesteld dan de oorspronkelijke verlening (onttrekking aan reserve verlaagd, € 158.000, reserve TWIN-H).

De provincie Noord-Holland heeft samen met het Rijk de stichting Voorbereiding Pallas-reactor opgericht. Rijk en provincie (voordracht 2012-56) hebben elk een lening van maximaal € 40 miljoen beschikbaar gesteld om de eerste stappen te kunnen zetten voor realisatie van Pallas. Ultimo 2017 was de omvang van de uitstaande lening van € 15,3 miljoen (nominale storting

inclusief bijgeboekte rente). In de jaarrekening 2017 is m.b.t. de verstrekte lening op basis van een risicoafweging een verliesvoorziening van € 15,3 miljoen opgenomen. In het voorjaar van 2018 is als onderdeel van de 2e tranche van lening € 7,5 miljoen beschikbaar gesteld. Hierdoor bedraagt op dit moment de uitstaande lening aan stichting Pallas € 22,8 miljoen. Gelet op de risicoafweging wordt in deze zomernota de verliesvoorziening met € 7,5 miljoen verhoogd (zie ook de toelichting onder OD 5.3.1) De verhoging van de verliesvoorziening wordt door een onttrekking aan de algemene reserve gedekt (onttrekkingen verhoogd, € 7,5 miljoen, neutraal). Bij het opstellen van de jaarrekening 2018 zal het risico op oninbaarheid van de lening en de omvang van de verliesvoorziening opnieuw worden gewogen.

Overige mutaties reserves

Bij de Kaderbrief 2019 is een deel van het voordelige Kaderbrief resultaat gestort in de Algemene reserve om in te zetten in de jaarschijf 2019 (storting in de Algemene reserve verhoogd, € 14,0 miljoen nadelig)

Bij deze zomernota wordt het voordelige resultaat van € 8,5 miljoen gestort in de Algemene reserve om in te zetten in de jaarschijf 2019 en verder van de komende begroting (storting in de Algemene reserve verhoogd, € 8,5 miljoen nadelig)

Bij de 2e begrotingswijziging is voor het versnellen van de woningbouwproducten (Motie 110) € 3 miljoen beschikbaar gesteld. Dit bedrag dient nog te worden gestort in de reserve Actieprogramma 2010 (storting in reserves verhoogd, € 3 miljoen, reserve Actieprogramma 2010).

Uit Rijksgelden vrijgevallen middelen worden in de reserve AP 2010 gestort, omdat de gelden onderdeel uitmaken van het vastgestelde subsidieplafond voor de UVR Woonvisie, regio Zuid-Kennemerland (storting in de Reserve AP 2010 verhoogd, € 15.000).

De door verkoop gerealiseerde restwaarde van oude ICT-apparatuur wordt in de reserve vervanging ICT gestort storting reserve verhoogd, € 75.000, neutraal).

Aan medewerkers die uit dienst gingen en aan nabestaanden van overleden medewerkers zijn in 2017 salarisbetalingen gedaan waarin het talentbudget zat. Daardoor kunnen de in de reserve GO gereserveerde bedragen voor talentbudget voor deze medewerkers vrijvallen (minder uitgaven, € 76.000, voordelig).

Baten

Het Noord-Hollands Fonds voor Monumenten wordt verbreed ten bate van herbestemming, restauratie en verduurzaming. De middelen uit het coalitieakkoord 2015-2019 voor herbestemming worden als een lening in de vorm van een rekening courant aan het NRF overgedragen. Daartoe valt een evenredig bedrag vrij uit de reserve Monumenten, Kranenburgfonds totaal 4 miljoen, waarvan een € 3,4 miljoen in 2018 en het resterend deel in 2019 (hogere Baten uit vrijval, € 3,4 miljoen, voordelig).

Subsidieverantwoording projecten HIRB tender 2010, heeft geleid tot terugstorting van middelen door de gemeenten Alkmaar, Amsterdam en Enkhuizen. Het bedrag valt vrij uit de Reserve AP-2010 in de algemene middelen (hogere baten, € 239.000, voordelig).

Administratieve correctie van de 2e begrotingswijziging leidt tot een onttrekking aan de reserve Monumenten, Kranenburgfonds (hogere onttrekking, € 2,2 miljoen, neutraal).

In 2017 is het geheel restantbudget Productformules R-Net van € 5.712.000 vanuit de reserve EXIN-H overgeheveld naar de reserve Dekking Kapitaallasten OV-infrastructuur. Bij de 2^e actualisatie PMI 2018 (PS: 9 juli 2018) hebben uw Staten voor dit project een krediet van € 2.914.143 beschikbaar gesteld. Het resterend budget wordt teruggeboekt naar de reserve EXIN-H (storting verhoogd, € 2.797.000, neutraal).

In 2017 is het geheel budget aan door PS beschikbaar gesteld voorbereidingskrediet Noordervaart overgeheveld vanuit de reserve TWIN-H naar de reserve Dekking Kapitaallasten Wegen. Aangezien in 2017 € 24.000 aan kosten t.l.v. TWIN-H is gekomen, wordt dit bedrag teruggeboekt (storting verhoogd, € 24.000, neutraal).

Overhead

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

8.2.1 operationeel doel

Overhead

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 8.2.1		Overhead						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Apparaatskosten	53.457	55.696	0	55.696	0	55.220	54.517	54.348
Subtotaal Lasten	53.457	55.696	0	55.696	0	55.220	54.517	54.348
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	53.457	55.696	0	55.696	0	55.220	54.517	54.348
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	53.457	55.696	0	55.696	0	55.220	54.517	54.348

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Lasten gedekt door algemene middelen

Om de effecten van digitalisering te stroomlijnen is een Informatieagenda opgesteld. De Informatieagenda omvat zowel de investeringen in ICT en techniek, maar ook in mensen, organisatie en processen. Voor de Informatieagenda zijn structureel extra middelen nodig (meer uitgaven, € 2,25 miljoen, nadeel).

Lasten gedekt door specifieke baten

-

Lasten gedekt door reserves

-

Overige mutaties

Overige subproducten

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

8.3.1 operationeel doel

Overige subproducten

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 8.3.1		Overige subproducten						
Lasten	Rekening 2017	Begroot 2018	Mutaties zomernota	Begroot 2018 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Overdrachten	7	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	7	0	0	0	0	0	0	0
Baten	0	0	0	0	0	89	89	89
Saldo van lasten en baten	7	0	0	0	0	89	89	89
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	7	0	0	0	0	89	89	89

Toelichting op het meerjarenoverzicht

5 Stand en mutaties van reserves

Staat van het verloop van de reserves

	(x 1.000 euro)						
2018	Beginsald o	Stortin g	Overhevelin g van andere reserve	Onttrekk ing	Overhevelin g naar andere reserve	Vrijva l	Eindsald o
Algemene reserves							
Algemene reserves	133.696	78.211	-	-85.010	-	-	126.897
Totaal Algemene reserves	133.696	78.211	-	-85.010	-	-	126.897
Programma 1 Openbaar Bestuur							
Reserve Cofinanciering Europese projecten	3.700	3.000	-	-1.181	-	-	5.519
Programma 2 Bereikbaarheid							
Reserve Zuidas en Zeepoort	40.937	18.454	-	-	-	-	59.391
Reserve Fietsinfrastructuur	24.908	444	-	-2.500	-164	-	22.688
Reserve OLV Greenport	11.291	-	-	-2.900	-	-	8.391
Reserve Openbaar vervoer projecten	43.057	42.035	-	-48.215	-	- 3.462	33.415
Reserve Infrastructuur	70.907	55.874	-	-40.030	-915	-750	85.086
Reserve Innovatieprojecten SolaRoad	2.560	-	-	-1.375	-	-	1.185
Reserve Kapitaallasten Wegen	39.957	12.014	175	-1.499	-29	-	50.618
Reserve Kapitaallasten OV	96.816	690	-	-588	-2.797	-	94.121
Reserve Kapitaallasten Vaarwegen	23.789	2.315	70	-217	-	-	25.957
Reserve Groot onderhoud Wegen	-	40.041	1.750	-27.536	-	-615	13.640
Reserve Groot onderhoud Vaarwegen	-	15.596	-	-3.554	-1.750	- 2.082	8.210

Programma 3 Water							
Reserve Meekoppelkansen bij dijkversterking	11.422	3.750	-	-330	-	-	14.842
Reserve Waterrecreatie	5.296	979	-	-4.613	-70	-1.205	387
Programma 4 Milieu							
Reserve Bodemsanering	17.036	5.577	175	-7.694	-	-	15.094
Programma 5 Ruimte							
Reserve Stedelijke vernieuwing	2.450	-	-	-	-	-2.205	245
Reserve Kwaliteitsfonds Bloemendalerpolder	5.340	-	-	-	-	-	5.340
Reserve Europese proj. Landbouwsubsidies	9.307	1.561	-	-2.350	-	-	8.518
Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	5.019	3.500	-	-6.450	-	-	2.069
Reserve Programma Water als Econ. Drager	1.780	1.000	-	-450	-	-80	2.250
Reserve Werkgelegenheid en economie	18.200	612	-	-14.713	-	-180	3.919
Reserve Leefbaarheidsfonds Schiphol	10.000	-	-	-10.000	-	-	-
Reserve Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens*	1.402	-	-	-1.402	-	-	-
Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	6.359	393	-	-	-	-	6.752
Programma 6 Groen							
Reserve Cofinanciering Waddenzee	4.206	911	-	-2.491	-	-	2.626
Reserve Groen	70.451	17.835	-	-30.914	-	-1.103	56.269
Reserve Groene Uitweg	37.144	50	-	-3.015	-	-5.298	28.881
Reserve Kapitaallasten Groen	13.072	753	-	-641	-	-	13.184

Programma 8 Financiën							
Reserve UNA*	1.766	-	-	-30	-	-	1.736
Reserve EXIN-H	73.136	3.006	-	-13.439	-40	- 20.92 3	41.740
Reserve TWIN-H	180.029	147	-	-7.190	-175	- 41.52 8	131.283
Reserve Actieprogramma 2010	28.674	3.637	-	-4.883	-	- 1.927	25.501
Reserve Huisvesting	16.008	-	-	-782	-	-	15.226
Reserve Monumenten (Mr.F.J.Kranenburgfond s)	10.235	7.979	-	-12.524	-	- 3.351	2.339
Reserve Vervanging ICT-apparatuur	1.255	962	-	-964		-	1.253
Reserve Organisatieverandering	1.528	-	-	-300	-	-	1.228
Reserve Bedrijfsvoering	4.093	508	-	-1.300	-	-	3.301
Reserve GO-gelden	3.606	-	-	-1.000	-	-76	2.530
Reserve Oostelijke Vechtplassen	-	420	-	-	-	-	420
Totaal Bestemmingsreserves	896.736	244.04 3	2.170	-257.070	-5.940	- 84.78 5	795.154
Reserves	1.030.432	322.25 4	2.170	-342.080	-5.940	- 84.78 5	922.051

*Deze reserve wordt
per 31-12-2018
opgeheven.

6 Aanbestedingen

Europese aanbestedingen 2018

	Aangekondigd	Gegund	Bedrag
Contracten	4	7	153.925.500
Raamcontracten	0	2	n.v.t.
Totaal	4	9	

Niet-Europese aanbestedingen 2018

Type	Categorie		Bedrag		
			Aantal	€	%
Openbaar (drempelwaarden werken > € 50.000 - < € 5.000.000)	B1	Conform	1	159.592	1%
	B2	Uitzondering PNH	0	0	0
	B3	Uitzondering EA	0	0	0%
	B4	Afwijking	0	0	0%
Meervoudig onderhands (drempelwaarden leveringen en diensten: > €50.000 - < € 221.000)	C1	Conform	25	2.776.687	16%
	C2	Uitzondering PNH	10	1.439.457	8%
	C3	Uitzondering EA	0	0	0%
	C4	Afwijking	0	0	0%
Raamcontract	D		91	12.822.012	75%
Totaal			127	17.197.748	100%

Ontwikkeling aanbestedingen

Jaar	2014		2015		2016		2017	
Type	Aan- tal	Bedrag in €	Aan- tal	Bedrag in €	Aan- tal	Bedrag in €	Aan- tal	Bedrag in €
Europees	26	276.803.317	14	157.420.000	28	290.468.032	16	151.534.000
Openbaar	11	12.329.211	10	15.364.559	15	18.314.238	6	10.201.710
Meervoudig onderhands	53	6.505.498	62	6.614.289	83	9.400.105	91	14.939.165
(Mantel-/ raam) contract	237	79.988.485	226	372.400.292	172	155.778.880	261	202.464.103
Totaal	327	375.625.511	312	551.799.140	298	473.961.255	374	379.138.978

7 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

In onderstaande lijst staan de subsidies buiten uitvoeringsregeling (UVR). In de kolom wijzigingen staat aangegeven of de subsidie nieuw, gewijzigd of ongewijzigd is.

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2018	Gewijzigd
Programma 2 Bereikbaarheid			
2.1.3	VRA/ HOV Amstelveen-Uithoorn	€ 1.893.681	
2.3.2	Gemeente Haarlem/ Herinrichting Houtplein	€ 3.700.000	verwijderd
2.2.1	Gemeente Hilversum/ Fietsenkelder station Hilversum	€ 2.750.000	verwijderd
2.2.1	Gemeente Hilversum/ Kleine spoorbomen Hilversum	€ 1.000.000	verwijderd
2.2.1	Gemeente Gooisemerén/ Inpassing nieuwe westelijke entree station Naarden Bussum	€ 250.000	verwijderd
2.2.1	Gemeente Gooisemerén/ Transformatielocatie fietsenstalling/voormalige garage Albrechtlaan Bussum	€ 2.750.000	verwijderd
2.2.1	Gemeente Gooisemerén/ Aanpassen Stationsweg Bussum	€ 280.000	verwijderd
2.2.1	Gemeente Gooisemerén/ Uitbreiding fietsparkeervoorziening station Bussum Zuid	€ 75.000	verwijderd
2.2.1	Gemeente Gooisemerén/ Aanpassen wegvakken overweg omeniuslaan/Zwarteweg Naarden-Bussum	€ 80.000	verwijderd
2.2.1	Gewest Gooi en Vecht/ Creëren van nieuwe regionalesnelfietsroutes	€ 375.000	verwijderd
2.2.1	Gemeente Aalsmeer/ Ongestoord Logistieke verbinding	€ 10.550.000	verwijderd
2.1.2	Gemeente Alkmaar/ Kogendijk/N9	€ 1.500.000	
2.1.2	Gemeente Alkmaar/Bergerweg	€ 1.000.000	
2.1.2	Gemeente Alkmaar/Koelmalaan/Willemdé zwijgerlaan	€ 1.000.000	Al verwijderd bij 2 BW
2.1.2	Gemeente Heiloo/ Aansluiting A9 Heiloo	€ 1.500.000	
2.1.4	Gemeente Den Helder / Aanpassen Boerenverdrietsluis	€ 1.000.000	
2.2.1	Gemeenten Zaanstad + Wormerland/ Vervanging Zaanbrug	€ 11.562.750	
2.3.2	Gemeente Texel: Pilot Texel	€ 383.000	
2.3.2	Gemeente Almeer: Investeringsagenda OV	€ 1.429.000	Gewijzigd
2.3.2	Gemeente Bussum: Investeringsagenda OV	€ 85.000	Gewijzigd
2.3.2	Gemeente Haarlem: Investeringsagenda OV	€ 4.124.000	Gewijzigd
2.3.2	Gemeente Heemskerk: Investeringsagenda OV	€ 105.151	Al verwijderd bij 2 BW
2.3.2	Gemeente Heerhugowaard: Investeringsagenda OV	€ 80.000	
2.3.2	Gemeente Hilversum: Investeringsagenda OV	€ 325.000	
2.3.2	Gemeente Hoorn: Investeringsagenda OV	€ 50.000	Al verwijderd

			bij 2 BW
2.3.2	Gemeente Velsen: Investeringsagenda OV	€ 2.200.000	
2.3.2	RWS: Investeringsagenda OV	€ 1.229.650	Al verwijderd bij 2e BW
2.3.2	Gemeente Wijdereen: Investeringsagenda OV	€ 50.000	Verwijderd
2.3.2	RWS: Investerings agenda	€ 100.000	Nieuw
2.2.1	Stichting CROW: bijdrage Kennisplatform Verkeer en Vervoer	€ 185.000	
2.2.1	Stichting Amsterdam Economic Board / bijdrage Amsterdam Smart City	€ 100.000	
2.3.2	Gemeente Texel/ Texelhopper 2 ^e fase	€ 703.000	
2.3.2	RWS: Busvoorzieningen A1	€ 1.500.000	
2.3.1	Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar vervoer: Jaarlijkse bijdrage	€ 50.000	

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2018	Gewijzigd
	Programma 3 Water		
3.1.2	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: Prins Hendrikdijk	€ 705.946	
3.1.2	Gemeente Texel: Fietspad Prins Hendrikdijk	€ 357.837	
3.2.1	Gemeente Waterland: vooronderzoek naar officiële zwemplek Marken	€ 11.000	
3.2.1	Recreatieschap WF: Aquapunctuurpunt Rustenburg-Verlaat	€ 60.000	
3.2.1	HHNK: Aquapunctuurpunt Engewormerbrug	€ 750.00	
3.2.1	Gemeente Drechterland: vooronderzoek naar 2 officiële zwemplekken IJsselmeerkust	€ 22.000	
3.2.1	HHNK, subsidie verbetering kwaliteit zwemwater Ursemmerplas	€ 80.000	Nieuw
3.1.2	Icoon Afsluitdijk, kunst op de Afsluitdijk	€ 500.000	Nieuw
3.1.2	Vereniging van Bos- en Natuureigenaren (VBNE), Onderzoek natte dooradering	€ 15.000	Nieuw
3.2.1	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier / Waterberging en Natuur	€ 450.000	Nieuw
3.2.1	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht/ Waternet, aanleg golfbrekers in de Amstel	€ 400.000	

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2018	Gewijzigd
	Programma 4 Milieu		
4.1.1	Stichting heet Belangengroep Nauerna (BGN)/Plaatsen	€ 6.000	Verwijderd

	peilbuizen		d
4.1.2	InVesta / Infrastructuur en voorzieningen InVesta	€ 960.000	
4.1.2	Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord	€ 131.877	Gewijzigd
4.1.2	Regionale Brandweer Amsterdam/Amstelland	€ 17.250	Gewijzigd
4.1.2	Milieudienst IJmond	€ 120.000	Gewijzigd
4.1.2	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	€ 268.552	Gewijzigd
4.1.2	Omgevingsdienst Flevoland-Gooi en Vechtstreek	€ 57.142	Gewijzigd
4.2.1	NEMIS	€ 50.000	
4.2.1	N.V. Meerlanden; realisatie CO2 infrastructuur voor glastuinbouw	€ 706.000	Nieuw
4.2.1	N.V. HVC Alkmaar; afvang CO2 bij biovergister Middenmeer	€ 794.000	Nieuw
4.2.1	OCAP BV; CO2 vervloeiing en lokaal distributienetwerk voor glastuinbouwgebieden Alton en Het Grootslag	€3.000.000	Nieuw
4.2.1	OCAP BV; CO2 fase De Kwakel	€ 4.000.000	Nieuw
4.2.1	ECN; Solar Lab	€14.000.000	Nieuw
4.2.1	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier / verbetering kwaliteit zwemwater Ursemmerplas	€ 80.000	Nieuw
4.1.1	Milieufederatie NH/sterren dichterbij	€ 36.400	
4.1.2	Groen Gas Noord-Holland BV/Milena-Olga-Esme	€ 500.000	Verwijderd

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie/ garantstelling * 2018	Gewijzigd
	Programma 5 Ruimte		
5.1.1	Gemeente Castricum; opknappen stationsomgeving	€ 500.000	
5.1.1	Gemeente Haarlem; bijdrage Gebiedsontwikkeling Koepelterrein t.b.v. versnelling binnenstedelijk bouwen	€ 1.000.000	Nieuw
5.1.1	Gemeente Uitgeest; opknappen openbare ruimte in het stationsgebied Uitgeest	€ 180.000	Nieuw
5.1.1	Gemeente Amsterdam; organisatie Flexibele Schil Versnelling Woningbouw MRA	€ 700.000	Nieuw
5.1.1	Gemeente Amsterdam; gebiedsontwikkelingsteams Flexibele Schil Versnelling Woningbouw MRA	€ 2.000.000	Nieuw
5.1.2	Gemeente Zaanstad; bijdrage sanering voormalig industrieterrein Kan Palen/Touwen	€ 3.500.000	Nieuw
5.1.2	Gemeente Alkmaar; verbetering kwaliteit openbare ruimte en bereikbaarheid rond station Alkmaar Noord	€ 200.000	Nieuw
5.1.2	Gemeente Den Helder; geluidbeperkende maatregelen permanent motorcrossterrein	€ 25.000	
5.1.2	Gemeente Hollands Kroon; geluidbeperkende maatregelen permanent motorcrossterrein	€ 25.000	

5.1.2	Stichting Noord-Hollandse Geluid Sporten Phoenix (NHGS Phoenix); Motorcross Noord-Holland	€133.148	Gewijzigd
5.1.2	Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio; Tweede Tranche Leefbaarheidsfonds Schipholregio	€ 10.000.000	
5.1.2	Stichting Ondersteuning Omgevingsraad Schiphol (SOORS)	€ 112.500	
5.1.2	Vervolg Nieuw-West Airport Express	€ 120.000	Gewijzigd
5.1.2	Gemeente Laren, Hilversum & Gooise Meren gezamenlijk; aanpassing van het knooppunt A1-Crailo	€ 200.000	
5.3.1	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord	€ 1.518.286	Verwijderd
5.3.1	Eijkelboom B.V.; verbeteren ecologische waarde bedrijventerrein Oude Meer	€ 30.000	
5.3.1	Tulipower B.V.; De Natuurzuil	€ 30.000	
5.3.1	Damen Shiprepair Amsterdam B.V.; biodiversiteit op terrein Damen Shiprepair Amsterdam	€ 30.000	
5.3.1	Recreatieschap West-Friesland; aanpassen knelpunten regionaal vaarnetwerk	€ 250.000	
5.3.3	Regio College; robotisering	€ 130.000	
5.3.1	Coöperatie Breedband Alkmaar Buiten U.A.*	€ 4.500.000	
5.3.1	Coöperatie Breedband Beemster U.A.*	€ 6.000.000	
5.3.1	Gemeente Hoorn; bijdrage maaien waterplanten Markermeer 2018	€ 60.000	Nieuw
5.3.1	Gemeente Almere; bijdrage maaien waterplanten IJmeer 2018	€ 13.000	Nieuw
5.3.1	Stichting Waterrecreatie Nederland; bijdrage ontwikkeling webapp waterplanten	€25.000	Nieuw
5.3.1.	Holland Boven Amsterdam/Marketing Noord-Holland Noord	€ 75.000	Nieuw
5.3.1	Coöperatie Bergen Breedband U.A.*	€ 1.059.941	
5.3.1	Coöperatie Veenglas*	€ 500.000	
5.3.1	Gemeente Hollands Kroon Breedband*	€ 13.400.000	gewijzigd
5.3.1	Stichting Breedband Wijdmeren*	€ 2.660.000	verwijderd
5.3.1	Glasvezel De Kwakel B.V.*	€ 155.000	
5.3.1	Glasvezel Landelijk Amsterdam Noord*	€ 1.548.910	gewijzigd
5.3.1.	Glasvezelnetwerk Noordkop B.V.*	€ 20.000.000	nieuw
5.3.1	Stichting Glasvezel Buitengebied Amstelveen*	€ 2.202.200	gewijzigd
5.3.1	Stichting buitengebied Waterland*	€ 2.759.650	
5.3.1	Glasvezel Noordkop Kabeltex B.V.*	€ 18.400.000	verwijderd
5.3.1	Stichting Glasvezel Rijnlanderweg e.o.*	€ 687.720	
5.3.1	Stichting Breedband Wormerland buiten*	€ 1.906.450	gewijzigd
5.3.3	Horizon College; Dudok Huis (huis van de toekomst), Duurzaam bouwen	€ 90.000	

5.3.3	Horizon College; zorgtechniek in de wijk, gekoppeld aan Dudok Huis	€ 65.000	
5.3.3	Clusius College; Green Food NH (Powerhouse MBO-WO)	€ 130.000	
5.3.3	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord; talentprogramma	€ 65.000	
5.3.3	ROC de Kop - Horizon College; samenwerking instroom technisch VMBO-MBO-TIB	€ 150.000	
5.3.3	ROC Amsterdam; House of Digital	€ 90.000	
5.3.4	Greenport Noord-Holland Noord; programmabureau	€ 165.000	
5.3.4	Greenport Noord-Holland Noord; uitvoeringsprogramma	€ 100.000	
5.3.3	Inholland Alkmaar; TerraTechnica	€ 75.000	
5.3.3	Techport-Gemeente Velsen; Innovation Warehouse	€ 1.000.000	
5.3.3.	Nova College; Greenbizz (circulaire economie)	€ 65.000	nieuw
5.3.3.	Technisch College Velsen; doorgaande leerlijn VMBO/MBO	€ 75.000	nieuw
5.3.3.	ROC Amsterdam; Technisch Talent Werkt MRA	€ 45.000	nieuw
5.3.3	ROC Amsterdam; pedagogische medewerkers en onderwijsassistenten	€ 50.000	
5.3.4	N.V. HVC Alkmaar/Afvang CO2 bij bio-vergister Middenmeer	€ 1.500.000	verwijderd
5.3.4.	Hollands Kroon; bouw scheepsdok tbv oa visserij	€ 50.000	nieuw
5.3.4	Gemeente Haarlemmermeer; ontsluitingsweg Prima4a	€ 800.000	
5.3.4	Greenport Aalsmeer; programmabureau	€ 150.000	
5.3.4	Greenport Aalsmeer; uitvoeringsprogramma	€ 100.000	
5.3.4	Kennis Centrum Plantenstoffen; Biobased Greenports	€ 50.000	

* Voor de aanleg van glasvezel worden garantstellingen afgegeven. Het betreft hier dus geen verstrekking van een subsidie. Juridisch gezien is echter de grondslag voor deze garantstelling een beschikking "buiten uitvoeringsregeling", waardoor ze in deze lijst moeten worden opgenomen.

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2018	Gewijzigd
Programma 6 Groen			
6.1.1	Regio Gooi- en Vechtstreek; Groene Uitweg, Recreatiemakelaar Gooi en Vechtstreek	€ 31.212	
6.1.1	Staatsbosbeheer Regio West; Haneplas Texel	€ 173.205	Nieuw
6.1.2	Stichting Icoon Oostelijke Vechtplassen; prijsvraag Icoon (Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen)	€ 30.000	
6.1.2	Gemeente Wijdemeren; gebiedsloods (Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen)	€ 140.000	
6.1.2	Gemeenten (vindt nog overleg plaats); ecologische verbindingen en faunapassages (GV 53)	€ 60.000	Verwijderd
6.1.2	Stichting Bovenlanden Aalsmeer; Groene As	€ 400.000	Verwijderd

Bovenlanden (KL 30)

6.1.2	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier; polder Waard Nieuwland (NHN 23)	€ 450.000	
6.1.2	Gemeente Schagen; Boskerpad realisatie NNN Inrichting (NHN 16)	€ 247.000	
6.1.2	Landschap Noord-Holland; NNN Inrichting Zandpolder (NHN 17)	€ 500.000	Gewijzigd
6.1.2	Groengebied Amstelland; maatregelen duurzaam beheer Diemberbos	€100.000	Nieuw
6.1.2	Staatsbosbeheer; Houtrakpolder	€ 350.000	Nieuw
6.1.4	Gemeente Wijdmeren; 's Gravelandsevaart (Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen)	€ 100.000	
6.1.4	Regio Gooi en Vecht; kano-oversteek Vuntus (Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen)	€ 7.500	
6.1.4	Regio Gooi en Vecht; zonneveer (Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen)	€ 171.000	
6.1.4	Regio Gooi en Vecht; Radingpad (Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen)	€ 32.300	
6.1.4	Gemeente Wijdmeren; projectleiding Vaarverbinding 's Gravelandsevaart	€ 100.000	
6.1.4	Gemeente Wijdmeren; voetgangersbrug 's-Gravelandsevaart (NH-pad) (GV 39)	€ 22.500	
6.1.4	Groengebied Amstelland; wandelnetwerk Amstelland (GV 39)	€ 143.800	
6.1.4	Groengebied Amstelland; ruiterspad Diempolder (GV 39)	€ 60.000	
6.1.4	Groengebied Amstelland; recreatiemakelaar Diemersweg (GV 39)	€ 30.492	
6.1.4	Staatsbosbeheer; Duurzaam Beheer Diemberbos (GV 39 en GV 64)	€135.000	
6.1.4	Recreatieschap Spaarnwoude; verplaatsing pont De Opstapper naar Schoteroog	€ 40.000	
6.1.4	Recreatie Noord-Holland; quick scan wandelnetwerk Zuid-Kennemerland	€ 17.500	
6.1.4	Stichting Fietsplatform; Landelijke Fietsroute 23a Zuiderzeeroute	€ 75.000	Nieuw
6.2.1	Natuurmonumenten; groene Uitweg, Fort Abcoude en omgeving	€ 290.000	
6.2.1	Natuurmonumenten; overgangsbeheer	€ 225.000	Nieuw
6.2.1	Stichting Natuurcollectief Noord-Holland; opstart- en organisatiekosten Natuurcollectief 2017/2022	€ 34.755	
6.2.1	Stichting Natuurcollectief Noord-Holland; begeleiding en certificering van aanvragers SNL-N	€ 29.450	
6.2.1	Agrarische Natuurvereniging Water, Land & Dijken; ruige mest op Vaarland 2018	€ 47.959	
6.2.1	Vereniging Agrarisch Natuur- en landschapsbeheer	€ 20.000	Nieuw

Water, Land en Dijken; oplossen knelgevallen ANLB

6.2.1	Staatsbosbeheer; extra kosten herfstmaaaien Eilandspolder-Oost	€ 12.304	Nieuw
6.2.2	Faunabeheereenheid; reguliere taken	€ 427.447	Gewijzigd
6.2.2	Faunabeheereenheid; maatregelen uitvoering ganzenbeheer	€ 493.769	Gewijzigd
6.2.3	Goois Natuurreservaat	€ 722.380	
6.2.3	Stichting Landelijk Fietsplatform; coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken fietsen 2018/2019	€ 32.559	
6.2.3	Stichting Wandelnet; coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken fietsen 2018/2019	€ 34.183	
6.3.1	Landschap Noord-Holland; Groene Gezonde Leefomgeving (Groen Kapitaal)	€ 100.000	Nieuw
6.3.2	Nationaal Park Zuid Kennemerland	€ 121.789	
6.3.2	Nationaal Park Duinen van Texel	€ 136.211	
6.3.2	Agrarisch Natuurvereniging Water, Land en Dijken; boerderij-educatie Laag-Holland	€ 80.000	
6.3.2	Bureau Promotie Laag Holland	€ 80.000	
6.3.1	Landschap Noord-Holland; uitvoering Programma 'Betrekken bij Groen'	€ 608.000	
6.3.1	Landschap Noord-Holland; Innovatieprogramma Veen	€ 1.000.000	
6.3.1	Stichting Oer-IJ; Oer-IJ gebied	€ 63.750	Gewijzigd

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie	Gewijzigd 2018
Programma 7 Cultuur en Welzijn			
7.1.1	Vereniging Dorpswerk Noord-Holland	€ 60.000	
7.1.1	Sportservice	€ 120.000	
7.4.1	Plein C	€ 250.000	
7.4.1	Probiblio	€ 2.384.240	
7.5.1	Stichting NMF; steunpunt M&A	€ 180.865	
7.5.1	Mooi Noord-Holland; steunpunt M&A	€ 279.135	
7.5.2	Gooise Meren; toeristisch informatiepunt	€ 10.000	Gewijzigd
7.5.2	Molenfederatie	€ 15.000	
7.5.2.	Stichting Fort bij Penningsveer; restauratie fortwachterswoning bij Fort Penningsveer	€ 16.000	Nieuw
7.5.2	Vestingmuseum Naarden; gele loods, restauratie en infopunt Vesting Naarden en NHW	€ 330.000	
7.5.2	Waternet; Fort Spion	€ 300.000	
7.5.2	Stichting Liniebreed Ondernemen; publiekscommunicatie Stelling van Amsterdam	€ 70.000	

7.5.2	Stichting Uiteraard Uitermeer; herstel keerkom bij Fort Uitermeer	€ 200.000	
7.5.2	Landschap Noord-Holland; Fort bij Veldhuis: restauratie kruitmagazijn en genieloods	€ 300.000	
7.5.2	Stichting Pampus; vernieuwing Pampus Experience	€ 300.000	Gewijzigd
7.5.2	Landschap Noord-Holland; restauratie Fort Zuidwijkermeer	€ 305.000	
7.5.2	Monumentenwacht Noord-Holland	€ 112.000	
7.5.2	ROP Midden-West	€ 17.000	
7.5.2	ERM voor het project certificering inspectiemethode	€ 17.130	
7.5.2	Stichting Oneindig Noord-Holland	€ 200.000	

Nr	Com miss ie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Pfh
1	M&F	50PLUS	O.A.C. de Meij	10	Onder Aanvullend krediet HOV-03 HOV in 't Gooi (Huizen-Hilversum) staat dat het krediet € 9.400.000 hoger uitkomt o.a. door hogere inschrijfsommen. Kan GS aangeven wat zij bedoelt met inspanningen van de aannemer t.b.v. zijn EMVI score!?	Bij de gunning van het contract worden onder andere maatregelen die de aannemer treft voor duurzaam werken, hinderbeperking, risicobeheersing meegewogen. Gunning is daarmee niet op laagste prijs, maar op basis van Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI). Tot voor kort waren de extra inspanningen (en bijbehorende kosten) die deze kwalitatieve aspecten met zich meebrengen, niet terug te vinden in de inschrijfsom. Dit is nu wel het geval.	E. Post
2	EEB / M&F	CDA	De Kam	7	Wat houdt de mutatie in op de realisatie van de dividend van Alliander?	De mutatie betreft het verschil tussen het oorspronkelijk geraamde dividend en het daadwerkelijk in 2018 ontvangen dividend.	E. Post
3	M&F	CDA		28	Waarom is er voor gekozen de lagere studiekosten van het project bereikbaarheid bollenstreek ten gunste laten komen van de algemene reserve. Zijn er geen andere infrastructurele projecten waar later hogere studiekosten worden verwacht?	Dit is gedaan omdat deze studiekosten ook uit de algemene middelen zijn gedekt. Mochten de Studiekosten PMI een tekort hebben aan het eind van het jaar dan kan alsnog een beroep op deze nu vrijgevallen middelen worden gedaan middels besluitvorming door PS.	E. Post
4	M&F	CDA	De Graaf	33	€ 1,5 miljoen verlaging van de bijdrage Kogendijk. Deze bijdrage schuift door naar 2019 omdat er nog geen overeenstemming is met Rijkswaterstaat (RWS) over de bijdrage aan de fietstunnel onder de N9 bij Kogendijk; Wanneer is er zicht op overeenstemming met RWS en waardoor is dit niet gerealiseerd?	RWS heeft de kruising N9/Kogendijk opgevoerd als maatregel voor de korte termijn file aanpak van I&W. Bij de eerste tranche is de maatregel afgefallen. Eind 2018 wordt een tweede tranche verwacht waarbij RWS zal proberen dit project opnieuw op te voeren. Begin 2019 wordt de beslissing van het Ministerie verwacht.	E. Post
5	M&F	CDA		38	Waarom is de afschrijvingstermijn van SHIP verlaagd, eerst van 25 naar 10 en nu naar 5 jaar? Was dat eerder niet voorzien?	De afschrijvingstermijn wordt met de laatste correctie aangepast naar de gebruiksduur van het pand. Deze gebruiksduur bedraagt 5 jaar. Voorheen werd ten onrechte uitgegaan van een langere gebruiksduur.	E. Post
6	M&F	CDA	De Graaf	40	2.2.1.02 Subsidies fietsknelpunten: De regeling wordt in Q3-2018 door ons vastgesteld. De voorbereiding met de	De ambitie is realistisch omdat de regeling op 11 september door GS is vastgesteld. De opening van de regeling voor inschrijving van projecten is zo snel mogelijk na 11	E. Post

					gemeenten om tot een passende regeling bij de vraag te komen, heeft meer tijd gekost dan te voren ingeschat. Zodra de regeling is vastgesteld, kunnen aanvragen worden ingediend. Deze worden direct na ontvangst beoordeeld en verleend. Gezien de vertragingen: hoe realistisch is de ambitie om in Q3 tot implementatie te komen? Hoe worden de Staten over de toekenningen/implementatie geïnformeerd?	september. De regeling staat open tot 15 december 2018 en zal daarna in 2019 (naar verwachting eind Q1) weer open gaan totdat het subsidieplafond bereikt is. Bij de openstelling in 2019 zullen wij de staten informeren over het aantal en de omvang van de beschikte projecten in 2018.	
7	M&F	CDA		48	Worden de gelden die niet aan HOV 't gooi uitgegeven kunnen worden (7,6 mln) doorgeschoven naar 2019? En hoe staat dit in relatie met het extra krediet dat wordt gevraagd voor HOV 't gooi?	Deze gelden worden inderdaad doorgeschoven naar 2019 en verder. Dit gewijzigde kasritme heeft, anders dan dat de totale omvang overeen moet komen, geen relatie met het krediet, aangezien het gaat om het moment waarop kosten gemaakt worden.	E. Post
8	M&F	CDA	De Graaf	48	Brug Ouderkerk aan de Amstel (er loopt een rechtszaak n.a.v. de aanbesteding) Wat is de verwachting hiervan vwb de uitvoering: is er vertraging?	Een van de niet geselecteerde partijen heeft op 28 juli 2017 een kort geding ingesteld tegen het gunningsbesluit. Het vonnis van de rechtbank is op 18 oktober 2017 gepubliceerd. Wij zijn volledig in het gelijk gesteld; alle vorderingen zijn afgewezen. Het project is door het kort geding met ca. 3 maanden vertraagd.	E. Post
9	NLW M / M&F	CDA		60	Wordt hier nu een nieuwe reserve gestart (Oosterlijke Vechtplassen)? Dat vereist toch een apart besluit van PS?	Er wordt inderdaad een nieuwe reserve gestart. Het besluit voor het instellen van de Reserve Oostelijke Vechtplassen is genomen bij de Begroting 2018, Voordracht 62-2017.	C. Loggen
10	M&F	CDA	Heijnen	112	Wanneer wordt de stelpost prijsstijgingen ingezet? Ook in 2018 hebben we daar toch last van?	Ja dat klopt, ook in 2018 hebben we daar last van. Daarom hebben we bij de laatste Kaderbrief (Kaderbrief 2019) meerjarig middelen gereserveerd om de toekomstige prijsstijgingen op te vangen. In 2018 gaat het om een bedrag van € 3.357.000.	E. Post
11	EEB	PVV	Bezaan	14	<i>“OD 1.2.1: Voor het veiligheidsbeleid is minder budget nodig (minder uitgaven, € 50.000, voordelig).”</i> VRAAG:	Dit wordt veroorzaakt door het programma “Uitvoeringskosten Veilig Publieke Taak”, dat inmiddels afgelopen is.. Dit was een programma vanuit het Rijk waar ook geld voor beschikbaar werd gesteld. Zowel de gemaakte kosten als de opbrengsten vanuit het Rijk zijn al eerder verantwoord	J. Remkes

					Kunt u toelichten waar deze daling door wordt veroorzaakt?	in de provinciale jaarrekening. Ten onrechte stonden de uitvoeringskosten ook nog geraamd voor 2018, dat wordt nu gecorrigeerd.	
12	EEB	PVV	Bezaan	85	Bij operationeel doel 5.3.3 “Bijdragen aan een veerkrachtige arbeidsmarkt” staat bij “Begroot 2018” het bedrag van 82.000 euro aan directe lasten. Dit stijgt naar 182.000 euro. VRAAG: Kunt u aangeven waarom dit bedrag met een ton is gestegen en wat de resultaten waren?	Bij de kaderbrief is € 100.000 werkbudget 2018 voor activiteiten van de werkambassadeur beschikbaar gesteld. Zie pagina 9 van de Zomernota. Aan het behalen van de resultaten wordt nu gewerkt.	A. Tekin
13	M&F	PVV	Bezaan	110	<i>“OD 8.1.1: De provincie Noord-Holland ontvangt opbrengsten voor gedetacheerde medewerkers (meer baten, € 1.240.000, neutraal).”</i> VRAAG: Kunt u aangeven om hoeveel fte dit gaat en wat de werkzaamheden waren van deze medewerkers?	Het gaat om ruim 17 fte, komend uit verschillende onderdelen van de organisatie en belast met uiteenlopende werkzaamheden. Bijna 5 fte heeft betrekking op de brugbedienaren die gedetacheerd worden naar Trigion. Daarnaast gaat het over ruim 4 fte repro- medewerkers die naar Xerox worden gedetacheerd. Voor het overige is 3fte gedetacheerd bij het IPO, 2 fte bij het Rijk en 2 bij andere provincies.	C. Loggen
14	EEB	PVV	Kaptheijns	22	Bij operationeel doel 1.2.1 “Bestuurlijke samenwerking in crisisbeheersing en veiligheidszorg bewaken en bevorderen” staat bij “Directe lasten” dat voor het jaar 2018 een bedrag van 121.000 euro was begroot. Na de zomernota zal dit bedrag 471.000 euro zijn. Ofwel, een stijging van 289%. VRAAG: Kunt u aangeven waardoor deze stijging komt?	In afstemming met uw staten is er een tweejarig programma gestart, genaamd “Versterking kwaliteit en integriteit lokaal bestuur: ondersteuningsteam bestuurlijke weerbaarheid en ondermijning”. Voor 2018 en 2019 is hier vanuit motie 110 2 x € 400.000 beschikbaar gesteld. Zie bijlage, Statenbrief met kenmerk 1080724/ 1080859.	J. Remkes

15	M&F	PVV	Deen	10	<i>“Aanvullend krediet HOV-03 HOV in 't Gooi (Huizen-Hilversum) € 9.400.000</i> <i>Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 112.000.000. Met deze aanvullende kredietaanvraag komt het totale krediet op € 121.400.000.</i> <i>De provincie realiseert samen met de gemeenten Huizen, Eemnes, Laren en Hilversum een HOV-verbinding (R-net) tussen busstation Huizen en NS-station Hilversum. Een deel van het projectbudget wordt besteed aan het verbeteren van het leefklimaat, het verhogen van de verkeersveiligheid en het versterken van de natuur (natuurbrug bij Anna's Hoeve).”</i> VRAAG: Kunt u aangeven welk gedeelte van het projectbudget wordt besteed aan de natuurbrug bij Anna's Hoeve en welke concrete resultaten de natuurbrug heeft bereikt en/of moet bereiken?	Van het projectbudget wordt in totaal ca. € 8,7 mln. besteed aan de natuurbrug, waarvan € 7,3 mln. door het Rijk gefinancierd wordt vanuit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). De natuurbrug zorgt voor het vervolmaken van de natuurverbinding tussen het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug (Groene Schakel), waardoor migratie van fauna tussen deze gebieden mogelijk wordt.	E. Post
16	M&F	PVV	Van Hooff	14	<i>“OD 1.1.1: In de begroting is de afgelopen jaren geen rekening gehouden met de jaarlijks stijgende vergoedingen voor leden van Provinciale Staten (meer uitgaven, € 141.000, nadelig).”</i> VRAAG: Hoe kan hier geen rekening mee gehouden zijn en wat is verbeterd om dergelijke foutjes in de toekomst te voorkomen?	De vergoedingen aan Provinciale Staten vallen binnen het gehele budget van PS. De invoering van de Werkkostenregeling (WKR), de wisseling van PS en een budgetaframing in 2016 hebben ertoe geleid dat het budget in 2016 en 2017 niet afdoende was om alle vergoedingen van Provinciale Staten te dekken. De bijraming in de Zomernota is voor het boekjaar 2018 en bij de begroting 2019 wordt een zelfde bedrag bijgeraamd. Om foutjes in de toekomst te voorkomen, is afgesproken om op regelmatige basis door te rekenen wat wijzigingen in wet en uitvoering voor gevolgen hebben op het budget van de vergoedingen van PS.	C. Loggen

17	M&F	PVV	Deen	33	<i>“Overige mutaties < € 100.000: Verhoging budget SolaRoad op basis van planning van TNO (directe lasten verhoogd € 75.000, onttrekking reserve € 75.000, neutraal)”</i> VRAAG: Kunt u aangeven waarom het budget met 75.000 euro is verhoogd?	Het project blijft binnen budget. Op basis van een actuele planning van TNO worden alleen de uitgaven in 2018 hoger geraamd dan eerder was voorzien.	E. Post
18	M&F	PVV	Van Hooff	120	Bij operationeel doel 8.3.1 “Overige subproducten” staat een bedrag van 89.000 euro begroot aan baten voor 2019. VRAAG: Kunt u aangeven wat deze baten zijn?	Dit betreft een verlaging van het dividend PWN die ten onrechte was doorgevoerd. Bij de Kaderbrief 2019 is dit meerjarig gecorrigeerd waardoor het meerjarige saldo 0 wordt. Voor 2018 was de correctie al bij de Eerste begrotingswijziging 2018 doorgevoerd.	E. Post
19	M&F	PVV	Van Hooff	128	<i>“5.3.1 Tulipower B.V.; D Natuurzuil</i> VRAAG: Kunt u aangeven wat voor dit bedrag exact is gedaan?	Dit is 1 van 3 winnaars van de prijsvraag ‘biodiversiteit op bedrijventerreinen’. Op basis van de vermelding op de lijst buiten uitvoeringsregeling kan subsidie verstrekt worden. Dat is op dit moment nog niet gebeurd, de verwachting is dat de aanvraag nog wel gedaan wordt. Het idee is om ‘natuurzuilen’ te plaatsen op bedrijventerreinen. Dat zijn gestapelde bouwwerken van 3,5 a 4 meter hoog, met landschappen die dienen als leefgebieden voor vogels en insecten. Door het stapelen is maar beperkte (dure en schaarse) ruimte nodig.	J. Bond
20	NLW M	PVV	Van der Sluijs	69	<i>“Van de provincie Noord-Brabant wordt een bijdrage ontvangen voor subsidieverlening op grond van de Uitvoeringsregeling subsidie opruiming drugsafval (lasten en baten verhoogd, € 10.000).”</i> VRAAG:	Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor de jaren 2015, 2016 en 2017 telkens een bedrag van € 1 miljoen beschikbaar gesteld aan gedupeerden (publieke en private grondeigenaren) voor het opruimen van afval voortkomend uit de productie van synthetische drugs (amendement Tweede Kamer 30 oktober 2014). Om efficiencyredenen wordt dit miljoen door het Rijk uitgekeerd aan de provincie Noord-Brabant. De provincie Noord-Brabant is het loket voor de	A. Tekin

					Kunt u aangeven wat er precies voor dat bedrag wordt gedaan?	aanvragen uit alle provincies. Dit bedrag wordt naar rato van het aantal drugsdumpingen door Noord-Brabant verdeeld over de provincies. In Noord-Holland zijn in 2016 twee drugsdumpingen gemeld bij de politie. Op basis daarvan krijgt Noord-Holland € 10.000 voor subsidieverstrekking in 2018. Dit bedrag wordt aangevuld met het resterende budget van 2017 ad € 18.707. Het subsidieplafond 2018 komt daarmee op € 28.929. De regeling heeft tot doel om gemeenten en grondeigenaren te ontlasten wanneer op hun grond een drugsafvaldumping heeft plaatsgevonden. Gedupeerden kunnen subsidie aanvragen voor 50% van de kosten voor het opruimen van drugsafval. Geld dat niet wordt aangevraagd vloeit terug naar de algemene middelen van de provincie.	
21	NLW M	PVV	Kaptheijns	63	<i>“OD 4.1.2 Op basis van de legeopbrengsten in het kader van aanvragen voor Wabo-vergunningen in 2016 en 2017, de ontwikkeling van de legeopbrengsten in de eerste maanden van 2018 en bovendien de verwachting dat de economische hoogconjunctuur zal aanhouden, worden de verwachte legeopbrengsten inzake Wabo voor 2018 naar boven bijgesteld (baten verhoogd, € 1,3 miljoen, voordelig).”</i> VRAAG: Kunt u aangeven hoe de leges zich verhouden tot die van onze buurprovincies en wat redenen zijn voor eventuele verschillen?	Zoals aangegeven in de paragraaf provinciale heffingen voeren Provinciale Staten NH als beleid dat kostendekkendheid in eerste instantie bereikt wordt door het optimaliseren van efficiency en in tweede instantie door het verhogen van de tarieven. Dit beleid vereist inzicht in de kostenstructuur, kostenbeheersing en kostentoerekening. In dat kader wordt momenteel onderzocht in hoeverre de huidige tarieven opgenomen in de tarieventabel horende bij de legesverordening kostendekkend zijn. Dit kan leiden tot een verhoging maar ook tot een verlaging van de huidige tarieven. Er bestaan inderdaad verschillen tussen de tarieven die de provincies hanteren. Vergelijking met de legestarieven zoals onze buurprovincies die hanteren is heel lastig. De verschillen ontstaan doordat de kosten die gemaakt moeten worden of worden toegerekend om een aanvraag voor het in behandeling nemen en afgeven van een vergunning per provincie kunnen verschillen. Bij de legestarieven voor bouwwerken zien wij ook verschillen in de klassen van de bouwkosten alsmede de tarieven/tariefpercentages die de provincies hanteren. Bijgaand treft u aan een overzicht waar een aantal tarieven van de provincie Utrecht met die van Noord-Holland worden vergeleken. Daarnaast speelt een rol in hoeverre er in de desbetreffende provincie gekozen is om de kosten volledig toe	A. Tekin

						te rekenen dan wel een bepaald percentage daarvan.	
22	NLW M	SP	Mw. de Groot	66	Het gebiedsplan 'Dammerweg' meldt het volgende: Aan de Dammerweg e.o. te Nederhorst den Berg is sprake van een complexe verontreinigingssituatie van de grond en het grondwater, ontstaan uit verschillende bronlocaties met verschillende eigenaren. Voor de complexe grondwaterverontreiniging lijkt een aanpak van individuele gevallen niet goed mogelijk en niet kosteneffectief. In dergelijke gevallen kan een gebiedsgerichte aanpak van de grondwaterverontreiniging een alternatief zijn. De Zomernota meldt: Voor de uitgaven voor het Gebiedsbeheerplan Dammerweg (GS-nota 1085697/1086511) verwacht de provincie ongeveer de helft van de kosten te verhalen op de vier aangewezen bron-eigenaren op basis van afkoopovereenkomsten (baten verhoogd, € 187.000). Vraag: Waarom is het niet mogelijk alle kosten te verhalen op de vier aangewezen broneigenaren? Graag een uitgebreide toelichting.	Het verhalen van kosten op veroorzakers van verontreinigingen en schuldig eigenaren gebeurt op basis van de Wet bodembescherming. Bij het gebiedsplan Dammerweg zijn alle mogelijkheden die de Wet biedt benut. Voor de saneringen van de verontreinigende bronnen, die veel duurder zijn dan het gebiedsgerichte beheer van de grondwaterverontreinigingen, geldt dat deze geheel door de broneigenaren betaald worden. Voor het beheer van de grondwaterverontreinigingen bleek dit om meerdere redenen niet geheel mogelijk. Zo is er op een van de verontreinigde percelen geen sprake van een zogenaamde spoedeisende sanering. Alleen in geval van een spoedeisende sanering biedt de wet de mogelijkheid om kosten verhalen. De eigenaar van dat perceel, wiens niet-spoedeisende verontreiniging wel bijdraagt het gehele grondwaterprobleem, heeft overigens vrijwillig een beperkte financiële bijdrage geleverd. In twee andere situaties was er respectievelijk sprake van een beperkte juridische aantoonbaarheid van de relatie tussen de verontreinigde bron en de verontreinigde pluim in het grondwater, en van een beperkte draagkracht van de eigenaar. Over het gebiedsbeheerplan en de te verhalen kosten heeft afstemming met het Ministerie van I&W plaatsgevonden. Het Ministerie heeft hiermee ingestemd en de bijdrage van de provincie aan de kosten wordt gefinancierd uit de decentralisatie uitkering bodem die de provincie van het Ministerie ontvangt.	A. Tekin
23	NLW M	SP	Mw. de Groot	130	Bij (6.2.1) staat vermeld dat er een nieuwe post van € 225.000 ten behoeve van Natuurmonumenten. Vraag: U hebt deze subsidie verstrekt of u gaat deze verstrekken. Kunt u ons mededelen waar het hier precies om gaat.	Natuurmonumenten heeft met een Europese subsidie (zgn. LIFE-subsidie) grootschalig natuurherstel gerealiseerd in het Wormer- en Jisperveld. Hiermee zijn de aanwezige natuurwaarden in kwaliteit verbeterd en daardoor ook duurder geworden om te beheren. Voor de periode tot ingaan van een nieuwe subsidiebeschikking voor SNL-natuurbeheer wordt voor het beheer van deze natuur een overgangssubsidie verleend.	A. Tekin

24	MF	SP	Hoogervorst	110	OD 8.1.1 Eindafrekening provinciefonds over 2017 – dit zorgt voor een lagere uitkering van € 1.020.000 in 2018. Vraag: kunt u nader specificeren waardoor deze lagere uitkering veroorzaakt wordt? Is er een document beschikbaar waar wij de uiteindelijke berekening/afrekening kunnen terugvinden?	De bron voor deze mutatie is te vinden in bijlage 12 van het Financieel jaarverslag 2017 van het Rijk. De lagere gerealiseerde uitgaven van het Rijk zorgen voor een lager vastgesteld accrès over 2017. Dit werkt door middel van het “trap-op-trap-af principe” door in het accrès van de provincies. Deze consequenties zijn verder verwerkt en beschreven in de meicirculaire 2018 van het provinciefonds. Op blz 5/6 van deze meicirculaire wordt een korte toelichting gegeven op de ontwikkeling van het accrès. In bijlage 8 (blz 32) van de circulaire is het effect hiervan van alle afzonderlijke provincies opgenomen. Voor PNH gaat het dus om een bedrag van € 1.020.000.	E. Post
25	MF / EEB	SP	Hoogervorst	125 e.v.	In de Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling staat, zoals gewoonlijk, een overzicht te lezen van subsidies verstrekt aan aanvragers – bij veel subsidieposten is te lezen ‘verwijderd’ of ‘gewijzigd’. Vraag: is het mogelijk om aan te geven wat de reden(en) is/zijn om subsidieposten, wat betreft bedragen bijvoorbeeld, te verwijderen of te wijzigen? Waarom wel of niet? En mocht het antwoord JA zijn: hoe gaat u hiervoor zorgen, welke vorm kiest u en wanneer kunnen we dit verwachten?	In tegenstelling tot wat u stelt in uw vraag, betreft het overzicht geen overzicht van alle subsidies verstrekt aan aanvragers. Dit overzicht vindt u in het subsidieregister. Het door u bedoelde overzicht betreft de vermelding van de juridische grondslag, alleen in geval er geen uitvoeringsregeling is, op basis waarvan GS gemachtigd is, mits aan de nog af te spreken voorwaarden wordt voldaan, een subsidie te verlenen voor maximaal het vermelde bedrag aan de vermelde subsidieontvanger. De werkelijke subsidieverlening is onderdeel van de uitvoering van een operationeel doel. Niet over iedere individuele subsidie bij de uitvoering van het beleid voor een operationeel doel wordt afzonderlijk verantwoording afgelegd, het gaat om honderden subsidies, die soms ook nog onderdeel uitmaken van samenwerkingsovereenkomsten of projecten. Sommige subsidies vinden plaats via een uitvoeringsregeling, sommige buiten uitvoeringsregeling. De wet schrijft voor dat degenen buiten uitvoeringsregeling apart van een juridische grondslag moeten worden voorzien door vermelding in de begroting. Deze lijst wordt bij iedere begrotingswijziging up to date gehouden, maar het betreft dus geen verantwoordingsinstrument. De verantwoording vindt conform BBV plaats in de rapportage bij de operationele doelen. Het verwijderen of veranderen van een item van de lijst betekent dat de juridische grondslag wijzigt of verdwijnt of wordt doorgeschoven naar volgend jaar en GS in de uitvoering soms kiest voor een andere instrument.	E. Post

26	M&F	SP	Bruggeman	5	Kan nog eens worden uitgelegd hoe van het in het concept controlerapport van accountant EY (Uitkomsten controle en overige informatie 2017, pag. 7) gemelde gerealiseerd resultaat over 2017 van € 40,3 miljoen voordelig is gekomen naar het in de Zomerbrief vermelde negatieve rekeningresultaat over 2017?	<table><tr><td>Begroot rekeningresultaat 2017</td><td>-5,03</td></tr><tr><td>Gerealiseerd rekeningresultaat 2017</td><td>-40,34</td></tr><tr><td>Uitgestelde Intenties (UI)</td><td>4,67</td></tr><tr><td>Storting in reserve Groot onderhoud wegen</td><td>24,57</td></tr><tr><td>Storting in reserve Groot onderhoud vaarwegen</td><td>10,28</td></tr><tr><td>Storting in reserve Infrastructuur</td><td>6,38</td></tr><tr><td>Totaal resultaatsbestemming</td><td>45,9</td></tr><tr><td>Eindresultaat 2017</td><td>5,56</td></tr></table> Toelichting bij bovenstaande tabel: Het rekeningresultaat voor 2017 was geraamd op € 5 miljoen (positief) en het gerealiseerde rekeningresultaat bedroeg uiteindelijk ruim € 40 miljoen (positief). Dit verschil van € 35 miljoen wordt veroorzaakt doordat de voorziening groot onderhoud op aanwijzen van de accountant moest worden opgeheven. Dit vrijvallende saldo is vervolgens in 2018 gestort in 2 nieuwe reserves (groot onderhoud wegen en groot onderhoud vaarwegen). Vooruitlopend op de definitieve afrekening van de N201 is berekend dat tegenover € 6,4 miljoen aan middelen op de balans geen verplichtingen meer staan. Deze middelen moesten op aanwijzen van de accountant al vrijvallen in de jaarrekening 2017. Dit bedrag is in 2018 gestort in de reserve Infrastructuur (bestemd ter dekking van de N23). Tenslotte is op basis van het besluit bij de Eerste Begrotingswijziging 2017 een bedrag van € 4,7 miljoen bestemd voor uitgestelde intenties. Daarmee valt het rekeningresultaat 2017 na resultaatsbestemming negatief uit. Dit nadelige saldo van € 5,6 miljoen is onttrokken aan de algemene reserve.	Begroot rekeningresultaat 2017	-5,03	Gerealiseerd rekeningresultaat 2017	-40,34	Uitgestelde Intenties (UI)	4,67	Storting in reserve Groot onderhoud wegen	24,57	Storting in reserve Groot onderhoud vaarwegen	10,28	Storting in reserve Infrastructuur	6,38	Totaal resultaatsbestemming	45,9	Eindresultaat 2017	5,56	E. Post
Begroot rekeningresultaat 2017	-5,03																						
Gerealiseerd rekeningresultaat 2017	-40,34																						
Uitgestelde Intenties (UI)	4,67																						
Storting in reserve Groot onderhoud wegen	24,57																						
Storting in reserve Groot onderhoud vaarwegen	10,28																						
Storting in reserve Infrastructuur	6,38																						
Totaal resultaatsbestemming	45,9																						
Eindresultaat 2017	5,56																						
27	EEB	SP	Bruggeman	6	Waarvan is of wordt het bedrag van €	Het bedrag van € 55.000,- wordt o.a. besteed aan	J.																

					55.000 voor Burgerparticipatie precies besteed?	advertentiekosten voor duo-interviews, scholierenbezoeken en de kosten voor het maken en het begeleiden van het provinciespel. De begroting is opgesteld door de werkgroep welke is voorgelegd aan het Presidium.	Remkes
28	M&F	VVD	Wiesehahn	p.28	Met het oog op bijdrage aan NDW begrootte GS in 2017 een bedrag van 180.000 euro voor het jaar 2018. Dat bleek 450.000 euro te moeten zijn. Dit bleek per ongeluk verkeerd te zijn begroot. Kan GS nader toelichten hoe een dergelijke fout per ongeluk in de begroting sluipt?	Geconstateerd is dat de bijdrage voor de inwinning van de wegverkeersgegevens te laag begroot is. Dit wordt nu hersteld. Tevens wordt bij de laatste begrotingswijzing 2018 de bijdrage verhoogd met € 80.000 tot € 530.000 betreffende de verlegde compensabele btw die achteraf verrekend wordt en als bate wordt begroot in programma 8 Financiën.	E. Post
29	EEB	VVD	Wiesehahn	p.74	Kan GS nader toelichten waarom er +/- 30% extra 1-mailig budget nodig is voor de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst met het OB NHN? Wat is het verband tussen de extra kosten gemaakt voor Pallas en Distripoot en de 1-malige kosten uit deze overeenkomst?	Het budget voor regionale economie/5.3.1 beschikbaar wordt gesteld, wordt benut voor diverse activiteiten en onderzoeken uit de Economische Agenda. Er is geen 1 op 1 koppeling tussen de eenmalige kosten voor het Ontwikkelingsbedrijf en de andere onderwerpen anders dan het budget waaruit ze betaald worden, binnen het kader van de Economische Agenda. Met de stand van het budget medio 2018 is gekeken naar aantal zaken: de raming van nog uit te voeren beleidsonderzoeken, de extra uitgevoerde activiteiten waaronder die voor Pallas (haalbaarheidsonderzoek businesscase), Distripoot en de eenmalige budgetvraag voor het Ontwikkelingsbedrijf (volgend uit de nieuwe Samenwerkingsovereenkomst met gemeenten over het Ontwikkelingsbedrijf NHN). Een deel van de extra budgetaanvraag voor ONHN is opgevangen binnen het beschikbare budget (150.000), maar tezamen met die extra uitgaven en de nog uit te voeren onderzoeken is een budgetaanvraag van 100.000 voorgelegd aan PS.	J. Bond
30	EEB	VVD	Wiesehahn	p.83	Citaat: "Er vindt een evenredige onttrekking aan de reserve Werkgelegenheid en Economie voor de UVR MIT, Proof of concept, het Investeringsgereed programma en het Versnelling programma, (onttrekking verhoogd, € 6,8 miljoen, neutraal)." De zin is onduidelijk. Kan GS dit nader toelichten?	Er is een kasraming opgenomen uit de Reserve Werkgelegenheid en Economie voor de UVR MIT 2018, het Proof of Concept, het Investeringsgereed programma en het versnelling programma. De totale uitgaven in 2018 zijn geraamd op € 6,8 miljoen en staan in de financiële tabel opgenomen in de regel <i>overdrachten</i> in de kolom <i>mutaties zomernota</i> . De kasraming is toegelicht onder het kopje " <i>Lasten gedekt door reserves</i> ".	J. Bond

						Tegenover een kasraming staat altijd een onttrekking aan de reserve voor hetzelfde bedrag. Dit kunt u in de financiële tabel terugvinden in de regel <i>Onttrekking aan reserves</i> in de kolom <i>mutaties zomernota</i> .	
31	EEB	VVD	Wiesehahn	p.97	Citaat: "OD 7.5.1. Administratieve correctie uitgevoerd van een dubbel opgevoerde UI-post uit 2017 (lasten verlaagd, € 400.000, voordelig)." Wat is een UI-post en hoe kan het dat dergelijke posten dubbel opgevoerd worden?	UI-post staat voor Uitgestelde Intentie. Daarmee wordt bedoeld dat het restant van incidenteel beschikbare middelen op 31 december van een gegeven jaar, worden doorgeschoven naar het volgende jaar via een storting in/ onttrekking uit de reserve Uitgestelde intentie. In 2017 is per ongeluk een bedrag dubbel meegenomen in de UI naar 2018. Dit wordt administratief gecorrigeerd in de Zomernota 2018.	J. Bond
32	M&F	GL	Hietbrink	5	Op pagina 5 heeft GS het over een "aanvullende kasschuif". Deze kasschuif komt - als ik het goed begrijp - naast of in aanvulling op de kasschuif die eerder bij de Kaderbrief is gerealiseerd ter dekking van incidentele uitgaven in 2019. De aanvullende kasschuif is bedoeld om het ontstane dekkingstekort over 2019 op te vangen. Kan inzichtelijk worden gemaakt welke kasschuiven er nu precies zijn en hoeveel geld daar in zit om incidentele uitgaven en het dekkingstekort 2019 op te vangen	Er hebben 2 kasschuiven plaatsgevonden: 1) Bij de Kaderbrief 2019 heeft een kasschuif plaatsgevonden, omdat ten tijde van het vaststellen van de Kaderbrief 2019 nog uitgegaan werd van een positief jaarrekeningresultaat over 2017. Dit positieve resultaat zorgde mede voor een positief saldo over 2018. Het ging hierbij destijds om een bedrag van € 14 miljoen. Echter als gevolg van opmerkingen/correcties van de accountant is later (na vaststellen van de Kaderbrief) het positieve jaarrekeningresultaat 2017 omgeslagen in een tekort. Dit heeft ervoor gezorgd dat er aanvullende dekking gevonden moest worden. Dit is gebeurd bij de Zomernota en zorgt voor de 2^e kasschuif: 2) Bij de Zomernota is voorgelegd om het positieve Zomernota resultaat in te zetten ter dekking van het tekort in 2019. Ter dekking van het tekort in 2019 wordt een bedrag van € 8,5 miljoen gestort in de Algemene reserve.	E. Post
33	M&F	GL	Hietbrink	9,10 & 28	- Op pagina 9-10 en pagina 28 wordt uitgelegd welke middelen de provincie heeft ingezet en gaat inzetten voor de studiefase en de project MER-fase van de Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek.	(a): De verlaagde bijdrage van € 600.000 komt ten gunste van de algemene middelen waar deze is uitgekomen. (b): Nee, dat bedrag blijft beschikbaar in de reserve Infracapitaal PNH-Zuid en dient ter dekking van investeringen, die nodig kunnen blijken te zijn, indien beide Staten (ZH en NH) instemmen met voortgang van het project, waarbij	E. Post

					(a) De uitgaven voor de studiekosten worden verlaagd met 951.000 euro (p. 28). De totale kosten voor de studiefase komen voor de provincie uit op 900.000 euro waardoor de provinciale bijdrage verlaagd kan worden met 600.000 euro. Wat gebeurt er met dat geld? (b) Voor de project MER-fase wordt nu een krediet aangevraagd van 4,8 miljoen euro (provinciale bijdrage 1,6 miljoen euro). Die wordt gedekt met het geld dat bij de tweede begrotingswijziging beschikbaar werd gesteld (motie 110) voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek. Het totale bedrag wordt uitgegeven in de periode 2018 tot en met 2021. Eind 2021 wordt dan een kredietbesluit voorgelegd aan PS om te komen tot eventuele realisatie van het project. Aangezien de middelen die beschikbaar zijn gesteld bedoeld waren om tot uitvoering te komen in 2018 nemen wij aan dat de resterende 23,4 miljoen die in de reserve Infrastructuur is gestort vrijvalt naar de Algemene Reserve. Klopt dat? En zo nee, waarom niet?	bijvoorbeeld ook al voorafgaand aan realisering van het feitelijk trace strategische aankopen van beschikbare gronden kunnen worden gedaan.	
34	M&F	GL	Hietbrink	10	- Op pagina 10 wordt een aanvullend krediet van 9,4 miljoen euro gevraagd voor HOV in 't Gooi. Dekking daarvoor wordt gevonden in de reserve TWIN-H. Daarin is middels een besluit uit 2014 een bedrag gereserveerd van 18,9 miljoen euro voor eventuele tegenvallende rijksbijdragen. Volgens GS is dat risico niet meer aanwezig. Het bedrag dat resteert (18,9 - 9,4 miljoen = 9,5 miljoen euro) wil GS binnen de reserve TWIN-H aanhouden omdat "de ontwikkelingen die aanleiding hebben gegeven voor deze	Werkzaamheden die nog aanbesteed moeten worden, betreffen alle maatregelen van de deelprojecten Huizen-Blaricum en Eemnes-Laren, het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve, het realiseren van een voetbrug bij de halte Van Linschotenlaan en diverse fysieke maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid van Hilversum. De aanbesteding van deze maatregelen vinden voornamelijk plaats in 2019. De aanbesteding van de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve zal naar verwachting pas in 2020 plaatsvinden.	E. Post

					kredietaanvraag [indexering, marktspanning etc., AH] naar verwachting ook invloed hebben op de andere, nog aan te besteden contracten". Kan GS aangeven welke contracten er nog aanbesteedt moeten worden en wanneer duidelijk of de resterend middelen aangesproken moeten worden?		
35	M&F /EEB	GL	Hietbrink	14	- Op pagina 14 staat dat in verband met de live-uitzendingen van de vergaderingen van PS de kosten van stenografische verslagen toenemen. Graag een toelichting op deze op het eerste gezicht wat paradoxale constatering. Of praten we langer omdat we worden uitgezonden en moet er dus meer gestenografeerd worden?	In het verleden werden alleen de PS vergaderingen live uitgezonden. De kosten zijn toegenomen omdat sinds oktober 2017 ook de commissievergaderingen live worden uitgezonden.	J. Remkes
36	R&W		Hietbrink	63	- Op pagina 63 staat dat een deel van het budget dat bij Motie 110 beschikbaar is gesteld voor de energietransitie (24 miljoen euro) beschikbaar wordt gesteld voor hogere apparaatskosten (280.000 euro). (a) Welke extra inzet is er gepleegd met deze 220.00 euro? (b) Is er naast dit bedrag nog meer uitgegeven uit de bij Motie 110 beschikbaar gestelde 24 miljoen euro voor de energietransitie? (c) Aangezien de middelen die beschikbaar zijn gesteld bij Motie 110 bedoeld waren om tot uitvoering te komen in 2018 nemen wij aan dat de resterende middelen vrijvallen naar de Algemene Reserve. Klopt dat? En zo nee, waarom niet?	a) Dit budget is deels benut voor expertise-inhuur voor staatssteuntoets en -aanvraag voor projecten. Daarnaast wordt het budget benut voor extra capaciteitsinzet om projecten te realiseren. Alle projecten waar het hier om gaat zijn projecten die passen binnen de scope van motie 110. b) Op dit moment zijn een aantal grote uitgaven in voorbereiding. Zie hiervoor ook de brief die wij hebben opgesteld met kenmerk 1102069-1102081 en aan uw Staten is verstuurd en de lijst subsidie buiten uitvoeringsregeling. c) De middelen die beschikbaar zijn gesteld zijn voor uitvoering in 2018 én 2019. Zie hiervoor ook de eerder genoemde brief.	J. vd Hoek/ J. Bond / C. Loggen
37	EEB	GL	Pels	16	Waarom zijn er maar vier onderzoeken aangevraagd in plaats van zes bij de rekenkamer?	De Randstedelijke Rekenkamer beslist zelf welke onderwerpen zij wil onderzoeken. Wel laat de Rekenkamer zich, voorafgaand aan de vaststelling van het onderzoeksprogramma, adviseren door een programmaraad. Deze bestaat uit leden van de Provinciale Staten van de vier provincies. Via de programmaraad kan gestuurd worden op de onderzoeken van de rekenkamer. In de gemeenschappelijke	J. Remkes

						regeling is opgenomen dat er 4 tot 8 onderzoeken per jaar worden uitgevoerd. Dit jaar zijn er 4 onderzoeken specifiek voor de provincie Noord-Holland uitgevoerd en zijn/worden daarnaast door de rekenkamer ook onderzoeken uitgevoerd voor de vier provincies gezamenlijk.	
38	EEB	GL	Pels	22	Wat zijn de oorzaken voor de afname van de kosten van het veiligheidsbeleid?	Dit wordt veroorzaakt door het programma “Uitvoeringskosten Veilig Publieke Taak”, dat inmiddels afgelopen is.. Dit was een programma vanuit het Rijk waar ook geld voor beschikbaar werd gesteld. Zowel de gemaakte kosten als de opbrengsten vanuit het Rijk zijn al eerder verantwoord in de provinciale jaarrekening. Ten onrechte stonden de uitvoeringskosten ook nog geraamd voor 2018, dat wordt nu gecorrigeerd.	J. Remkes
39	M&F	GL	Pels	26	Wat is de MRG en wat is de relatie met de provincie?	De Marine Resources Group (MRG) is een bestuurlijke werkgroep van de North Sea Commission. De North Sea Commission maakt deel uit van de Conference of Peripheral Maritime Regions (CPMR), waar Gedeputeerde Cees Loggen vice-voorzitter van is. CPMR is een Europees netwerk, denktank en lobby instrument voor Europese kustregio's met als doel beleidsbeïnvloeding. De North Sea Commission is één van de zes geografische commissies van de CPMR waar 32 regio's samenwerken op onderwerpen specifiek m.b.t. de Noordzee. Met de positie van adviseur van de bestuurlijke werkgroep MRG, bekleedt Noord-Holland een strategische positie. In de bestuurlijke werkgroep gaat het om beleidsbeïnvloeding op voor Noord-Holland belangrijke thema's als: Cohesiebeleid, post-Brexit samenwerking, maritieme zaken (zoals visserij, off shore energy, ecologie, maritime spatial planning en integraal kustbeheer), klimaatverandering, duurzame energie, transport.	C. Loggen
40	M&F	GL	Pels	34	Waarom valt overschot N197 niet terug naar de algemene reserve?	Het project N197 heeft TWIN-H als dekkingsbron. Conform de Nota reserves en voorzieningen betreft TWIN-H een budget-gerichte reserve en is de afspraak dat eventuele overschotten terugvloeien naar de betreffende dekkingsbron.	E. Post

41	M&F	GL	Pels	37	Waarom heeft de overdracht aan het waterschap betreffende nautisch beheer nog niet plaats gevonden (p.37)?	De onderhandelingen met de waterschappen betreffende de verdeling van het nautisch beheer lopen nog.	E. Post
42	M&F	GL	Pels	78	Waarom zijn de jachthaventarieven verlaagd?	De provincie heeft geen jachthaventarieven, aangezien de provincie geen jachthavens in eigendom heeft. In de zomernota is per vergissing i.p.v. jacht<u>verhuur</u>tarieven, jacht<u>haventarieven</u> genoemd. Na een verzoek van WBE Wieringen om de jachtverhuur contracten met dezelfde voorwaarden te verlengen is op 23 september 2017 door de provincie het besluit genomen om de jachthuurovereenkomsten met wildbeheereenheden te continueren, dan wel aan te gaan conform artikel 34, lid 1 van de Flora- en faunawet. De financiële consequentie van dit besluit betreft de verlaging van de tarieven.	E. Post
43	NLM W	GL	Pels	95	“Hiernaast zal € 230.000 van de middelen voor Bodemdaling Veenweidegebieden worden ingezet in de vorm van extra apparaatskosten budget (lasten verlaagd, € 605.000, neutraal)Waarom vallen de apparaatskosten hoger uit dan verwacht?	In de Voordracht (14-2018) bij de Tweede Begrotingswijziging 2018, in uw Staten behandeld op 26 maart 2018, hebben wij gemeld dat een deel van de voor Programma Bodemdaling Veenweiden beschikbaar gestelde middelen zal worden ingezet voor ‘opbouw en menskracht Taskforce Bodemdaling en uitvoeren Regionale gebiedsvisies’. Voor 2018 betreft dit € 230.000. Middels deze Zomernota wordt dit budget toegevoegd aan het apparaatskostenbudget. Met ‘extra’ wordt hier dus niet bedoeld: ‘hoger dan verwacht’, maar tijdelijk extra capaciteit (inhuur) bovenop de vaste formatie van de directie Beleid voor dit specifieke doel.	C. Loggen
44		GL	Pels	nvt	Kan er per programma aangegeven worden wat de bestemming is van de middelen die voortkomen uit een hogere baten dan verwacht, een hoger saldo dan verwacht dan wel uit het vrijvallen van een bestemde reserve?	Indien er sprake is van meevallers, dan is de afspraak dat deze vrijvallen ten gunste van de algemene middelen. Indien er tegenvallers zijn in de programma's en deze kunnen niet opgevangen worden binnen de programma's zelf dan zullen deze ten laste komen van de algemene middelen.	E. Post
45		GL	Pels	Nvt	Bij veel beleidsdoelen wordt geen bijstelling van de output gegeven. Is bij deze beleidsdoelen de verwachting dat deze	Ja, dat klopt. De Zomernota is een tussentijdse rapportage, het betreft een wijziging op de begroting. Als er zich geen wijzigingen voordoen, worden er geen toelichtingen gegeven.	Alle

					gerealiseerd worden conform de originele begroting?	Oftewel, bij deze beleidsdoelen zijn er op dit moment van rapportage geen wijzigingen/ bijstellingen te vermelden.	
46	M&F	GL	Pels	63/68	Er worden middelen uit de pot stil asfalt beschikbaar gesteld voor gevelmaatregelen. Graag een overzicht van doelstellingen die zijn geformuleerd bij het instellen van die reserve.	Het budget voor gevelmaatregelen wordt niet in een reserve gestort maar zit in het reguliere budget van de begroting. Gevelmaatregelen zullen in ieder geval worden getroffen voor 59 solitair gelegen woningen die een geluidsbelasting van 63 dB of hoger ervaren op de gevel, volgens het ontwerp actieplan geluid 2018-2022. Daarnaast wordt er gekeken naar uitbreiding van het aantal woningen dat in aanmerking komt voor gevelisolatie ten opzichte van het ontwerp-actieplan geluid 2018-2022.	A. Tekin
47	M&F	GL	Pels	26	Waarom wordt er een kasraming opgenomen?	In het Coalitieakkoord is aangegeven dat de provincie Noord-Holland cofinanciering beschikbaar stelt voor Europese projecten. In de Zomernota is een kasraming opgenomen voor cofinanciering van Europese projecten. Er is geld in de reserve, maar om dat beschikbaar te stellen voor subsidies is een kasraming nodig en jaarlijks een GS besluit voor het openstellen van een nieuw subsidieplafond voor de Uitvoeringsregeling Cofinanciering Europese EFRO programma's Noord-Holland. Een kasraming is bedoeld voor het doen van uitgaven ten laste van een reserve. In dit geval betreft het cofinanciering van Europese projecten op grond van de Uvr Cofinanciering Europese EFRO-programma's Noord-Holland 2016, waarvoor voor 2018 (GS 9 januari 2018, 710704/1035563) twee subsidieplafonds zijn vastgesteld, voor KVV2 € 1,5 miljoen en voor 2 Zeeën of NW Europa en Noordzee € 1,5 miljoen.	C. Loggen
48	EEB	PvdD	F. Zoon	127/129	Bij punt 5.3.4 is het project voor CO2 afvang verwijderd (á €1.5 milj) en bij 4.2.1 is deze weer toegevoerd (á €0.8 milj). De verschuiving van Programma 5 naar Programma 4 lijkt logisch, maar de verlaging van 50% niet. Kan dit nader worden toegelicht?	De eerder genoemde € 1,5 miljoen voor HVC/afvang CO2 bij Middenmeer is opgesplitst in twee projecten: - 4.2.1 HVC afvang CO2 bij biomassavergister Middenmeer voor € 794.000 en - 4.2.1 Meerlanden, realisatie CO2 infrastructuur voor 706.000 Tezamen zijn ze € 1,5 mln. De reden daarvoor is dat HVC zelf had aangegeven dat ze in samenwerking met De Meerlanden een duo-project wilden indienen voor hetzelfde totale subsidiebedrag. Beide projecten zijn inhoudelijk ongeveer	J. Bond

						gelijk, maar het zijn twee afzonderlijke afvalverwerkers en verschillende plekken in Noord-Holland. Begrotingstechnisch moeten we dat splitsen, omdat er nu twee subsidieontvangers zijn.	
49	M&F	OPNH	J. Leever	6	Bij 2.1.2 is sprake van het afwaarderen van schades met € 580.000 door overgaan naar gebiedscontracten. Vraag: Afwaarderen schades = lagere lasten = voordeel maar bedrag is zonder '-' vermeld. Waarom?	Er wordt bedoeld "Afwaardering VERGOEDING schades wegen", omdat deze in de gebiedscontracten zijn opgenomen.	E. Post
50	M&F	OPNH	J. Leever	8 / 110	Vermeld is 'Lagere opbrengsten parkeergarage Dreef € 89.000'. Vraag: Waarom, waardoor en op welke wijze is de provincie betrokken bij het exploitatieresultaat van parkeergarage Dreef?	De parkeergarage Dreef is eigendom van de provincie en wordt geheel verhuurd aan de gemeente Haarlem. In opdracht van de gemeente Haarlem exploiteert Spaarnelanden de parkeergarage. Onderdeel van de exploitatie is de terughuur van 113 plaatsen door de provincie t.b.v. het personeel. De provincie staat geheel buiten de exploitatie en is niet verantwoordelijk voor de opbrengsten. De genoemde lager opbrengsten zijn het gevolg van het per abuis meenemen van de btw in de begroting. Dit wordt nu gecorrigeerd.	C. Loggen
51	NLW M	OPNH	J. Leever	71	In het businessplan is vastgelegd dat de provincie diverse de kosten voor fondsenmanagement Participatiefonds Duurzame Economie vergoedt. Vraag; Graag een verklaring voor de substantiële verhoging met € 250.000	In het oorspronkelijke businessplan PDENH 2013 en in de Nota van Inlichtingen (december 2013) is vastgelegd welke overige kosten, zoals communicatiekosten, kosten voor specialistisch advies, vergoedingen aan het IC, etc., aanvullend aan PDENH worden vergoed (die niet onder de beheervergoeding vallen). Op basis van de afgelopen twee jaren wordt voor deze 'bijkomende kosten' een jaarlijks bedrag van € 250.000 begroot.	J. Bond
52	M&F	OPNH	J. Leever	118	Voor de informatie agenda wordt t.b.v. investeringen in ICT, mensen, processen en organisatie structureel om € 2,25 miljoen aan extra middelen gevraagd. Vraag: Graag een nadere onderbouwing van de totale en de gevraagde extra structurele middelen	In de bijlage bij deze beantwoording is de onderbouwing van de middelen nodig voor de informatieagenda gevoegd. Deze bijlage is eveneens op toezegging van gedeputeerde Van den Hoek als vervanger van gedeputeerde Loggen bij behandeling van de kadernota 2019 in PS als bijlage bij de begroting 2019 gevoegd.	C. Loggen

					voor de 'informatieagenda'		
53	M&F	OPNH	J. Leever	8	Voor afboeken subsidiecrediteuren wordt opgeven -1.800.000. Hoe moeten we dit begrijpen?	Het betreft hier een bedrag van lager vastgestelde subsidies dan wel ingetrokken subsidieverplichtingen welke in vorige jaren zijn verleend t.l.v. doelgerichte reserves en waarvan in de door PS vastgestelde Nota reserves en voorzieningen is bepaald dat deze vrijkomende middelen terugvloeien naar de algemene middelen.	E. Post
54	M&F	OPNH	J. Leever	15 - 25	Programma 1 Openbaar Bestuur Waarom wordt er bij de budgettabellen op 15 t/m 25 geen toelichting gegeven?	De Zomernota is een tussentijdse rapportage, het betreft een wijziging op de begroting. Als er zich geen wijzigingen voordoen, worden er geen toelichtingen gegeven. Oftewel, bij dit betreffende onderdeel zijn er op dit moment van rapportage geen wijzigingen te vermelden.	J. Remkes
55	M&F	OPNH	J. Leever	125	Waarom worden alle subsidies behorend bij operationeel doel 2.2.1 verwijderd?	Het gaat hier om subsidies voor de OLV Greenport en de 8 OV Saal projecten (spoorovergangen) welke worden doorgeschoven naar 2019, omdat de aanvragers (gemeenten) de projecten niet hebben kunnen aanbesteden.	E. Post
56	M&F	OPNH	J. Leever	127	Waarom worden bij de operationele doelen 5.1.1 en 5.1.2 zes nieuwe subsidies toegevoegd?	Het betreft hier drie subsidies die zijn bepaald na uitwerking van het Uitvoeringsprogramma binnenstedelijk bouwen en versnellen woningbouw (Koepelterrein Haarlem, de organisatie van de flexibele schil versnelling en gebiedsontwikkelingsteams flexibele schil versnelling) en 3 subsidies die zijn bepaald na uitwerking van het programma OV-knooppunten (stationsgebied Uitgeest, industrieterrein Kan Palen/Touwen en stationsgebied Alkmaar Noord). Wij willen aan deze projecten nog dit jaar een bijdrage kunnen doen, daarvoor is het noodzakelijk om deze subsidies op de lijst buiten uitvoeringsregeling te plaatsen via de zomernota.	J. Geldhof
57	M&F	OPNH	J. Leever	7	We lezen daar: Lagere eindafrekening Rijksbommenregeling: -873.000 Neerwaartse bijstelling huuropbrengsten: 413.000 Opwaartse bijstelling pachtopbrengsten: - 313.000	Dit betreffen niet-resultaat neutrale mutaties. De toelichtingen op deze mutaties zijn in principe terug te vinden bij de budgettabel per programma. De mutatie "Lagere eindafrekening Rijksbommenregeling" is echter per abuis niet toegelicht in programma 5.1.2 en de andere 2 mutaties (bijstelling huur- en pachtopbrengsten) zijn wel toegelicht, maar dan onder programma 5.2.1, onder baten (Bij het opstellen van de begroting zijn in plaats van de pachtopbrengsten huuropbrengsten geraamd). Deze raming is	E. Post

					Hoe moeten we deze bedragen begrijpen?	bijgesteld door een verlaging van de huuropbrengsten en een verhoging van de pachtopbrengsten. Tevens wordt € 100.000 afgeraamd omdat door verkopen het totale areaal te verpachten grond verminderd is (inkomsten verlaagd, € 100.000, nadelig).	
58	EEB	OPNH	J. Leever	81	Onder aan de pagina lezen we over een nieuw samenwerkingsverband voor het Ontwikkelingsbedrijf NHN. Wat is het resultaat van dat nieuwe samenwerkingsverband? Zijn de eenmalige kosten voor 2018 van € 250.000 voldoende om de kosten te dekken?	Op 17 december 2017 hebben 18 gemeenten in Noord-Holland Noord, de Provincie Noord-Holland en het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord de regionale samenwerking, die reeds vanaf 2006 bestond, gecontinueerd en in een Aandeelhoudersovereenkomst en een Dienstverleningsovereenkomst met het Ontwikkelingsbedrijf NHN vastgelegd tot 2019 tot en met 2024. Het resultaat is dat deze partijen met elkaar een Ambitiedocument Holland boven Amsterdam 2040 hebben vastgesteld en een HbA Actieagenda 2019-2024, waaraan door de partijen gezamenlijk uitvoering wordt gegeven. Deels doen de overheidspartijen dit zelf en deels wordt aan Ontwikkelingsbedrijf NHN opdracht voor uitvoering van activiteiten gegeven via de Jaarplannen. In het Bestuurlijk Afstemmingsoverleg NHN (BAO) wordt zowel inhoud en voortgang van beide uitvoeringsdocumenten geformuleerd en gemonitord. De thema's waarop het Ambitiedocument zich richt zijn: agri&food, bereikbaarheid, toerisme, klimaatadaptatie, energie, wonen en arbeidsmarkt&onderwijs. De eenmalige bijdrage in 2018 van 250.000 euro was bedoeld voor nieuwe huisvesting van het Ontwikkelingsbedrijf en voor het aanpassen van de organisatie aan het nieuwe takenpakket. Deze bijdrage zijn voldoende gebleken voor beide doelen.	J. Bond

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

dhr M.C. ten Dam
AD/KAB/KAB

Telefoonnummer +31235143147
damm@noord-holland.nl

1 | 4

**Betreft: voorstel Versterking kwaliteit en integriteit lokaal bestuur:
ondersteuningsteam bestuurlijke weerbaarheid en ondermijning**

Geachte leden,

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

Op 19 februari 2018 zijn in de commissie Economie, Energie & Bestuur de Aanvullende voorstellen uitvoering motie 110 besproken, waaronder het voorstel *Versterking kwaliteit en integriteit lokaal bestuur: ondersteuningsteam bestuurlijke weerbaarheid en ondermijning*. De Staten hebben de voordracht inmiddels aanvaard.

In de bijeenkomst voor de burgemeesters in Noord-Holland over 'ondermijning openbaar bestuur' van vrijdag 9 maart 2018 op het provinciehuis heeft de commissaris van de Koning dit voorstel nader toegelicht. Naast de burgemeesters waren daar ook de Hoofdofficieren van Justitie en de chefs van de politie-eenheden van Amsterdam, Noord-Holland en Midden-Nederland aanwezig. Het voorstel is daar goed ontvangen. In deze besloten bijeenkomst is verder vooral stilgestaan bij de dilemma's die burgemeesters ervaren bij de aanpak van de georganiseerde ondermijnende criminaliteit en bij het versterken van de weerbaarheid van het eigen bestuur en de ambtelijke organisatie tegen ondermijning. Op 3 april jongstleden heeft de CdK met enkele burgemeesters verder gesproken over de aanpak van ondermijning, met name over de rol die de provincie kan spelen bij het bevorderen van de bestuurlijke weerbaarheid van gemeenten. Wij willen u hierbij graag informeren over de uitkomsten.

Globale doelstelling

De doelstellingen in het voorstel *Versterking kwaliteit en integriteit lokaal bestuur* worden door de burgemeesters onderschreven. Het uiteindelijke doel is dat alle gemeenten in Noord-Holland, als ook de waterschappen en de provincie zelf, tenminste een adequaat en gedeeld basiskennisniveau hebben over de ondermijnende criminaliteit en over de eigen weerbaarheid en in staat zijn om vervolgens tot (gezamenlijk) effectief beleid en maatregelen te komen. Om dit te stimuleren en te zorgen dat dit binnen afzienbare tijd gerealiseerd zal worden, richt de provincie een ondersteuningsteam op die gemeenten en waterschappen hierbij gaat helpen.

Verzenddatum

Kenmerk

1080724/1080859

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Bewustwording

Allereerst blijkt de ernst en omvang van de georganiseerde ondermijnende criminaliteit in Noord-Holland nog met enige regelmaat te worden onderschat. Het ondersteuningsteam zal daarom waar nodig bijdragen aan verdere bewustwording. Het team kan bijeenkomsten en workshops organiseren voor bijvoorbeeld wethouders en gemeenteraadsleden, maar mogelijk ook voor andere partijen, zoals publieke uitvoeringsinstanties of ondernemers in het midden-kleinbedrijf.

Weerbaarheidsbeelden

De regionale informatie en expertise centra (RIEC's) van Amsterdam-Amstelland, Midden-Nederland en van Noord-Holland zijn op dit moment bezig om voor de gemeenten in Noord-Holland ondermijningsbeelden te maken. Naar verwachting zullen uiterlijk begin 2019 alle gemeenten in Noord-Holland over een dergelijk ondermijningsbeeld beschikken. Niet in alle gevallen worden deze beelden echter aangevuld met een weerbaarheidsbeeld van de eigen kwetsbaarheden. In aansluiting op de ondermijningsbeelden die door de RIEC's worden opgeleverd, zal het ondersteuningsteam gemeenten weerbaarheidsbeelden aanbieden. Het zal naar schatting gaan om een totaal van ongeveer dertig nog op te leveren weerbaarheidsbeelden.

Gemeentelijk beleid

Het voorgestelde ondersteuningsteam zal met name een kennis- en adviesfunctie hebben. Zij moet gemeenten helpen om te zorgen dat hun beleid als het ware ook echt van het papier afkomt. Daar blijkt de grootste behoefte te liggen. Om uiteenlopende redenen blijkt het voor gemeenten, zeker de kleinere, vaak nog lastig om van een ondermijningsbeeld naar een effectieve aanpak van de ondermijnende criminaliteit te komen en om van een weerbaarheidsanalyse naar concrete verbeteringen in de eigen organisatie en processen te komen. Hoe breng je beleidsintenties daadwerkelijk in de praktijk? Het ondersteuningsteam zal bevorderen dat bestaande instrumenten beter worden benut. Te denken valt aan gebruik van Bibob (integriteitstoets bij vergunningen en subsidies) en Damocles (sluiting drugspanden), maar bijvoorbeeld ook aan gebruik van barrièremodellen, waarin concrete stappen beschreven staan om bepaalde criminele activiteiten te frustreren. Het ondersteuningsteam zal helpen om die barrièremodellen te implementeren en indien gewenst bijvoorbeeld ook nieuwe barrièremodellen kunnen laten ontwikkelen.

Bovengemeentelijk beleid

De focus van de RIEC's ligt vooral op het samenbrengen van informatie en op analyse, minder op treffen van (integrale) maatregelen. Samen optrekken is in dit geval van belang, alleen al om te voorkomen dat een effectieve lokale aanpak resulteert in verplaatsing van de problemen, het zogeheten waterbedeffect. Met het oog daarop zouden gemeenten de aanpak van ondermijning tezamen vorm moeten geven, ook in die gemeenten waar (ogenschijnlijk) nog nauwelijks sprake is van ondermijnende criminaliteit. Het ondersteuningsteam zal waar nodig meewerken aan bovengemeentelijke, regionale samenwerking en opbouw van de noodzakelijke expertise en capaciteiten. Concreet kan het ondersteuningsteam bijvoorbeeld samen met de RIEC's gemeente-overstijgende thematische ondermijningsbeelden maken over bijvoorbeeld bedrijventerreinen, havens of recreatie- en vakantieparken.

Desgewenst zal het team ook een rol spelen bij het opzetten van pilots voor een integrale thematische aanpak van ondermijnende criminaliteit in bijvoorbeeld vakantieparken. Hierbij zal ook gekeken worden naar ruimtelijke, economische en/of financiële maatregelen voor de langere termijn.

Provinciaal weerbaarheidsbeeld

Naast de oplevering van gemeentelijke weerbaarheidsbeelden, zal ook een weerbaarheidsbeeld van de provincie zelf gemaakt worden. Hierin worden de kwetsbaarheden voor ondermijnende handelingen en integriteitsschendingen bij de uitoefening van specifiek de provinciale taken en verantwoordelijkheden geïnventariseerd, met daarbij aanbevelingen voor het oplossen van die geconstateerde kwetsbaarheden. Het is dus geen stapeling van gemeentelijke weerbaarheidsbeelden, maar een aparte analyse voor en over de provincie zelf.

Uitgangspunten programma

Het voorgestelde programma loopt vanaf heden tot eind 2019. Met het ondersteuningsteam wordt geen aparte organisatie opgezet, maar wordt aangesloten bij bestaande organisaties en samenwerkingsstructuren in Noord-Holland. Het is dan ook de bedoeling dat het ondersteuningsteam op termijn weer wordt opgeheven en aandachtspunten zijn geborgd in de gemeentelijke of provinciale organisatie en in de bestaande samenwerkingsstructuren. De concrete activiteiten van het ondersteuningsteam zullen ontplooid worden in afstemming en desgewenst in samenwerking met RIEC Amsterdam-Amstelland, Midden-Nederland en Noord-Holland. Het is van belang dat al hetgeen het ondersteuningsteam doet, aansluit op de vraag en behoefte en op lopende activiteiten van onder meer het RIEC en de gemeenten. Per regio zal dat verschillen. Waar in de RIEC-regio Noord-Holland bijvoorbeeld waarschijnlijk als eerste gekeken zal worden naar gemeentelijke weerbaarheidsbeelden, zal in Gooi en Vechtstreek waarschijnlijk vooral aandacht zijn voor het ondersteunen van gemeenten bij het in de praktijk brengen van beleidsintenties.

Voor het gehele programma is door de provincie Noord-Holland over twee jaar een totaalbedrag van € 800.000 gereserveerd. Naast personele kosten van het ondersteuningsteam zoals voor een projectleider is het budget nadrukkelijk bestemd voor de eerder genoemde projecten en pilots, zoals het organiseren van bewustwordingsbijeenkomsten of het laten maken van thematische ondermijningsbeelden en aanvullende barrièremodellen. Afhankelijk van de precieze invulling van de werkzaamheden is daarbij op onderdelen inhuur van tijdelijke (externe) deskundigen voorzienbaar. Door een beter zicht te krijgen op de risico's en ontwikkelingen kunnen er in de provincie nieuwe risico's zichtbaar worden waarvoor nieuwe producten ontwikkeld moeten worden. In het budget is enige ruimte en daarmee flexibiliteit voorzien om hier op te kunnen acteren.

Projectleider

Op korte termijn zal de projectleider van het ondersteuningsteam aangesteld worden. Hij of zij zal conform de in deze brief geschetste lijn zorgdragen voor de nadere invulling en uitvoering van het programma en beperkte (personele) invulling van het ondersteuningsteam. De projectleider zal dit doen in overleg met betrokken partijen en zal daarbij zowel op bestuurlijk als op

managementniveau het gesprek aangaan. Van de projectleider wordt verwacht dat hij of zij voor de betrokken gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden optreedt als gesprekspartner en deskundig adviseur.

De provincie zelf zal ook het nodige doen en blijven doen. De commissaris van de Koning blijft uit hoofde van zijn rijkstaken in ieder geval over dit onderwerp in gesprek met de burgemeesters in Noord-Holland en kan – indien nuttig en nodig – ook een schakelfunctie vervullen richting het kabinet.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

voorzitter

Kopie aan Gemeenteraden in Noord-Holland

Burgemeesters in Noord-Holland

Vorbereiding Cie M&F, 17 september 2018

In de technische vragen over de Zomernota is de volgende vraag gesteld over de Informatieagenda.

52	M&F	OPNH	J. Leever	118	Voor de informatie agenda wordt t.b.v. investeringen in ICT, mensen, processen en organisatie structureel om € 2,25 miljoen aan extra middelen gevraagd. Vraag: Graag een nadere onderbouwing van de totale en de gevraagde extra structurele middelen voor de 'informatieagenda'	C. Loggen	Frank Osswaarde
----	-----	------	-----------	-----	---	-----------	-----------------

Eerder zijn hierover al vragen gesteld. In Provinciale Staten van 9 juli is daarop door gedeputeerde Van den Hoek als vervanger van gedeputeerde Loggen toegezegd dat de onderbouwing voor de claim voor de informatieagenda als bijlage bij de begroting aan de Staten toegestuurd zou worden.

Hieronder treft u de bedoelde bijlage aan. Deze bevat de nadere onderbouwing voor de aangevraagde middelen.

De kern van de argumentatie waarom deze extra middelen voor informatievoorziening en ICT noodzakelijk zijn is als volgt:

- Er is nu binnen de provincie een regulier budget van € 850.000,- per jaar voor informatievoorziening en ICT.
- De steeds verdergaande digitalisering van de maatschappij maakt dat we niet meer uitkomen met de budgetten die we hebben.
- De gevraagde dekking is nodig voor investeringen in onder andere cybersecurity, veiligheid, digitale dienstverlening, data-gedreven werken etc. Als voorbeeld kunnen investeringen in projecten rond de omgevingsvisie genoemd worden of het project optimaal digitaal waarbij het gaat om de digitalisering binnen de provincie.
- De vragen van de Staten zijn begrijpelijk omdat er vaak negatieve berichtgeving in kranten verschijnt over mislukkende ICT-projecten van de overheid. Het gaat dan echter om projecten met veel en veel grotere bedragen. Op dit moment telt het Rijks ICT dashboard bijvoorbeeld 12 projecten die elk groter dan 50 miljoen zijn.
- Het is goed om te weten dat het binnen de provincie gaat om relatief kleine projecten die veel korter duren en waarbij de risico's goed beheersbaar zijn.
- Mochten er echt grote uitgaven voor projecten komen dan zal dit apart via de begroting aan PS worden voorgelegd.
- De aanvraag voor extra fte voor strategische data adviseurs komt voort uit de datastrategie die in opdracht van GS wordt opgesteld. Hiermee zorgt de provincie dat ze opgewassen is tegen de snelle ontwikkelingen op het gebied van big data. Vorige week wees de Raad van State nog op het belang hiervan in een 'ongevraagd advies'.

Bijlage: onderbouwing van de Kaderbriefclaim

(ook als bijlage gevoegd bij de Begroting)

1. Inleiding

In de Kaderbrief 2019-2022 is aan Provinciale Staten verzocht om voor 2018 het budget voor de Informatieagenda te verhogen met € 2,25 miljoen en daarna vanaf 2019 structureel met een bedrag van € 2,75 miljoen per jaar.

In de vergadering van 9 juli 2018 is gevraagd om een nadere onderbouwing van deze bedragen. Door gedeputeerde Van de Hoek is deze onderbouwing toegezegd. Deze nota geeft invulling aan de toezegging.

2. Uitgangssituatie

In de Zomernota 2016 is het instellingsbesluit van de bestemmingsreserve bedrijfsvoeringreserve opgenomen. De bedrijfsvoeringreserve dient om fluctuaties in de uitgaven voor bedrijfsvoering op te vangen en investeringen te doen ter verbetering van de bedrijfsvoering in het algemeen en innovatie en I&I-ambities in het bijzonder. Bij dat laatste gaat het er vooral om als provincie een antwoord te hebben op de snel groeiende mogelijkheden en verwachtingen op het gebied van digitalisering en informatievoorziening. Om die reden is in 2016 een CIO (met een CIO-office) aangesteld met als opdracht de provincie-organisatie naar een hoger niveau van IV- en ICT-volwassenheid te brengen. Dit was onder meer nodig om invulling te geven aan de ambities zoals die o.a. waren opgenomen in het IPO-document Kompas 2020 en in het Coalitieakkoord voor Noord-Holland voor de periode 2016-2020. In de tweede helft van 2016 zijn deze ambities verder geconcretiseerd in een Concern Informatie Plan (CIP). In het CIP zijn ook de plannen en projecten opgenomen die voortkomen uit wettelijke verplichtingen en uit eisen die de Rijksoverheid stelt aan andere overheden.

In 2017 en 2018 zijn de ambities uit het CIP vertaald in concrete projecten en programma's. Er is toen ook een eerste raming gegeven voor de benodigde investeringen. Voor de periode 2017-2020 is deze toen geschat tussen de € 5,6 en € 8,9 miljoen. Er is toen geen extra structureel geld aangevraagd.

3. Trends en ontwikkelingen

De samenleving ontwikkelt zich razendsnel. Informatievoorziening en ICT zijn daarvan de grote drijvende krachten. Elke dag lezen we in de krant over nieuwe technologische mogelijkheden op het gebied van informatie-uitwisseling en -verwerking, digitalisering, data-analyse en ICT. En over de bedreigingen die daarmee samenhangen op het gebied van privacy, beveiliging en cybersecurity.

Om onze rol te kunnen blijven spelen moeten we daar als provincie in mee. Of we willen of niet. Burgers en bedrijven verwachten dat ze op een moderne manier zaken met ons kunnen doen, diensten kunnen afnemen en dat we open en transparant zijn. Als we met aannemers samenwerken in langjarige gebiedscontracten willen ze digitaal zaken met ons kunnen doen en bestanden met ons kunnen uitwisselen. Als burgers een subsidieaanvraag doen verwachten ze dat dat digitaal kan met moderne hulpmiddelen. En als we benaderd worden door projectontwikkelaars of gemeenten met bouwplannen moeten we als provincie in staat zijn om op basis van analyse van beschikbare data die plannen op waarde te kunnen schatten.

Zo zijn er vele andere voorbeelden te noemen die het belang van een investeringsagenda op het gebied van informatievoorziening en ICT onderstrepen. Ook het Kabinet c.q. de Rijksoverheid verlangt dat van ons. Zie bijvoorbeeld recente kabinetsstandpunten zoals het rapport Maak Waar (april 2017)¹, de Nederlandse Digitaliseringsstrategie (juni 2018)² en de agenda Digitale Overheid: NL DIGibeter (juli 2018)³.

In 2016 hebben we deze ontwikkelingen beschreven in het zojuist genoemde Concern Informatie Plan. Sindsdien zijn de technologische ontwikkelingen in hoog tempo doorgegaan. Te noemen zijn de snelle ontwikkelingen op het gebied van data en datatechnologie, robotisering, blockchain, maar ook het overstappen op nieuwe dienstverleningsmodellen waarbij ICT-diensten worden afgenomen “uit de cloud”.

Al deze ontwikkelingen maken dat het steeds belangrijker wordt om als organisatie een geïntegreerd I-beleid en een meer centrale regievoering te hebben. Om die reden bouwen we nieuwe ICT-oplossingen niet meer versnipperd maar “onder architectuur” en besteden we meer aandacht aan de veranderingen in processen, organisatie en werkwijzen die gepaard gaat met de invoering van nieuwe ICT-componenten. Vrijwel elke verandering in de primaire werkprocessen van de provincie gaat immers gepaard met aanpassingen in informatievoorziening en ICT. In de kaderbriefaanvraag hebben we de investeringsvoorstellen op dit terrein gebundeld in één Informatieagenda voor de provincie als geheel. In deze budgetaanvraag zijn dus zowel investeringen in onze administratieve ICT (de kantoorautomatisering) als in de primaire werkprocessen (bijvoorbeeld Dynamisch Verkeersmanagement, efficiëntere aansturing van onze weginspecteurs en datamanagement) opgenomen.

Daarbij wordt ook door de provincie Noord-Holland steeds meer gewerkt volgens de methode van het “agile werken”. Waar projecten voorheen werden uitgevoerd volgens strakke planningen en formats wordt dat nu gedaan in korte cycli waarin we voortdurend inspelen op veranderingen in de praktijk. Daardoor zijn stabiele meerjarige planningen moeilijk af te geven. Om dat te ondervangen actualiseren we continue onze planningen. De provinciale opgaven zijn daarbij leidend. Maar of het nu gaat om energietransitie, verstedelijking, mobiliteit, klimaatverandering of assetmanagement, alle opgaven vereisen investeringen in informatievoorzieningen ICT.

4. Nadere onderbouwing van het aangevraagde budget

Omdat de bestaande middelen structureel niet meer voldoende zijn wordt extra budget aangevraagd om aan te kunnen blijven sluiten bij de continue ontwikkelingen op het gebied van digitalisering en informatievoorziening. Het gaat hier niet om eenmalige gelden voor de uitvoering van grote, meerjarige ICT-projecten zoals de rijksoverheid die kent, maar om het creëren van een voldoende structurele financiële basis om in te kunnen blijven spelen op deze ontwikkelingen.⁴

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/04/18/rapport-van-de-studiegroep-informatiesamenleving-en-overheid-maak-waar>

²

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2018/06/15/kamerbrief-over-nederlandse-digitaliseringsstrategie/kamerbrief-over-nederlandse-digitaliseringsstrategie.pdf>

³ <https://www.digitaleoverheid.nl/nldigibeter/>

⁴ Op het Rijks ICT-dashboard <https://www.rijksictdashboard.nl/projecten> staan dd juli 2018 101 grote (> 5 miljoen) of risicovolle ICT-projecten genoemd

Gevraagd is om een nadere onderbouwing van het aangevraagde budget voor de Informatieagenda. Zoals al gezegd is deze onderbouwing niet “in beton gegoten”. Hoe verder weg in de tijd, hoe onzekerder de raming.

De onderbouwing van het bij de kadernota aangevraagde bedrag is als volgt.

	Thema's Informatieagenda	Raming 2018-2022				
		2018	2019	2020	2021	2022
1.	Cybersecurity objecten	490.611	273.040	173.040	173.040	173.040
2.	Efficiëntere aansturingweginspecteurs	504.750	68.000	68.000	68.000	
3.	Pro-BIM	300.000	300.000	300.000		
4.	Verkennen samenwerking rond data	140.000	280.000	280.000	Ntb	ntb
5.	Innovatie en herijking bedrijfsvoeringsystemen	2.111.520	2.030.000	pm	Pm	pm
6.	Huis op orde en continuïteit (o.a. beveiliging, privacy, architectuur).	894.658	200.000	pm	pm	Pm
7.	Digitale dienstverlening	395.000	500.000	pm	Pm	pm
8.	Datamanagement (Samen Data Excellent) en datastrategie	825.800	895.000	100.000 + PM	100.000 + pm	Pm
9.	Het Nieuwe Technische Fundament.	1.727.760	2.659.000		pm	Pm
10.	Digitaal duurzaam informatiebeheer	750.000	3.200.000		Pm	pm
	Totaal	8.140.099	10.405.040	891.040 + pm	341.040 + pm	173.040 + pm

Het Concern Informatieplan dat nu wordt uitgevoerd loopt t/m 2020 en zal de komende jaren worden geactualiseerd. De bedragen vanaf 2020 bevatten dan ook nog veel p.m.-posten. Deze posten zullen later worden ingevuld op basis van onderzoek, businesscases en offertes van bedrijven. Zaken die vanaf 2020 o.a. gaan spelen zijn de vervanging of vernieuwing van ons huidige financiële systeem SAP en de inrichting van een data-infrastructuur. Posten zoals informatiebeveiliging, privacy, dataondersteund werken, interne digitalisering en digitalisering van de dienstverlening zullen ook na 2020 aandacht blijven vragen.

De gedetailleerde onderbouwing van de aangevraagde budgetten per onderwerp is als volgt:

Ad 1. Cybersecurity objecten.

	Cybersecurity tbv Dynamisch verkeersmanagement (DVM)	200.000	200.000	100.000	100.000	100.000
	Renovatie hard- en software Abdijtunnel	190.611	23.040	23.040	23.040	23.040
	Cybersecurity Bediencentrale Heerhugowaard	100.000	50.000	50.000	50.000	50.000

- Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). De cybersecurity voor de ketens van het DVM dient op het gewenste niveau te worden gebracht en gehouden. Hiertoe is een 5 stappenplan Cybersecurity opgesteld. Uitvoering van dit 5 stappenplan vergt inhuur van externe deskundigheid en inzet van aanvullende beveiligingsmaatregelen in zowel de Verkeerscentrale Hoofddorp als in de wegkantssystemen (met name VRI's en camera's). Daarnaast dient jaarlijks

een Cybersecurity toets te worden uitgevoerd om te voldoen aan de wettelijke en provinciale richtlijnen.

- **Abdij Tunnel (AT).** In het kader van de renovatie Abdijtunnel heeft Engie de software en hardware geleverd. Zij hebben een Cybersecurityplan geschreven. Na controle door een onafhankelijke deskundige is gebleken dat er op het gebied van cybersecurity diverse verbetermaatregelen noodzakelijk zijn om te zorgen dat de provincie voldoet aan alle relevante eisen op het gebied van Informatieveiligheid. Hiertoe zijn de proceseisen, systeemeisen en beheersdoelen op het gebied van cybersecurity voor de Abdijtunnel verscherpt.
- **Bediencentrale Heerhugowaard.** Bij het inrichten van de bediencentrale in Heerhugowaard wordt rekening gehouden met cybersecurity eisen. Deze kosten zijn al opgenomen in het project 24-uurs bediening, dus hier is geen budget voor nodig. De extra kosten die gemaakt worden houden verband met de koppeling van de bediencentrale aan het SOC (security operations center) van Rijkswaterstaat. Door koppeling aan dit SOC worden de bediencentrale en de kunstwerken van de Provincie Noord-Holland actief gecontroleerd op cybersecurity aanvallen. Zodra een aanval gedetecteerd wordt, worden afgesproken maatregelen in gang gezet om de schade te beperken en de aanval tegen te houden. De provincie heeft geen eigen SOC, vandaar de samenwerking met Rijkswaterstaat. Het koppelen van de bediencentrale aan het SOC van Rijkswaterstaat vergt een investering van €100 K, daarna is structureel € 50K nodig om de verbindingen te bewaken.

Ad 2. Efficiënte aansturing weginsecteurs

In het beleidskader Verkeersmanagement (vastgesteld door PS op 2 juni 2014) is afgesproken dat de gemiddelde afhandelingsduur bij incidenten verminderd wordt met 10%. Onderdeel van het behalen van deze doelstelling is het efficiënter inzetten van de weginsecteurs. Om dit te bereiken wordt een softwaretoepassing gemaakt die tot doel heeft om efficiëncyslagen te maken bij de verkeerscentrales in Hoofddorp en van Rijkswaterstaat, bij de weginsecteurs en in de informatievoorziening naar de weggebruikers (via het navigatiesysteem).

Ad 3. Pro-BIM

De provincie werkt aan de invoering van de zgn. BIM (Building Information Modelling)-standaarden in de bouw. Doordat er steeds meer in ketens wordt samengewerkt en we als provincie steeds meer de rol van regisseur aannemen, moeten we kunnen monitoren of ons areaal blijft voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen. Deze monitoring vindt plaats op basis van data. En deze data wisselen we uit met de zogenaamde BIM-standaarden. Hierdoor wordt het assetmanagement effectiever en efficiënter uitgevoerd, doordat o.a. faalkosten worden gereduceerd door betere data-uitwisseling. Hiermee bereiden we ons als provincie ook voor op bredere ontwikkelingen zoals de Omgevingswet die straks volledig digitaal en op geogelateerde gegevens zal moeten functioneren.

Ad 4. Verkennen samenwerking rond data

3D-printing, 4D-printing, kunstmatige intelligentie, machine learning, deep learning, robotisering, internet of things, big data. Zo maar wat voorbeelden van technologieën en hun verschijningsvormen die steeds nadrukkelijker de kop opsteken. Ze hebben allemaal te maken met data. Data is tegenwoordig overal om ons heen. Kort en goed: er is voldoende reden voor de Provincie Noord-Holland om zich in deze nieuwe wereld te positioneren.

Gedeputeerde Staten hebben daarom aan de ambtelijke organisatie gevraagd om te komen tot een datastrategie. Die wordt op dit moment voorbereid. Deze post betreft het aanstellen van drie strategische data-adviseurs die per regio moeten gaan verkennen welke samenwerking op datavlak met andere partijen (mede-overheden, bedrijven, kennisinstellingen) essentieel is om invulling te kunnen geven aan onze maatschappelijke opgaven (bijv. energietransitie, omgevingskwaliteit). Hiermee geven we opvolging aan de oproep die is gedaan door mede-overheden, bedrijven en kennisinstellingen tijdens het symposium 'Samen Noord-Holland over technologie en data' (1 februari j.l.) om als provincie een stevige rol te vervullen op het vlak van datasamenwerking.

Ad 5. Modernisering bedrijfsvoeringsystemen

Bij Modernisering bedrijfsvoeringsystemen gaat het om zaken die voortkomen uit de ambitie om intern volledig digitaal te werken, met als doel een efficiënte en effectieve uitvoering van de eigen werkprocessen. Als startpunt wordt aangesloten bij de op dit moment lopende projecten. Het gaat daarbij o.a. om het verbeteren van documentkwaliteit en -beheer, verbetering van de (digitale) archivering, financiële informatievoorziening, herinrichting van het zgn. Customer Relation Management-systeem en verbetering van het gebruikersgemak van onze administratieve systemen (SAP, Verseon etc).

Ad 6. Huis op Orde en continuïteit

Onder het thema Huis op orde wordt verstaan alle aanpassingen die nodig zijn om de ICT-infrastructuur van de provincie Noord-Holland op het peil te brengen dat nodig is om invulling te geven aan wettelijke verplichtingen en aan inhoudelijke eisen die de komende jaren aan ons gesteld worden. Daarbij gaat het o.a. om sterk toenemende wettelijke eisen op het gebied van informatiebeveiliging en privacy (o.a. de Algemene Verordening Gegevensbescherming AVG), om overheidsbrede eisen op het gebied van standaardisatie van systemen, om informatie-uitwisseling en ter beschikking stellen van informatie en data (open data) maar ook om door de accountant gesignaleerde verbeterpunten in sommige van onze administratieve systemen.

Op dit punt is ten opzichte van eerdere inschattingen uit 2016-2017 (tussen 750.000 en 900.000 voor de periode 2017-2020) een hogere investering nodig dan toen werd gedacht. Die investering zit met name in de zwaardere eisen op het gebied van informatiebeveiliging en privacy (o.a. de toegangsbeveiliging van onze systemen), uitbreiding van de formatie met een vanwege de AVG vereiste Functionaris Gegevensbescherming, inrichten van het zgn. Enterprise Service Management en kennisopbouw op het gebied van het werken met nieuwe sourcingmodellen (het afnemen van diensten uit "de cloud").

Ad 7. Digitale dienstverlening

Burgers en bedrijven vragen van ons dat we in onze dienstverlening mee gaan met de tijd. Het betreft hier zaken zoals samenwerking en data-uitwisseling via het internet, het aanvragen van subsidies en andere diensten op een digitale wijze, het beschikbaar stellen van open data/open informatie in het kader van transparantie van het bestuur maar ook ter versterking van onze

regionale economie, digitaal stemmen en burgerparticipatie, veilige gegevensuitwisseling met externe partijen en ICT-aanpassingen t.b.v. de implementatie van de Omgevingswet. Eerdere schattingen gingen uit van ca. € 1.000.000 tot 1.750.000 voor de periode 2017-2020. Het betreft hier structurele uitgaven voor het up to date houden van onze digitale dienstverlening.

Ad 8. Datastrategie en datamanagement

Onder deze post valt o.a. het opstellen van een datastrategie voor de provincie (rol, ambitie) en de deelname in samenwerkingsverbanden met onze omgeving (ketenpartners, andere gemeenten) in de komende jaren. Hiervoor is 170.000 geraamd in 2018 en 100.000 in de jaren 2019 t/m 2021.

Voor datamanagement en de ontwikkeling van GIS/Geo-informatie is eerder tussen 500.000 en 750.000 geraamd voor de periode 2017-2020. Er is een zgn. datalab ingericht waarmee de provincie experimenteert met datagestuurd werken. Daarvoor is in de lopende begroting 250.000 per jaar gereserveerd. Na besluitvorming over de datastrategie van de provincie kunnen verdere investeringen worden geraamd die nodig zijn voor de uitvoering ervan. Naar verwachting zullen de benodigde investeringen hoger worden vanaf 2019. Dit betreft onder andere investeringen ter versterking van de datasamenwerking met andere partijen zoals het CBS, RIVM, GGD's, gemeenten, maar ook investeringen die we zelf als provincie moeten doen om zeker te kunnen zijn van de kwaliteit, het eigenaarschap en de juridische houdbaarheid van de data waarop we ons beleid baseren. Verder gaat het om het plaatsen van sensors en andere meetsystemen ter verkrijging van data voor onderhoud en beheer, het opbouwen van kennis en competenties op dit gebied, het inrichten van databases, beveiliging en kwaliteitsbewaking, etc.

Ad 9. Het Nieuwe Technische Fundament

Hierbij gaat het om de aanpassingen die nodig zijn om de ICT-werkplekomgeving van de provincie aan te laten sluiten bij de online maatschappij die inmiddels om ons heen ontstaan is en die zich zeer snel verder ontwikkelt. Het gaat in feite om het afbreken van ons huidige "digitale kasteel" en het daarvoor in de plaats krijgen van een open werkomgeving waarbij het, binnen een goed beveiligde systeemomgeving (identificatie en autorisatie), mogelijk is om op elke plek, met elk device overal en op elk moment te kunnen werken.

In 2016 is ingeschat dat hiervoor tussen de 1 miljoen en 1,750 miljoen nodig zou zijn in 2017-2021. Dit project loopt. De investering t/m 2021 betreffen onder meer het opzetten van een autorisatieplatform en het inrichten van een nieuw op de toekomst gericht identity en accessmanagement (beveiliging), het opzetten van een cloudkoppelplatform, het vernieuwen van de ICT-werkplek zodat die blijft voldoen aan de wensen en eisen van moderne gebruikers, om het ontwikkelen van samenwerkings- en andere functionaliteit in onze werkomgeving en om voorzieningen voor beheer en beveiliging van mobiele apparaten.

Ad 10. Duurzaam digitaal informatiebeheer

Dit betreft het programma Optimaal Digitaal wat o.a. voorziet in de vernieuwing en vervanging van het document management systeem en workflowmanagementsysteem, het optimaliseren van het digitaal werken binnen de provincie en met externe partners, het doorvoeren van vernieuwingen op het gebied van digitale archivering in onze informatiesystemen (e-depot) en het doorvoeren van aanpassingen in ons beleid en onze systemen die nodig zijn gelet op de meest recente rapportage van de archiefinspecteur. Daarnaast omvat deze post het digitaliseren en verbeteren van het bestuurlijke besluitvormingsproces. Het betreft hier de interne digitalisering van onze organisatie, maar daarmee is het in feite de backbone van onze digitale output.

5. Dekking

De beschikbare middelen voor de informatieagenda bedragen in 2018 € 6.019.959 (incidenteel en structureel samen). Vanaf 2019 bestaat het budgettaire kader uit het jaarlijkse O&I-budget van € 851.700 + het restant van de reserve bedrijfsvoering. In feite betekent dit dat er jaarlijks structureel slechts € 851.700 beschikbaar is om de toekomstige uitgaven op het gebied van data en informatievoorziening te dekken. Het instellen van de Bedrijfsvoeringreserve biedt wel enig soelaas, maar is incidenteel geld en bovendien niet alleen bestemd voor ICT-investeringen, maar ook voor investeringen op andere bedrijfsvoeringsterreinen, zoals bijvoorbeeld onze gebouwen. Feitelijk is er dus slechts 8 ½ ton structureel beschikbaar voor toekomstige investeringen op het gebied van informatievoorziening, data en ICT.

Zoals hierboven beschreven vragen de vele ontwikkelingen op dit gebied structureel hogere investeringen dan de nu beschikbare budgetten. Omdat onze organisatie onmogelijk alle ontwikkelingen tegelijk kan bijbenen en omdat we ook niet alles vooraf kunnen inschatten en voorzien, vragen we geen volledige dekking. Met de aangevraagde extra middelen uit de Kaderbrief komt het totaal beschikbare budget op € 8.269.959 voor 2018 (incidenteel en structureel samen) en vanaf 2019 op ruim € 3,6 miljoen structureel. Daarmee leggen we een basis voor de noodzakelijke investeringen in de toekomst.

Bijlage bij antwoord op technische vraag nummer 21 – Zomernota 2018

Vergelijking tarieven bouwleges

provincie Utrecht	
<i>bouwkosten</i>	<i>tarief</i>
tot € 20.000	€ 200,- plus 2% over bouwkosten
tot € 50.000	€ 700,- plus 2,25% over bouwkosten boven € 20.000
tot € 100.000	€ 1.450,- plus 2,1% over bouwkosten boven € 50.000
tot € 400.000	€ 2.450,- plus 1,9% over bouwkosten boven € 100.000
tot € 1.000.000	€ 8.150,- plus 1,8% over bouwkosten boven € 400.000

provincie Noord-Holland	
<i>bouwkosten</i>	<i>tarief</i>
tot € 50.000	€ 103,- per € 1.000
tot € 400.000	€ 5.150 (vast bedrag plus 3,58% over bouwkosten boven € 50.000 tot € 400.000)
tot € 1.000.000	€ 17.680,- (vast bedrag plus 2,39% over bouwkosten boven € 400.000 tot € 1.000.000)

Format Technische vragen PS Zomernota 2018 tbv behandeling in Statencommissies M&F en EEB: 17 september 2018, NLM en RWW: 24 september 2018

Nr	Comm.	Frac tie	Naam vragensteller	Pag	Vraag	Antwoord	Pfh
7	R&W	SP	Bruggeman	7	Aan wie en voor welke bedragen heeft de Provincie bijdragen verleend op grond van de Rijksbommenregeling?	Het ruimen van niet gesprongen explosieven is een taak van gemeenten. Zij kunnen daarvoor 70% subsidie krijgen van het Rijk (verrekening via het gemeentefonds). De provincie verleent derhalve geen bijdrage op grond van het bijdragebesluit kosten opsporing en ruiming conventionele explosieven Tweede Wereldoorlog 2006 (de "bommenregeling"). Vroeger kregen sommige gemeenten (waaronder Amsterdam) een vaste vergoeding, maar die is in 2015 ingetrokken. Nu moeten alle gemeenten via een raadsbesluit een subsidieverzoek indienen. De aanvraag voor de bommenregeling voor het voormalig provinciebezit Crailo loopt via de gemeenten Naarden, Bussum en Hilversum. Van de totale kosten kan 70% door de gemeenten bij het Rijk worden gedeclareerd. De afspraak is dat de provincie de resterende 30% op zich neemt. In 2018 wordt de eindfactuur aan de betreffende gemeenten verstuurd.	E. Post
8	M&F	SP	Bruggeman	10	Op welke wijze is de kostenafname door vervanging van de vrije busbaan in Huizen en Blaricum door Meerijden via de Meent ad ca. € 9 miljoen betrokken in het thans gevraagde aanvullend krediet HOV-03 HOV in 't Gooi ad € 9,4 miljoen?	De genoemde kostenafname is niet betrokken bij het gevraagde aanvullende krediet. Dit is gebeurd in het besluit over de scope-aanpassing in Huizen-Blaricum (PS-besluit VD-71 van 6 november 2017).	E. Post

9	M&F	SP	Bruggeman	47	Kan het Bonus-malus saldo worden ingezet voor uitbreiding van het voorzieningenniveau d.w.z. meer dienstregelingen?	Nee. Bij de afspraken, die zijn gemaakt na de bezuinigingsronde in 2011, is bepaald de bonus/malus in een initiatievenpot te storten waarvoor vervoerder, consumentenorganisaties, provincie en/of gemeenten initiatieven en ideeën kunnen indienen voor (éénmalige) investeringen om de reiziger met beter openbaar vervoer te bedienen.	E. Post
10	M&F	SP	Bruggeman	47	Tot welke verbeteringen in de dienstregelingen leidt de versnelde inzet van de BDU Rijksmiddelen uit voorgaande jaren?	De versnelde inzet van BDU middelen betreft een neutrale, technisch-administratieve verschuiving tussen dekking van begrotingsposten uit BDU-middelen en dekking uit reserves. Dit doen alle provincies (afpraak in IPO-verband met het ministerie van BZK), om daarmee de verantwoording over BDU-middelen te vereenvoudigen. Deze administratieve omzetting heeft verder geen enkel beleidsmatig of financieel gevolg, maar dient wel door PS geaccordeerd te worden omdat het ook verschuivingen in reserves betreft, waarover PS budgetrecht hebben.	E. Post

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Pfh
11	M&F	SP	Bruggeman	48	Welke onderdelen van het project Productformules OV hebben vertraging opgelopen? Waardoor?	Er is geen vertraging opgelopen bij het project Productformules OV. De reden dat het project Productformules OV is opgenomen in dit overzicht is genoemd op pagina 48: "Door een wijziging van het BBV moet het binnen het EXIN-H beschikbare budget voor dit project worden gestort in de reserve Kapitaallasten OV. Dit heeft in 2018 plaatsgevonden (€ 1,6 miljoen minder in 2017)".	E. Post
12	M&F	SP	Bruggeman	49	Waarom wordt voor 2018 € 996.000 (extra) gevraagd voor de Texelhopper? Is de Texelhopper geen onderdeel van de per 22 juli 2018 begonnen nieuwe concessie Noord-Holland Noord en de daarvoor bedongen aanneemsom? Dekt het genoemde bedrag volledig de kosten van de Texelhopper in 2018?	Dit bedrag wordt gevraagd voor de reguliere eindafrekening van het vervolg (periode 11-12-2016 tot 22-7-2018) van de pilot Texelhopper die liep van 14-12-2014 t/m 10-12-2016. Ja, de Texelhopper maakt vanaf 22 juli 2018 integraal deel uit van de nieuwe concessie Noord-Holland Noord. Nee, het dekt de kosten van de periode einde pilot (11-12-2016) tot start nieuwe concessie Noord-Holland Noord (22-7-2018).	E. Post

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Pfh
13	M&F	SP	Bruggeman	49	Welke onderdelen van het programma OV-reiziger centraal 2016-2019 hebben vertraging opgelopen? Waardoor?	Op pagina 49 van de Zomernota 2018 staat “€ 100.000 extra uitgaven voor programma OV-reiziger centraal 2016-2019 binnen de visie OV 2020 voor de lopende opdrachten”. Er is geen sprake van vertraging.	E. Post
14	R&W	SP	Bruggeman	74	Is het dividend PWN onafhankelijk van het door PWN behaalde financieel resultaat? Kan de Provincie in ruil voor een lager dividend aan PWN vragen bepaalde extra activiteiten te verrichten of de watertarieven te verlagen?	In artikel 24 van de statuten van PWN is het volgende over de winst opgenomen: <i>“De winst staat ter beschikking van de algemene vergadering van aandeelhouders, met dien verstande dat:</i> <i>die winst in de eerste plaats zal worden aangewend tot dekking van vroegere verliezen;</i> <i>vervolgens een nader door de algemene vergadering van aandeelhouders te bepalen bedrag zal worden gestort in één of meer reservefondsen;</i> <i>er terzake enig boekjaar maximaal een dividend zal worden uitgekeerd dat in procenten van de nominale waarde van de aandelen negen procent (9%) meer bedraagt dan het gewogen gemiddelde rendement van de in het desbetreffende boekjaar uitgegeven langlopende staatsleningen; het aldus totaal uit te keren dividend zal niet meer bedragen dan een miljoen negentienduizend tweehonderd vijftig euro (€ 1.019.250), zijnde vijftien procent (15%) van de nominale waarde van de geplaatste aandelen;</i> <i>eventueel alsdan nog beschikbare winst zal worden gestort in een reservefonds dat bij voorkeur zal worden aangewend ten behoeve van de egalisatie van de waterleveringstarieven.”</i>	C. Loggen

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Pfh
						De manier waarop met de winst wordt omgegaan staat dus vast. De dividenduitkering is een vergoeding voor het door de provincie aan PWN verstrekte kapitaal en staat daarmee los van opdrachten die de provincie aan PWN verstrekt.	
15	M&F	SP	Bruggeman	125	Waarom is de aanvraag Gemeente Haarlem / Herinrichting Houtplein verwijderd?	Het project "Reconstructie Houtplein" kan van deze lijst geschrapt worden. Dit project is namelijk ook opgenomen in de lijst "Subsidies buiten uitvoeringsregeling" van het jaar 2019. Er is voor de reconstructie van het Houtplein en omgeving een provinciale subsidie van maximaal € 3,7 miljoen beschikbaar.	E. Post
16	M&F	SP	Bruggeman	125	Wat behelst de wijziging van de aanvraag Gemeente Alkmaar: Investeringsagenda OV?	Uit gesprekken met de gemeenten over de voortgang van de Investeringsagenda OV, is gebleken dat de gemeente Alkmaar twee projecten niet gaat oppakken. Het betreft hier twee verkenningen (projecten 3 en 4 van het Uitvoeringsprogramma) met betrekking tot een betere en veiliger doorstroming van de bus bij de spoorlijn. Alkmaar geeft als reden op dat op de korte termijn de problematiek niet opgelost kan worden, mede gezien inpassingsvraagstukken. Dit betekent dat voor deze projecten geen aanvullend onderzoek wordt verricht en daarmee het budget van de Investeringsagenda wijzigt. Over de wijzigingen en hoe we daarmee omgaan wordt u binnenkort geïnformeerd via een voortgangsrapportage over de Investeringsagenda OV.	E. Post

Provincie Noord-Holland Statengriffie
T.a.v. de heer J. Remkes
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Datum: 12-7-2018

Referentie: JV/700108/gs/34394

**Betreft: Rapport van bevindingen subsidieverantwoordingen
fractievergoedingen provincie Noord-Holland over de
periode 15 maart 2017 tot en met 14 maart 2018**

Geachte heer Remkes,

Ingevolge uw opdracht om een onafhankelijk onderzoek uit te voeren naar de besteding en verantwoording van de vergoedingen die zijn verstrekt aan de fracties over de periode 15 maart 2017 tot en met 14 maart 2018 brengen wij u hierbij rapport uit over onze bevindingen waarbij wij de volgende indeling van het rapport hanteren:

1. Verantwoordelijkheden;
2. Verrichte werkzaamheden;
3. Uitkomsten van de verrichte werkzaamheden algemeen;
4. Uitkomsten van de verrichte werkzaamheden per fractie;
5. Beperking in het gebruik en verspreidingskring.

De opdracht is met u en de beoogde gebruikers, zijnde de statengriffie en voorzitter van Provinciale Staten Provincie Noord-Holland, overeengekomen en heeft als doel om u te assisteren bij het vaststellen van de reeds verleende subsidievoorschotten in overeenstemming met de Subsidie-verordening fractiebijdragen Noord-Holland 2015. De overeengekomen specifieke werkzaamheden zijn tot stand gekomen in overleg met de beoogde gebruikers, zijnde de statengriffie en voorzitter van Provinciale Staten Provincie Noord-Holland. De opdrachtvoorwaarden zijn omschreven in onze opdrachtbrief van 5 maart 2018.

VanOoijen
Accountants
Leidsevaart 578
2014 HT Haarlem

Postbus 538
2003 RM Haarlem

T. 023 - 544 03 83
F. 023 - 544 03 77

adviseurs@ooijen.nl
www.ooijen.nl

1. Verantwoordelijkheden

Het is de verantwoordelijkheid van u en de beoogde gebruikers om te bepalen of de overeengekomen specifieke werkzaamheden toereikend en geschikt zijn voor het hierboven beschreven doel.

Wij hebben onze werkzaamheden verricht in overeenstemming met de Nederlandse Standaard 4400N, 'Opdrachten tot het verrichten van overeengekomen specifieke werkzaamheden'. Bij het uitvoeren van deze opdracht hebben wij ons gehouden aan de voor ons geldende relevante ethische voorschriften in de Verordening Gedrags- en Beroepsregels Accountants (VGBA). Verder hebben wij de onafhankelijkheidsregels van de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) in acht genomen.

2. Verrichte werkzaamheden

In deze paragraaf is een beschrijving van de overeengekomen specifieke werkzaamheden en feitelijke bevindingen opgenomen. Wij doen geen uitspraak over wat de feitelijke bevindingen betekenen voor de subsidieverantwoordingen fractievergoedingen provincie Noord-Holland over de periode 15 maart 2017 tot en met 14 maart 2018 in zijn totaliteit. U en de beoogde gebruikers zullen hierover een eigen afweging moeten maken gebruikmakend van dit rapport van feitelijke bevindingen en eventuele andere beschikbare informatie.

Wij hebben in opdracht van de Statengriffie de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- a) Wij hebben de relevante regelgeving en documentatie in ons onderzoek betrokken, waaronder de Subsidieverordening fractiebijdragen Noord-Holland 2015.
- b) Wij hebben voorafgaande aan en gedurende ons onderzoek gesproken met medewerkers van de griffie.
- c) Wij zijn nagegaan of de fracties de verantwoording hebben ingediend overeenkomstig het door de provincie voorgeschreven format en of de kosten conform de Subsidieverordening fractiebijdragen Noord-Holland 2015 naar de juiste categorieën zijn toegerekend.
- d) Wij zijn nagegaan of de verantwoorde uitgaven en inkomsten ook daadwerkelijk betaald respectievelijk ontvangen zijn, volgens het kasstelsel.

- e) Wij hebben de verantwoordingen over de periode 15 maart 2017 tot en met 14 maart 2018 en achterliggende externe bewijsstukken in ons onderzoek betrokken en onderzocht of bestedingen zijn onderbouwd en gedocumenteerd en passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015. Dit is gedaan per fractie en per fractie hebben wij onze bevindingen opgenomen in deze rapportage.
- f) Wij hebben zowel het begin- als eindsaldo van de bankrekeningen aangesloten met de verantwoording 2017-2018. Eventuele afwijkingen met de banksaldi zijn nader verklaard.

Met deze rapportage rapporteren wij onze bevindingen over de periode 15 maart 2017 tot en met 14 maart 2018. De rapportage is per fractie in concept afgestemd, in het kader van hoor en wederhoor. Dit is in overleg gegaan met de Statengriffie.

3. Uitkomsten van verrichte werkzaamheden algemeen

In dit hoofdstuk zijn de uitkomsten van onze overeengekomen specifieke werkzaamheden zoals opgenomen in hoofdstuk 2 weergegeven. De uitkomsten van onze werkzaamheden zijn per fractie weergegeven in hoofdstuk 4 van deze rapportage.

3.1. Werkzaamheden a en b (algemeen)

Wij hebben kennis genomen van de Subsidieverordening fractiebijdragen Noord-Holland 2015.

3.2. Werkzaamheden c (format en toerekening kostencategorieën)

Alle partijen hebben overeenkomstig het verantwoordingsmodel over de periode 2017-2018 verantwoording afgelegd. Wij zijn nagegaan in hoeverre de verantwoorde uitgaven op basis van de omschrijving en onderliggende bewijsstukken conform de Subsidieverordening fractiebijdragen Noord-Holland 2015 aan de juiste kostencategorieën zijn toegerekend. Eventuele opmerkingen hieromtrent zijn per fractie weergegeven in hoofdstuk 4 van deze rapportage.

3.3. Werkzaamheden d (kasstelsel)

Bij het kasstelsel wordt uitgegaan van moment van betaling. Alleen de inkomsten en uitgaven tot en met 14 maart 2018, die ontvangen en/of betaald zijn kunnen worden meegenomen in de verantwoording. Wij zijn nagegaan dat alle door de fracties verantwoorde inkomsten en uitgaven zijn onderbouwd met betalingsbewijzen en passen binnen de periode van verantwoording. Eventuele afwijkingen zijn per fractie toegelicht in hoofdstuk 4.

3.4. Werkzaamheden e (onderbouwing en toetsing aan verordening)

In hoofdstuk 4 zijn de uitkomsten van onze werkzaamheden per fractie weergegeven. In deze paragraaf wordt ingegaan op een algemene uitkomst van onze werkzaamheden die op alle fracties van toepassing is.

Artikel 11 lid 12 sub d Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015

In artikel 11 lid 12 sub d van de Subsidieverordening fractiebijdrage 2015 is opgenomen dat kosten die verband houden met betalingen aan bedrijven waarover Statenleden middellijk of onmiddellijk zeggenschap hebben en betalingen aan partners en familieleden tot en met de derde graad van bloed- en aanverwantschap niet voor subsidie in aanmerking komen.

Een onderzoek naar betalingen zoals bedoeld in artikel 11 lid 12 sub d is door ons niet rationeel in te steken. Wij hebben derhalve niet kunnen vaststellen dat sprake is geweest van dergelijke betalingen.

3.5. Werkzaamheden f (aansluiting verantwoording met de banksaldi)

Er is een zichtbare aansluiting gemaakt van de begin- en eindstanden van de verantwoording met het banksaldo per 15 maart 2017 en 14 maart 2018.

Het terug te betalen bedrag over het boekjaar en de voorgaande periode is nu in de verantwoording over de periode 2017-2018 zichtbaar gemaakt en nader door ons toegelicht in hoofdstuk 4 van deze rapportage.

4. Uitkomsten van de verrichte werkzaamheden

Deze paragraaf omvat de uitkomsten van de verrichte werkzaamheden, zoals opgenomen onder e) per fractie. Eventuele correcties in de verantwoording zijn geïnitieerd door en afgestemd met de statengriffie.

Op uw verzoek hebben wij de terug te betalen voorschotten fractievergoedingen 2017-2018 inclusief oudere jaren per fractie in de onderstaande tabel gerecapituleerd:

	€
Stichting fractieondersteuning VVD Noord-Holland	5.738
Stichting fractieondersteuning Democraten 66 Noord-Holland	0
Stichting fractieondersteuning PvdA Noord-Holland	0
Stichting Ondersteuning Provinciale Fractie Noord-Holland Partij voor de Vrijheid	3.935
Stichting Ondersteuning SP-fractie Provincie Noord-Holland	69.472
Stichting fractieondersteuning CDA Noord-Holland	0
Stichting fractieondersteuning GroenLinks Noord-Holland	0
Stichting Ondersteuning Noord-Hollandse Statenfractie Partij voor de Dieren	0
Stichting fractieondersteuning 50Plus Noord-Holland	103
Stichting fractieondersteuning CU-SGP Noord-Holland	3.948
Stichting Ouderenpartij NH/VSP	0
Totaal	83.196

4.1. Stichting fractieondersteuning VVD Noord-Holland

Het bestuur van de Stichting fractieondersteuning VVD Noord-Holland heeft de onderstaande subsidieverantwoording ingediend.

	€
Beginsaldo	59.983
Inkomsten	
Subsidie provincie	104.057
Rente	25
Restitutie Te veel terugbetaald PNH 2015-2016	1.841
Totaal ontvangsten	105.923
Uitgaven	
Fractieondersteuning incl. personeelskosten	79.196
Accountantskosten	1.258
Kosten advies/onderzoek derden	3.051
Vergaderingen/bijeenkomsten/werkbezoeken	5.380
Consumptiekosten	2.220
Reis- en verblijfkosten	0
Computer-/printerkosten t.b.v.	0
Vorming-/opleidingkosten fractieleden	0
Bureaunkosten (papier, vakliteratuur enz.)	0
Kosten krantenabonnementsen	0
Representatiekosten	2.124
Bankkosten	292
Overige kosten	6.664
Restitutie aan provincie Noord-Holland	7.955
Totaal uitgaven	108.140
Eindstand per 14 maart (beginsaldo + inkomsten - uitgaven)	57.766
Reservering: max. 50% subsidie	52.028
Terug te betalen aan PNH 2016-2017	1.841
Terug te betalen aan PNH 2017-2018	3.897

Bevindingen

De inkomsten passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

De uitgaven zijn met betalingsbewijzen en onderliggende bewijsstukken onderbouwd. De verantwoorde uitgaven passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

De provincie heeft over 2015-2016 abusievelijk een te hoge afrekening gestuurd. Dit hogere bedrag € 1.841 (verschil € 9.932 i.p.v. € 6.991) is aan de fractie terugbetaald.

Over 2016-2017 heeft de provincie een afrekening verstuurd van € 9.796. Abusievelijk heeft de fractie het reeds terugontvangen bedrag van € 1.841 verrekend met de afrekening over 2016-2017 en in plaats van een bedrag van € 9.796 een bedrag van € 7.955 terugbetaald aan de provincie. Ultimo de subsidieperiode is een bedrag van € 5.738 terug te betalen aan de provincie, uit te splitsen in een bedrag van € 1.841 over 2016/2017 en een bedrag van € 3.897 over 2017/2018.

4.2. Stichting fractieondersteuning Democraten 66 Noord-Holland

Het bestuur van de Stichting fractieondersteuning Democraten 66 Noord-Holland heeft de onderstaande subsidieverantwoording ingediend.

	€
Beginsaldo	24.278
Inkomsten	
Subsidie provincie	98.020
Rente	7
Overige	0
Totaal ontvangsten	98.027
Uitgaven	
Fractieondersteuning incl. personeelskosten	92.731
Accountantskosten	2.608
Kosten advies/onderzoek derden	0
Vergaderingen/bijeenkomsten/werkbezoeken	3.574
Consumptiekosten	2.232
Reis- en verblijfkosten	1.407
Computer/printer-kosten t.b.v. fractie	360
Vorming/opleiding-kosten fractieleden	1.275
Bureaukosten (papier, vakliteratuur enz.)	308
Kosten krantenabonnementen	36
Representatiekosten	368
Bankkosten	173
Overige kosten	43
Restitutie aan provincie Noord-Holland	0
Totaal uitgaven	105.115
Eindstand per 14 maart (beginsaldo + inkomsten - uitgaven)	17.190
Reservering: max. 50% subsidie	49.010
Terug te betalen aan PNH	0

Bevindingen

De inkomsten passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

De uitgaven zijn met betalingsbewijzen en onderliggende bewijsstukken onderbouwd. De verantwoorde uitgaven passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

4.3. Stichting fractieondersteuning PvdA Noord-Holland

Het bestuur van de Stichting fractieondersteuning PvdA Noord-Holland heeft de onderstaande subsidieverantwoording ingediend.

	€
Beginsaldo	33.906
Inkomsten	
Subsidie provincie	79.909
Rente	26
Overige	338
Totaal ontvangsten	80.273
Uitgaven	
Fractieondersteuning incl. personeelskosten	71.843
Accountantskosten	1.324
Kosten advies/onderzoek derden	0
Vergaderingen/bijeenkomsten/werkbezoeken	1.315
Consumptiekosten	2.582
Reis- en verblijfkosten	915
Computer/printer-kosten t.b.v. fractie	0
Vorming/opleiding-kosten fractieleden	1.650
Bureaunkosten (papier, vakliteratuur enz.)	466
Kosten krantenabonnementen	0
Representatiekosten	113
Bankkosten	151
Overige kosten	0
Restitutie aan provincie Noord-Holland	0
Totaal uitgaven	80.359
Eindstand per 14 maart (beginsaldo + inkomsten - uitgaven)	33.820
Reservering: max. 50% subsidie	39.955
Terug te betalen aan PNH	0

Bevindingen

De inkomsten passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

De uitgaven zijn met betalingsbewijzen en onderliggende bewijsstukken onderbouwd. De verantwoorde uitgaven passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

4.4. Stichting Ondersteuning Provinciale Fractie Noord-Holland Partij voor de Vrijheid

Het bestuur van de Stichting Ondersteuning Provinciale Fractie Noord-Holland Partij voor de Vrijheid heeft de onderstaande subsidieverantwoording ingediend.

	€
Beginsaldo	39.227
Inkomsten	
Subsidie provincie	73.872
Rente	10
Overige	0
Totaal ontvangsten	73.882
Uitgaven	
Fractieondersteuning incl. personeelskosten	50.879
Accountantskosten	1.822
Kosten advies/onderzoek derden	0
Vergaderingen/bijeenkomsten/werkbezoeken	1.126
Consumptiekosten	1.996
Reis- en verblijfkosten	90
Computer/printer-kosten t.b.v. fractie	0
Vorming/opleiding-kosten fractieleden	9.041
Bureaunkosten (papier, vakliteratuur enz.	3.813
Kosten krantenabonnementen	391
Representatiekosten	0
Bankkosten	166
Overige kosten	623
Restitutie aan provincie Noord-Holland	2.291
Totaal uitgaven	72.238
Eindstand per 14 maart (beginsaldo + inkomsten - uitgaven)	40.871
Reservering: max. 50% subsidie	36.936
Terug te betalen aan PNH	3.935

Bevindingen

De inkomsten passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

De uitgaven zijn met betalingsbewijzen en onderliggende bewijsstukken onderbouwd. De verantwoorde uitgaven passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

4.5 Stichting Ondersteuning SP-fractie Provincie Noord-Holland

Het bestuur van de Stichting Ondersteuning SP-fractie Provincie Noord-Holland heeft de onderstaande subsidieverantwoording ingediend.

	€
Beginsaldo	63.287
Inkomsten	
Subsidie provincie	73.872
Rente	71
Overige	0
Totaal ontvangsten	73.943
Uitgaven	
Fractieondersteuning incl. personeelskosten	0
Accountantskosten	1.101
Kosten advies/onderzoek derden	0
Vergaderingen/bijeenkomsten/werkbezoeken	3.825
Consumptiekosten	125
Reis- en verblijfkosten	62
Computer/printer-kosten t.b.v. fractie	0
Vorming/opleiding-kosten fractieleden	0
Bureaunkosten (papier, vakliteratuur enz.)	0
Kosten krantenabonnementen	138
Representatiekosten	129
Bankkosten	104
Overige kosten	2
Restitutie aan provincie Noord-Holland	62.272
Totaal uitgaven	67.758
Eindstand per 14 maart (beginsaldo + inkomsten - uitgaven)	69.472
Reservering: max. 50% subsidie	0
Terug te betalen aan PNH	69.472

Bevindingen

De inkomsten passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

De uitgaven zijn met betalingsbewijzen en onderliggende bewijsstukken onderbouwd. De verantwoorde uitgaven passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

Tevens heeft het bestuur van de partij aangegeven dat zij geen reservering wenst aan te houden. Derhalve is de volledige eindstand als terug te betalen positie opgenomen.

4.6 Stichting fractieondersteuning CDA Noord-Holland

Het bestuur van de Stichting fractieondersteuning CDA Statenfractie Noord-Holland heeft de onderstaande subsidieverantwoording ingediend.

	€
Beginsaldo	42.420
Inkomsten	
Subsidie provincie	67.835
Rente	0
Overige	0
Totaal ontvangsten	67.835
Uitgaven	
Fractieondersteuning incl. personeelskosten	50.412
Accountantskosten	1.180
Kosten advies/onderzoek derden	0
Vergaderingen/bijeenkomsten/werkbezoeken	7.410
Consumptiekosten	2.748
Reis- en verblijfkosten	0
Computer/printer-kosten t.b.v. fractie	224
Vorming/opleiding-kosten fractieleden	3.750
Bureaunkosten (papier, vakliteratuur enz.)	0
Kosten krantenabonnementen	0
Representatiekosten	4.053
Bankkosten	314
Overige kosten	0
Restitutie Provincie NH	8.503
Totaal uitgaven	78.594
Eindstand per 14 maart (beginsaldo + inkomsten - uitgaven)	31.661
Reservering: max. 50% subsidie Terug te betalen aan PNH	33.918 0

Bevindingen

De inkomsten passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

De uitgaven zijn met betalingsbewijzen en onderliggende bewijsstukken onderbouwd. De verantwoorde uitgaven passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

4.7 Stichting fractieondersteuning GroenLinks Noord-Holland

Het bestuur van de Stichting fractieondersteuning GroenLinks Noord-Holland heeft de onderstaande subsidieverantwoording ingediend.

	€
Beginsaldo	30.094
Inkomsten	
Subsidie provincie	61.798
Rente	36
Overige	0
Totaal ontvangsten	61.834
Uitgaven	
Fractieondersteuning incl. personeelskosten	52.792
Accountantskosten	1.643
Kosten advies/onderzoek derden	0
Vergaderingen/bijeenkomsten/werkbezoeken	3.243
Consumptiekosten	478
Reis- en verblijfkosten	0
Computer/printer-kosten t.b.v. fractie	0
Vorming/opleiding-kosten fractieleden	2.906
Bureaunkosten (papier, vakliteratuur enz.)	1.396
Kosten krantenabonnementen	0
Representatiekosten	30
Bankkosten	129
Overige kosten	54
Restitutie aan provincie Noord-Holland	0
Totaal uitgaven	62.671
Eindstand per 14 maart (beginsaldo + inkomsten - uitgaven)	29.257
Reservering: max. 50% subsidie	30.899
Terug te betalen aan PNH	0

Bevindingen

De inkomsten passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

De uitgaven zijn met betalingsbewijzen en onderliggende bewijsstukken onderbouwd. De verantwoorde uitgaven passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

4.8 Stichting Ondersteuning Noord-Hollandse Statenfractie Partij voor de Dieren

Het bestuur van de Stichting Ondersteuning Noord-Hollandse Statenfractie Partij voor de Dieren heeft de onderstaande subsidieverantwoording ingediend.

	€
Beginsaldo	16.146
Inkomsten	
Subsidie provincie	55.761
Rente	0
Overige	0
Totaal ontvangsten	55.761
Uitgaven	
Fractieondersteuning incl. personeelskosten	39.860
Accountantskosten	1.646
Kosten advies/onderzoek derden	0
Vergaderingen/bijeenkomsten/werkbezoeken	2.783
Consumptiekosten	384
Reis- en verblijfkosten	0
Computer/printer-kosten t.b.v. fractie	0
Vorming/opleiding-kosten fractieleden	1.612
Bureaunkosten (papier, vakliteratuur enz.)	121
Kosten krantenabonnementen	30
Representatiekosten	570
Bankkosten	109
Overige kosten	0
Totaal uitgaven	47.115
Eindstand per 14 maart (beginsaldo + inkomsten - uitgaven)	24.792
Reservering: max. 50% subsidie	27.881
Terug te betalen aan PNH	0

Bevindingen

De inkomsten passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

De uitgaven zijn met betalingsbewijzen en onderliggende bewijsstukken onderbouwd. De verantwoorde uitgaven passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

4.9 Stichting fractieondersteuning 50Plus Noord-Holland

Het bestuur van de Stichting fractieondersteuning 50Plus Noord-Holland heeft geen Bijlage Format Verantwoording fractiegelden subsidieverantwoording ingediend. Aan de hand van de aangeleverde rekening courant is de bijlage Format Verantwoording Fractiegelden als volgt ingevuld.

	€
Beginsaldo	31.175
Inkomsten	
Subsidie provincie	43.687
Rente	9
Overige	0
Totaal ontvangsten	43.696
Uitgaven	
Fractieondersteuning incl. personeelskosten	40.283
Accountantskosten	1.283
Kosten advies/onderzoek derden	0
Vergaderingen/bijeenkomsten/werkbezoeken	0
Consumptiekosten	0
Reis- en verblijfkosten	1.510
Computer/printer-kosten t.b.v. fractie	0
Vorming/opleiding-kosten fractieleden	0
Bureaunkosten (papier, vakliteratuur enz.)	16
Kosten krantenabonnementen	0
Representatiekosten	335
Bankkosten	166
Overige kosten	0
Restitutie aan provincie Noord-Holland	9.331
Totaal uitgaven	52.924
Eindstand per 14 maart (beginsaldo + inkomsten - uitgaven)	21.947
Reservering: max. 50% subsidie	21.844
Terug te betalen aan PNH	103

Bevindingen

De inkomsten passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

De uitgaven zijn met betalingsbewijzen en onderliggende bewijsstukken onderbouwd. De verantwoorde uitgaven passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

4.10 Stichting fractieondersteuning CU-SGP Noord-Holland

Het bestuur van de Stichting fractieondersteuning ChristenUnie-SGP Noord-Holland heeft de onderstaande subsidieverantwoording ingediend.

	€
Beginsaldo	22.731
Inkomsten	
Subsidie provincie	43.687
Rente	29
Overige	0
Totaal ontvangsten	43.716
Uitgaven	
Fractieondersteuning incl. personeelskosten	35.343
Accountantskosten	1.319
Kosten advies/onderzoek derden	1.312
Vergaderingen/bijeenkomsten/werkbezoeken	578
Consumptiekosten	516
Reis- en verblijfkosten	421
Computer/printer-kosten t.b.v. fractie	0
Vorming/opleiding-kosten fractieleden	0
Bureaunkosten (papier, vakliteratuur enz.)	128
Kosten krantenabonnementen	0
Representatiekosten	32
Bankkosten	120
Overige kosten	0
Restitutie aan provincie Noord-Holland	887
Totaal uitgaven	40.656
Eindstand per 14 maart (beginsaldo + inkomsten - uitgaven)	25.791
Reservering: max. 50% subsidie Terug te betalen aan PNH	21.843 3.948

Bevindingen

De inkomsten passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

De uitgaven zijn met betalingsbewijzen en onderliggende bewijsstukken onderbouwd. De verantwoorde uitgaven passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

4.11 Stichting Ouderenpartij NH/VSP

Het bestuur van de Stichting Ouderenpartij NH/VSP heeft de onderstaande subsidieverantwoording ingediend.

Beginsaldo	9.342
Inkomsten	
Subsidie provincie	43.687
Rente	0
Overige	0
Totaal ontvangsten	43.687
Uitgaven	
Fractieondersteuning incl. personeelskosten	20.130
Accountantskosten	1.537
Kosten advies/onderzoek derden	10.183
Vergaderingen/bijeenkomsten/werkbezoeken	897
Consumptiekosten	1.245
Reis- en verblijfkosten	2.796
Computer/printer-kosten t.b.v. fractie	0
Vorming/opleiding-kosten fractieleden	1.052
Bureaunkosten (papier, vakliteratuur enz.)	5.797
Kosten krantenabonnementen	744
Representatiekosten	1.405
Bankkosten	145
Overige kosten	0
Restitutie aan provincie Noord-Holland	0
Totaal uitgaven	45.931
Eindstand per 14 maart (beginsaldo + inkomsten - uitgaven)	7.098
Reservering: max. 50% subsidie	21.844
Terug te betalen aan PNH	0

Bevindingen

De inkomsten passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

De uitgaven zijn met betalingsbewijzen en onderliggende bewijsstukken onderbouwd. De verantwoorde uitgaven passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in de Subsidieverordening fractiebijdrage Noord-Holland 2015.

5. Beperking in het gebruik en verspreidingskring

Bij het opstellen van deze rapportage is rekening gehouden met de verwachtingen van de beoogde gebruikers. Daarom is deze rapportage alleen bestemd voor de beoogde gebruikers, zijnde de statengriffie en voorzitter van Provinciale Staten Provincie Noord-Holland, om hen te assisteren bij het vaststellen van de reeds verleende subsidievoorschotten in overeenstemming met de Subsidie-verordening fractiebijdragen Noord-Holland 2015.

Vanwege de wettelijke bepalingen betreffende openbaarheid - Wet openbaarheid van bestuur (WOB) -, die op deze rapportage van toepassing zijn, verlenen wij toestemming om deze rapportage openbaar te maken

Wij vertrouwen erop u met deze rapportage naar behoren te hebben geïnformeerd en zijn graag bereid de inhoud hiervan nader toe te lichten.

Hoogachtend,
VanOoijen Accountants N.V.



J.M. Vijn RA

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 8 oktober 2018

Onderwerp: Subsidievaststelling na verleende voorschotten op fractiebijdragen over de periode 15 maart 2017 t/m 14 maart 2018

Kenmerk:

Onderwerp: subsidievaststelling na verleende voorschotten op fractiebijdragen over de periode 15 maart 2017 t/m 14 maart 2018

Bijlagen:

- ontwerpbesluit
- rapport van bevindingen subsidieverantwoordingen fractievergoedingen provincie Noord-Holland over de periode 15 maart 2017 tot en met 14 maart 2018.

Inleiding

Op grond van de Subsidieverordening fractiebijdragen Noord-Holland 2015 moet elke door een Statenfractie in het leven geroepen stichting fractieondersteuning verantwoording afleggen over de door de provincie aan haar verstrekte subsidievoorschotten.

De verantwoording houdt in dat bij de aanvraag om subsidievaststelling het format verantwoording fractiegelden plus onderliggende stukken en het jaarverslag overlegd worden. Ik heb in mijn brief van 15 februari 2018 aan elf stichtingen fractieondersteuning verzocht de verantwoording van de ontvangen voorschotten en de aanvraag om subsidievaststelling over de periode 15 maart 2017 tot en met 14 maart 2018 in te dienen vóór 1 juni 2018.

Rapport van bevindingen

Van alle stichtingen fractieondersteuning is de verantwoording tijdig ontvangen. Het genoemde format en onderliggende stukken zijn, na voorcontrole door de griffie, ter controle aangeboden aan de ex artikel 217, tweede lid van de Provinciewet door uw staten aangewezen accountant (Van Ooijen). De accountant heeft een rapport van bevindingen gemaakt, dat als bijlage bij deze voordracht is gevoegd. De in dit rapport genoemde fracties hebben verantwoording afgelegd in overeenstemming met het voorgeschreven format zoals opgenomen bij de Subsidieverordening fractiebijdragen Noord-Holland 2015. De rapportage is in concept per fractie afgestemd, in het kader van hoor en wederhoor. Ik leg het concept-besluit met mijn voorstel aan u voor opdat u uw wensen en bedenkingen kunt uiten.

Ten aanzien van de uitgaven zijn geen bevindingen geconstateerd.

Ontwerpbesluit

Resumerend stel ik u voor de besluiten te nemen die in ontwerp bij deze voordracht zijn gevoegd.

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes

Ontwerpbesluit

Nr. 49

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van de voorzitter van Provinciale Staten van 8 oktober 2018;

Gelet op artikel 33, tweede lid van de Provinciewet en de Subsidieverordening fractiebijdragen Noord-Holland 2015;

besluiten:

1. kennis te nemen van het ontwerpbesluit om de aanvragen van de ondersteuningsstichtingen van de Statenfracties: VVD, PvdA, D66, SP, CDA, PVV, GroenLinks, CU-SGP, PvdD, ONH en 50PLUS vast te stellen conform artikel 11, lid 2 van de Subsidieverordening fractiebijdragen Noord-Holland 2015;
2. dat het ontwerpbesluit, dat zijn vertaalslag krijgt in elf besluiten van de voorzitter van Provinciale Staten tot subsidievaststelling, hen geen aanleiding geeft om hierover wensen en bedenkingen ter kennis van de voorzitter te brengen.

Haarlem, 8 oktober 2018

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Memo Kadernota IPO

3 september 2018

Aukelien Jellema, Michel Klein

Op 9 mei j.l. hebben de leden van de Algemene Vergadering van het IPO de concept kadernota ontvangen. Deze is op 24 mei ter kennisgeving geagendeerd in de Algemene Vergadering en begin juli is via een online vragenlijst om reactie gevraagd.

Het is niet gelukt om de Kadernota te bespreken in de Noord-Hollandse Statencommissie. De Noord-Hollandse afgevaardigden hebben daarom schriftelijk aangegeven nog geen commentaar te hebben en de nota te agenderen voor de vergadering van de commissie M&F in september. Eventuele opmerkingen vanuit de Noord-Hollandse staten kunnen we dan alsnog doorspelen als verlate input voor de programmabegroting.

Inmiddels is de vorming van de IPO begroting voor 2019 in een vergevorderd stadium. De verwachting is dat we de conceptbegroting kunnen bespreken in de commissie M&F van oktober. De gedeputeerde kan mondeling een toelichting geven op het proces en de status.

IPO

Kadernota 2018

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Kernhoofdstuk	5
Bijlage Kadernota	13
Kerntaak overstijgende ontwikkelingen en thema's (Vlaggenscheppen)	14
Kerntaak 1 tot en met 7	16
Werkgeverszaken	24
Bedrijfsvoering en werkwijze IPO	25
Financiële specificatie	26
Meerjarenperspectief BIJ12 en lopende ontwikkelingen	27

Inleiding

Deze nota is de eerste kadernota van het IPO. In deze kadernota worden de inhoudelijke en financiële kaders voor het begrotingsjaar 2019 weergegeven. Bij de weergave van de inhoudelijke kaders wordt allereerst aangesloten op de centrale opgaven en vervolgens op de kerntaakindeling, zoals deze binnen de provincies gebruikelijk is. De kadernota geeft geen volledige inhoudelijke beschrijving van deze onderwerpen, maar stelt de activiteiten van het IPO zelf centraal.

De kadernota is vanuit de inhoud opgezet. Vanuit de aangegeven inhoudelijke ambities is vervolgens gebudgetteerd, waarbij een zo zorgvuldig mogelijke prognose is gemaakt. Dit laat onverlet, dat de kadernota start met een weergave van de financiële kaders. Deze financiële kaders zijn uitgewerkt vanuit de meerjarenraming, zoals deze bij de begroting 2018 is opgenomen en vervolgens geïndexeerd. Daarna is aangegeven welke nieuwe beleidswensen er zijn en welke lopende zaken nader kunnen worden ingevuld. Het financieel kader wordt afgesloten met een dekkingsvoorstel voor de uitgaven. Gegeven het feit dat de uitgaven in totaliteit lager worden, is in deze fase afgezien van verdergaande voorstellen om oud voor nieuw beleid in te ruilen. Hoewel het accent van deze kadernota wordt gelegd op het jaar 2019, zal waar mogelijk een doorkijk worden gemaakt naar de jaren 2020 tot en met 2022.

Deze kaders vormen de basis voor de verdere uitwerking voor de programmabegroting 2019 en in dit opzicht vormt de kadernota een opmaat voor de programmabegroting. Bij de programmabegroting zal per kerntaak worden uitgewerkt wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat mag kosten. Bij de totstandkoming van deze nota is voorzien in een actieve opstelling van de provincies. Naast de IPO-adviseurs zijn de strategen, de provinciesecretarissen, maar ook gedeputeerden en statenleden benaderd met het verzoek om input te leveren. Hiertoe heeft het IPO een drietal inloopsessies in het land georganiseerd, waar in totaal (buiten de medewerkers van het IPO) ongeveer 70 mensen aan deelnamen die werkzaam zijn bij de provincies. Deze inloopsessies hebben tot zeer waardevolle inzichten geleid. Zonder de actieve inbreng van de deelnemers, had deze kadernota niet in deze vorm tot stand kunnen komen: al de input is verzameld, geanalyseerd en omgewerkt tot deze nota.

BIJ12, de uitvoeringsorganisatie van het IPO, heeft structurele uitvoeringstaken en voert op verzoek van de provincies aanvullende opdrachten uit. Daarmee wijkt de aard van de activiteiten van BIJ12 af van de overige werkzaamheden van het IPO. Met uitzondering van de PAS, de Faunaschade en de NEM zijn de uitgaven van BIJ12 relatief gelijkblijvend.

In de bijlage is de meerjarenraming van BIJ12 opgenomen. Voor zover mogelijk en wanneer relevant zijn rigoureuze ontwikkelingen die leiden tot substantiële wijzigingen in deze meerjarenraming van BIJ12 vermeld.

In het kader van 'Europa' als facetbeleid wordt door het Huis van de Nederlandse Provincies (HNP), de vooruitgeschoven post van de provincies en het IPO in Brussel, ingezet op de behartiging van drie prioritaire dossiers (cohesiebeleid, gemeenschappelijk landbouwbeleid, energie & klimaat) en twee aandachtsgebieden (EU betere regelgeving en grensoverschrijdende samenwerking) die onderdeel vormen van een aantal in deze nota geformuleerde kerntaken. Deze kadernota laat het HNP verder buiten beschouwing. De reden hiervoor is, dat het HNP een separate juridische entiteit betreft met een

separate besluitvormingsstructuur. De begroting van het HNP wordt immers niet door de AV van het IPO, maar door het IPO en de 12 provincies vastgesteld.

Het is mogelijk dat na het vaststellen van deze kadernota ontwikkelingen voordoen die leiden tot budgetmutaties. Deze mutaties zullen uiteindelijk in de begroting 2019 worden meegenomen en toegelicht.

Kernhoofdstuk

Financiële uitgangspunten

Het IPO hanteert de systematiek dat bij onzekerheden met betrekking tot bestaand beleid, bij aflopend beleid of bij de afwezigheid van verplichtingen in eerste instantie niets wordt begroot, zodat het budget autonoom terugloopt. Bij kaderstelling en budgettering wordt dan vervolgens een voorstel gedaan voor het eerst komende jaar. Daarbij wordt dan bestaand beleid ingevuld en worden voorstellen uitgewerkt voor nieuwe beleidsambities. Deze systematiek leidt ertoe, dat in deze kadernota een inschatting is gemaakt voor 2019, maar dat voor de jaren vanaf 2020 de budgetten weer autonoom teruglopen (tenzij het evident structurele posten betreft). Dit is bewust gedaan om ook volgend jaar een integrale afweging in 2019 voor de begroting 2020 te kunnen maken (te vergelijken met de systematiek van zero base budgetting).

Deze systematiek betekent ook, dat de provincies een zeker risico lopen als de autonome terugloop in budgettering automatisch meerjarig bij de provinciale begrotingen ingeboekt worden als budgetreductie. De provincies zouden het niveau van 2019 het best kunnen doortrekken.

Met het aflopend beleid en het stoppen met het bestaand beleid waarvoor geen verplichtingen zijn aangegaan, zakt de begroting zonder inhoudelijk nieuw beleid 2019, terug naar het niveau van 2017: ongeveer 15 miljoen. De oorspronkelijke meerjarenraming loopt terug van € 17.268.262 in 2018 naar € 12.114.148 in 2022. Daarmee verhoudt de ontwikkeling van de autonome meerjarenraming zich goed tot de bestuurlijke besluitvorming. Gesteld zij, dat vanaf 2020 nog geen rekening is gehouden met personele lasten gemoeid met de inzet vanuit de provincies.

De extra budgetten die benodigd zijn voor inhoudelijk nieuw beleid en voor het continueren van inhoudelijk bestaand beleid waarvoor nog geen verplichtingen zijn aangegaan, hebben betrekking op externe uitgaven en dus niet op een verhoging van de formatie. In de aanloop naar de kadernota is verkend welke beleidsambities zijn voorgesteld die kunnen leiden tot verhoging van de uitgaven. Deze ambities en bijbehorende budgetten zijn het gevolg van voortvloeiende ideeën, zoals die zijn aangereikt vanuit de provincies, de AAC-leden, de KPS en het IPO zelf.

Een onderscheid wordt dus gemaakt tussen inhoudelijk bestaand beleid, waar nog geen verplichtingen voor zijn aangegaan, maar waarvan continuering wenselijk is enerzijds en inhoudelijk nieuw beleid anderzijds. Voor de continuering van inhoudelijk bestaand beleid, waarvoor nog geen verplichtingen zijn aangegaan, wordt een bedrag van afgerond € 900.000 geraamd voor 2019. Voor inhoudelijk nieuw beleid wordt afgerond € 1.013.000 geraamd voor 2019.

Wij stellen in algemene zin voor om de huidige verdeelsystematiek van de lastenverdeling te continueren. Deze verdeelsystematiek is gebaseerd op de verdeling die ten grondslag ligt aan het Provinciefonds.

Mogelijke dekking

Voor de dekking van deze voornemens kan het rekeningoverschot 2017, zoals aangegeven in de jaarrekening 2017, worden aangewend. Dit overschot bedraagt € 1.043.370. Uiteraard kan dekking ook gevonden worden door bestaande activiteiten te staken en te bezuinigen op het bestaande takenpakket. Tot slot kan in dekking worden voorzien door de provincies een bijdrage te verzoeken.

Nadrukkelijk zij gesteld, dat de voorstellen voor nieuw beleid en de nadere invulling van bestaand beleid onderwerp zijn van bestuurlijke besluitvorming. Pas na bestuurlijke goedkeuring en vaststelling kunnen deze voorstellen en de daarmee gepaard gaande budgetten tot realisatie komen.

De dekking van voorstellen dient ook bestuurlijk te worden aangegeven. Wij schetsen hier drie mogelijke scenario's:

- a) Uitgaan van gelijkblijvende provinciale bijdragen ten opzicht van de bijdrage voor 2018. Aangezien de autonome meerjarenraming voor 2019 € 2.225.000 lager ligt dan 2018, zou dit een dekking opleveren van € 2.225.000.
- b) Een aantal bestaande taken is financieel alleen vertaald voor 2018. Tijdens de ophaalrondes is duidelijk geworden dat men een deel hiervan ook in 2019 zou willen voortzetten. Hiermee is ongeveer € 900.000 gemoeid. De continuering van dit deel van het beleid waarvoor nog geen verplichtingen voor 2019 waren aangegaan (€ 900.000), kan gedekt worden uit de restitutie die voortkomt uit de jaarrekening 2017. De dekking van inhoudelijk nieuw beleid (€ 1.013.000) kan dan gevonden worden door in eerste instantie mogelijkheden tot bezuiniging te bezien. Het bestuur zal hierbij, na overleg met de ambtelijke organisatie, gevraagd worden definitieve keuzen te maken. Indien dit niet mogelijk is, zou dekking van inhoudelijk nieuw beleid gevonden kunnen worden vanuit provinciale bijdragen of moeten ambities worden geschrapt.
- c) Volledige dekking van alle voorstellen (in totaal € 1.913.000) uit stopzetting van bestaande taken. Ook dit vereist, dat het bestuur de stop te zetten activiteiten benoemt.

Een andere vanuit uw bestuur voorgestelde variant is uiteraard denkbaar en mogelijk.

Financiële uitgangssituatie

Het financiële startpunt van deze kadernota is het meerjarenperspectief zoals dat op 19 december 2017 door de AV is vastgesteld bij de behandeling van de programmabegroting 2018.

Voor de programmakosten is een inschatting gemaakt voor de komende vier jaar. Zoals gesteld hanteert het IPO de systematiek dat bij onzekerheden met betrekking tot bestaand beleid, bij aflopend beleid of bij de afwezigheid van verplichtingen in eerste instantie niets wordt begroot, zodat het budget autonoom terugloopt.

Bij een naar rato toerekening van de personele lasten en de overige apparaatskosten, ziet de meerjarenraming er als volgt uit:

	2018	2019	2020	2021	2022
Duurzame Ruimtelijke Ontwikkeling Waterbeheer	5.038.533	4.285.498	1.981.616	2.082.092	2.082.092
Milieu, energie, klimaat	1.593.633	1.504.603	1.538.847	1.616.872	1.616.872
Vitaal Platteland, PAS	1.254.470	1.160.266	1.186.673	1.246.842	1.246.842
Regionale Bereikbaarheid	6.369.098	5.851.233	5.869.564	5.027.588	5.027.588
Regionale Economie	369.601	424.183	178.639	187.697	187.697
Culturele Infrastructuur	152.189	174.664	178.639	187.697	187.697

Kwaliteit openbaar bestuur	2.050.478	1.449.404	1.482.392	1.557.555	1.557.555
Werkgeverszaken	440.260	193.378	197.779	207.807	207.807
TOTAAL IPO Projecten en programma's	17.268.262	15.043.228	12.614.148	12.114.148	12.114.148

Bovenstaand overzicht betreft de totale kosten van het IPO dus inclusief apparaatskosten (exclusief BIJ12). Een nadere specificatie van bovenstaande meerjarenraming is in de bijlage opgenomen.

Indexering

De indexering kan als autonome ontwikkeling worden aangemerkt en kan voor 2019 en verder als volgt worden ingeschat. Met betrekking tot de personele budgetten starten vanaf de zomer 2018 de CAO onderhandelingen. De verwachting is, dat de personeelsbudgetten met 1% tot 3,5% worden bijgesteld en in verband hiermee wordt voorsnog een percentage van 2,2% aangehouden. Ten aanzien van de overige kosten kan gebruik worden gemaakt van de publicaties van het CPB. De meest actuele in dit verband is de CPB publicatie 2018/06, waarin voor 2019 de prijsontwikkeling wordt ingeschat op 2,3% (pag. 10). De verwachting is, dat ook provincies deze indexering zullen toepassen. Mocht tijdens het opmaken van de begroting van het IPO blijken, dat deze indexering te hoog of te laag is, dan zal de begroting hierop worden aangepast.

Een en ander leidt dan tot de volgende indexering:

	2019	2020	2021	2022
Prijsontwikkeling	174.536	147.833	136.333	136.333
Loonontwikkeling	164.004	136.106	136.106	136.106
Totaal	338.540	283.939	272.439	272.439

Tussenstand ongewijzigd beleid

Inclusief de indexering komt het meerjarenbeleid, wanneer alle in de meerjarenraming 2018-2021 opgenomen uitgaven onverkort worden voortgezet, er als volgt uit te zien:

	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAAL IPO Projecten en programma's	17.268.262	15.043.228	12.614.148	12.114.148	12.114.148
Indexering	0	338.540	283.939	272.439	272.439
Totaal IPO inclusief indexering	17.268.262	15.381.768	12.898.087	12.386.587	12.386.587

Nieuw beleid en invulling bestaand beleid

Zoals uit het bovenstaande blijkt loopt de meerjarenraming autonoom terug. Bestaande taken lopen autonoom ten einde of konden vanwege onzekerheden niet meer geraamd worden. Daarnaast is door het bestuur besloten dat voor die programmakosten waarvoor

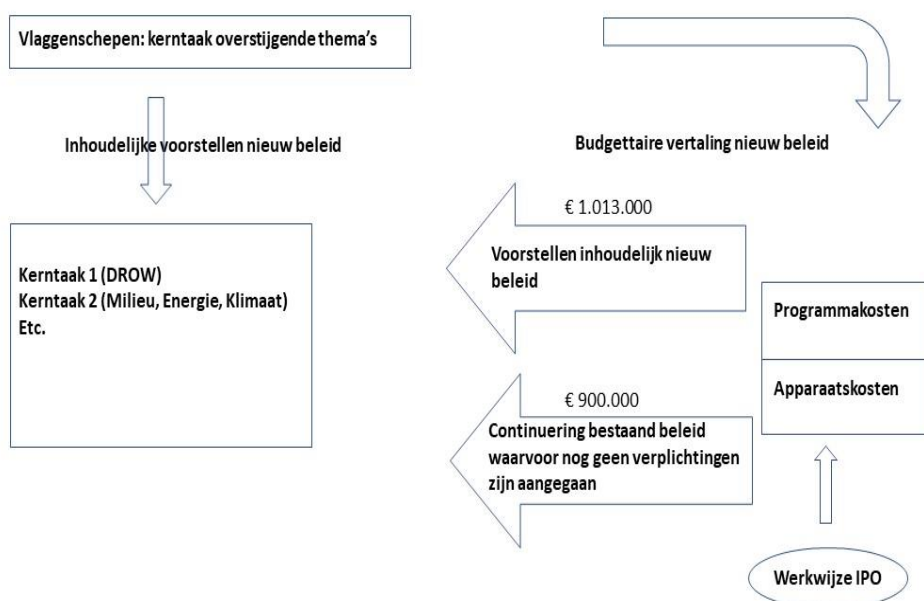
geen verplichting na 2018 is aangegaan, de raming vooralsnog op 0 euro wordt gezet. Op deze wijze kunnen het bestuur en de AV een nieuwe, integrale afweging maken. De terugloop betreft voor 2019 inclusief indexering bijna € 2 miljoen.

Voor 2019 wordt een aantal kernopgave overstijgende opgaven (Vlaggenscheppen) als ambitie voorgesteld. Vlaggenscheppen zijn niet alleen kernopgave overstijgend, maar ook grote thema's waar we als IPO het verschil willen maken. Tijdens de inloopsessies en de andere input zijn meer thema's aangereikt, maar met het oog op de beperkte capaciteit wordt voorgesteld hier focus in aan te brengen. De thema's die werden onderschreven, worden in deze kadernota opgevoerd. Dit zijn:

- Het interbestuurlijk programma
- De verduurzaming van het landelijk gebied
- De regionale economische samenwerking
- De interprovinciale digitale agenda
- Het interbestuurlijk toezicht
- De werkwijze van het IPO

De budgetten benodigd voor de vlaggenscheppen zijn verwerkt binnen de kerntaken. Zij worden dus niet separaat opgevoerd. Zoals is verwoord bij de financiële uitgangspunten, wordt een onderscheid gemaakt tussen de continuering van bestaand beleid waarvoor nog geen verplichtingen zijn aangegaan enerzijds en voorstellen voor inhoudelijk nieuw beleid anderzijds.

In totaliteit kunnen dan de volgende uitzettingen (exclusief de stelpost onvoorzien) worden gepresenteerd:



Kerntaak 1 (DROW)

NOVI

- In het kader van NOVI zullen ook na 2019 in steeds sterkere mate kennisnetwerken nodig zijn. Dit is een jaarlijkse last van € 40.000 vanaf 2020; in 2019 is al voorzien in deze bijdrage. Dit betreft geen nieuw beleid maar de continuering van eerder ingezet beleid ten behoeve van het wetenschapsnetwerk en de denktank dat nu wordt samengevoegd met een integraal kennisnetwerkbeleid.

Kerntaak 2 (Milieu, energie en klimaat)

VTH

Nieuwe beleidsopgaven: "veiligheid en gezondheid" en "afval en grondstoffen".

- Voor beide beleidsopgaven zal eerst een verkenning plaatshebben naar de gedeelde opgave van de gezamenlijke provincies. Uitgaande van een gemiddelde verkenning van € 25.000, zal een budget begroot worden van € 50.000.

Energie

Nieuwe opgaven: "Klimaat en energie akkoord" en "regionale energie en klimaat strategieën".

- In het huidige budget van € 293.000 voor Energie is nog geen rekening gehouden met de extra verplichtingen die op het gebied van Energie aangegaan moeten worden. Qua personele inzet vraagt dit een extra inzet van € 220.000. Gelet op de omvang van deze opgave, wordt voorgesteld dit budget structureel aan de begroting toe te voegen.

Kerntaak 3 (Vitaal platteland)

Nieuwe beleidsopgaven: Nog nader te bepalen via IBP.

- Voorgesteld wordt om het voorziene maar niet eerder verplichte budget voor Vitaal Platteland PAS te continueren, gelet op de activiteiten die van het IPO verlangd worden met betrekking tot de PAS. Omdat hier in de meerjarenraming nog geen rekening mee is gehouden, betekent dit een extra € 112.000. De verwachting is, dat dit bedrag zowel voor 2019 als voor 2020 benodigd is. Het betreft hier activiteiten van het IPO bureau in Den Haag en niet van het PAS bureau, zoals dat is ondergebracht bij BIJ12. Dit betreft geen nieuw beleid maar de continuering van eerder ingezet beleid.

Kerntaak 4 (Regionale bereikbaarheid en regionaal OV)

Continueren uitvoering Meerjarenagenda Mobiliteit 2016-2019.

- Voorgesteld wordt om het voorziene maar niet eerder verplichte budget voor mobiliteit te continueren, gelet op de activiteiten die van het IPO verlangd worden met betrekking tot mobiliteit. Omdat hier in de meerjarenraming nog geen rekening mee is gehouden, betekent dit een uitzetting van € 555.000. Dit betreft geen nieuw beleid maar de continuering van eerder ingezet beleid.

Kerntaak 5 (Regionale economie)

Nieuwe beleidsopgaven: Circulaire economie, stedelijke netwerken, aansluiting onderwijs op de arbeidsmarkt.

- Gelet op de geschetste ontwikkelingen op het terrein van regionale economie en gelet op de inhoud en reikwijdte van het concept interbestuurlijk programma en de impact van dat programma op regionale economie, zal ook na 2019 een budget van € 170.000 benodigd zijn. Dit impliceert een budgetverhoging van € 100.000 vanaf 2020.

Kerntaak 6 (Culturele infrastructuur en monumentenzorg)

Nieuwe beleidsopgaven: regionale cultuurprofielen en positionering erfgoed in omgevingsvisies.

- Gelet op de geschetste ontwikkelingen op het terrein van Cultuur en gelet op de inhoud en reikwijdte van het concept interbestuurlijk programma zijn hiervoor nog geen extra budgetten voorzien.

Kerntaak 7 (Kwaliteit openbaar bestuur)

Nieuwe beleidsopgaven: Opgavegericht regionaal samenwerken, ondermijning en actualisatie provinciefonds.

- Binnen kerntaak 7 zal extra capaciteit voor de taken op het terrein van de portefeuille Financiën noodzakelijk zijn. Dit ook gelet op de extra inzet die een aantal thema's in 2019 zullen vergen (EMU-saldo, financiering IBP en NOVI, actualisering verdeelsystematiek provinciefonds, Invest-NL, financieel toezicht, etc.). Er zal naar verwachting een additioneel budget van € 100.000 benodigd zijn. Dit budget is nodig om een aantal verkenningen op bovengenoemde thema's uit te voeren.
- In de oorspronkelijke budgetten wordt voor het onderwerp proeftuinen als onderdeel van het thema "goed openbaar bestuur in een veranderende samenleving" alleen voor het jaar 2018 € 100.000 opgevoerd. Dit thema zal echter na 2018 doorlopen en hetzelfde geldt voor de inspanningen van het IPO in dit verband. Het betreft hier geen nieuw beleid, maar een continuering van eerder ingezet beleid.
- Voor het wetenschapsnetwerk was oorspronkelijk jaarlijks € 20.000 gereserveerd. In het kader van de ambitie van een overkoepelende kennishub wordt voorgesteld dit bedrag om te zetten en met € 20.000 te verhogen. Daarnaast is voor de kennishub extra formatie nodig ad. € 115.000.
- Met het programma Interprovinciale Digitale Agenda (IDA) wordt een aanzet gegeven aan interprovinciale samenwerking op digitale onderwerpen. Het huidige programma is gestart met een tweejarige impuls. Om gezamenlijke initiatieven te ontplooiën wordt voor 2019 wederom budget gevraagd.¹ Daarmee zijn we in staat de vastgestelde samenwerkingsagenda uit te voeren en een voorzichtige start te maken met innovaties en versnellingen. Er wordt voorgesteld in de begroting een post op te nemen ter grootte van ongeveer € 260.000,-- voor 2019 (structureel € 29.750). Het huidige programma heeft als eerste doelstelling om daar waar opgaven beter, sneller, efficiënter en/of doelmatiger kunnen worden gerealiseerd met inzet van digitale middelen, deze te realiseren. Voor zover dit daarnaast mogelijk is, zal een visievormingstraject worden uitgevoerd, met als doel om een strategische digitaliseringsagenda (2019-2024) op te leveren, vergelijkbaar met die van de andere overheden. Deze nieuwe digitale agenda moet een weergave zijn van de te ontwikkelen collectieve ambities van provincies op het gebied van digitalisering, samenwerking op dit gebied en innovatie. Dit met onze bestuurlijke opgaven als uitgangspunt. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de verantwoordelijkheden die voortvloeien uit de digitaliseringsagenda van het Rijk. Voor het uitvoeren van het huidige programma en de goed te keuren visie, zal bij gelegenheid van de begroting vanaf 2020 worden voorgesteld om ook structureel budget vrij te maken. In de kadernota 2020 komen we hierop terug.

¹ Dit voorstel is nog niet bestuurlijk vastgesteld, maar zal onderwerp van bespreking zijn in de periode voorafgaand aan de begroting.

Werkgeverszaken

- Gelet op de activiteiten die het IPO vanaf 2019 uitvoert in het kader van de CAO-onderhandelingen, wordt voorgesteld het budget jaarlijks vast te stellen op € 117.000. Dit is een budgetverhoging van € 88.000 ten opzichte van de huidige meerjarenraming. Deze is noodzakelijk teneinde de nodige expertise te betrekken op specifieke onderdelen van de CAO en om in een adequate communicatie te voorzien.
- In het kader van de Wnra wordt, gelet op de geplande werkzaamheden, voorgesteld om het budget van 2018 ad. € 30.000 te handhaven voor de komende jaren. Ten opzichte van de oorspronkelijke meerjarenplanning levert dit een budgetuitzetting op van € 20.000. Dit budget zal voornamelijk gebruikt worden voor provincie-overstijgende (juridische) adviezen en mogelijke centrale scholing die noodzakelijk zijn in de fase voorafgaand aan de invoering van de WNRA.
- Om aan de verscherpte eisen van de quotumheffing te voldoen, zullen extra inspanningen gepleegd moeten worden. Het betreft hier het organiseren van themasessies, het afhandelen van adviesaanvragen en overige activiteiten op het gebied van communicatie. Voor deze extra inspanningen wordt voorgesteld een additioneel budget te ramen van € 5.000.
- Op het gebied van integriteit zal naar schatting een eenmalig additioneel budget van € 8.000 benodigd zijn, voor het opstellen en uitvoeren van de communicatieactiviteiten over dit onderwerp richting gedeputeerden en statenleden.
- Ten aanzien van de pensioenregeling ABP wordt in 2019 een extra inspanning van het IPO verwacht, welke samenhangt met de op handen zijnde stelselwijziging. Hiertoe is naar schatting een extra budget van € 10.000 nodig, welke met name ingezet zal worden op het terrein van kennisvergaring en kennisdeling.

Ten aanzien van de werkgeverszaken kan gesteld worden dat het hier een nadere invulling betreft van reeds bestaande activiteiten en dus geen nieuw beleid impliceert.

Stelpost nieuw beleid

- Gelet op de behoefte om, indien nodig, snel in te kunnen spelen op exogene ontwikkelingen, is het raadzaam om als onderdeel van inhoudelijk nieuw beleid ook een stelpost op te nemen voor nieuw beleid. Te denken is dan aan uitgaven die nu nog niet kunnen worden begroot voor het jaar 2019, maar waarvan het bestuur gedurende het dienstjaar toch meent dat deze inzet van middelen vergen. Voorgesteld wordt hiervoor een bedrag van € 250.000,-- op te nemen. Besteding van deze post kan slechts met expliciete instemming van het bestuur en onder verantwoording achteraf aan de AV, plaatsvinden.

Tijdens de inloopsessies zijn nog zeer veel andere thema's aangereikt. Het IPO heeft, gelet op de hoeveelheid gevraagde acties, echter een zekere selectie moeten maken. Dit is gebeurd op basis van de sterkere of minder sterke verbinding met beleidskeuzes waartoe reeds besloten is, om in de geest van het bestuur verder te gaan. Voor een uitgebreide beschrijving van deze thema's verwijzen wij naar de bijlage.

Financieel kan een en ander als volgt worden samengevat:

	Voorstellen nieuw beleid/invulling eerdere onzekerheden				
		2019	2020	2021	2022
KT1.0	NOVI		40.000	40.000	40.000
KT2.0	VTH	50.000			
KT2.0	Energieakkoord	220.000	220.000	220.000	220.000
KT3.0	PAS	112.000	112.000		
KT4.0	Mobiliteit	555.000	555.000	555.000	555.000
KT5.0	Regionale Economie		100.000	100.000	100.000
KT7.0	Kwaliteit openbaar bestuur Financiën	100.000	100.000	100.000	100.000
KT7.0	Proeftuinen	100.000	100.000	100.000	100.000
KT7.0	Formatie kennishub	115.000	115.000	115.000	115.000
KT7.0	Kennishub	20.000	20.000	20.000	20.000
KT7.0	IDA en digitalisering	259.750	29.750	29.750	29.750
WG.0	Werkgeverszaken CAO	88.000	88.000	88.000	88.000
WG.0	Werkgeverszaken Wnra	20.000	20.000	20.000	20.000
WG.0	Werkgeverszaken Quotumheffing	5.000	5.000	5.000	5.000
WG.0	Werkgeverszaken Integriteit	8.000	-	-	-
WG.0	Werkgeverszaken ABP/Pensioen	10.000	10.000	10.000	10.000
	Stelpost nieuw beleid	250.000			
Totaal (afgerond)		1.913.000			

Totaalbeeld

Het totaalbeeld van de voorgestelde uitgaven kan dan als volgt worden weergegeven:

	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal IPO meerjarenraming december 2017 exclusief nieuw beleid	17.268.262	15.043.228	12.614.148	12.114.148	12.114.148
Indexering	-	338.540	283.939	272.439	272.439
Totaal meerjarenraming inclusief indexering, exclusief niet beleid		15.381.768	12.898.087	12.386.587	12.386.587
Voorstellen in deze kadernota	-	1.913.000	1.514.750	1.402.750	1.402.750
Waarvan inhoudelijk nieuw beleid		1.013.000			
Waarvan continuering bestaand beleid		900.000			
Totaal IPO na kadernota	17.268.262	17.294.768	14.412.837	13.789.337	13.789.337

Dekkingsvoorstel

In verband met de begrotingsvoorbereiding leggen wij de volgende concept besluiten aan U voor:

1. In te stemmen met de gehanteerde uitgangspunten voor de opstelling van de begroting.
2. U uit te spreken over de wijze van dekking van voorstellen voor nieuw beleid, waarbij in ieder geval de volgende mogelijkheden openstaan:
 - a) Uitgaan van gelijkblijvende provinciale bijdragen ten opzicht van de bijdrage voor 2018. Aangezien de autonome meerjarenraming voor 2019 € 2.225.000 lager ligt dan 2018, zou dit een dekking opleveren van € 2.225.000.
 - b) Een aantal bestaande taken is financieel alleen vertaald voor 2018. Tijdens de ophaalrondes is duidelijk geworden dat men een deel hiervan ook in 2019 zou willen voortzetten. Hiermee is ongeveer € 900.000 gemoeid. De continuering van dit deel van het beleid waarvoor nog geen verplichtingen voor 2019 waren aangegaan (€ 900.000), kan gedekt worden uit de restitutie die voortkomt uit de jaarrekening 2017. De dekking van inhoudelijk nieuw beleid (€ 1.013.000) kan dan gevonden worden door in eerste instantie mogelijkheden tot bezuiniging te bezien. Het bestuur zal hierbij, na overleg met de ambtelijke organisatie, gevraagd worden definitieve keuzen te maken. Indien dit niet mogelijk is, zou dekking van inhoudelijk nieuw beleid gevonden kunnen worden vanuit provinciale bijdragen of moeten ambities worden geschrapt.
 - c) Volledige dekking van alle voorstellen (in totaal € 1.913.000) uit stopzetting van bestaande taken. Ook dit vereist, dat het bestuur de stop te zetten activiteiten benoemt.
3. De directeur op te dragen een proces op te starten waarmee het bestuursbesluit wordt gerealiseerd, dan wel waarmee de mogelijkheden hiertoe worden geïnventariseerd en aan het bestuur worden voorgelegd.
4. De resultaten hiervan aan het bestuur in de vergadering in augustus/september a.s. ter besluitvorming voor te leggen.
5. In te stemmen met het uitgangspunt dat het gedeelte van de voorstellen dat niet gedekt kan worden door uitgavenverlaging of door inzet van het rekeningoverschot 2017, gedekt wordt door een extra bijdrage van de provincies, conform de vigerende verdeelsleutel.
6. De Algemene Vergadering terstond na behandeling van de kadernota in het bestuur te informeren over de inhoud hiervan en afspraken omtrent de verdere procesgang met hen te maken.

BIJLAGE

Behorende bij de Kadernota

Kerntaak overstijgende opgaven (Vlaggenschepen)

De provincies zien zich de komende jaren gesteld voor een aantal aanzienlijke opgaven. Te denken valt dan aan de energietransitie, klimaatadaptie, bestuurlijke samenwerking, de toekomst van het landelijk gebied, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt, de leefbaarheidsagenda, de omgevingswet, opgaven op het gebied van cultuur en erfgoed en op het gebied van havens, bedrijven en hoofdnetwerken en opgaven op het gebied van economische innovatie. Deze opgaven krijgen onder andere gestalte in de context van het regiofonds zoals verwoord in het regeerakkoord. Het IPO zal op al deze opgaven een zeer actieve rol blijven vervullen. Zo zal het IPO actief deelnemen aan discussies over de herziening van het provinciefonds, maar ook een gezamenlijk standpunt regisseren met betrekking tot de omgevingsvisie, de klimaatadaptie, de energietransitie, de waterproblematiek, bestuurlijke samenwerking op regionaal niveau, etc. Het IPO zal als belangenbehartiger van de gezamenlijke provincies op basis van de vastgestelde doelstellingen en resultaten in de programmabegroting een actieve rol vervullen.

Het vlaggenschip rondom de werkwijze van het IPO refereert niet naar een specifiek inhoudelijk thema. Dit vlaggenschip zal dan ook niet in dit hoofdstuk maar in het kader van de algemene opmerkingen omtrent de werkwijze van het IPO aan de orde komen.

Interbestuurlijk programma

Rijk, gemeenten, provincies en waterschappen starten met een interbestuurlijk programma en een gezamenlijke agenda. Het uitgangspunt van het Interbestuurlijk Programma (IBP) is dat de verschillende overheden meer willen optreden als overheid om gezamenlijk meer te bereiken voor de inwoners in Nederland. Dat past bij de aanpak van maatschappelijke opgaven van deze tijd en dat is wat inwoners, maatschappelijke organisatie en bedrijven van hun contact met de overheid verwachten.

Met de gezamenlijke agenda worden maatschappelijke opgaven aangepakt die overheden niet afzonderlijk van elkaar kunnen realiseren. De volgende maatschappelijke opgaven zijn in die gezamenlijke agenda opgenomen:

1. Samen aan de slag voor het klimaat
2. Toekomstbestendig wonen
3. Regionale economie als versneller
4. Naar een vitaal platteland
5. Merkbaar beter in het sociaal domein
6. Nederland en Migrant goed voorbereid
7. Problematische schulden voorkomen en oplossen
8. Goed openbaar bestuur in een veranderende samenleving
9. Passende financiële verhoudingen
10. Overkoepelende thema's

De uitwerking en vormgeving van definitieve afspraken tussen partijen (over bijvoorbeeld bekostiging en inzet van instrumenten) per opgave is de verantwoordelijkheid van de trekkers per opgave. De gezamenlijke provincies zijn mede-trekker voor de opgaven samen aan de slag voor klimaat, toekomstbestendig wonen, naar een vitaal platteland, regionale economie als versneller en goed openbaar bestuur in een veranderende samenleving. Verwacht wordt dat uitwerking en het maken van afspraken in de zomer van 2018 afgerond zijn. Daarna gaan we over op uitvoering en monitoring van het IBP.

Voor de gezamenlijke ambities uit het IBP, wordt een substantieel deel van het accres ingezet. Dit accres is vrij besteedbaar door de gemeenten en provincies. Zij leggen hierover geen specifieke verantwoording af aan het Rijk. Er worden wel afspraken gemaakt om de uitkomsten van de inspanningen van de gezamenlijke overheden te monitoren.

Tijdens de inloopsessies, maar ook op aangeven van de strategen en de adviseurs, is een grote nadruk gelegd op het IBP. Het IBP zal de komende jaren bijzonder veel vragen van de provincies en dus ook van het IPO. Daarbij wordt het IPO een zeer grote rol toegedicht waar het coördinatie, informatie-uitwisseling en kennisontwikkeling betreft.

Verduurzaming landelijk gebied

Onder dit kerntaak overstijgende thema kan een aantal omvangrijke dossiers worden gebracht. Te denken valt daarbij aan natuurontwikkeling, agro en food, landschap, kwaliteit leefomgeving, etc. Het IPO zal extra aandacht aan dit thema moeten besteden. Zo is denkbaar dat het IPO zorgdraagt voor de nodige kennisoverdracht en de coördinatie. Veel context, zoals belangrijke trends, afspraken in internationaal verband, etc. zullen centraal bijgehouden moeten worden en hier ligt een zeer duidelijke rol voor het IPO. Dit geldt evenzeer voor het interbestuurlijk programma waaraan ook in 2019 door het Rijk en decentrale overheden gewerkt blijft worden.

Regionale Samenwerking

Het ministerie van BZK ontwikkelt momenteel een nieuw beleidskader ten aanzien van gemeentelijke bestuurskracht en regionale samenwerking. Het IPO zal deze ontwikkeling niet alleen volgen maar ook actief participeren in het besluitvormingsproces, zeker waar het de rol van provincies betreft. Daarnaast zal het IPO de ontwikkelingen met betrekking tot de regio-deals, pilots en proeftuinen op de voet blijven volgen. Het verbinden van kennis staat daarbij eveneens hoog op de agenda.

Interprovinciale Digitale Agenda

De datasamenleving vraagt enerzijds om provincies die mee veranderen met de eisen die de nieuwe digitale tijd stelt. Anderzijds biedt digitalisering ook talloze kansen voor de provincies bij de invulling van hun kerntaken. Om die kansen ook te benutten is het belangrijk kennis op te bouwen en te delen, te experimenteren en de resultaten te vertalen naar praktische toepassingen. Elke provincie kent zijn eigen digitale uitdagingen, maar er zijn ook veel dwarsverbanden. Een succesvolle toepassing in de ene provincie, kan bijvoorbeeld ook toegepast worden in een andere provincie. In het kader van de Interprovinciale Agenda brengt het IPO provinciale initiatieven op het gebied van bijvoorbeeld sensing, big data en blockchain bij elkaar om kennis te delen, samenwerking te faciliteren en ook te komen tot een strategische digitale agenda. Ook vanuit de inloopsessies is veelvuldig aangegeven dat dit onderwerp de komende jaren in belang en impact toeneemt en het IPO zal dan ook een zeer grote rol dienen te vervullen op dit thema.

Interbestuurlijk Toezicht

In 2017 is gestart met een evaluatie van het financieel en het interbestuurlijk toezicht. Het IPO heeft met een bestuurlijke kopgroep actief geparticipeerd in deze evaluatie en bij het formuleren van voorstellen tot verbetering. Naar verwachting zal ook in 2019 het nodige werk verzet moeten worden om het toezicht van de toekomst adequaat vorm te geven en aan te laten sluiten op de ontwikkelingen binnen het lokaal bestuur.

Kerntaak 1: Duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waaronder waterbeheer

In 2019 zal de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) behandeld worden in het parlement. De gezamenlijke provincies hebben met hun "aanbod" voor de NOVI "Samen bouwen aan de toekomst van Nederland" aangegeven dat provincies bereid zijn hun aandeel te leveren bij het mooier en sterker maken van Nederland. In dit aanbod laten de provincies zien hoe zij hun kerntaken willen inzetten om de energietransitie in de regio gestalte te geven, steden en regio's aantrekkelijk te houden en de internationale samenwerking te versterken. Hoe de samenwerking tussen overheden in het kader van de NOVI de komende tijd verder vorm zal krijgen is nog onduidelijk. Veel zal afhangen van de keuzes die door een nieuw Kabinet zullen worden gemaakt. Wel is duidelijk dat de NOVI een duidelijke relatie heeft met andere velden, zoals ruimte, mobiliteit, etc., zoals tevens tijdens de inloopsessies is aangegeven.

In de geest van de nieuwe Omgevingswet pleiten provincies ervoor ook bij de verdere uitwerking van opgaven en het ontwikkelen van beleidsalternatieven de decentrale overheden nauw te betrekken. Regionale en lokale kennis is immers onontbeerlijk om tot goede afwegingen en keuzes te komen. Naar verwachting zal in 2019 de omgevingswet verder gestalte krijgen (inclusief het digitaal stelsel). Zo zullen enkele aanvullingswetten en de invoeringswet in 2019 in het parlement behandeld worden.

In 2019 zullen verder de bestuurlijke afspraken waterbeheer (BAW 2.0) vermoedelijk worden afgerond.

Leegstand zal ook in 2019 een opgave binnen de gezamenlijke provincies zijn. Niet alleen voor de retailagenda, maar ook in het kader van de vrijkomende agrarische bedrijven. De in 2018 gerealiseerde kennisuitwisseling en het Leegstandcongres zal een gedeelde aanpak verder framen.

In het kader van klimaatadaptatie wordt de Regionaal Adaptatie Strategie dit jaar verder bestuurlijk afgestemd. In 2019 zal samen met de partners en in overeenstemming met het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie verder gewerkt worden aan een strategie, een uitvoerings- en een investeringsprogramma. Deze activiteiten zullen tevens worden opgenomen in het Interbestuurlijke Programma. Hoewel elke provincie hiermee aan de slag gaat, zal het IPO inzicht bieden in de diverse pilots en in de mogelijke knelpunten, zodat provincies in staat worden gesteld van elkaar te leren en elkaar kunnen aanvullen in de kennisontwikkeling en uitvoering.

Komende jaren vraagt dit vanuit IPO stevige inzet op het bouwen van dit nationale klimaat programma en via belangenbehartiging het organiseren van de randvoorwaarden.

Kerntaak 2: Milieu, energie en klimaat

VTH

Provincies zijn bevoegd gezag voor de meer complexe bedrijven en de bedrijven die onder de Europese regeling voor bijzondere risico's zware ongevallen (BRZO) vallen. Vanuit die hoedanigheid werken zij ook in 2019 in IPO-verband verder aan een veilige en gezonde leefomgeving en aan de bescherming van het milieu. Daarbij ligt het accent op de voortdurende verbetering van de kwaliteit van de uitvoering van de taken vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) en de noodzaak voor een gelijk speelveld met de bedrijven.

Wat betreft wetgeving en regelgeving werkt het IPO door aan het verkrijgen van adequate wetgeving voor de uitvoering en voor het op pad kunnen met een goed gevulde instrumentenkoffer. In 2019 zetten de provincies de lobby voor introductie van lik-op-stuk beleid met de eigen keuzevrijheid voor gebruik van de bestuurlijke boete en de strafbeschikking voort, en streven zij met het Rijk in IPO-verband naar de ontwikkeling van nieuwe simpelere en effectievere wet- en regelgeving. Daartoe is ook in 2019 extra inzet nodig van juridische deskundigheid bij de provincies voor (milieu)wet en regelgeving en de Omgevingswet-regelgeving.

In 2019 gaan het IPO door met inzet om vooraan in het beleidsproces via wettelijk te verankeren maatregelen te zorgen dat er geen afval of grondstoffen uit de keten in het milieu verdwijnen. Daartoe gaan provincies samen verder met het ontwikkelen van voorstellen voor specifiek de aanpak van malafide handel in afval en financiële zekerheidsstelling bij bedrijven met meer risico's voor het milieu en met risico's op hoge kosten voor het saneren door de overheid.

Het IPO gaat in 2019 door met de doorontwikkeling en versterking van de coördinatie van de VTH-uitvoering en de samenwerking en afstemming. Dat geldt ook voor de versterking van de samenwerking op Brzo, en de verder doorontwikkeling van het programmatisch werken op de Brzo-gebied. In dat kader zal het gezamenlijke beleid gericht op het excelleren in de verantwoordelijkheid voor de BRZO conform het gedeelde uitvoeringsprogramma verder worden uitgerold.

De samenwerking op groene handhaving is verbreed naar vergunningverlening en wordt voortgezet. Naast prioriteiten voor Brzo en specifiek gericht beleid voor bedrijven die uit de risicoanalyses komen, blijft ook in 2019 de inzet op energiebesparing bij bedrijven hoog. Naast het toetsen van energiebesparingsplannen is er noodzaak voor het met het Rijk verder verbeteren van wet- en regelgeving, en extra inzet op deskundigheidsontwikkeling, communicatie en samenwerking met gemeenten en Rijk.

In de nieuwe collegeperiode blijft er nog aandacht nodig voor goed opdrachtgeverschap en het versterken van de omgevingsdiensten en het werken met indicatoren die in 2018 gereed moeten komen.

Wat betreft de regulier lopende zaken blijft de Risicokaart onderdeel van de VTH-portefeuille, in afstemming met de Kring van CdK's. Dat geldt ook voor een aantal andere onderwerpen. Zo doen de provincies in IPO-verband ook in 2019 mee aan IMPEL, de internationale VTH-organisatie van overheden om kennis te delen en verder te ontwikkelen om een internationaal level playing field te bewerkstellings.

Tenslotte wordt in 2019 mogelijk verder invulling gegeven aan de wens om het thema gezondheid en milieu als maatschappelijk vraagstuk te concretiseren als mogelijk nieuw beleidsonderwerp. Dit thema kan wellicht vanaf 2020 een vlaggenschip worden.

Energie en klimaat

In de inzet kabinetsformatie en de Investeringsagenda naar een Duurzaam Nederland die we samen met VNG en Uvw hebben aangeboden aan het Rijk, hebben de gezamenlijke provincies een stevig aanbod voor klimaat neergelegd. De komende jaren staan in het teken van de verdere ontwikkeling van dit aanbod binnen de verschillende bestuursakkoorden (IBP, Klimaatakkoord, Bestuursakkoord Klimaatadaptatie etc.).

Voor klimaatmitigatie betekent dit:

- Samen met VNG, UvW, Rijk en maatschappelijk partners binnen het Klimaatakkoord bouwen van de nationale aanpak energie en klimaat (mitigatie) vanuit de kracht van regionale energie en klimaat strategieën.
- Gezamenlijk realiseren van energie en klimaat strategieën waarmee we de nationale doelen realiseren en zorgen voor opname in Omgevingsvisies.
- Borgen van de juridische, fiscale en financiële randvoorwaarden, onder andere door invulling te geven aan de in het IBP afgesproken samenwerking voor een energiewetgevingsagenda.

Om de nationale aanpak energietransitie verder vorm te geven worden ook in 2019 regionale energiestrategieën uitgewerkt, een en ander ter uitwerking van het Interbestuurlijk Programma en het te sluiten Klimaatakkoord. Het IPO zal in samenwerking met de VNG, UvW en andere actoren op rijksniveau de samenhang dienen te bewaken en de meerwaarde van de regionale strategieën dienen te borgen. Ook op het gebied van monitoring ligt hier een taak voor het IPO. Tijdens de inloopsessies die het IPO ten behoeve van deze kadernota heeft georganiseerd is aangegeven, dat de energietransitie één van de belangrijkste dossiers voor de provincies wordt vanaf 2019, naast het IBP. Hoewel vooralsnog dit dossier is ondergebracht bij de betreffende kerntaak, rechtvaardigt de impact en de inhoudelijke reikwijdte van de energietransitie een kwalificatie als kerntaakoverstijgende opgave.

Met behulp van regionale energie en klimaatstrategieën (REKS) zal ook in 2019 de ruimtelijke impact van de energietransitie in kaart worden gebracht. Hier zal ook de discussie over de provinciale verantwoordelijkheid voor het landschap bij worden betrokken. Het gaat hier niet alleen over het in kaart brengen van de ruimtelijke impact. Het gaat tevens om een programmatische aanpak waarin we tot regionale strategieën komen die verankerd worden in de Omgevingsvisie (gebiedsprogramma) én in de regiodeals met maatschappelijk partners. Als IPO zorgen we dat dit gebeurt in een iteratief proces waarmee we gezamenlijk de nationale doelstelling (49% CO2 reductie in 2030) halen. We zorgen ervoor dat de benodigde aanpassing in wet- en regelgeving, fiscaal stelsel en financiën worden georganiseerd.

Vrijwel ieder provincie ontwikkelt beleid op het gebied van duurzaamheid. Het gaat dan om energie, klimaat, biodiversiteit en circulaire economie. Elke provincie is echter op zichzelf te klein om de besluitvorming op rijksniveau adequaat te registreren. Hier zal het IPO een zeer actieve rol dienen te spelen. Het gaat hierbij ook om bijvoorbeeld het natuurpact en overige klimaatvraagstukken.

Kerntaak 3: Vitaal Platteland

Vanuit de kerntaak Vitaal Platteland zal in 2019 in belangrijke mate bijgedragen worden aan de opgaven die zijn benoemd in het Interbestuurlijk Programma, het Klimaat- en energieakkoord en het 'vlaggenschip' verduurzaming landelijk gebied. Daarnaast wordt inbreng geleverd voor het NOVI en de aanvullingswetten van de omgevingswet (zie kerntaak 1). Tijdens de inloopsessies is in dit verband gewezen op de reikwijdte van deze kerntaak, welke ook onderwerpen als water- en bodemkwaliteit, biodiversiteit en recreatie omvat, alsmede de toekomst van de landbouw en de verduurzaming. Hierbij werd tevens de relatie gelegd met regionale economie.

In het klimaat- en energieakkoord worden voor het transitiepad 'voedsel en natuur' afspraken gemaakt tussen overheden, agrarische en natuursector over de vermindering van uitstoot van broeikasgassen. De gemaakte afspraken moeten leiden tot uitvoeringsarrangementen en monitoring van de gemaakte afspraken, waarbij provincies een belangrijke regierol hebben bij de regionale uitvoering van gemaakte afspraken.

In het interbestuurlijk programma hebben rijk en provincies afgesproken gezamenlijk te werken aan verdere verduurzaming van de landbouw, in samenhang met de opgaven voor klimaat, natuur en een goede omgevingskwaliteit. De verduurzaming van de landbouw is een forse opgave, die vraagt om een intensievere samenwerking tussen het ministerie van LNV en de provincies. Extra aandacht zal hierbij nodig zijn voor het Europese Gemeenschappelijke Landbouwbeleid (GLB) dat op 1 januari 2021 in werking treedt, waarvoor opgaven, doelstellingen en aansturing nader uitgewerkt moeten worden. Het IPO zal een coördinerende rol op zich nemen bij deze processen.

Het natuurbeleid is een provinciale kerntaak. In de driejaarlijkse evaluatie van het Natuurpact heeft het PBL begin 2017 aanbevelingen gedaan gericht op versterking van het doelbereik. In 2018 en 2019 werken provincies samen met het Rijk en maatschappelijke partijen aan de ontwikkeling van handelingsperspectieven. Hierbij wordt ook aangehaakt bij initiatieven die maatschappelijke partijen hebben genomen gericht op een biodiversiteitsstrategie. Het PBL bereidt in opdracht van IPO en het ministerie van LNV de tweede evaluatie voor, die eind 2019 gereed zal zijn.

Bestaande instrumenten als het Programma Aanpak Stikstof en het agrarisch natuur- en landschapsbeheer (in samenhang met het GLB) krijgen in 2019 een verdere uitwerking. Effectieve en doelgerichte monitoring van natuurontwikkeling krijgt meer aandacht in 2019, zodat de gegevens voor de natuurrapportages, waarover afspraken zijn gemaakt in het Natuurpact, kunnen worden aangeleverd.

Ten slotte zal in 2019 de derde provinciale Natuurtop, in samenwerking met de maatschappelijke partners, worden georganiseerd; ditmaal in de provincie Groningen.

Kerntaak 4: Regionale Bereikbaarheid en Regionaal Openbaar Vervoer

Een goede bereikbaarheid is basisvoorwaarde voor vitale regio's. Goede bereikbaarheid is niet alleen essentieel voor een bloeiende economie en verdere economische ontwikkeling, maar brengt mensen ook letterlijk in beweging en verbinding met elkaar. Provincies zetten zich in om Nederland bereikbaar te houden en de kwaliteit van de leefomgeving en het klimaat te verbeteren. Dat geldt zowel voor stedelijke regio's als het landelijk gebied. Ontwikkelingen als de energietransitie, smart mobility maar ook toenemende filedruk en verkeerstoename en doorgaande verstedelijking zullen de mobiliteit de komende jaren sterk beïnvloeden. Op het platteland staan we voor de uitdaging de mobiliteit überhaupt te waarborgen, zonder de kosten als maar verder op te laten lopen. Dit doen provincies als opdrachtgever voor duurzaam regionaal Openbaar vervoer, als regisseur voor het inzetten op duurzame, planologische mobiliteitsoplossingen en als wegbeheerder voor het inzetten op het verduurzamen en duurzaam beheren van onze infrastructuur.

In de Meerjarenagenda Mobiliteit 2016-2019 zijn vijf speerpunten benoemd en ook in 2019 staat de uitvoering daarvan centraal.

De noodzaak om het mobiliteitsbeleid ingrijpend te wijzigen en het belang van slim investeren groeit. Deze noodzaak creëert gelijktijdig een ontwikkeling met grote impact en kansen. Zo kunnen zelfrijdende auto's en andere vormen van Smart Mobility het verkeer efficiënter en veiliger maken. Wij werken aan verduurzaming van mobiliteit waarbij hoogwaardig en schoon openbaar vervoer als backbone dient en de fiets op korte afstanden en als belangrijke en efficiënte schakel in de keten fungeert. De verkeersveilige afwikkeling van het verkeer is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.

Vanuit de kerntaak Regionale Bereikbaarheid en Regionaal Openbaar Vervoer zal in 2019 in belangrijke mate bijgedragen worden aan de opgaven die zijn benoemd in het Interbestuurlijk Programma en het Klimaat- en energieakkoord. Daarnaast wordt inbreng

geleverd voor het NOVI en de aanvullingswetten van de omgevingswet (zie kerntaak 1). Ook tijdens de inloopsessies wordt veelvuldig gewezen op de inhoudelijke samenhang tussen het NOVI en deze kerntaak. Daarnaast ziet men een zeer duidelijke relatie tussen deze kerntaak en de kerntaak regionale economie.

In het klimaat- en energieakkoord worden voor het transitiepad 'mobiliteit' afspraken gemaakt tussen overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties over de vermindering van uitstoot van broeikasgassen. Provincies zorgen ervoor dat de CO2 die zij veroorzaken (bijvoorbeeld met aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur, eigen gebouwen, verkeersregelininstallaties en openbaar vervoer concessies) zoveel mogelijk gereduceerd wordt. We streven er bovendien naar om de benodigde energie voor deze activiteiten duurzaam op te wekken. De benodigde CO2 reductie van verkeer en vervoer in Nederland behoeft grootschalige gedragsverandering, waarbij het aandeel auto in de vervoersmix omlaag gaat. Provincies kunnen die grootschalige gedragsverandering niet bewerkstelligen, maar heeft wel een taak om alternatieve vervoerskeuzes op te vangen met een goed functionerend, makkelijk te gebruiken en betaalbaar collectief vervoerssysteem. Provincies hebben een belangrijke regierol bij de regionale uitvoering van gemaakte afspraken.

Het IPO bureau coördineert de uitvoering van de meerjarenagenda, behartigt de provinciale belangen in het "Haagse" zoals nodige aanpassing van wetgeving en fiscale kaders om nieuwe vormen van mobiliteit en een duurzame ketenreis mogelijk te maken en te faciliteren. In 2018 wordt de aansturing van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) verbeterd door het IPO en in 2019 zal het kennisprogramma uitvoering geven aan kennisvragen die in IPO verband zijn geformuleerd.

Kerntaak 5: Regionale Economie

Een aantal ontwikkelingen op het gebied van de digitalisering van de economie en de arbeidsmarkt zullen ook in 2019 doorlopen. Te denken is dan aan een verdergaande robotisering, blockchain en kunstmatige intelligentie welke een grote impact zullen hebben op de regionale economie en de arbeidsmarkt. Het IPO zal in 2019 deze ontwikkelingen met meer aandacht dan voorheen gaan volgen, gelet op het toenemende belang van deze ontwikkelingen.

Veel initiatieven worden op dit moment ondernomen met het oog op een krachtige economie en een leefbare groei. Veel deelonderwerpen raken daarbij alle provincies. Gedacht moet worden aan het verankeren van innovatie in ons bedrijfsleven, inspelen op veranderende behoeften van bedrijven en inwoners en het zorgen voor leefbare woonwijken. We zien dat we hierbij het accent moeten leggen op het uitwisselen van kennis en ervaringen en op de vraag hoe we deze stappen kunnen zetten. Bij toekomstgericht wonen moeten we samen inspelen op de agenda van het rijk en Europa. Vanuit het IPO zal ook een accent gelegd moeten worden op bijvoorbeeld de kracht van de stedelijke netwerken, de manier waarop wij samen met ondernemers en onderwijsinstellingen en op het werken op regionale schaal. Dit raakt alle provincies en hangt sterk samen met de economische kracht van provincies.

Het IPO zal ook in 2019 inzetten op het verbeteren van de aansluiting van onderwijs op de arbeidsmarkt als een belangrijke randvoorwaarde voor duurzame economische groei in de regio. Daarnaast zal het IPO doorgaan met het stimuleren van innovatie als instrument voor een versnelde energietransitie en verbeteringen op het gebied van klimaat en circulaire economie. Tevens zal een nieuwe periode van Europese structuurfondsen voorbereid moeten worden en zal de aansluiting van de regionale en landelijke agenda's op het terrein van economie verbeterd moeten worden.

Uit de inloopsessies kwam veelvuldig naar voren, dat regionale economie de komende jaren van groot belang is en blijft voor de provincies. Daarbij werd gewezen op de ontwikkeling richting circulaire economie, maar ook op grensoverschrijdende samenwerking (met Duitsland en België). Ook de relatie met bereikbaarheid werd tijdens de inloopsessies gelegd. Het IPO zal dan ook een navenant accent op deze kerntaak moeten leggen, waar het de coördinatie, informatie uitwisseling en kennisontwikkeling betreft. Men wees tijdens de inloopsessies op de inhoudelijke relatie tussen deze kerntaak en het IBP en zou graag zien dat het IPO het voortouw neemt in het bundelen van de diverse provinciale standpunten en visies tot één geheel en dit gezamenlijke standpunt communiceert richting het rijk. Een en ander laat onverlet dat men in dit verband tevens een zeer actieve rol voor de provincies zelf ziet weggelegd.

Kerntaak 6: Culturele Infrastructuur en Monumentenzorg

Op het gebied van culturele infrastructuur en monumentenzorg zullen vanaf 2019 en verder een aantal thema's van belang worden. Zo zal de transitie naar regionale cultuurprofielen verder moeten worden vormgegeven. Deze cultuurprofielen zullen als uitgangspunt dienen voor het landelijk cultuurbeleid en de subsidiering daarvan vanaf 2021. Het IPO zal hierin de samenwerking ten aanzien van het transitieproces met medeoverheden aanjagen, een gezamenlijke adviesaanvraag en een uitgangspuntenbrief vormgeven en de diverse subsidieregelingen afstemmen.

Daarnaast zal het erfgoed gepositioneerd moeten worden in de omgevingsvisies. Daarbij is tevens de relatie met diverse maatschappelijke opgaven van belang en te denken valt dan aan energietransitie, het verduurzamen van monumenten, de toenemende behoefte aan nadere duiding, het voorkomen van leegstand in relatie tot de krimpproblematiek en het behouden van beeldbepalende monumenten (kerken, kloosters, boerderijen) en cultuurlandschappen. Het IPO faciliteert en ondersteunt daarbij de kennisdeling. Tevens jaagt het IPO de samenwerking met medeoverheden aan met betrekking tot de agendavorming voor religieus erfgoed en agrarisch erfgoed. Ook draagt het IPO zorg voor de noodzakelijke belangenbehartiging en profilering op deze thema's.

Verder zal voortgang moeten worden geboekt bij het aanpakken van grote restauratieprojecten met betrekking tot kanjermonumenten. In samenwerking met de provincies en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed zal het IPO een meerjarenaanpak Kanjermonumenten ontwikkelen. Tevens zullen de technische aspecten van provinciale uitvoeringsregelingen voor de restauratie van rijksmonumenten geharmoniseerd dienen te worden. Het opdrachtgeverschap voor deze harmonisatie zal worden belegd bij het IPO.

Kerntaak 7: Kwaliteit van het Openbaar Bestuur

Binnen de kerntaak Kwaliteit van het Openbaar Bestuur en Interbestuurlijke Verhoudingen gaan de komende tijd zeer veel thema's spelen.

Binnen het Interbestuurlijk Programma speelt het thema "goed openbaar bestuur in een veranderende samenleving" een steeds prominentere rol. In het concept-interbestuurlijk programma staat dat het rijk, provincies, gemeenten en waterschappen samen met de samenleving en private partners als één overheid willen werken aan de realisatie van concrete resultaten. Dat vergt meer situationele arrangementen en vormen van samenwerken met een meer flexibele organisatie en een meer adaptieve werkwijze (geen blauwdrukken). Hiertoe wordt een programma opgesteld waarin het rijk kan leren van decentrale overheden die (regionaal) samenwerken aan een vernieuwende aanpak van de opgaven in dit IBP en waarbij partijen samen kunnen experimenteren in een proeftuin of pilotproject.

Met betrekking tot opgavegericht regionaal samenwerken heeft het IPO een bestuurlijke kopgroep opgericht, welke ook in 2019 operationeel zal zijn. De rol van de volksvertegenwoordiging is hierbij in de jaren 2019 en verder een belangrijk thema. Het IPO zal voorts een actieve rol spelen bij de revitalisering van het interbestuurlijk en financieel toezicht en bij de ondermijning. Met name het thema ondermijning zal naar verwachting vanaf 2019 in relevantie en belang toenemen, zo is aangegeven tijdens de inloopsessies. Ook in 2019 zal het IPO actief werken aan kennisuitwisseling, standpuntbepaling en belangbehartiging met betrekking tot de Wet Gemeenschappelijke Regelingen, de rol van provincies op basis van een vernieuwd beleidskader (gemeentelijke) herindeling en met betrekking tot het BZK programma "Versterking lokale democratie en bestuur". De te actualiseren Code Interbestuurlijke Verhoudingen zal ook de nodige acties van het IPO vergen in 2019. Voor al deze onderwerpen wordt de komende periode in overleg met het ministerie van BZK een tijdpad en aanpak voorbereid. De rol van het IPO bestaat daarnaast uit het inhoudelijk input leveren voor de op te leveren producten.

Digitalisering kan de manier waarop het bestuur zich tot inwoners en organisaties verhoudt in sterke mate beïnvloeden. Op landelijk gebied zijn in dit kader diverse programma's opgestart, zoals de Digitale Overheid en het digitale platform voor de omgevingswet. Met de Digitale Overheid willen de Nederlandse overheden gezamenlijk bereiken dat burgers en bedrijven hun zaken met de overheid veilig en makkelijk en eenduidig online kunnen doen. Een vergunning aanvragen bijvoorbeeld, of een vraag stellen per e-mail. De informatie moet online beschikbaar zijn en de uitwisseling van gegevens goed beveiligd.

In de beïnvloedingsfase coördineert het IPO in overleg met de provincies die programma's en werkgroepen op het gebied van digitale overheid en waar de provincies van aangeven er belang aan te hechten. Om in te spelen op de nieuwe vormen van overheidsdienstverlening wordt aan Europese en nationale wetgeving (Wet GDI, Wet Datalekken, Wet Open Overheid) gewerkt. In deze processen worden de provinciale belangen, voor zover door de AAC/BAC gewenst, behartigd: een transparante provincie voor burgers en ondernemers, materiele invloed op (doorwerking van) Rijksbeleid, passende financiering, ook voor de ontwikkelfase. De provincies willen bereiken dat thema's als een adequate financiering, informatieveiligheid, verplicht gebruik van basisregistraties en duurzaam archiveren goed worden ingevuld.

In de implementatiefase van de Digitale Overheid dienen de provincies te gaan voldoen aan kaders en afspraken die worden vastgelegd in wetten en/of bestuurlijke afspraken. Denk bijvoorbeeld aan de afspraak dat Nederlandse burgers bij de overheid kunnen inloggen met DIGID. Het IPO zorgt dat helder is wanneer de provincies aan welke verplichtingen moeten voldoen, biedt inzicht in de voortgang van de implementatie en signaleert op welke gebieden de provincies mogelijk gezamenlijk kunnen optrekken.

Op het gebied van financiën staan een aantal onderwerpen voor 2019 en verder op de agenda. Zo zal vanuit het IPO financieel geadviseerd moeten worden met betrekking tot het Interbestuurlijk Programma en NOVI. Daarnaast valt een actualisatie van het provinciefonds te verwachten. Het gaat dan om de actualisering van de normeringssystematiek, maar ook van het verdeelmodel (op basis van het plan van aanpak ten behoeve van de uitvoering van de motie Veldman/Fokke). Ook hier zal het IPO op moeten adviseren. Daarnaast zullen met het Rijk afspraken gemaakt moeten worden over het toegestane EMU-saldo. In dit verband zullen acties ondernomen moeten worden die gericht zijn op de monitoring en de beheersing van het EMU-saldo. Daarnaast zullen enkele fiscale thema's voor 2019 geagendeerd worden, zoals het BCF. Van groot belang is de verdere vormgeving van InvestNL en ook hier zal financiële advisering vanuit het IPO dienen plaats te vinden. Ook zal de commissie Depla enkele vervolgacties kennen welke in 2019 verder moeten worden uitgewerkt. Het gaat dan om de evaluatie

van de beleidsindicatoren BBV met de intentie voor een nieuwe collegeperiode vanaf 2019 een definitieve set van indicatoren vast te stellen. Tot slot zullen op het gebied van financieel toezicht de gekozen oplossingsrichtingen in 2019 verder moeten worden uitgewerkt. Het IPO zal op al deze thema's een verbindende en actieve rol dienen te spelen.

Het IPO zal oog moeten hebben en houden voor vernieuwingen in het openbaar bestuur en voor een weerbare en integere overheid. Ontwikkelingen in de rol van provincies doen zich voor op het gebied van de vernieuwing van interbestuurlijk toezicht. Het IPO zal de aandacht moeten vasthouden wat betreft het interbestuurlijk toezicht. Daarbij ligt een stevigere rol van provincies bij achterblijvende kwaliteit van gemeenten voor de hand.

Werkgeverszaken

Cao

Het streven is om de cao 2019 en de cao 2020 (+) te hebben afgesloten voor 1-1-2019. De complexiteit van de wnra, spanningen in de "polder" en de looneisen van vakbonden zouden ons daarbij parten kunnen spelen. In de tweede helft van 2019 doen we een rondje Nederland om gesprekken te voeren met key-functionarissen in de provincies om de werkgeversvisie 2016 te actualiseren tot de werkgeversvisie 2020: deze zal de basis worden voor het inhoudelijke mandaat voor de cao's vanaf 2021. Naar verwachting komt het Kabinet in 2018 en 2019 met vele aanpassingen in de sociale en arbeidsrechtelijke wetgeving. Dat betekent ook een forse inspanning om hier de provinciale cao en personeelshandboeken op aan te passen.

Wnra

Volgens het projectplan zijn de provincies in 2019 aan zet om, uitgaande van een afgesloten cao 2020 (+), lokaal overeenstemming te bereiken over hun "personeelshandboek", individuele arbeidsovereenkomsten op te stellen voor al hun medewerkers (ingående 1-1-2020), de benodigde kennis op te doen over cao- en arbeidsrecht en de personeelssystemen aan te passen met het oog op de implementatie van de wnra. E.e.a. met ondersteuning door de programmamanager bij het IPO.

Quotumheffing

Het VSO heeft een plan van aanpak aangeboden aan de Minister om het aantal vereiste banen conform de quotumheffing te realiseren (oplopend naar ongeveer 3% per 2023: ongeveer 481 banen in 2024). Deze uitdaging is fors. De uitwerking van dit plan van aanpak op sectorniveau en provinciaal niveau zal in 2018 en 2019 plaatsvinden. Op sectorniveau zullen meer activiteiten moeten worden ontplooid dan voorheen het geval was: het organiseren van (thema) bijeenkomsten, advisering, communicatie (brochures) etc. IPO is leading op dit onderwerp binnen het ZPW: een bestuurslid van het IPO is portefeuillehouder.

Integriteit en rechtspositie bestuurders en statenleden

De samenleving is gebaat bij een integere overheid. Dat vergt continue aandacht voor awareness. Ook is een goede rechtspositionele basis een belangrijke voorwaarde voor een integere uitvoering van het politieke ambt. Het IPO bureau ondersteunt de arbeidsvoorwaardenbesprekingen voor de rechtspositie van bestuurders, alsmede de professionalisering van de (vereniging van) statenleden. Ook in 2019, organiseert het IPO samen met anderen de dag en nacht van de integriteit. In 2019 wordt een boekje uitgegeven over het samenspel tussen gedeputeerden en hun ambtenaren.

Pensioenregeling ABP.

Naar verwachting besluit het Kabinet in 2018 tot een nieuw pensioenstelsel. Dat betekent een forse extra investering in tijd en geld om te komen tot een nieuwe pensioenregeling ABP. Daarnaast is sprake van een on-going continue proces om de pensioenregeling (tot dat moment) fiscaal zuiver te houden en aan te laten sluiten bij de stijging van de rekenleeftijd.

Versterken samenwerking provincies onderling en samenwerking van de 14 overheids- en onderwijssectoren op het gebied van werkgeverszaken.

Het IPO zal de samenwerking met en tussen provincies op het gebied van werkgeverszaken verder versterken. Op het gebied van werkgeverszaken zal de samenwerking tussen de 14 overheids- en onderwijssectoren verder versterkt worden. In 2019 wordt voorzien in een verdere bestuurlijke versterking van Zelfstandig Publiek Werkgevers (ZPW). De drie decentrale overheden en de zeven onderwijssectoren gaan daarbij een prominentere rol spelen bij het aan de voorkant meedenken over wetgeving op sociaal en arbeidsrechtelijk vlak, een en ander naar aanleiding van het rapport Borstlap.

Bedrijfsvoering en werkwijze IPO

De verbetering van de beheersing en de bedrijfsvoering zal ook in 2019 worden doorgezet. Het gaat dan om een professionalisering van de gehele keten waarbij iedere discipline wordt geoptimaliseerd. Zo zal de controlfunctie, maar ook de HRM functie, de administratieve organisatie, de informatisering en automatisering, de juridische functie en de financiële functie verder moeten worden doorontwikkeld. Het doel is daarbij om het IPO intern volledig op orde te krijgen en te houden om uiteindelijk extern gezaghebbend te zijn. Hiervoor wordt samenwerking met BIJ12 gezocht en er wordt een kosteneffectievere organisatie van primaire processen onderzocht.

Daarnaast zijn tijdens de inloopsessies talrijke suggesties gedaan om de werkwijze van het IPO te versterken. Zo hecht men eraan dat het IPO nog meer dan in het verleden, actief provincies opzoekt. Te denken valt hierbij aan sessies binnen een provincie waaraan alle AAC- en BAC-leden van die provincie kunnen deelnemen. De kracht van het IPO ligt immers in de kracht van het verbinden en deze gedachte zal leidend worden bij de vormgeving van de nieuwe werkwijze. Ook hecht men aan een snellere besluitvorming en het IPO zal alternatieven moeten ontwikkelen voor de huidige AAC- en BAC-structuur. Deze structuur volstaat immers voor de going concern taken, maar wordt voor sommige dossiers als vertragend en beklemmend ervaren. De agenda's van het BAC behoeven meer inspiratie en inhoudelijke uitdaging. Het blijft voor het IPO een uitdaging om het goede gesprek op de BAC tafel te krijgen. Tijdens de inloopsessies is de suggestie gedaan om een gedeelte van de BAC vergaderingen te reserveren voor interview en reflectie. Er zal nog meer dan nu gewerkt gaan worden met kopgroepen, waarbij een actieve betrokkenheid van de provincies aan het begin van de besluitvorming noodzakelijk is. Het werken met kopgroepen wordt als zeer positief ervaren, zo leert de input vanuit de provincies. De omslag van sectoraal naar opgavegericht blijft, ook organisatorisch, een uitdaging voor het IPO. Gelet op de positieve ervaringen zal onverkort worden ingezet op de organisatie van dialoogcafé's.

De functie van het IPO als kennismakelaar en informatieverstrekker (ook digitaal) zal moeten worden doorontwikkeld, maar ook zal het IPO de vraag die speelt bij provincies inscherpen. De ontwikkeling richting een kenniscentrum (kennishub) ligt daarbij voor de hand. Provincies zullen eenvoudig hun vragen moeten kunnen neerleggen en het IPO zal vervolgens ofwel zelf in beantwoording moeten voorzien ofwel voor beantwoording moeten zorgen.

Een bijzondere taak is weggelegd voor het IPO op die dossiers waar een gezamenlijke doelstelling en een gezamenlijk bod richting rijk kan worden geformuleerd en hier zal het IPO zich zeer actief in opstellen. De standpuntbepaling inzake het verdeelmodel kan hier als goed voorbeeld dienen. Daarnaast is het streven dat het IPO actief de provinciale agenda in Den Haag gaat vormgeven en dat nog sterker dan voorheen de samenwerking met de VNG en de Unie wordt gezocht.

Het IPO zal de transitie ook in 2019 voortzetten. Het streven is daarbij om veel meer dan nu het geval is IPO-adviseurs te detacheren bij de provincies en om provincie-medewerkers weer te detacheren bij het IPO. Zo ontstaat een organisatie die niet alleen voor, maar ook met de provincies opereert.

Financiële specificatie

Het financiële startpunt van deze kadernota is het meerjarenperspectief zoals dat is vastgesteld bij de programmabegroting 2018.

Voor de programmakosten is een inschatting gemaakt voor de komende vier jaar. Daarbij zij gesteld, dat deze inschatting bij de vormgeving van de begroting nader gestalte krijgt, waarbij dan tevens het onderscheid tussen incidentele en structurele lasten inzichtelijk wordt gemaakt.

Een aantal budgetten valt vrij omdat de taken die hiermee gemoeid zijn vanaf 2019 wegvallen. Vanaf 2019 is echter sprake van een aantal nieuwe taken waarvoor additionele budgetten moeten worden opgevoerd. Voor een goed inzicht zal hieronder het budgettaire verloop van de huidige taken gepresenteerd worden. De programmakosten voor deze huidige taken ontwikkelen zich de komende jaren als volgt:

Meerjarenraming voorgelegd in december 2017		Kerntaken				
		2018	2019	2020	2021	2022
KT1.0	Duurzame Ruimtelijke Ontwikkeling Waterbeheer	2.317.500	1.717.500	776.500	776.500	776.500
KT2.0	Milieu, energie, klimaat	733.000	603.000	603.000	603.000	603.000
KT3.0	Vitaal Platteland, PAS	577.000	465.000	465.000	465.000	465.000
KT4.0	Regionale Bereikbaarheid	2.929.500	2.345.000	2.300.000	1.875.000	1.875.000
KT5.0	Regionale Economie	170.000	170.000	70.000	70.000	70.000
KT6.0	Culturele Infrastructuur	70.000	70.000	70.000	70.000	70.000
KT7.0	Kwaliteit openbaar bestuur	943.128	580.878	580.878	580.878	580.878
WG.0	Werkgeverszaken	202.500	77.500	77.500	77.500	77.500
TOTAAL IPO Projecten en programma's		7.942.628	6.028.878	4.942.878	4.517.878	4.517.878

Met betrekking tot de ontwikkeling van de personele lasten en de bedrijfsvoeringskosten, kan het volgende overzicht worden gegeven:

Meerjarenraming voorgelegd in december 2017	Organisatie en bedrijfsvoering				
Organisatie en bedrijfsvoering	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal personeelskosten	7.691.008	7.454.724	6.186.644	6.186.644	6.186.644
Totaal huisvestingskosten	482.342	482.342	482.342	482.342	482.342
Totaal indirect	717.291	717.291	717.291	717.291	717.291
Totaal programmakosten	434.993	359.993	284.993	209.993	209.993
Totaal lasten directie en bedrijfsvoering	9.325.634	9.014.350	7.671.270	7.596.270	7.596.270
Totaal generaal	17.268.262	15.043.228	12.614.148	12.114.148	12.114.148

Meerjarenperspectief BIJ12 en lopende ontwikkelingen

In de begroting 2018, vastgesteld door het IPO-bestuur en goedgekeurd door de AV van het IPO, is het onderstaande meerjarenperspectief voor de begroting van BIJ12 opgenomen:

Meerjarenontwikkeling begroting BIJ12 periode 2018-2021

prijspeil 2018

Lasten	Primaire Begroting 2018	Raming 2019	Raming 2020	Raming 2021
Interne organisatie	2.928.784	2.928.784	2.928.784	2.928.784
PAS-bureau	1.824.793	1.824.793	1.824.793	1.824.793
Natuurinformatie en Natuurbeheer	6.884.332	6.731.831	6.688.831	6.695.431
Faunafonds	29.948.497	29.916.207	29.919.187	29.852.993
Secretariaat ACSG	435.360	435.360	435.360	435.360
GBO provincies	4.769.232	4.769.232	4.769.232	4.769.232
Totaal lasten units	46.790.997	46.606.207	46.566.187	46.506.593

Baten units	Primaire Begroting 2018	Raming 2019	Raming 2020	Raming 2021
Bijdragen provincies uitvoerende taken	46.036.648	45.851.858	45.811.838	45.752.244
Specifieke opdrachten provincies ACSG	149.061	149.061	149.061	149.061
Specifieke opdracht provincies ANLb-meetnet	0	0	0	0
Medefinanciering GBO Risicokaart	300.000	300.000	300.000	300.000
Diverse baten	5.288	5.288	5.288	5.288
Onttrekking aan geoormerkte middelen	300.000	300.000	300.000	300.000
Totaal baten units	46.790.997	46.606.207	46.566.187	46.506.593

Saldo units	0	0	0	0
--------------------	---	---	---	---

De begroting van BIJ12 laat over de jaren een stabiel beeld zien. Dit komt omdat BIJ12 een vast pakket aan activiteiten heeft die ze uitvoert voor de provincies.

Conform de voor BIJ12 vastgestelde governance zal voor de begrotingswijziging 2018 en de begroting 2019 in mei een uitgangspuntennotitie worden voorgelegd aan de portefeuillehouders van BIJ12 en de AAC Vitaal Platteland en AAC Middelven. In deze uitgangspuntennotitie zijn alle punten opgenomen waarop BIJ12 een mutatie verwacht voor de begroting. Na het advies van de AAC's worden deze punten uitgewerkt in de begroting die in het najaar als onderdeel van de geconsolideerde begroting van de vereniging IPO aan het bestuur en de AV zal worden aangeboden.

Ontwikkelingen die van invloed zijn op de begroting van BIJ12

Voor 2019 wordt de begroting geïndexeerd voor de materiële kosten en personeelskosten worden aangepast aan de cao-ontwikkelingen. Mutaties op de begroting volgen daarnaast uit aanvullende opdrachten die door de ambtelijke en bestuurlijke adviescommissies worden verstrekt aan BIJ12.

Vooralsnog zijn de onderstaande mutaties bekend, een volledig beeld zal worden gegeven in de uitgangspuntennotitie.

Ontwikkelingen voor de begroting(swijziging) 2018 en 2019 van BIJ12

Unit	Onderwerp	Toelichting	Bedrag
Faunafonds	Actualisatie tegemoetkomingen faunaschade	Elk jaar vindt bij de begrotingswijziging een actualisatie plaats van de raming voor tegemoetkomingen faunaschade op basis van een trendanalyse. De bijstelling 2018 werkt door in de begroting 2019.	pm
PAS bureau	Beheer AERIUS	In de begroting 2018 is voor het beheer AERIUS enkel het basisbedrag uit de begroting 2017 opgenomen omdat er nog geen duidelijkheid over de kosten van het RIVM was. Inmiddels is de offerte van het RIVM ontvangen. De PAS-partijen zijn nog in overleg over de beheerkosten en het programmamanagement. De besluitvorming in de regiegroep PAS zal worden verwerkt in de wijziging 2018 en zal naar verwachting doorwerken in de begroting 2019.	pm
Natuurinformatie en Natuurbeheer	ANlb-meetnet	In de AAC Vitaal Platteland is reeds aangekondigd dat BIJ12 de aanvullende opdracht voor de NEM-meetnetten structureel wil opnemen in de begroting. Er is een voorstel aan de AAC VP hiervoor in voorbereiding.	pm

Exacte bedragen voor de budgetmutaties zijn voor bovenstaande punten op dit moment nog niet te geven. De afstemming hierover met de ambtelijke adviescommissies vindt nog plaats. Uit deze afstemming kunnen tevens nog andere aanvullende opdrachten aan BIJ12 volgen. Onderstaand overzicht is derhalve indicatief.

Budgetmutaties BIJ12 (indicatief)	2019
Faunafonds: Tegemoetkomingen faunaschade	5.500.000
PAS bureau: Beheerkosten AERIUS en programmamanagement	2.100.000
Natuurinformatie en Natuurbeheer: ANlb NEM-meetnetten	400.000
Totaal	8.000.000

(1) Faunafonds: Het is mogelijk dat een "groter open einde bedrag" nodig is voor de tegemoetkomingen faunaschade; het prognosticeren van het exacte bedrag is lastig. Op basis van een nog uit te voeren trendanalyse zal met de provinciale werkgroep Natuurwetgeving de wenselijkheid van een budgetaanpassing worden afgestemd. In de jaarrekening 2017 is er een rekening-courant verhouding van bijna €5,5 miljoen met de provincies; deze volgt mede uit de voorziening voor overlopende dossiers en de dossiers voor fruitschade. Dit laatste onderdeel is incidenteel, tenzij de beleidsregels wijzigen. Teneinde in deze kadernota wel een bedrag op te nemen wordt indicatief gewerkt met het bedrag van de rekening-courant van 2017. Bij de uitwerking van de kadernota in de programma-begroting is een geactualiseerde raming mogelijk. In de bestuursvergadering van september 2017 is ook een winstwaarschuwing afgegeven voor het Faunafonds.

(2) Programmatische Aanpak Stikstof: De budgetmutatie ten behoeve van de PAS bestaat uit twee verschillende onderdelen. In totaal wordt er € 2,1 miljoen aan extra kosten geraamd, in het kader van 1) het beheer & ontwikkeling van Aeries en 2) hogere kosten voor het programmamanagement. De kosten voor beheer en ontwikkeling Aeries zijn € 1,5 miljoen meer dan in 2017. Dit is gebaseerd op een onafhankelijke audit van de offerte van het RIVM voor ontwikkeling en beheer van AERIUS. Deze meerkosten zullen structureel doorwerken naar 2019 e.v. Ten behoeve van het tweede onderdeel, het programmamanagement, is in 2017 de begroting van het PAS bureau ook al incidenteel opgehoogd. Tijdens de begrotingsbehandeling van de programmabegroting 2018 in december 2017 was de structurele begroting van het programma PAS nog niet beschikbaar en waren

aanvullende programmakosten derhalve nog niet opgenomen. Op basis van huidige inzichten dient rekening te worden gehouden met een structurele doorwerking van de hogere programmakosten, € 0,6 miljoen voor 2018. De ondersteuning van het programma management door het PAS-bureau komt voort uit keuzes over de governance van het programma die in de eerste helft van 2018 zijn gemaakt. Het gaat hier alleen om de provinciale bijdrage aan het programma management. Omdat de nieuwe wijze van sturing op de PAS nog verder wordt uitgewerkt gaat het hier om een indicatief bedrag.

Zowel Faunafonds als Programmatische Aanpak Stikstof vallen onder BIJ12. Dat betekent dat in de kadernota nu een totaal indicatief bedrag voor BIJ12 is opgenomen van 54,6 miljoen.

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

INGEKOMEN 20 JUNI 2018

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr C.H.M. Langeveld

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143416

langeveldc@noord-holland.nl

1 | 4

Betreft: N247 KANS

Verzenddatum

20 JUNI 2018

Geachte leden,

Kenmerk

920551/1090540

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis:

Uw kenmerk

1. In te stemmen met het voorstel om het gemeentebestuur van Amsterdam als coördinerend bevoegd gezag voor de planstudie Knoop A10-N247-s116 (hierna KANS genoemd) aan te wijzen, mits de andere betrokken partijen een eensluidend besluit daartoe nemen;
2. Kennis te nemen van de Nota van Antwoord, opgesteld naar aanleiding van de ingekomen reacties op de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de planstudie KANS;
3. In te stemmen met de voorgestelde wijzigingen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau KANS op basis van de Nota van Antwoord;
4. Het gemeentebestuur van Amsterdam te adviseren de Notitie Reikwijdte en Detailniveau KANS vast te stellen.

Aanleiding voor de planstudie

De Knoop A10-N247-s116 is een belangrijke schakel in het wegennet aan de noordkant van Amsterdam, zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer. In de knoop komen netwerken van het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam bij elkaar en worden ook regionale en lokale OV-verbindingen met elkaar verbonden (zie kaart op pagina 2 van deze brief).

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl



Amsterdam Noord staat voor een grote ruimtelijke ontwikkelings-opgave, met verandering en toename van vervoerpatronen tot gevolg. De gevolgen van lokale en regionale ontwikkelingen hebben consequenties voor de verkeersafwikkeling op de knoop en zullen ook merkbaar zijn op de ring A10.

Partners

Onder leiding van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) werkt de provincie, samen met de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, aan de planstudie KANS. Het plangebied sluit aan op dat van Bereikbaarheid Waterland; de N247 behoort tot het provinciaal areaal. Naast doorstroming wordt in de studie ingezoomd op verbeteringen voor het openbaar vervoer.

In de planstudie worden meerdere alternatieven geanalyseerd en beoordeeld: beter benutten, versterken van rechtsaffers en fly-over, alsook een combinatie van deze drie. De maatregelen variëren daarmee van benutten van bestaande infra, tot gerichte uitbreiding ervan.

Fasering

Eerste stap in de planstudie is het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), waarin de scope en uitgangspunten van het onderzoek worden vastgelegd. Op 30 januari jl. hebben wij kennis genomen van de concept NRD. U bent hierover geïnformeerd bij onze brief met kenmerk 920551/1037770.

De concept NRD heeft van 1 februari t/m 29 maart 2018 ter visie gelegen. Ingekomen reacties zijn integraal opgenomen in de Nota van Antwoord (zie bijlage). Ze hebben enkele nieuwe inzichten opgeleverd, die worden meegenomen in de Planstudie KANS en zijn verwerkt in de definitieve NRD (zie bijlage).



De aanvullingen ten opzichte van de concept NRD zijn:

- **Ruimtelijke kwaliteit**
Bij de beoordeling van de alternatieven wordt het aspect ruimtelijke kwaliteit als criterium toegevoegd (denk aan mogelijke barrièrewerking en groenstructuur waaronder bomen). Er wordt ook gekeken naar de esthetische kant van de voorgestelde maatregelen. Er is hiertoe overleg geweest met de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit bij de provincie.
- **Ontsluiting Sportdriehoek**
De lokale aansluiting van de Sportdriehoek op het wegennet is geen onderdeel van de planstudie KANS. Er wordt wel in kaart gebracht wat de effecten zijn van de vier alternatieven op de ontsluiting van de Sportdriehoek (gelegen in het noordwestelijke kwadrant van de knoop).
- **Studiegebied**
Het studiegebied is verruimd. In de planstudie wordt nu gekeken naar de doorstroming op netwerkniveau; de s115 en s117 zijn hierbij van belang, alsook de s114. Er wordt daartoe een gevoeligheidsanalyse gemaakt van het effect van de s114 (Oostelijke ontsluiting) op de KANS-knoop.

Fietspad

In de reacties werd aandacht gevraagd voor fietspaden bij de knoop A10-N247-s116. Op de regionale fietsroute Purmerend/Waterland en Amsterdam ontbreekt een schakel in het fietsnetwerk. VRA en de gemeente Amsterdam zijn hierover – in een ander kader – al enige tijd met elkaar in gesprek. Naar aanleiding van de NRD is bij partijen het hernieuwde inzicht ontstaan dat het voordelen biedt als het fietspad als aparte uitwerking meeloopt in de planstudie KANS. Dit kan zorgen voor een snellere realisatie. Het maken van het ontwerp en opstellen van een kostenraming loopt mee met de planstudie. De gemeente Amsterdam is vervolgens belast met de uitvoering.

Bevoegd gezag

In de concept NRD is aangegeven dat de gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat West-Nederland Noord gezamenlijk het bevoegd gezag vertegenwoordigen. Het hanteren van meerdere bevoegd gezagen heeft bij nader inzien niet de voorkeur.

Het is procedureel gezien mogelijk, maar niet gebruikelijk. Aangezien het project geheel binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam valt en de gemeente integraal verantwoordelijk is voor de ruimtelijke inrichting in het gebied, is het logisch dat de gemeente in de planstudiefase optreedt als het (coördinerend) bevoegd gezag. De gemeente Amsterdam neemt het besluit om de NRD vast te stellen (eveneens) op 19 juni 2018. De Vervoerregio Amsterdam verzorgt daarop de publicatie.

Financiële dekking

Onderdeel van de planstudie is dat de samenwerkende partijen komen tot financiële dekking van de – nader te kiezen – voorkeursoplossing. De provincie betaalt 50% (ofwel € 100.000) mee aan de (externe studie) kosten van de planstudie KANS. Hierbij is het voorbehoud gemaakt dat dit geen toezegging impliceert van een provinciale investeringsbijdrage aan een te kiezen oplossing.

Planning

Globaal ziet het komende tijdspad er als volgt uit:

- ❖ Uitwerken alternatieven / keuze voorlopig voorkeursalternatief, eind 2018 of begin 2019;
- ❖ (Eventuele) keuze van een voorkeursalternatief, medio 2019;
- ❖ Hierna start de formele planologische procedure.

Over de voortgang van de planstudie KANS wordt u ook geïnformeerd via het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI).

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

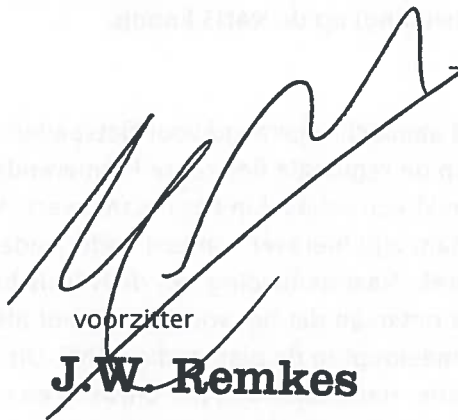
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

2 bijlage(n):

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau planstudie Knoop A10-N247-s116
- Nota van Antwoord (bij NRD planstudie KANS)

× Gemeente
× Amsterdam

 Provincie
Noord-Holland

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Planstudie Knoop

A10-N247-s116 (KANS)

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

22 mei 2018

Versie 3.0, voor bestuurlijke vaststelling door KANS-partners

COLOFON

Datum	22 mei 2018
Kenmerk	INT/2017/3695
Opgesteld door	Thijs de Bruin
Projectleider	Chris Engelsman
Versie	3.0, voor bestuurlijke vaststelling door KANS-partners

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	3
1 Waarom een Planstudie KANS?	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Wat is er aan de hand?	5
1.3 Wat willen we bereiken en voor wie?	6
1.4 Wie is Wie in de Planstudie?	6
1.5 Leeswijzer	7
2 Situatie en probleemverkenning	8
2.1 Situatieschets en afbakening	8
2.2 Probleemverkenning	9
3 Ambities, doelen en beoordelingskader	11
3.1 Gezamenlijke ambitie van de wegbeheerders	11
3.2 Afzonderlijke doelstellingen	11
3.3 Beoordelingskader	12
4 Alternatieven en varianten	14
4.1 Inleiding	14
4.2 Invloed op het verkeersaanbod	14
4.3 Lessen uit de verkenning kans	16
4.4 In de planstudie te onderzoeken alternatieven	18
4.4.1 Referentiesituatie	18
4.4.2 Alternatief 1: Beter benutten	19
4.4.3 Alternatief 2: Rechtsaf versterken	20
4.4.4 Alternatief 3: Fly-over	21
4.4.5 Alternatief 4: Combinatie van beter benutten, rechtsaf en fly-over	22
5 Te onderzoeken (milieu)aspecten	23
5.1 Waar gaat de planstudie kans over?	23
5.2 Verkeersonderzoeken	23
5.2.1 Inleiding	23
5.2.2 Analyses statische verkeersmodellen	23
5.2.3 Berekeningen dynamisch verkeersmodel	24
5.3 Ontwerp en kostenraming	25
5.3.1 Ontwerp	25
5.3.2 Kostenraming	25
5.4 Te onderzoeken (milieu)thema's	25
5.4.1 Inleiding	25
5.4.2 Geluid	25
5.4.3 Luchtkwaliteit	26
5.5 Diverse quick scan onderzoeken	26
5.5.1 Algemene aanpak	26
5.5.2 Externe veiligheid	27

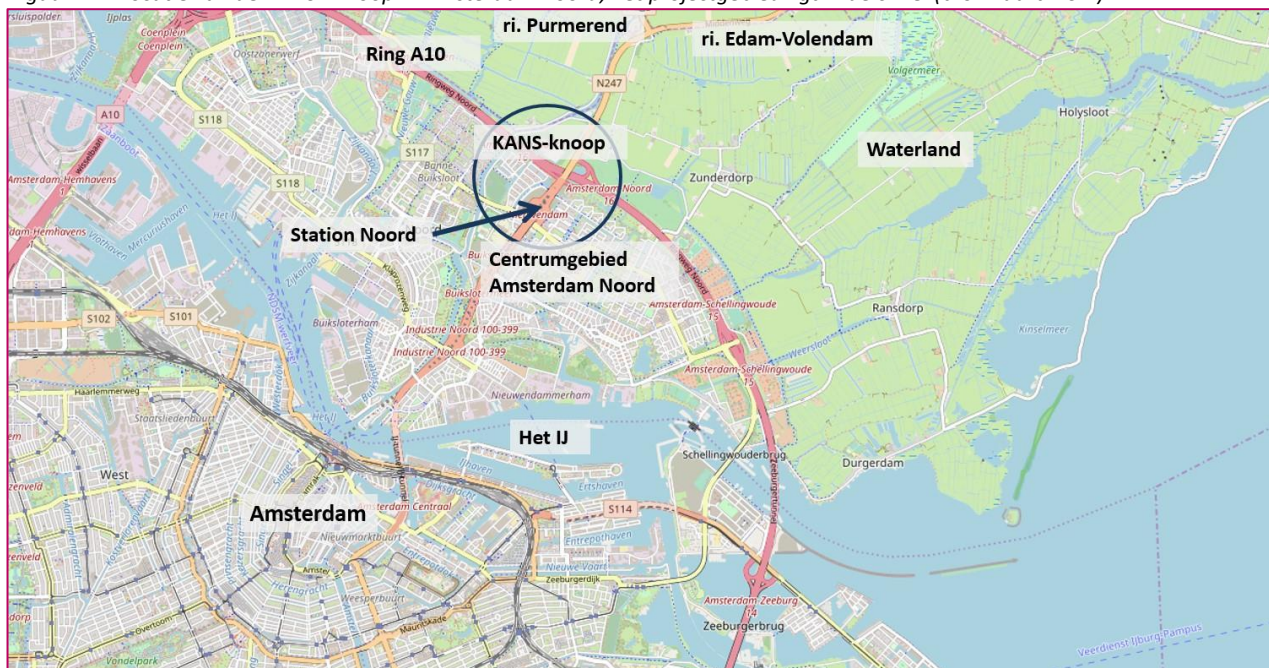
5.5.3	Bodem en water	27
5.5.4	Archeologie en cultuurhistorie	27
5.5.5	Niet gesprongen explosieven	27
5.5.6	Natuur	27
5.5.7	Ruimtelijke kwaliteit	28
5.5.8	MKBA	28
6	Meedenken, inspreken en vervolg	29
6.1	Welke procedure wordt gevolgd?	29
6.2	Wie gaat Waarover?	29
6.3	Hoe en wanneer kunt u meedenken?	30
6.4	Vervolgproces	30
6.5	Juridische aspecten van Planstudie en vervolgproces	31

1 WAAROM EEN PLANSTUDIE KANS?

1.1 AANLEIDING

De Knoop A10-N247-s116 (afgekort: KANS) is een belangrijke schakel in het wegennet aan de noordkant van Amsterdam, zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer.

Figuur 1.1: Locatie van de KANS –knoop in Amsterdam noord, het projectgebied ligt in de cirkel (bron kaart: ESRI)



In de KANS-knoop komen netwerken van Rijk, provincie en gemeente bij elkaar en worden ook regionale en lokale OV-verbindingen met elkaar verbonden. De knoop ligt tegen het Centrumgebied Amsterdam-Noord aan, waar momenteel en in de komende jaren een grote ruimtelijk ontwikkelingsopgave wordt gerealiseerd, met verandering en toename van vervoerpatronen tot gevolg. De gevolgen van de lokale en regionale ontwikkelingen zullen ook merkbaar zijn op de ring A10. De verkeersproblematiek op de knoop is dan ook een belangrijk aandachtspunt voor zowel de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord als voor de Vervoerregio Amsterdam.

Samen met de drie wegbeheerders is de Vervoerregio Amsterdam initiatiefnemer van de Planstudie KANS. Namens de vier samenwerkende partijen is de Vervoerregio Amsterdam de penvoerder.

1.2 WAT IS ER AAN DE HAND?

De verkeersafwikkeling op en rond de KANS-knoop staat momenteel al onder druk. De reistijd en snelheden op routes door de knoop liggen ver onder de streefwaarden en die problematiek zal, wanneer er geen maatregelen worden getroffen, naar verwachting in de toekomst erger worden. Onder andere door de bouw van nieuwe woningen in Amsterdam en in de regio Waterland zal de omvang van het verkeer verder toenemen, waardoor zowel het autoverkeer als het OV in de spitsperioden structureel stil staat en daarbuiten steeds vaker slechts stapvoets vooruit komt.

Voor busreizigers en automobilisten die op hun route langs deze knoop komen, wordt het (nog) lastiger om hun bestemming binnen aanvaardbare tijd te bereiken. Daardoor komt de bereikbaarheid van de

KANS-knoop en een groter gebied ten noorden van het IJ richting Purmerend, Waterland en Edam-Volendam onder druk te staan. Ook de aanstaande opening van de Noord/Zuidlijn zal lokaal en regionaal kunnen leiden tot knelpunten in de bereikbaarheid. Immers, vervoerpatronen van, naar en in het gebied zullen veranderen.

De problematiek op de knoop is een belangrijk aandachtspunt voor zowel de Vervoerregio Amsterdam, als de drie betrokken wegbeheerders: de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat West-Nederland Noord. In 2016 en begin 2017 is door de partners een verkenning uitgevoerd.

In de verkenning is inzichtelijk gemaakt welke problemen er nu en in de toekomst op de knoop spelen. Vervolgens is onderzocht welke mogelijke oplossingsrichtingen de problemen het hoofd kunnen bieden. Op basis van de geconstateerde problemen en mogelijke oplossingen in de verkenning, is in het directeurenoverleg KANS van 27 januari 2017 besloten om de studie naar de KANS-knoop te vervolgen in een planstudie.

1.3 WAT WILLEN WE BEREIKEN EN VOOR WIE?

De Vervoerregio Amsterdam heeft mede namens de overige partners het initiatief genomen voor het uitvoeren van onderzoeken ten behoeve van de planstudie. De planstudie is de volgende stap op weg naar een gedragen ontwerp, goede planologische inbedding en uiteindelijk de eventuele realisatie van infrastructurele maatregelen. In de planstudie worden alternatieven en varianten voor het bereikbaarheidsprobleem geïnterpreteerd en worden het doelbereik en de milieueffecten daarvan onderzocht.

Het doel van de planstudie is om met de resultaten en inzichten van het onderzoek, voldoende beslisinformatie beschikbaar te hebben om op directeuren- en bestuurlijk niveau een gedragen voorkeursbesluit te kunnen laten nemen door de vier partners: de gemeente Amsterdam, de Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.

Wanneer er geen maatregelen worden genomen, zorgen groeiende verkeersstromen in de knoop voor een verslechtering van de bereikbaarheid voor weggebruikers en OV-reizigers, met structurele filevorming en lange en onbetrouwbare reistijden tot gevolg. De planstudie biedt inzicht in de mate waarin specifieke maatregelen bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid in relatie tot de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen.

Het beoogde resultaat van de planstudie is om de betrokken overheden inzicht te geven in de aard en omvang van de bereikbaarheidsproblematiek. Zij kunnen dan een besluit nemen over gedragen voorkeursoplossingen waarmee de bereikbaarheidsdoelstellingen voldoende worden bediend. Op een later moment kunnen deze voorkeursoplossingen onderdeel worden van een procedure voor een concreet ruimtelijk besluit, zoals een Tracébesluit, een inpassingsplan of een bestemmingsplan. De formele planologische procedures maken dus geen onderdeel uit van de planstudie.

1.4 WIE IS WIE IN DE PLANSTUDIE?

In een planstudie wordt onderscheid gemaakt tussen initiatiefnemers en het bevoegd gezag, waarbij het bevoegd gezag de partij of partijen zijn die uiteindelijk besluiten over het treffen van maatregelen.

Voor de Planstudie KANS zijn vier partijen gezamenlijk de initiatiefnemer: Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. De Vervoerregio

Amsterdam is zowel namens als in overleg met de drie betrokken wegbeheerders de penvoerder voor de Planstudie.

Als Bevoegd gezag treden de besturen van de drie betrokken wegbeheerders op, te weten de Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam, Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat). Namens hen zijn Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam het coördinerend bevoegd gezag, dat wil zeggen dat zij tot taak hebben om ervoor te zorgen dat de procedure in goede samenhang plaatsvindt, ook in relatie tot omliggende ontwikkelingen en projecten.

1.5 LEESWIJZER

Het belangrijkste doel van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dat de initiatiefnemers van de planstudie duidelijkheid scheppen voor gebruikers, belanghebbenden en besluitvormers over wat onderzocht gaat worden en hoe dat zal gebeuren.

Het wat en hoe wordt aangeduid met de twee termen reikwijdte en detailniveau. Daarmee wordt het volgende bedoeld:

- Reikwijdte: welke alternatieven voor de oplossing van het gesignaleerde probleem worden onderzocht?
- Detailniveau: welke onderzoeken worden op welke wijze uitgevoerd met welke mate van detail, om het doelbereik en de relevante milieueffecten in beeld te brengen?

Na dit inleidende eerste hoofdstuk wordt op de reikwijdte van de planstudie ingegaan in de hoofdstukken 2, 3 en 4, waarbij de volgende zaken aan bod komen:

- Hoofdstuk 2: situatie en probleemverkenning;
- Hoofdstuk 3: de ambities, doelen en het beoordelingskader;
- Hoofdstuk 4: alternatieven en varianten.

Hoofdstuk 5 beschrijft welke thema's in de planstudie worden onderzocht en hoe het onderzoek per thema wordt uitgevoerd.

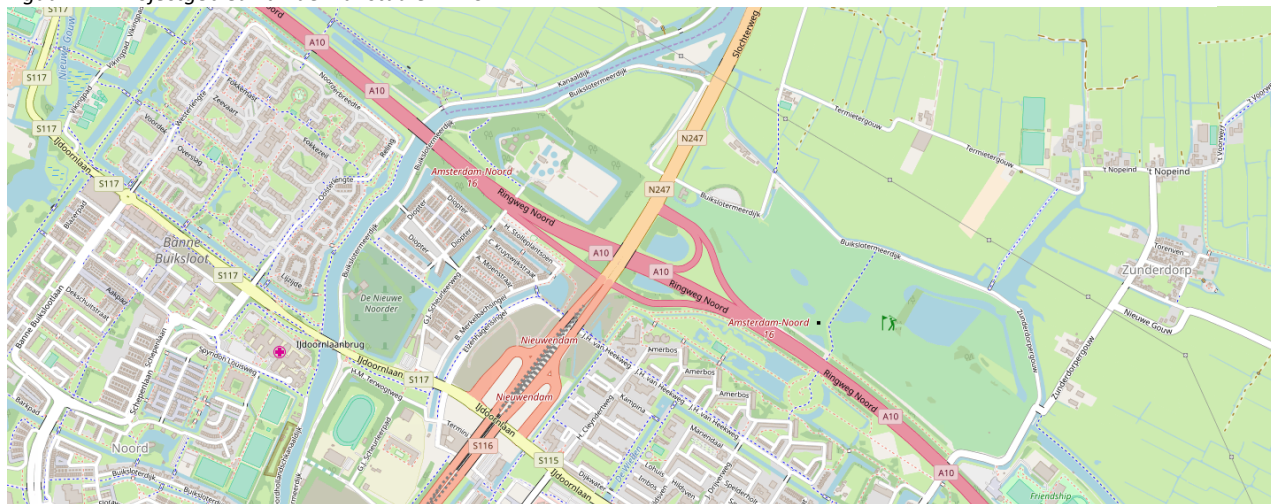
Tot slot gaat hoofdstuk 6 in op de procedure die planstudie KANS volgt en geeft daarbij antwoord op de vraag hoe en wanneer u kan meedenken.

2 SITUATIE EN PROBLEEMVERKENNING

2.1 SITUATIESCHETS EN AFBAKENING

De Knoop A10 - N247 - s116 (KANS) is een belangrijke schakel in het wegennet aan de noordkant van Amsterdam, zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer, des te meer wanneer in 2018 het Station Noord van de Noord/Zuidlijn (metro) in gebruik wordt genomen. De KANS-knoop ligt tegen het Centrumgebied Amsterdam-Noord, nabij het begin- en eindpunt van de nieuwe Noord/Zuidlijn.

Figuur 2.2: Projectgebied van de Planstudie KANS



De knoop bestaat uit de aansluiting van de Nieuwe Leeuwarderweg (s116) en de Slochterweg (N247) op de A10-noord en brengt vervoerstromen op het hoofdwegennet, het regionaal- en lokaal niveau bij elkaar. De N247 verbindt de A10 en Amsterdam-Noord met Broek in Waterland, Monnickendam en Edam-Volendam en faciliteert via de N235 bij Het Schouw ook de regionale route naar Purmerend. De s116 verbindt de A10 met de IJtunnel en het centrum van Amsterdam.

Een belangrijk onderdeel van de KANS-knoop is de aansluiting van de s116 op de IJdoornlaan, die op het onderliggende wegennet de verbinding vormt tussen de s117 (A10 aansluiting Landsmeer) en de s115 (A10 aansluiting Schellingwoude). Langs de IJdoornlaan ontsluiten ook de nieuwe busstations van station Noord aan de Noord/Zuidlijn.

Projectgebied KANS

De planstudie richt zich op de verkeersafwikkeling op en direct rond de knoop A10-N247-s116. Het projectgebied is het gebied waarbinnen maatregelen in het kader van de planstudie KANS denkbaar zijn. Het projectgebied omvat:

- Een deel van de N247 (tussen het kruispunt N247-N235 en de A10);
- Een deel van de s116/Nieuwe Leeuwarderweg (tussen de A10 en de aansluiting met de IJdoornlaan);
- De IJdoornlaan tussen de Elzenhagensingel en de Waddenweg en;
- Een deel van de A10 tussen de aansluitingen s117 (Landsmeer) en s115 (Schellingwoude).

De s115 en s117 en hun aansluitingen op de A10 maken geen deel uit van het projectgebied.

Studiegebied KANS

Het studiegebied waarbinnen de effecten van maatregelen in het projectgebied mogelijk merkbaar zijn, is

ruimer dan het projectgebied en wordt globaal afgebakend door het wegnennet van Amsterdam-Noord (tussen s115 en s117), A7, A8, N235, N247 en N244.

De omvang van het studiegebied is afhankelijk van de uitkomsten van de onderzoeken. Wanneer blijkt dat er significante effecten op grotere afstand van KANS merkbaar zijn, dan zal het studiegebied worden opgerekt.

2.2 PROBLEEMVERKENNING

In de Verkenning KANS uit 2016 is een probleemanalyse uitgevoerd, die een beeld geeft van de knelpunten en mogelijke oorzaken daarvan. Het betreft knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling in de huidige situatie en de toekomst (2020 en 2030). Daarbij wordt uitgegaan van de huidige infrastructuur en de maatregelen en projecten die bestuurlijk zijn vastgesteld.

Problemen verkeersafwikkeling autoverkeer

In de huidige situatie wordt zowel in de ochtend- als avondspits op de meeste trajecten niet voldaan aan de streefwaarden van de wegbeheerders. Deze streefwaarden betreffen bijvoorbeeld acceptabele vertraging en acceptabele gemiddelde snelheden. Met name op de provinciale wegen N247 en N235 is het in de spitsperiodes al zo druk dat de gemiddelde snelheid daalt en de reistijd over het traject toeneemt met circa 5 tot 8 minuten, tot een maximum van circa 30 minuten. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van beschikbare gegevens uit 2015 en deze zijn geverifieerd met actuele reistijdgegevens van begin 2016.

Volgens prognoses op basis van de gebruikte verkeersmodellen wordt in 2020 op vrijwel alle trajecten niet voldaan aan de streefwaarden. Ondanks de reeds bekende wijzigingen en capaciteitsuitbreidingen van het wegnennet, geldt dit ook voor de situatie in 2030. Voor de situatie in 2030 zijn twee ruimtelijke-economische scenario's onderzocht: een scenario met hoge groeiverwachtingen en veel ruimtelijke ontwikkelingen, en een scenario met lage groei.

Problemen verkeersafwikkeling openbaar vervoer

In het plangebied heeft het openbaar vervoer op verschillende plaatsen eigen infrastructuur. Dat geldt voor de nieuwe Noord/Zuidlijn (metro) en tevens zijn er in het gebied veel busbanen aanwezig. Op de busbanen kan het openbaar vervoer in de regel goed doorrijden. Daar waar auto en bus samenkomen op het reguliere wegnennet ondervindt ook de bus vertraging. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de op- en afritten van en naar het (bus)station Noord. In het hoge scenario 2030 kunnen de bussen door de filevorming op de IJdoornlaan en op de oprit naar de s116 in noordelijke richting het busstation regelmatig maar heel moeizaam verlaten.

De hoofdconclusie uit de Verkenning KANS is dat wanneer geen maatregelen worden getroffen, het verkeer op de knoop in de toekomst ernstige vertraging zal ondervinden. Dat geldt in mindere mate voor het busverkeer dat (grotendeels) over eigen infrastructuur beschikt. Echter, op de plekken waar auto en bus samen gebruik maken van dezelfde infrastructuur, ondervindt ook de bus ernstige vertraging.

In het eindrapport Verkenning KANS van 17 november 2016 is een uitgebreide beschrijving van de opzet en een uiteenzetting van de probleemanalyse te vinden. Deze rapportage is in te zien op de website van de vervoerregio via:

<https://www.vervoerregio.nl/KANS>

Na het inzichtelijk maken van de geconstateerde problemen, zijn er verschillende oplossingsrichtingen verkend. Dit heeft geleid tot enkele kansrijke maatregelen en oplossingsrichtingen die in hoofdstuk 4 van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau verder worden beschreven.

3 AMBITIES, DOELEN EN BEOORDELINGSKADER

3.1 GEZAMENLIJKE AMBITIE VAN DE WEGBEHEERDERS

In de verkenning en de planstudie KANS werken de vier regionale partners gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord en de Vervoerregio Amsterdam samen. De gezamenlijke ambitie van de KANS-partners is:

De doorstroming van het autoverkeer en openbaar vervoer nu en in de toekomst te garanderen, waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd en rekening wordt gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen.

De begrippen autoverkeer en openbaar vervoer zijn erg algemeen, en de wensen van individuele weggebruikers en reizigers zeer divers. Bij het nastreven van de ambitie is het daarom van belang om steeds goed voor ogen te houden wie door de problematiek wordt geraakt en welke maatregelen daarbij effect effectief kunnen zijn.

3.2 AFZONDERLIJKE DOELSTELLINGEN

De vier individuele partners hebben ieder afzonderlijk eigen beleidsdoelen geformuleerd op het gebied van verkeer en vervoer, waaraan de gezamenlijke planstudie zoveel mogelijk gehoor zou moeten geven.

Tabel 3.1: Doelstellingen van de individuele partners

Partner	Doel
Gemeente Amsterdam	Een goede bereikbaarheid van en in de stad voor alle modaliteiten, zoals verwoord in het Beleidskader Hoofdnetten (2005) en de MobiliteitsAanpak Amsterdam (2013), waarbij de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd moet zijn. Het is de ambitie van de gemeente Amsterdam om ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam-Noord mogelijk te maken, met aandacht voor onder andere luchtkwaliteit en geluidbelasting, en deze te ontsluiten via het stedelijk wegennet, regionaal wegennet en rijkswegennet.
Provincie Noord-Holland	Voldoen aan de doorstroomnormen uit de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) en de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren.
Rijkswaterstaat WNN	De doorstroming op het hoofdwegennet laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit (NoMo), binnen kaders van verkeersveiligheid en duurzame leefomgeving (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, 2012).
Vervoerregio Amsterdam	De bussen en het langzaam verkeer in de knoop ongehinderd laten doorstromen en het autoverkeer verkeersveilig afwikkelen op een niveau dat de doorstroming op netwerkniveau en de streefwaarden op trajecten worden gehaald.

3.3 BEOORDELINGSKADER

De gezamenlijke ambitie voor de planstudie KANS (*de doorstroming van het autoverkeer en het openbaar vervoer nu en in de toekomst te garanderen, waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd en prioritaire ruimtelijke ontwikkelingen worden gefaciliteerd*) is vertaald naar een beoordelingskader. De doelmatigheid van de alternatieven wordt in de planstudie getoetst aan de vermelde indicatoren van het beoordelingskader. De scores per indicator worden vergeleken met de referentiesituatie, die bestaat uit de huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen (ruimtelijke projecten waarover reeds een besluit is genomen en budget is gereserveerd) en het verkeersaanbod van het prognosejaar 2030.

Tabel 3.2: Beoordelingskader met indicatoren per criterium

Criteria	Indicatoren
Doelmatigheidscriteria	
Verbeteren auto-bereikbaarheid	Reistijd van deur tot deur, kwantitatief Toekomstvast oplossingen, kwalitatief
Verbeteren OV-bereikbaarheid	Reistijd van deur tot deur, kwantitatief Betrouwbaarheid reistijden, kwantitatief
Verbeteren verkeersveiligheid	Aantal en aard van (te verwachten) ongevallen, kwantitatief Subjectieve verkeersveiligheid, kwalitatief
Toekomstvastheid en uitvoerbaarheidscriteria	
Robuustheid	Gevoeligheid voor RO-beleid, kwalitatief
	Gevoeligheid voor incidenten en calamiteiten, kwalitatief
Haalbaarheid	Maakbaarheid, kwalitatief
	Kosten (LCC), kwantitatief / monetair
	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, kwantitatief
Doorstroming wegen	Rijksweg A10, kwantitatief Provinciale weg N247, kwantitatief Gemeentelijke (hoofd)wegen, kwantitatief
Milieucriteria	
Leefmilieu	Geluidhinder, kwantitatief
	Luchtkwaliteit, kwantitatief
	Externe veiligheid, kwantitatief
Omgeving	Bodem en water, kwalitatief
	Archeologie en cultuurhistorie, kwalitatief
	Explosieven, kwalitatief
	Natuur en ecologie, kwalitatief
	Ruimtelijke kwaliteit, kwalitatief

Toelichting doelmatigheidscriteria

In het beoordelingskader hebben onder andere de streefwaarden voor de afwikkeling van het autoverkeer en de reistijden voor het openbaar vervoer een plaats gekregen. Deze zijn ontleend aan de vigerende beleidsnota's van de betrokken partijen. Een belangrijk doel bij de ambities is om een betrouwbare en voorspelbare reistijd te kunnen bieden aan de weggebruikers en reizigers. Daarvoor wordt er gekeken

naar ritten en reizen als onderdeel van de 'deur-tot-deur'-verplaatsingen die ook over de KANS-knoop gaan. In al die gevallen is de verplaatsing door de knoop dus slechts een klein deel van de totale route.

Voor de grotere verplaatsingen wordt gekeken naar representatieve routes door het gebied met een verplaatsingsafstand van zo'n 20 tot 40 kilometer en een onverstoorde verplaatsingstijd van ongeveer een half uur tot driekwartier. Dergelijke verplaatsingen worden door een groot deel van de weggebruikers en reizigers gemaakt tijdens de drukke spitsperiodes. Ter illustratie moet voor dergelijke verplaatsingen worden gedacht aan de routes tussen Edam/Volendam, Purmerend of Hoorn en Amsterdam.

Toelichting criteria toekomstvastheid, uitvoerbaarheid

Naast de meetbare doelmatigheidscriteria die volgen uit de doelstellingen van de vier betrokken partners, worden de alternatieven in de planstudie ook beoordeeld op minder kwantificeerbare onderdelen. Deze gaan over praktische zaken als de duurzame realiseerbaarheid van de maatregelen in de alternatieven; is een maatregel realiseerbaar zonder bovenmatige grootschalige reconstructies en staat deze eventuele latere planwijzigingen niet hinderlijk in de weg. Deze criteria zullen vooral kwalitatief worden beschreven, op basis van de expertise van de onderzoekers. Bovendien worden de financiële grootheden geraamd.

Toelichting milieucriteria

Om per alternatief te bepalen wat de effecten op het leefmilieu en de omgeving zijn, wordt tevens berekend wat de gevolgen van de nieuwe verkeersstromen zijn voor de milieuaspecten zoals geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Daarnaast worden de ruimtelijke effecten van de aanpassingen in het wegontwerp bepaald voor thema's als bodem en water, archeologie en cultuurhistorie, explosieven, natuur en ecologie en ruimtelijke kwaliteit. De beschrijving van de onderzoeksmethodes per milieu- en omgevingsthema zijn opgenomen in hoofdstuk vijf.

4 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

4.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke alternatieven en varianten in de planstudie KANS worden onderzocht. Ook wordt ingegaan op maatregelen die niet zijn meegenomen in de planstudie. Daarbij worden lessen getrokken uit de conclusies uit de verkenning. De maatregelen die in de verkenning als kansrijk zijn geïdentificeerd, zijn op basis van de bovenstaande probleemanalyse verder uitgewerkt en gecombineerd tot volwaardige alternatieven. In onderstaande paragraaf wordt eerst nagegaan of er vanuit de betrokken overheden invloed kan worden uitgeoefend op het verkeersaanbod en of zodoende de problematiek kan worden beperkt.

4.2 INVLOED OP HET VERKEERSAANBOD

Aangezien de middelen die ons ter beschikking staan efficiënt en duurzaam ingezet moeten worden, is eerst nagegaan of de problematiek kan worden opgelost door de (auto)mobiliteit te beperken. Dat is gedaan door de Ladder van Verdaas¹ te hanteren. De Ladder of Zevensprong van Verdaas is een verwijzing naar zeven aspecten die van invloed zijn op het verkeer- en vervoerssysteem. Deze aspecten zijn in volgorde van de sporten van ladder:

- Ruimtelijke ordening;
- Prijsbeleid;
- Openbaar vervoer;
- Mobiliteitsmanagement;
- Benutting;
- Aanpassing aan de bestaande infrastructuur;
- Nieuwe infrastructuur.

Het is een systematiek die gebruikt wordt bij het identificeren van mogelijke oplossingen bij een bereikbaarheidsprobleem. De systematiek is erop gericht om oplossingen af te wegen en vooral om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere flankerende maatregelen. De uitbreiding van infrastructuur is de laatste stap op de ladder van Verdaas. Mogelijke oplossingen kunnen eerst gevonden worden in de ruimtelijke ordening, prijsbeleid, optimalisatie van het openbaar vervoer of in mobiliteitsmanagement. Pas wanneer al deze opties onvoldoende toereikend zijn, kan de uitbreiding van infrastructuur worden overwogen.

Op basis van de ladder zijn de volgende maatregelen of beleidsinstrumenten overwogen om de problematiek op het knooppunt te verlichten.

- **Ruimtelijke ordening.** Door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in bestaande stedelijke gebieden te concentreren worden verplaatsingsafstanden korter en wordt er relatief meer gebruik gemaakt van fiets en OV. In het geval van Amsterdam Noord en omgeving wordt er sterk ingezet op verdichting. Ook voor ontwikkelingen in de Zaanstreek en Waterland worden vrijwel altijd locaties

¹ De systematiek is bedacht door Co Verdaas, onder meer voormalig Gedeputeerde Ruimtelijke Ordening in de provincie Gelderland en Staatssecretaris van Economische Zaken in het Kabinet Rutte II.

in bestaand stedelijk gebied en nabij ov-knooppunten gekozen. Het bestaande ruimtelijke beleid is zodoende al relatief gunstig voor het beperken van de mobiliteitsgroei, maar zorgt toch voor extra verkeersbewegingen op het knooppunt KANS (), omdat niet iedereen altijd met het OV of op de fiets gaat. In de planstudie KANS wordt dit instrument dan ook verder buiten beschouwing gelaten.

- **Prijsbeleid.** Met prijsbeleid is het de bedoeling om reizen in de drukke perioden, zoals de spits, (vooral) voor het autoverkeer duurder te maken, zodat de piekbelasting minder groot wordt en er minder investeringen in de infrastructuur nodig zijn. De inschatting van deskundigen is dat het effect van prijsbeleid op de congestie in de spits groot is. Gezien de ontwikkelingen van de mobiliteit lijkt het dan ook logisch dat er op termijn prijsbeleid wordt ingevoerd. Dat werkt alleen als het prijsbeleid op landelijk niveau wordt ingevoerd en op dit moment is daar geen politiek en maatschappelijk draagvlak voor. Aangezien de partners die samenwerken aan de planstudie KANS geen directe invloed hebben op het al dan niet invoeren van (landelijk) prijsbeleid en er veel onzekerheid bestaat over de vorm en impact daarvan, nemen we prijsbeleid nu niet mee als één van de te overwegen maatregelen in de planstudie. We zullen wel rekening houden met de invoering van prijsbeleid door een gevoeligheidsanalyse uit te voeren. Daarin stellen we de vraag of de voorgenomen maatregelen nog wel efficiënt zijn wanneer er minder autoverkeer in de spits voorkomt.
- **Openbaar Vervoer.** Het OV-gebruik van, in en naar het projectgebied is al op een heel hoog niveau. Een belangrijke aanleiding voor de planstudie KANS is de aanstaande openstelling van het station Noord aan de Noord/Zuidlijn, waarmee het OV-gebruik verder wordt gestimuleerd. De ingebruikname van het station leidt er toe dat diverse buslijnen volgens een nieuwe dienstregeling zullen gaan rijden, maar ook dat er nieuwe ruimtelijke functies rondom het station zullen ontstaan met als gevolg een extra en nieuwe vervoervraag. Ook valt te verwachten dat op de schaal van de stad Amsterdam nieuwe vervoerpatronen zullen ontstaan. Autobezoekers van de binnenstad zullen voor een deel gebruik maken van de P+R faciliteiten bij het nieuwe station en vandaar de reis naar het centrum met de bus of metro voortzetten. Hoewel daarmee valt te verwachten dat op de schaal van de stad en de regio het OV-gebruik relatief zal toenemen, leiden de extra functionaliteit en de nieuwe vervoerpatronen op en rond de knoop KANS tot een groter verkeersaanbod en autogebruik en dus tot een verdere toename van de verkeersproblematiek in die omgeving. Die problematiek is echter niet oplosbaar met een verdere inzet op openbaar vervoer.
- **Mobiliteitsmanagement.** Met mobiliteitsmanagement worden forensen verleid om buiten de spits te reizen of met het OV of de fiets te reizen. Daardoor wordt de piekbelasting minder groot en zijn minder investeringen in de infrastructuur nodig. In de verkenning is al beredeneerd dat deze maatregel voor het knooppunt KANS niet effectief is. Ten eerste is het effect relatief beperkt omdat er al veel mobiliteitsmanagement wordt toegepast en er al heel veel gebruik gemaakt wordt van het openbaar vervoer (bussen). Ten tweede is er een grote latente vraag naar capaciteit voor het autoverkeer in de spitsen, vooral vanaf de N247 en N235 vanuit Waterland. Dat blijkt onder meer uit het grote aantal forensen dat nu extra vroeg vertrekt (de ochtendspits

komt veel vroeger op gang dan elders) of forensen die nu met het OV reizen. Als meer mensen buiten de spits reizen of het OV nemen, zullen anderen dat niet meer doen en is het effect nihil. Het stimuleren van fietsgebruik kan afhankelijk van de maatregel en eventueel stimulerende fiscale maatregelen kansrijk zijn, maar het gaat om kleine aantallen en het zal de verkeersdruk op het knooppunt niet of nauwelijks verlichten.

Op basis van het bovenstaande, concluderen we dat we weinig invloed hebben op het verkeersaanbod en dat het niet wenselijk en realistisch is om maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement en prijsbeleid mee te nemen in de planstudie KANS.

Maatregelen op het vlak van het beter benutten en aanpassen van de bestaande infrastructuur maken integraal onderdeel uit van de te onderzoeken alternatieven en varianten.

4.3 LESSEN UIT DE VERKENNING KANS

Op basis van de probleemanalyse is in de verkenning KANS bekeken welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn. Er zijn maatregelen verkend en uitgewerkt voor de korte (2020) en lange termijn (2030). De maatregelen zijn vervolgens beoordeeld op onder meer de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, de kosten, en de kosten-batenverhouding.

Kansrijke maatregelen

Uit de modelberekeningen in de verkenning bleek dat ten gevolge van de meest kansrijke maatregelen de doorstroming voor het autoverkeer en het openbaar vervoer verbetert ten opzichte van de huidige situatie en referentiesituaties voor 2020 en 2030.

De streefwaarden voor de doorstroming van het openbaar vervoer worden daarbij in de toekomst gehaald. Voor het autoverkeer worden op een aantal relaties (zelfs met vergaande maatregelen) nog niet alle streefwaarden voor de doorstroming gehaald, maar treedt wel belangrijke verbetering op ten opzichte van de situatie zonder maatregelen.

Belangrijke conclusie is in ieder geval dat een robuuste oplossing alleen mogelijk lijkt door ook een aantal maatregelen op de A10 te nemen. De kansrijke maatregelen die vanuit de verkenning meegenomen worden in de planstudie zijn:

1. Fly-over van de N247 naar de A10-binnenring (voor regionaal verkeer van noord richting oost);
2. Rechtsaf via een nieuwe oprit van de N247 naar A10-buitenring (regionaal verkeer van noord richting west);
3. Vrije rechtsafer van de Nieuwe Leeuwarderweg / s116 naar de A10-binnenring (lokaal verkeer richting oost);
4. Verlengen invoegstrook op de A10-binnenring (lokaal en ringverkeer richting oost);
5. Aanpassen configuratie invoegstrook s116 op de A10-binnenring (lokaal verkeer richting oost): de invoegstrook van de s116 gaat over in de rechter rijstrook van de A10 en de linker rijstrook wordt afgestreept.

Realisatie basismaatregelen

Van een aantal kansrijke maatregelen is inmiddels besloten dat deze zullen worden gerealiseerd door de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Deze zijn daarom uitgangspunt voor de planstudie

KANS en worden als gerealiseerd beschouwd. Het betreft korte termijn maatregelen op de wegen die in beheer zijn van de gemeente of de provincie, die ontegenzeggelijk bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid en die oplossingsrichtingen in het kader van de planstudie KANS niet in de weg zitten. De gemeente en provincie zijn met de voorbereiding gestart en zetten in op realisatie in 2019. Het betreft de volgende maatregelen²:

- A. Verlengen van de linksaf strook, vanaf de N247 naar de A10-binnenring (voor regionaal verkeer van noord richting oost);
- B. Rijbaanscheiding met doorgetrokken streep op de N247, om gevaarlijke en daardoor zeer ongewenste inhaalmanoeuvres te voorkomen;
- C. Verdubbelen van de linksaf strook vanaf de N247 naar de A10-west om de capaciteit van invoegend verkeer naar de A10 te vergroten en daarmee de wachtrij op de N247 te verkorten;
- D. Optimalisatie verkeerslichten op de kruisingen van de aansluiting s116 / IJdoornlaan, om de doorstroming op het kruispunt te verbeteren.

Van de volgende de basismaatregelen is nog niet definitief duidelijk of deze door de gemeente Amsterdam opgepakt kunnen worden³:

- Busstrook langs de oprit van de IJdoornlaan naar s116, inclusief voorstart bussen in VRI (richting noord), om het busverkeer niet onnodig te laten wacht op de grote verkeersstromen richting de A10 en de N247;
- Busstrook vanaf de A10 tot de IJdoornlaan, dus langs de afrit van de s116 (richting zuid), om de bussen niet onnodig te laten wachten in de grote verkeersstromen vanaf de A10 en de N247 naar Amsterdam-Noord;
- Verlengen van de opstelstrook naar de IJdoornlaan (van noord richting west), om dit verkeer niet onnodig te laten wachten op de verkeersstroom die onderaan de afrit naar links wil.

Deze maatregelen worden meegenomen in de scope van de planstudie KANS. Ze worden nader uitgewerkt en de effecten worden bepaald. Er wordt daarbij gezocht naar een geschikt moment waarop de maatregelen kunnen worden overgedragen aan de gemeente Amsterdam.

Niet kansrijke maatregelen

Van de volgende twee maatregelen is op basis van de Verkenning geconcludeerd dat deze niet kansrijk zijn. Deze worden dan ook niet verder onderzocht in de planstudie:

- Een alternatief met een verkeersplein boven de A10 of het zogenaamde 'meeuwenei', in plaats van de huidige kruispunten. Gebleken is dat met een dergelijke oplossing niet voldoende capaciteit kan worden gecreëerd om het verwachte verkeersaanbod te verwerken.
- Een busviaduct in twee richtingen tussen de Nieuwe Leeuwarderweg (s116) en de N247 blijkt te duur te zijn in relatie tot de baten. De doorstroming van de bus verbetert nauwelijks (de bus rijdt nu ook vrijwel ongestoord door) en dat geldt ook voor de doorstroming van het autoverkeer.

² De nummering met hoofdletters verwijst naar de Verkenning uit 2016 en naar de afbeelding van figuur 4.1.

³ In de Verkenning van 2016 zijn deze maatregelen aangeduid met respectievelijk een Romeinse I, II en III.

Samenstellen alternatieven

Daarmee is de opgave voor de planstudie KANS afgebakend tot de hiervoor genoemde vijf kansrijke maatregelen en drie basismaatregelen. Op basis van deze maatregelen worden volwaardige alternatieven samengesteld en zo nodig voorzien van varianten die bijvoorbeeld rekening houden met een gefaseerde realisatie.

Vervolgens worden de maatregelen nader uitgewerkt. Binnen de scope van de genoemde maatregelen is er ruimte om te optimaliseren en aspecten toe te voegen, maar niet om de maatregelen die eerder zijn afgefallen opnieuw mee te nemen.

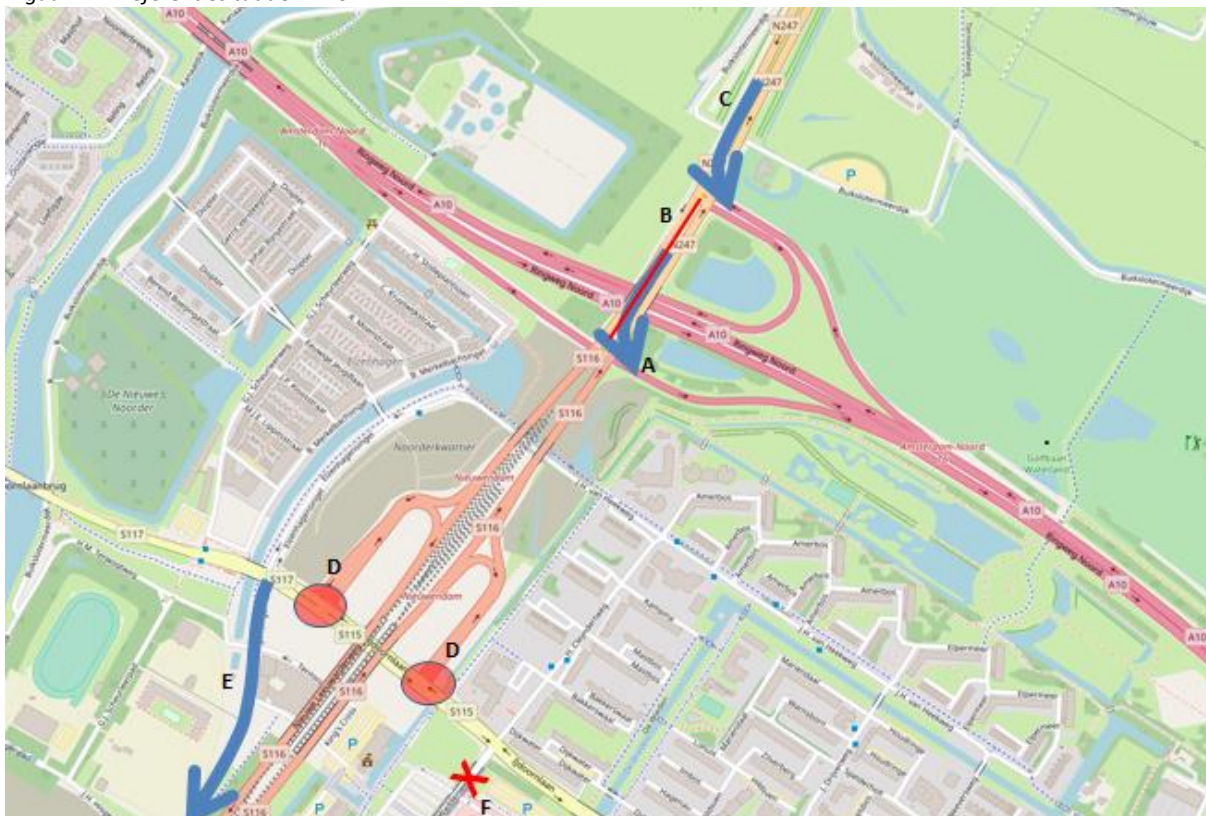
4.4 IN DE PLANSTUDIE TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN

De alternatieven verschillen van elkaar met betrekking tot de mate waarin nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd. Dat is gedaan vanuit de gedachte dat bestaande infrastructuur zo goed mogelijk moet worden benut voordat nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd (zie ook paragraaf 4.2).

4.4.1 Referentiesituatie

Speciale aandacht is nodig om te bepalen welke situatie 'autonoom' is. Mede op basis van de resultaten van de Verkenning 2016 is inmiddels besloten om kansrijke maatregelen op korte termijn te gaan realiseren. Die worden integraal onderdeel van de autonome of referentiesituatie: de situatie die in 2030 bestaat zonder aanvullende besluiten ten tijde van de vaststelling van de voorliggende NRD.

Figuur 4.1: Referentiesituatie KANS



Tot de referentiesituatie behoort het huidige netwerk van A10, N247 en s116, aangevuld met de maatregelen A tot en met D vanuit de Verkenning. Deze maatregelen zijn kort beschreven in paragraaf 4.3 en omvatten:

- A: Verlengen van de linksafstrook vanaf de N247 naar de A10-binnering en in aanvulling daarop het realiseren van een linksaf opstelstrook voor de bussen;
- B: Rijbaanscheiding met doorgetrokken streep op de N247;
- C: Verdubbelen van de linksaf strook vanaf de N247 naar de A10-west;
- D: Optimalisatie verkeerslichten aansluiting s116/ IJdoornlaan.

Daarnaast behoort tot de referentiesituatie de volgende twee maatregelen (geen onderdeel Verkenning):

- E: doortrekken van de Elzenhagensingel, tussen de IJdoornlaan en de Nieuwe Purmerweg bij de eerstvolgende aansluiting op de s116. Onderdeel van deze maatregel is het optimaliseren van de verkeerslichtenregeling op het kruispunt IJdoornlaan/Elzenhagensingel.
- F: Opheffen Waddenwegviaduct.

4.4.2 Alternatief 1: Beter benutten

In het alternatief Beter Benutten wordt ingezet op twee aspecten.

1. Verder ontvlechten van het busverkeer, waar een aantal basismaatregelen die op korte termijn worden uitgevoerd ook al bij helpen. Het betreft in ieder geval de overgebleven basismaatregelen uit de verkenning:
 - a. Busstrook langs de oprit van de IJdoornlaan naar s116;
 - b. Busstrook vanaf de A10 tot de IJdoornlaan;
 - c. Verlengen van de afrijstrook op de IJdoornlaan (van oost richting west).
2. Verder zal worden ingezet op een meer geavanceerde / integrale netwerkstrategie voor het verkeersmanagement op de knoop: zoals bufferen of VRI's beter integraal geoptimaliseerd op basis van verkeersaanbod.

Figuur 4.2: Schematische weergave van de maatregelen in het Beter Benutten alternatief



3. In aanvulling op de doortrekking van de Elzenhagensingel worden de opstelstroken linksaf vanaf de IJdoornlaan verdubbeld:
 - a. Linksaf van de IJdoornlaan naar de Elzenhagensingel (van oost naar zuid), inclusief het verdubbelen van de afrijstrook naar het zuiden en het optimaliseren van de verkeerslichtenregeling.
 - b. Linksaf van de IJdoornlaan naar de toerit s116 richting Centrum (van west naar zuid).
 - c. Verlengen van de opstelstroken van de IJdoornlaan naar de toerit s116 richting A10 (van west naar noord).
4. Verdubbelen van de rechtsaf stroken van de s116 naar de toerit A10 binnenring (van zuid naar oost).

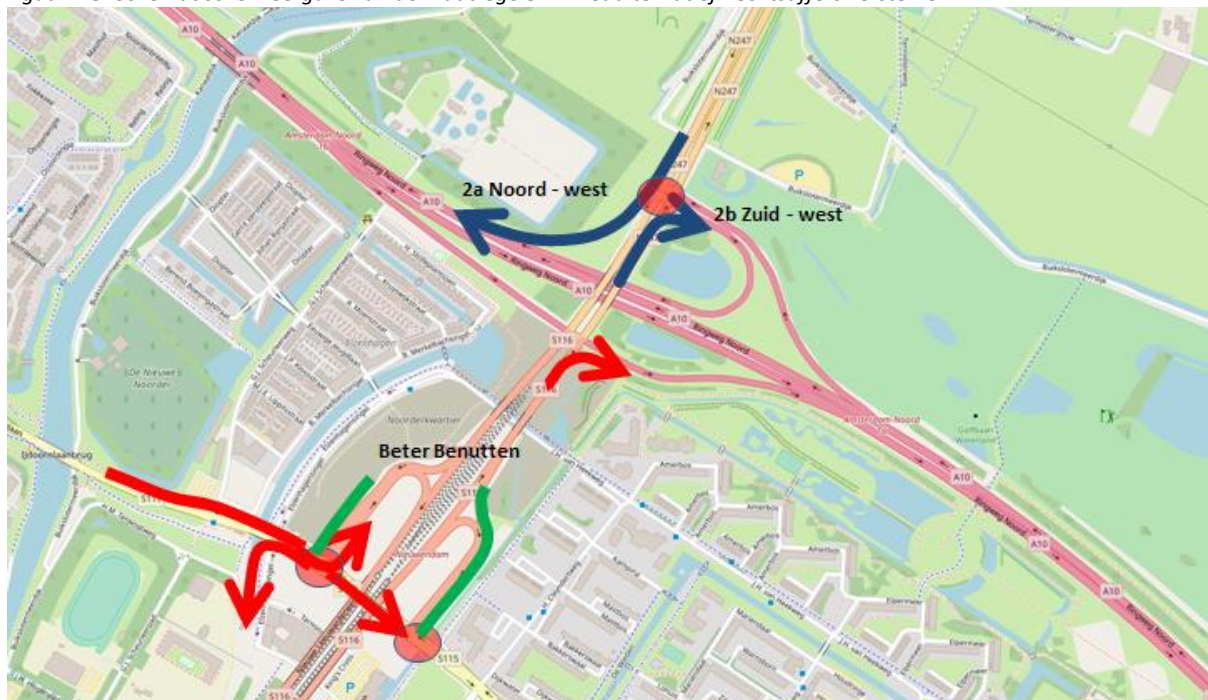
Uitgangspunt is dat de maatregelen uit dit alternatief 1 (Beter Benutten) ook in de navolgende alternatieven worden opgenomen. Het kan zijn dat dit niet voor alle maatregelen even logisch of mogelijk is, of dat de beter benutten maatregelen op iets andere wijze uitgevoerd moeten worden. In dat geval worden de betreffende maatregelen binnen het alternatief verder geoptimaliseerd.

Er is recent veel gedaan aan het beter benutten van de bestaande infrastructuur, waardoor er niet veel extra's meer te halen is zonder grootschalige aanpassingen. Bovendien is er op de kruispunten van de aansluiting geen ruimte voor meer opstelstroken. In aanvulling op de beschreven maatregelen kan gedacht worden aan een aantal experimenten gericht op overzichtelijkheid en zichtbaarheid, zoals specifieke bebording, duidelijkere markeringen of gekleurd asfalt.

4.4.3 Alternatief 2: Rechtsaf versterken

De gedachte achter dit alternatief is dat het ontvlechten van de verkeersstromen voor een betere en meer betrouwbare doorstroming zorgt. In dit geval wordt ontvlochten door het verkeer waar mogelijk middels een vrije rechtsafstrook af te wikkelen.

Figuur 4.3: Schematische weergave van de maatregelen in het alternatief Rechtsaffers versterken



In dit alternatief worden naast de beter benutten maatregelen, vrije rechtsaffers gerealiseerd voor:

- 2a: Het verkeer van de N247 uit noordelijk richting naar de A10 buitenring in westelijke richting;
- 2b: Voor verkeer van de Nieuwe Leeuwarderweg / s116 uit zuidelijke richting naar de A10 buitenring in westelijke richting.

Deze maatregelen zijn afkomstig uit de verkenning KANS. Bekeken zal worden of er nog maatregelen nodig zijn op de A10 om het invoegen van dit verkeer goed te faciliteren. Er wordt nagegaan of er in aanvulling op deze maatregelen nog andere rechtsaf bewegingen kunnen worden verbeterd. In de meeste gevallen lijkt dit door ruimtegebrek of conflicterende verkeersstromen / busbanen niet goed mogelijk.

4.4.4 Alternatief 3: Fly-over

In het alternatief Fly-over wordt naast de beter benutten maatregelen van alternatief 1, de linksaf beweging van het verkeer dat van de N247 uit noordelijke richting naar de A10 binnenring in oostelijke richting wil rijden, fysiek over het kruispunt en de aansluiting heen geleid, maatregelen 3a in figuur 4.4.

Daardoor ontstaat ruimte op de beide kruispunten van de aansluiting, zowel in fysieke ruimte voor het faciliteren van opstelruimte, als in tijd voor de afwikkeling van de verkeersregelingen op de kruispunten. Dit komt mede doordat de linksaf beweging van de A10 buitenring naar de s116 nu ongelijkvloers kruist met het verkeer op de fly-over.

Figuur 4.4: Schematische weergave van de maatregelen in het alternatief Fly-over



Om de verkeersstroom in goede banen te leiden en effectief te kunnen laten samenvoegen met het verkeer op de A10 binnenring in oostelijke richting, is het waarschijnlijk nodig om de configuratie van de rijstroken op de A10 te herschikken. De huidige invoegstrook zou dan een samenvoeging kunnen worden: de invoegstrook gaat over in de rechterrijstrook tot aan de volgende aansluiting met de s115.

Doordat de linksafbeweging vanuit het noorden naar de binnenring vervalt en ook het busverkeer via de fly-over wordt gefaciliteerd, ontstaat de mogelijkheid om verkeer vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg/s116 via een vrij rechtsafer naar de toerit te leiden, maatregelen 3b in figuur 4.4.

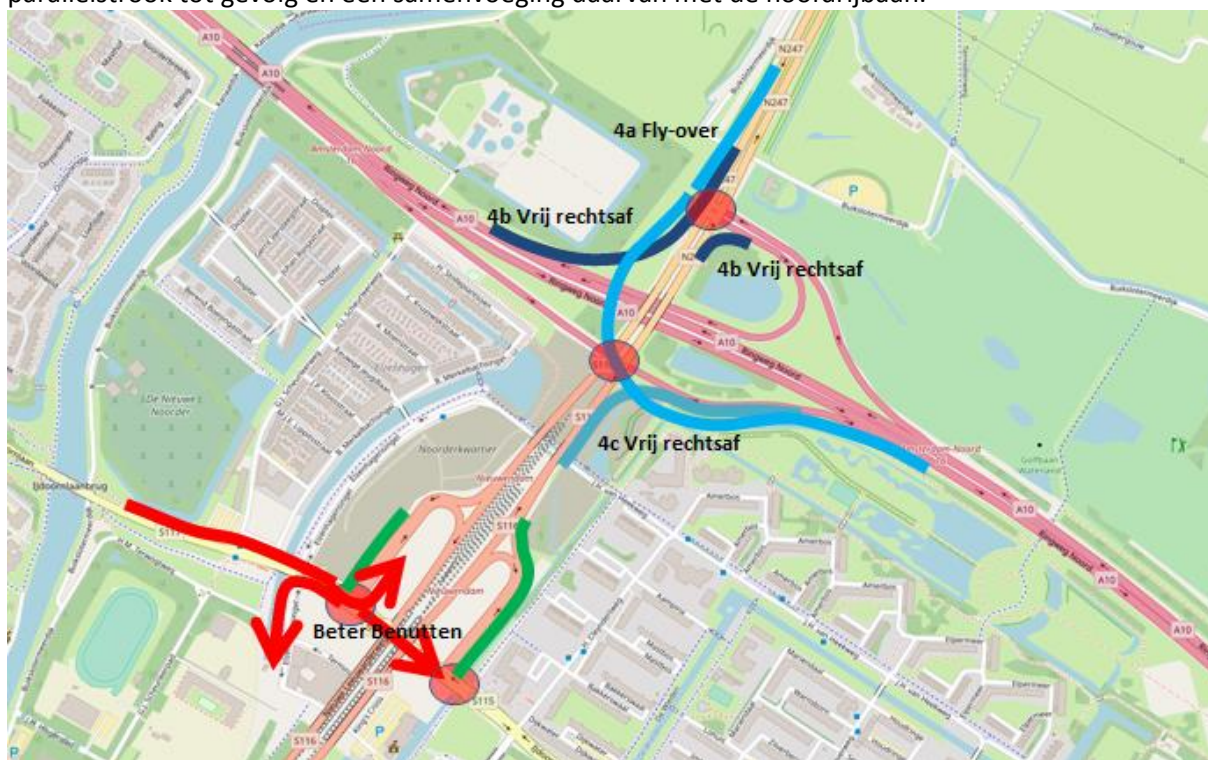
Uitgangspunt is dat de maatregelen uit alternatief 1 (Beter Benutten) ook in dit alternatief worden opgenomen. Het kan zijn dat dit niet voor alle maatregelen uit dit pakket logisch of mogelijk is, of dat deze beter benutten maatregelen op iets andere wijze uitgevoerd moeten worden.

4.4.5 Alternatief 4: Combinatie van beter benutten, rechtsaf en fly-over

In dit combinatiealternatief worden naast de beter benutten maatregelen van alternatief 1 de hoofdmaatregelen van alternatief 2 en alternatief 3 met elkaar gecombineerd.

Er worden dus zowel vrije rechtsaffers van alternatief 2 als de fly-over van alternatief 3 gerealiseerd en met elkaar gecombineerd. Dat heeft als consequentie dat ook de rijstrookconfiguratie op de A10 binnenring in oostelijke richting opnieuw wordt ingedeeld, met een samenvoeging van de rijbanen op de

Figuur 4.5: Schematische weergave van de maatregelen in het alternatief Combinatie parallelstrook tot gevolg en een samenvoeging daarvan met de hoofdrijbaan.



5 TE ONDERZOEKEN (MILIEU)ASPECTEN

5.1 WAAR GAAT DE PLANSTUDIE KANS OVER?

De planstudie richt zich op de verkeersafwikkeling op en direct rond de knoop tussen de wegen A10, N247 en s116. Het projectgebied omvat een deel van de N247 (tussen het kruispunt N247-N235 en de A10), een deel van de s116/Nieuwe Leeuwarderweg (tussen de A10 en de aansluiting met de IJdoornlaan), de IJdoornlaan tussen de Elzenhagensingel en de Waddenweg en een deel van de A10 tussen de aansluitingen s117 (Landsmeer) en s115 (Schellingwoude).

Het studiegebied voor een aantal van de onderzoeken in de planstudie is zo nodig ruimer dan het projectgebied, omdat significante (milieu)effecten kunnen optreden buiten het plangebied als gevolg van wijzigende vervoerpatronen. De onderzoeken zelf hebben betrekking op verkeer gerelateerde thema's zoals geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, en op thema's met meer aan het ruimtegebruik gerelateerde ontwikkelingen zoals bodem en water, archeologie, cultuurhistorie en natuur. Zie paragraaf 2.1 van de voorliggende NRD voor de beschrijving van het projectgebied en het studiegebied in de planstudie KANS.

Voordat de onderzoeken worden uitgevoerd, wordt aan de hand van een verkeerskundige analyse de aard en omvang van de problematiek scherp in beeld gebracht. Bij de problematiek wordt een aantal relevante en onderscheidende maatregelpakketten nader gedefinieerd en samengesteld, die probleemoplossend kunnen zijn en ook realiseerbaar zouden kunnen zijn.

5.2 VERKEERSONDERZOEKEN

5.2.1 Inleiding

Voor de alternatieven en varianten bepalen we de mate van probleemoplossend vermogen en doelbereik. Dat geeft duidelijkheid over de mate waarin de gesignaleerde knelpunten worden opgelost en de gestelde ambities en doelen worden bereikt. Zo nodig worden de alternatieven en varianten op onderdelen gewijzigd of aangevuld. Bij het kijken naar de mate van oplossend vermogen en doelbereik wordt zowel gekeken naar de doorstroming op netwerkniveau als naar de doorstroming van de individuele wegvakken en kruispunten in de knoop. Dat gebeurt met behulp van een modelanalyse op drie niveaus: door toetsing met het Rijksmodel NRM, met het verkeersmodel van de gemeente VMA en met een lokaal micromodel AIMSUN.

5.2.2 Analyses statische verkeersmodellen

Voorafgaand aan de ontwerpwerkzaamheden, wordt op basis van de beschikbare verkeersmodelberekeningen uit de verkenningen van 2016 en begin 2017 een analyse van modelgegevens uitgevoerd om de hierboven genoemde alternatieven zo goed mogelijk op vorm te kunnen geven. Dat wil zeggen dat het benodigde aantal rijstroken en de kruispuntindeling worden bepaald.

Na de eerste ontwerpronde, wanneer globaal in beeld is of de gewenste configuratie van de alternatieven in te passen, worden de verkeersmodelberekeningen van de planstudie uitgevoerd. De berekeningen worden uitgevoerd met verkeersmodellen voor het Rijkswegennet (geheten NRM) en voor de regio Amsterdam (geheten VMA). Beide modellen zijn zogenaamde statische modellen. Hiermee brengen we op regionale en gemeentelijke schaal de gevolgen voor de verkeerstromen van de alternatieven in beeld. Deze informatie is onderdeel van de afweging (zie beoordelingskader in paragraaf 3.3.).

Dat biedt ten eerste een geactualiseerd inzicht in de huidige situatie en de referentiesituatie. In de uitwerking worden de bestaande en toekomstige knelpunten geactualiseerd en in beeld gebracht. Ten tweede wordt onderzocht in hoeverre de geconstateerde knelpunten op te lossen zijn met één van de alternatieven die hiervoor in hoofdstuk 4 zijn omschreven. Vragen die beantwoord worden, zijn:

- Welke knelpunten zijn er op het gebied van bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid?
- Welke knelpunten zijn er als gevolg daarvan op het gebied van leefbaarheid?
- Wat is het oplossend vermogen van de verschillende alternatieven?
- Zijn de alternatieven robuust, zowel op netwerkniveau (verplaatsen we het probleem niet? Wat als er een incident / calamiteit optreedt?) als wat betreft de gehanteerde uitgangspunten (wat als er meer/minder woningbouw plaatsvindt? Wat als de P+R zeer grote aantallen reizigers trekt? Etc.).

Om te bepalen in hoeverre de huidige verkeersproblematiek toe- of afneemt, wordt voor de huidige situatie het basisjaar 2017 onderzocht en voor de autonome referentie en plansituaties het jaar 2030, zowel in het lage als het hoge groeiscenario.

Voor de alternatieven bepalen we de mate van probleemoplossend vermogen en het doelbereik aan de hand van de criteria en indicatoren van het beoordelingskader, zie daarvoor paragraaf 3.3 op pagina 11 en verder. Daarmee wordt duidelijk in welke mate de gesignaleerde knelpunten worden opgelost en de gestelde ambities en doelen worden bereikt. Zo nodig worden de alternatieven op onderdelen gewijzigd of aangevuld. Daarnaast worden gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om de robuustheid van de alternatieven in het geval van grote wijzigingen – groot incident op de A10 en/of mogelijke nieuwe Oostelijke ontsluiting en/of Bongerdverbinding – te toetsen.

5.2.3 Berekeningen dynamisch verkeersmodel

Naast de analyses met behulp van de statische verkeersmodellen op het niveau van het regionale en gemeentelijke wegennet, maken we ook gebruik van meer gedetailleerde modellen en simulaties. Dat gebeurt met behulp van een microscopisch dynamisch AIMSUN model, waarvan de naam verwijst naar de gehanteerde software. Dit model heeft als belangrijke eigenschap dat het eenvoudig en inzichtelijk kan schakelen tussen het macroniveau van het Rijksmodel NRM, het mesoniveau van het regionaal model VMA en het gewenste microniveau op de lokale wegen van de KANS-knoop dat gewenst is om kruispunten en aansluitingen te kunnen analyseren.

Met deze modelanalyses zijn we in staat om zowel de doorstroming van de vervoerstromen op de A10 te analyseren, als het regionaal verkeer op de N247, als het lokale verkeer op de s116 en de aansluitende wegen. Tot op voertuigniveau kunnen we analyseren hoe men nu en in de toekomst, al of niet in een aangepast wegennet, door het verkeer beweegt. Omdat het mogelijk is om individuele voertuigen te volgen, kunnen goede analyses worden gemaakt van de reis- en rijtijden en kunnen ook kleinschalige maatregelen aan bijvoorbeeld verkeerslichten of de rijstrookindeling worden getoetst.

Door het rijgedrag in detail te bestuderen wordt bovendien ook duidelijk in hoeverre verkeersonveilige situaties worden opgelost of juist moeten worden opgelost. Dat betreft situaties die daadwerkelijk onveilig zijn omdat er een verhoogde ongevalskans optreedt, maar ook situaties die door weggebruikers als onveilig kunnen worden ervaren, doordat de situaties complex zijn, of onoverzichtelijk.

Aan de hand van de dynamische modelberekeningen worden de reistijden door de knoop voor het autoverkeer en de rijtijden van de bussen bepaald en daarmee dus ook de potentiële verliestijden of vertragingen. Daarnaast geven deze analyses inzicht in de prestaties van de verschillende onderdelen van het wegennet.

5.3 ONTWERP EN KOSTENRAMING

5.3.1 Ontwerp

Van de maatregelpakketten worden de infrastructurele maatregelen ontworpen tot op het niveau dat het ruimtebeslag met voldoende onderscheidend vermogen in beeld is gebracht, geschikt om de milieueffecten in beeld te brengen. Meestal betekent dit tot op het niveau van de as van de weg met een gestandaardiseerd dwarsprofiel, en een enkele keer zal de inpassing in detail worden uitgewerkt tot op het niveau van een zogenaamd voorontwerp voor voldoende onderscheidend inzicht.

Van de ontwerpen wordt daarnaast in kwalitatieve zijn bepaald hoe ze in de praktijk gerealiseerd kunnen worden. Daarbij kijken we naar het fysieke ruimtebeslag zowel boven als ondergronds, maar vooral ook naar de wijze waarop dat ruimtebeslag beschikbaar kan worden gemaakt en gehouden terwijl het overige verkeer zoveel mogelijk ongestoord door kan rijden. Ook kijken we daarbij naar omliggende functionaliteiten en projecten die mogelijk beïnvloed worden, zowel voor nu als in de (verre) toekomst. Denk daarbij aan het nieuwe station Noord, maar ook aan de mogelijkheid om in de toekomst de Noord/Zuidlijn wellicht door te trekken naar het noorden. We vragen ons dan af hoe we de ontwerpen van de maatregelen en alternatieven zo kunnen inpassen dat dergelijke processen en projecten niet onmogelijk gemaakt worden.

In de planstudie wordt ook in kaart gebracht of de alternatieven de ontsluitings-varianten van het gebied de Sportdriehoek – dit betreft de mogelijke ontwikkeling van het gebied noordwestelijk van de A10 – in de toekomst bemoeilijkt of onmogelijk maakt. Dit wordt meegenomen in de afweging voor een toekomstbestendige voorkeursoplossing om de bereikbaarheid over de knoop te verbeteren (zie beoordelingskader paragraaf 3.3. Toekomstvastheid – Robuustheid).

5.3.2 Kostenraming

Van de ontwerpen worden de investeringsniveaus bepaald aan de hand van kentallen voor de kosten van ontwerpelementen zoals wegverhardingen, grondwerk, openbare verlichting, bebordingen en bewegwijzering. Daarvoor worden eenheidsprijzen per element bepaald en de te hanteren percentages en staartkosten conform de zogenaamde Standaardsystematiek Kostenraming (SSK) van CROW, het landelijke kennisplatform op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

5.4 TE ONDERZOEKEN (MILIEU)THEMA'S

5.4.1 Inleiding

In deze fase van de planstudie wordt vooral gekeken naar het probleemoplossend vermogen van onderscheidende alternatieven en varianten en naar de daarbij relevante milieuthema's ten aanzien van leefbaarheid, omgevingswaarden en een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

5.4.2 Geluid

Een belangrijk aan verkeer gerelateerd milieuthema is geluid, omdat gebruikers en vooral omwonenden verkeersgeluid als één van de meest directe milieugevolgen van de situatie ervaren.

Op basis van beschikbare verkeerskundige gegevens uit de (pre)verkenningen, en zo nodig aanvullende berekeningen met het verkeersmodel, worden met de zogenaamde Standaard RekenMethode 2 (SRM2) geluidcontouren berekend van de relevante voorkeurs- en drempelwaarden. Vervolgens wordt in beeld

gebracht welke geluid beperkende maatregelen eventueel getroffen moeten worden om de alternatieven en varianten te laten passen binnen de Wet Geluidhinder.

Pas in de volgende fase, indien de bevoegde gezagen besluiten om een voorkeursoplossing vast te leggen in een planologische procedure, wordt tot op detailniveau ontworpen en de geluidbelasting tot op adresniveau volledig doorgerekend.

5.4.3 Luchtkwaliteit

Het doel van het milieuonderzoek naar de luchtkwaliteit is te toetsen of er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). Dit valt samen met de stikstof-berekening als hierna beschreven. Daarnaast wordt er een indicatieve uitspraak gedaan over het effect van de alternatieven en varianten op de luchtkwaliteit.

Stikstofdepositie

De N247 tussen de A10 en Het Schouw ligt dichtbij het Natura 2000 gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Dit uitgeveende laagveencomplex ten noorden van Amsterdam biedt onderdak aan diverse prioritaire soorten en bijzonder vogels en heeft mede daardoor internationale allure. Vergroting van de capaciteit van de KANS-knoop kan leiden tot wijzigingen in het routekeuzegedrag van weggebruikers en heeft mogelijk een verkeer aantrekkende werking, met milieueffecten voor de flora en fauna tot gevolg. Om de doelstellingen van het Europese natuurbeleid te borgen is het daarom nodig om een prognose van de stikstofontwikkeling uit te werken. De resultaten daarvan kunnen van dwingend belang zijn in een m.e.r. procedure (milieueffectrapportage).

In het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is het noodzakelijk om een zogenaamde AERIUS-berekening uit te voeren om de stikstofdepositie te bepalen. Afhankelijk van de hoeveelheid stikstofdepositie én de situatie in het Natura 2000 gebied, moet een vergunning worden aangevraagd in het kader van de Wet Natuurbescherming. In een aantal gevallen kan worden volstaan met een eenvoudigere meldingsprocedure. Als de toename onder de drempelwaarde blijft hoeft er niets te gebeuren.

Het uitvoeren van een stikstofdepositieberekening houdt in dat er een rekenmodel wordt opgebouwd met rijlijnen en verkeersintensiteiten. Met behulp van de rekentool AERIUS wordt vervolgens de stikstofdepositie als gevolg van het project berekend.

5.5 DIVERSE QUICK SCAN ONDERZOEKEN

5.5.1 Algemene aanpak

Naast de milieuonderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit, wordt een aantal quick scan onderzoeken uitgevoerd. Dit gebeurt met algemeen toegankelijke informatie, bijvoorbeeld via de website <https://maps.noord-holland.nl/kaarten/>. De informatie wordt aangevuld met relevante en beschikbare beleidsdocumenten en vigerende onderzoek informatie naar milieuthema's in het studiegebied van de planstudie KANS.

De quick scan onderzoeken worden uitgevoerd voor de thema's externe veiligheid, bodem en water, archeologie en cultuurhistorie, niet gesprongen explosieven natuur en ruimtelijke kwaliteit. De quick scan onderzoeken hebben als doel om te inventariseren waar en in welke mate in het projectgebied belangrijke waarden voorkomen die (negatief) beïnvloed worden door de realisatie van de alternatieve maatregelen. Dat biedt inzicht in de noodzaak van aanvullende, mitigerende of compenserende maatregelen.

In aanvulling op de onderzoeken wordt de investeringsniveaus en de bijbehorende mate van doelbereik van de alternatieven vertaald in een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (mkba).

5.5.2 Externe veiligheid

De A10 en N247 zijn aangewezen als een route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarom wordt berekend in hoeverre significante effecten zijn te verwachten ten aanzien van externe veiligheid in de verschillende alternatieven.

5.5.3 Bodem en water

Bodem

Ten behoeve van de alternatievennota worden de problemen met betrekking tot de geofysische gesteldheid (draagkracht) en milieukundige bodemkwaliteit (verontreinigingen) geïnventariseerd. Deze inventarisatie is gericht op het in beeld brengen van de algemene kwaliteit van grond, grondwater en waterbodem. Van de alternatieven wordt vervolgens vastgesteld in welke mate het ruimtebeslag daarvan de ter plaatse aanwezige bodemopbouw beïnvloed.

Water

In overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wordt het effect van de diverse alternatieven op de waterkwantiteit en –kwaliteit indicatief in beeld gebracht.

5.5.4 Archeologie en cultuurhistorie

Met behulp van de provinciale kaartsystemen (EGIS, Atlas Mobiliteit) worden de archeologische verwachtingswaarde en cultuurhistorische elementen in het projectgebied beeld gebracht. De tracés worden getoetst op het doorsnijden, vernietigen of aantasten van deze waarden.

5.5.5 Niet gesprongen explosieven

Met behulp van de provinciale kaartsystemen (EGIS, Atlas Mobiliteit) worden de bekende locaties van Niet Gesprongen Explosieven (NGE) in beeld gebracht die een potentieel knelpunt kunnen vormen voor de realisatie van oplossingsmaatregelen in het plangebied.

5.5.6 Natuur

Voor de inventarisatie van de effecten op het gebied van flora en fauna, wordt gebruik gemaakt van bestaand studiemateriaal.

Voor het studiegebied wordt een quick scan Flora & Fauna opgesteld, bestaande uit een (bureau)inventarisatie van aanwezige beschermde soorten in het onderzoeksgebied en veldbezoek gericht op habitatgeschiktheid voor de soorten die in de regio kunnen voorkomen. Het projectgebied wordt geanalyseerd op mogelijke effecten van de aanleg van infrastructuur en verdere ingrepen op de mogelijk voorkomende soorten. Op basis daarvan worden aanvullende maatregelen geïnventariseerd om effecten te voorkomen en te verminderen.

Habitat-proof besluitvorming

Mogelijke consequenties voor Natura2000-gebieden, vooral bij planvorming op hoog schaal- en abstractieniveau, behoeven vroeg aandacht in de planstudie en vragen om transparante en iteratieve analyse. Dit om mogelijke risico's tijdig te adresseren en besluitvorming met goede argumenten te voeden.

5.5.7 Ruimtelijke kwaliteit

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening en het effect dat de alternatieven hebben op de bestaande structuur van het projectgebied, wordt met een indicator invulling gegeven aan de beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit in het projectgebied. Aspecten waarop de alternatieven kwalitatief worden beoordeeld zijn: visuele hinder en doorsnijding van zichtlijnen, barrièrewerking, impact op landschap en groenkwaliteit en (on)mogelijkheden voor iconische architectuur. Voor de uitwerking van de aspecten wordt contact gezocht met de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) van de provincie Noord-Holland.

5.5.8 MKBA

Van de alternatieven wordt ook een zogenaamde maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) opgesteld. Per maatregelpakket per alternatief wordt vanuit de kostenraming bepaald wat de bijbehorende investeringen zijn en vanuit de verkeerskundige analyses met de verkeersmodellen wordt bepaald wat de opbrengsten zijn. De opbrengsten bestaan bijvoorbeeld en vooral uit de in geld uitgedrukte reistijdwinst, of beter gezegd: het voorkomen van reistijdverlies. Daarmee wordt duidelijk in hoeverre de mogelijke investeringen doelmatig zijn.

Er worden twee MKBA grootheden bepaald, te weten de Baten gedeeld door de Kosten, die bij voorkeur groter is dan 1 en de Baten minus de Kosten, die bij voorkeur groter is dan 0.

6 MEEDENKEN, INSPREKEN EN VERVOLG

6.1 WELKE PROCEDURE WORDT GEVOLGD?

Het doel van de planstudie is om beslisinformatie te verkrijgen, waarmee Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam een besluit kunnen nemen over een voorkeursoplossing. De maatregelen van de voorkeursoplossing moeten zorgen voor een betere doorstroming van het auto- en busverkeer op de knoop.

Vooralsnog volgt uit de voorgenomen activiteit niet rechtstreeks een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht. Omdat echter niet op voorhand valt uit te sluiten dat een nog te nemen besluit over een eventuele voorkeursoplossing activiteiten omvat die zijn aan te merken als m.e.r.-(beoordelings)plichtig, volgen we een vormvrije m.e.r.-beoordeling volgens de Wet Milieubeheer. Zie paragraaf 6.5 voor een juridische toelichting.

Het eerste publieke document in de procedure van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is deze concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau, waarin de initiatiefnemer Vervoerregio Amsterdam mede namens de drie betrokken wegbeheerders gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, de problematiek schetst en de te onderzoeken kansrijke oplossingsrichtingen benoemt.

6.2 WIE GAAT WAAROVER?

Voor de Planstudie KANS is de Vervoerregio Amsterdam penvoerder namens en in overleg met de drie betrokken wegbeheerders. Dat betekent dat de publicaties in het kader van de planstudie worden opgesteld door de Vervoerregio. Indien nodig en gewenst laat zij zich bijstaan door externe deskundigen, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersmodelanalyses of onderzoek naar natuurwaarden. De betrokken ambtenaren en deskundigen vormen samen een Projectgroep, die wekelijks met elkaar inhoudelijk overleggen.

De Vervoerregio Amsterdam voert de planstudie uit namens en samen met de drie betrokken wegbeheerders. Iedere wegbeheerder heeft één of meerdere ambtelijke afgevaardigden in de Begeleidingsgroep, die de belangen van de betrokken wegbeheerder en haar eindgebruikers vertegenwoordigt in de planstudie. De Projectgroep rapporteert ongeveer maandelijks aan de Begeleidingsgroep en bespreekt dan de voortgang en conceptstukken en producten van de planstudie.

Ongeveer één keer per kwartaal komen de hoogste ambtelijke vertegenwoordigers van de wegbeheerders en de Vervoerregio bij elkaar in het Directeurenoverleg. Zij bespreken de algehele voortgang en bereiden zo nodig besluitvorming voor door de besturen van de partners (Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam), al dan niet verenigd in een Bestuurlijk Overleg KANS.

Besluitvorming over de NRD en de voorkeursoplossing wordt voorgelegd aan de afzonderlijke bestuursorganen van de vier partners. Omdat dit een uitvloeisel betreft van de taken van de wegbeheerder in het kader van de Wegenwet, zal dit ter besluitvorming worden voorgelegd aan het dagelijks bestuur, te weten burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam, Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en de Hoofdingenieur Directeur van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord namens de Minister van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast wordt de voorkeursoplossing ter besluitvorming voorgelegd aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam, voor het leveren van een financiële bijdrage aan de realisatie van de maatregelen.

Wanneer het besluit vraagt om grootschalige investeringen of wijziging van vigerend beleid, dan zal het besluit daarna mogelijk ook worden voorgelegd aan de gemeenteraad, Provinciale Staten en/of de Minister.

6.3 HOE EN WANNEER KUNT U MEEDENKEN?

Voor de planstudie KANS volgen we een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dat is geen formele procedure en de naam geeft al aan dat de inrichting en op te leveren producten ervan vormvrij zijn. Desalniettemin kiezen de vier partners ervoor om wel zo veel mogelijk aan te sluiten bij het reguliere proces van een formele m.e.r.-procedure. Dat betekent onder meer dat de planstudie wordt gestart met de publicatie en het vrijgeven van een concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau zodat u uw reactie kenbaar kan maken. Deze notitie bevat ook alle gebruikelijke onderdelen en informatie, alsof het een formele m.e.r.-procedure betreft. Ook het resultaat van de Planstudie KANS wordt gepubliceerd in de Alternatievennota en vrijgegeven zodat u uw reactie kenbaar kan maken. Volgens planning is dit begin 2019.

Met de publicatie van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt eenieder uitgenodigd om zijn of haar reactie te geven op het probleem, de beschreven oplossingsrichtingen en de wijze van onderzoeken. U hoeft dus niet een aantoonbaar belang te hebben om dat te kunnen doen. Uw reactie zorgt ervoor dat de voorkeursoplossing kwalitatief beter wordt.

De termijn om uw reactie te geven sluit acht weken na publicatie. Publicatie is voorzien op 1 februari 2018, zodat u uw mening kenbaar kunt maken tot en met 29 maart 2018. U kunt dat doen door het Reactieformulier Planstudie KANS NRD in te vullen (te downloaden via www.vervoerregio.nl/kans) en dit formulier via e-mail of brief te sturen aan:

Planstudiekans@vervoerregio.nl

Vervoerregio Amsterdam
T.a.v. Planstudie KANS NRD
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Aan het begin van de reactieperiode (1 februari 2018 – 29 maart 2018) wordt een bijeenkomst over de Planstudie KANS georganiseerd waar de inhoud van de concept NRD nader wordt toegelicht. Eenieder is uitgenodigd om aanwezig te zijn bij deze bijeenkomst. U bent in deze bijeenkomst welkom om met ons mee te denken over de exacte invulling van alternatieven en varianten. Op www.vervoerregio.nl/kans vindt u eind januari 2018 informatie over deze bijeenkomst.

Let op: de reactietermijn voor de op 1 februari 2018 gepubliceerde concept NRD is gesloten. De reacties zijn ontvangen in de maanden februari en maart 2018 en opgenomen en beantwoord in de Nota van Antwoord NRD KANS. Daaruit voortvloeiende verduidelijkingen, aanvullingen en voortschrijdende inzichten zijn ook opgenomen in voorliggende definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De Nota van Antwoord NRD KANS is vindbaar op de website www.vervoerregio.nl/kans.

6.4 VERVOLGPROCES

Met deze definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) naar aanleiding van de publieksreacties is het participatieproces van de planstudie tastbaar. Dat wil zeggen, het is voor belangstellenden de eerste publieke en formele gelegenheid om kennis te nemen van de wijze waarop de publieksreacties op het

voornemen tot de planstudie KANS zijn verwerkt in de aankomende onderzoeken. Het beoogd resultaat van de Planstudie KANS is een rapportage met transparante objectieve informatie over knelpunten en oplossingsrichtingen en effecten, ten behoeve van een voorkeursbesluit door de besturen van de partners (Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam).

Na publicatie van de concept NRD op 1 februari 2018 volgde een reactietermijn van acht weken tot eind maart. Er zijn van 19 individuen en organisaties (waarvan 1 reactie medeondertekend door 66 bewoners) reacties ontvangen. De reacties zijn door de samenwerkende partijen beantwoord in een Nota van Antwoord NRD KANS. Op basis van deze Nota stellen de afzonderlijke bestuursorganen van de vier partners een definitieve NRD voor de planstudie KANS vast. Dit gebeurt naar verwachting voor de zomervakantie 2018. De Nota van Antwoord en de definitieve NRD worden gepubliceerd op de webpagina KANS.

Vervolgens worden de alternatieven verder uitgewerkt en onderzocht en wordt door de samenwerkende partijen een voorstel voor een voorlopige voorkeursoplossing opgesteld. Dat wordt voorgelegd aan de afzonderlijke bestuursorganen van de vier partners. De voorlopige voorkeursoplossing en de resultaten van de onderzoeken worden gepubliceerd in de Alternatievennota. Volgens planning is dit begin 2019. Daarna is er wederom gelegenheid voor het geven van uw reactie en verschijnt naar aanleiding daarvan een Nota van Antwoord, met een eventueel voorkeursbesluit door de samenwerkende besturen.

De (eventuele) keuze voor een voorkeursoplossing volgt naar verwachting medio 2019. Dit besluit betekent ook de start van de formele planologische procedures in de vervolgfase: de planuitwerking KANS, die de realisatie van infrastructurele maatregelen mogelijk moet maken. Daarna volgt het reserveren van benodigde budgetten en het opstellen van contractdocumenten voor een aanbesteding en realisatie.

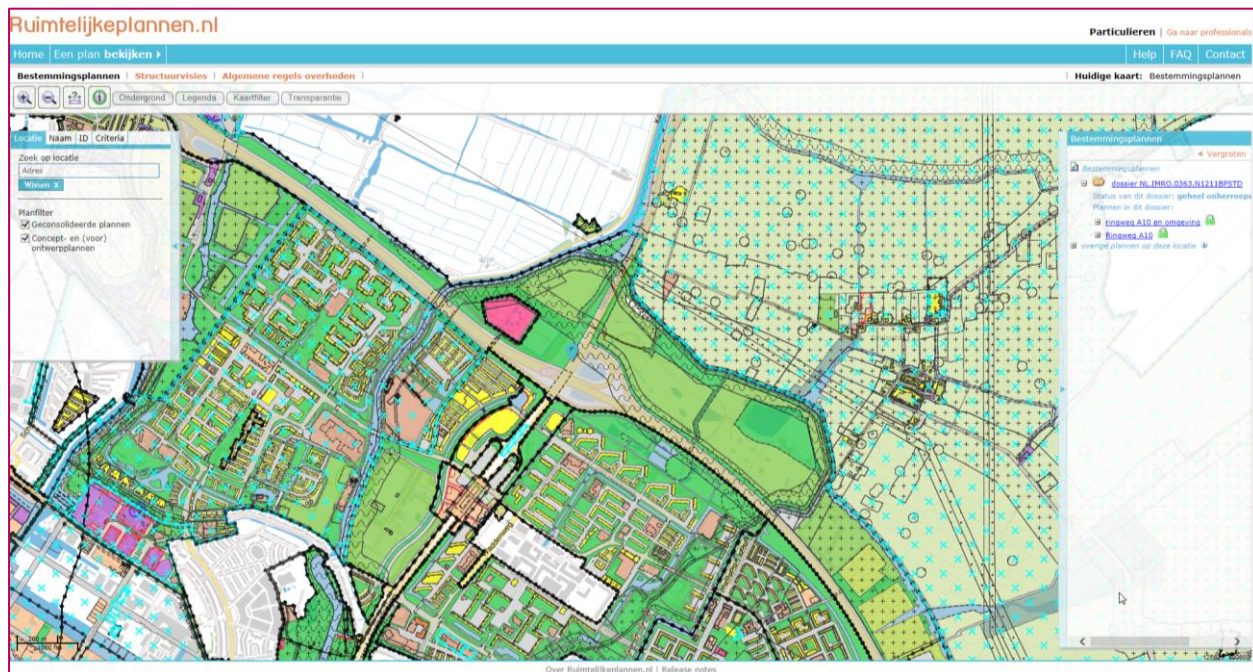
Het daadwerkelijk uitvoeren van maatregelen zal daarom op zijn vroegst pas in 2021 plaatsvinden, waarna openstelling voor het verkeer in of na 2022 volgt.

6.5 JURIDISCHE ASPECTEN VAN PLANSTUDIE EN VERVOLGPROCES

Het doel van de planstudie is om beslisinformatie te verkrijgen, waarmee Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam een besluit kunnen nemen over een voorkeursoplossing. Het is voorstelbaar dat ten minste een deel van de maatregelen vervolgens leiden tot een planologische procedure, denk daarbij aan (de aanpassing van) een gemeentelijk bestemmingsplan, een provinciaal inpassingsplan of een rijks-inpassingsplan. De genoemde planvormen kennen een eigen procedure, waarin is geregeld en voorgeschreven hoe belanghebbenden hun zienswijze op de gepresenteerde ontwerpplannen kenbaar kunnen maken, meestal conform de regels van de Algemene Wet Bestuursrecht.

Een overzicht van vigerende plannen in het projectgebied is te raadplegen via de website <http://www.ruimtelijkeplannen.nl>. Een schermafbeeld van de stand van zaken in het najaar van 2017 is afgebeeld in figuur 6.1.

Figuur 6.1: Overzicht Ruimtelijke Plannen, stand najaar 2017



Inspraak kan eerder aan de orde komen dan in de planologische procedure voor een ruimtelijk plan. Namelijk in het kader van een m.e.r.-procedure (milieueffectrapportage). Voor welke specifieke initiatieven dat geldt, is vastgelegd in de Wet Milieubeheer (geactualiseerd 6 juli 2017). In de zogenaamde C en D-lijst van het bij de wet behorende Besluit m.e.r. zijn die concrete gevallen benoemd, denk bijvoorbeeld aan het realiseren van een energiecentrale, of het aanleggen van een zeehaven, maar ook het aanleggen of verbreden van een autoweg. In de C-lijst staan m.e.r.-plichtige activiteiten en in de D-lijst de zogenaamde m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten.

Omdat de aard en omvang van de voorkeursoplossing nog niet bekend is, dat is immers het onderwerp van onderzoek in deze planstudie, kan nu nog niet met zekerheid worden gesteld of de maatregelen van de voorkeursoplossing m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn. Dat kan in potentie het geval zijn als de voorkeursoplossing een verbreding van de A10 of de N247 omvat, over een lengte van meer dan 10km (activiteit C1.2 of C1.3), of indien dat een lengte tussen de 5 en 10 kilometer betreft (activiteit D1.1 of D1.2). Op voorhand lijkt het niet waarschijnlijk dat het voorkeursbesluit dergelijke maatregelen omvat, maar dat is niet volledig uit te sluiten.

Een m.e.r.-plicht kan ook voortvloeien uit een zogenaamde Habitat toets. Van deze toets is sprake wanneer de maatregelen van de voorkeursoplossing leiden tot verslechtering of significante verstoring van nabijgelegen Natura2000 gebieden. Dat lijkt eveneens niet heel waarschijnlijk, maar is op voorhand niet uit te sluiten.

Tenslotte kan een m.e.r.-plicht voortvloeien vanuit de provinciale milieuverordening en dan met name vanwege de verstoring van stiltegebieden langs of in de buurt van de N247 en aansluitende wegen. Ook dat is op voorhand niet uit te sluiten.

Vooralsnog volgt uit de voorgenomen activiteit niet rechtstreeks een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht. Omdat echter niet op voorhand valt uit te sluiten dat een nog te nemen besluit over een eventueel

voorkeursoplossing activiteiten omvat die zijn aan te merken als m.e.r.-(beoordelings)plichtig, volgen we een vormvrije m.e.r.-beoordeling volgens de Wet Milieubeheer.

Nota van Antwoord

Notitie Reikwijdte en Detailniveau Planstudie Knooppunt A10-N247-s116 (KANS)

22 mei 2018

Versie 1.0, voor bestuurlijke vaststelling door KANS-partners

VOORBLAD

Project: *Planstudie Knoop A10-N247-S116 (KANS)*

Op 1 februari 2018 is de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (afgekort: NRD) voor de planstudie naar de knoop A10-N247-s116 (KANS) gepubliceerd. Eenieder was uitgenodigd om zijn of haar reactie te geven op het bereikbaarheidsprobleem, de beschreven oplossingsrichtingen en de wijze van onderzoeken. Doel van deze uitnodiging is te komen tot een planstudie KANS waarbij de juiste onderzoeken worden uitgevoerd. Met de reacties komen de partners in het project KANS uiteindelijk tot een kwalitatief betere voorkeursoplossing. KANS is een samenwerkingsproject van de Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat West-Nederland Noord. De gezamenlijke ambitie van de KANS-partners is het garanderen van de doorstroming van het autoverkeer en het openbaar vervoer nu en in de toekomst over de KANS knoop.

De reactietermijn voor de NRD stond open van 1 februari 2018 tot en met 29 maart 2018 (8 weken). Er zijn negentien reacties ontvangen. De reacties zijn integraal en geanonimiseerd opgenomen in deze Nota van Antwoord inclusief een antwoord van het project KANS. De zeventien reacties van particulieren staan in deel A – waarvan een reactie door 66 bewoners is medeondertekend -. De twee reacties van medeoverheden staan in deel B. Deze Nota van Antwoord wordt na bestuurlijke vaststelling door de vier partners gepubliceerd op de website www.vervoerregio.nl/kans. Daarnaast ontvangt iedereen een individuele reactie vanuit het project KANS. Op de website wordt gelijktijdig met de Nota van Antwoord de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepubliceerd, aangepast naar aanleiding van de negentien reacties. Deze definitieve NRD vervangt de op 1 februari 2018 gepubliceerde concept NRD.

STATUS	AKKOORD
Versie 1.0	<i>Voor bestuurlijke vaststelling KANS-partners</i>

INHOUD

Inhoud	2
A. Reacties particulieren	3
A1.	
A2.	
A3.	
A4.	
A5. (medeondertekend door 66 bewoners Zuiderzeepark, Amsterdam)	
A6.	
A7.	
A8.	
A9.	
A10.	
A11.	
A12.	
A13.	
A14.	
A15.	
A16.	
A17.	
B. Reacties medeoverheden	28
B1. Algemeen bestuur van de bestuurscommissie Noord, gemeente Amsterdam	
B2. Projectteam Centrumgebied Amsterdam Noord (CAN), gemeente Amsterdam	

A. REACTIES PARTICULIEREN

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
A1.	Het verbaast mij dat de oplossing voor de problemen achteloos als een verre toekomst wordt vermeld. Iedereen wist bij het besluit om de Noord Zuidlijn aan te leggen dat dit een aanzuigende werking zou hebben op het gebied rondom het winkelcentrum noord. Tel daarbij de grootschalige woningontwikkeling in noord en Purmeren bij op. Trek de noord zuidlijn ondergronds onder het noordhollandskanaal door naar Purmerend. Stations bij het schouw ook voor Landsmeer, IJpendam en Purmerend. Trek de oude metro lijn door onder het IJ naar het knsm gebied en verder naar Zaandam. Ik vind het niet te begrijpen dat er nu nog over meer asfalt en foei lelijke fly-overs etc wordt gediscussieerd. Deze plannen hadden al 15 jaar geleden klaar moeten zijn. Er moet meer onder de grond.	Aanleiding om de planstudie KANS te starten zijn de (ruimtelijke) ontwikkelingen in de omgeving. De verkeersafwikkeling op en rond de KANS-knoop staat al onder druk en de partners willen voorkomen dat deze belangrijke aansluiting de toekomstige verkeersdruk niet kan verwerken. Het (onderzoek naar) doortrekken van de metro valt buiten het project KANS. Het project KANS maakt het eventuele doortrekken van de metro niet onmogelijk. Dit vindt u terug in paragraaf 5.3.1 in de definitieve NRD.
A2.	Ik heb de nota van 1 februari gelezen en ben onder de indruk. Een gedegen en helder rapport. Echter, het komt mij voor dat de blik in deze studies te nauw is. Waarom niet meer 'out of the box' denken. Bijvoorbeeld eenvoudige groots opgezet overdekte OV overstapplaats maken bij de splitsing, met een groot parkeerterrein en iedere 5 minuten een bus naar centrum, west of oost-amsterdam. Laat de resterende automobilist-forenzen maar langzaam in hun eigen auto rijden.	De suggesties die u noemt (overstapplaats ov-auto) hebben een plek in het bereikbaarheidsproject Bereikbaarheid Waterland (projecttrekker: provincie Noord-Holland). Op dit moment is er al een kleine P+R bij de splitsing Het Schouw (splitsing N235 – N247). Deze P+R wordt samen met de bushaltes verplaatst naar een centrale plek bij de Slochterweg. Hierdoor ontstaat een comfortabele overstap van auto naar bus. Dit overstappunt wordt medio 2020 gerealiseerd. Wanneer blijkt dat deze P+R goed werkt, kan deze worden uitgebreid. Daarnaast wordt een P+R gerealiseerd bij busstation Noord. Vanaf splitsing Het Schouw rijden reeds diverse bussen naar de door u benoemde verschillende richtingen. Met ingang van de nieuwe dienstregeling (start 22 juli 2018) rijden de bussen vanaf daar vaak (zo kunt u dan vanaf Het Schouw gemiddeld elke twee minuten in een spitsuur de bus naar Amsterdam Noord nemen).

¹ In de Nota van Antwoord zijn de ontvangen reacties integraal opgenomen. Ter voorkoming van onjuiste interpretaties zijn er door het projectteam KANS geen aanpassingen gemaakt voor typefouten.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	Nog beter: de metro ook daarheen doorgetrokken. Het is duidelijk dat de capaciteit van het busstation bij het metrostation (a) te ver weg is van de metro en (b) onvoldoende capaciteit heeft (m.a.w. alleen capaciteit heeft voor stadsbussen)	Het (onderzoek naar) doortrekken van de metro valt buiten het project KANS. Het project KANS maakt het eventuele doortrekken van de metro niet onmogelijk. Dit vindt u terug in paragraaf 5.3.1 van de definitieve NRD. In de buurt van het eindpunt van de Noord/Zuidlijn zijn twee busstations. Busstation Noord is bijna gereed en wordt op 22 juli 2018 in gebruik genomen. Busstation Buikslotermeerplein, naast het winkelcentrum Boven 't Y, wordt volledig vervangen door het nieuwe busstation Noord. Busstation Noord biedt de overstap op de metrolijn. De afstand van de perrons van de bussen naar de entree van de metro stationshal is zo klein mogelijk gehouden. De capaciteit van busstation Noord is in principe (ruim) voldoende om de daar verwachte aantallen buslijnen en bussen te kunnen afwikkelen. Alleen kan het zijn dat de capaciteit de komende jaren wat minder is aangezien er nog gewerkt wordt rondom het busstation. De gemeente Amsterdam houdt zich hiermee bezig.
A3.	Het probleem ligt niet bij de ring A10 naar 247, het probleem ligt bij de kruising N247 naar Purmerend/IJpendam en richting Monnickendam/Watergang! Als u rijdt ziet u dat er geen filevorming is op de ring A10! De weg naar Monnickendam betreft 1 baansweg en als er 1 persoon niet met de verkeer meegaat houdt dat bv erg op en ook mogelijk door verkeerde instelling stoplichten daar? Zodra de N247 vast staat loopt het ook vast op de ring A10 afsl. S116, het probleem zit kortom verderop! Dit aanpassen zou dus betekenen dat jullie geld gaan weggooien in het noord-hollandse kanaal! :) Kijk A.u.b verder dan wat jullie in het hoofd hebben, ik rij vaak via de N247 als ik de pont neem naar Landsmeer als het weer vast staat bij Zaandam, ik zie dat het als de N27 vast staat langzaam rijdend verkeer is naar richting Monnickendam./Watergang! Als het daar rijdt is er ook geen filevorming bij afslag S116 :) Het zou dus kortom economischer zijn als jullie vanaf die andere kruispunt de oorzaak gaat bekijken/onderzoeken. Want richting Monnickendam is maar 1 baans en denk dat dat veel op kan houden als het een piek heeft van verkeersdruk/spits..denk dat die weg dat niet aan kan of de dosering van stoplichten houdt op, te lang op rood? Mij lijkt het beste als die kruispunt na de pont Landsmeer te onderzoeken, want het probleem ligt niet bij de ring A10 lijkt mij.	In de planstudie KANS wordt gekeken naar de verkeersproblematiek die zich nu voordoet, maar ook in de toekomst (2030) te verwachten is. Voor de situatie in de toekomst wordt rekening gehouden met maatregelen die dan zijn uitgevoerd. Eén van de projecten waar KANS in dat kader rekening mee houdt en mee afstemt is het project Bereikbaarheid Waterland. In het project Bereikbaarheid Waterland (projecttrekker: provincie Noord-Holland) wordt het kruispunt bij Het Schouw aangepakt. Er komt minder kruisend verkeer en de verkeerslichten worden opnieuw ingesteld. Daarmee wordt de capaciteit van de kruising vergroot en wordt de capaciteit van de bestaande wegen naar Purmerend en Monnickendam optimaal benut. De start van de uitvoering is in 2019, in 2021 zijn volgens planning de maatregelen gereed.
A4.	Er loopt nu een fietspad vanuit het Noorden over de kruising met de A10. Echter dit fietspad is afgesloten., juist voor de afrit van de A10 bij de kruising in onderzoek. Ik	De partners van KANS vinden fietsbereikbaarheid belangrijk en stimuleren dit waar mogelijk, hierbij wordt gewerkt aan regionale fietsnetwerken.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	stel voor dit fietspad door te trekken naar het metro station Noord. Dit maakt het voor bewoners ten Noorden van Amsterdam aantrekkelijker om met de fiets naar dit metrostation te rijden	Op de regionale route Purmerend/Waterland-Amsterdam herkennen de KANS-partners het door u benoemde aandachtspunt. Er is al eerder nagedacht over deze fietsroute met het idee dat het fietspad door of langs de Sportdriehoek tussen de Buikslotermeerdijk en de G.J. Scheurleerweg aan wordt gelegd zodat je via Elzenhagensingel de Noord/Zuidlijn bereikt (met fietsenstallingen aan deze zijde). Het project KANS werkt het fietspad met de projectorganisatie Sportdriehoek Amsterdam – dat gaat over de ontwikkeling van het gebied ten noorden van de A10 - verder uit.
A5. ²	Introductie Om te beginnen de complimenten voor alle openbare analyses, uitgewerkte plannen en inspraakmogelijkheden rond de voorgenomen wijzigingen aan de verkeerssituatie rond Amsterdam. Het maakt het mogelijk voor direct betrokkenen constructief mee te denken bij de aankomende veranderingen. Het proces Deze brief vormt een officiële reactie conform de inspraakprocedure KANS die loopt tot en met 29 maart 2018. De Verkenning KANS en Hamerkwartier/Oostelijke ontsluiting zijn niet los van elkaar te zien zijn en daarom gaat deze een reactie ook direct naar het project Hamerkwartier/Oostelijke ontsluiting. Onze positie in het proces Wij vertegenwoordigen een deel van de bewoners van Zuiderzeepark, te Amsterdam-Noord. T.a.v. een eventuele Oostelijke ontsluiting vormen we een betrokken partij omdat er directe impact is op onze omgeving. T.a.v. Verkenning KANS zien we ons als een meedenkende partij. Introductie van ons voorstel	

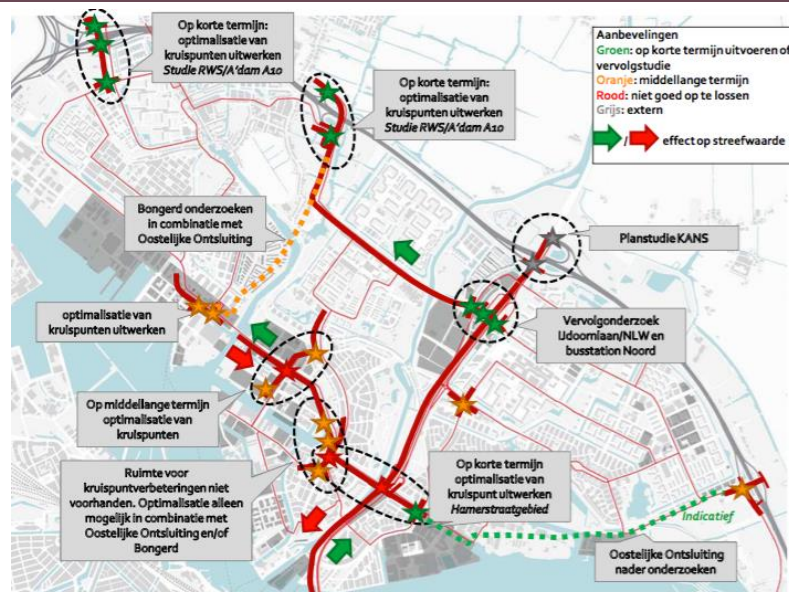
² Reactie A5 is medeondertekend door 66 bewoners Zuiderzeepark, Amsterdam.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	Ons voorstel is om een specifieke combinatie van maatregelen uit uw eigen – kwalitatief goede -plannen toe te passen, waarbij dure extra investeringen in wegen beperkt blijven. <i>Uitgangspunten van ons voorstel</i> 1. Verwachte wijzigingen: a. Verdere groei van de stad Amsterdam, met i.h.b. Havenstad en Hamerkwartier. b. Toekomstige groei in het volume van autogebruik. 2. Algemene principes: a. Het autoverkeer in en rondom Amsterdam mag niet volledig vastlopen. b. De auto wordt niet als voorkeursvervoer gezien, openbaar vervoer en fiets wel. c. De investeringen in wegen dienen geen stimulans van autogebruik te worden. 3. Analyse resultaten Gemeente en Overheid: a. Het verkeer van en naar Amsterdam-Noord blijkt vooral verkeer van de lokale bewoners. Er is dus geen winst te behalen door sluipverkeer te beperken, maar toekomstig sluipverkeer moet wel voorkomen worden. b. Het verkeer in Amsterdam-Noord en de Ring dreigt vast te lopen. Reden voor onderzoek KANS en Oostelijke ontsluiting t.b.v. Hamerkwartier. In de verdere analyse wordt deels gebruikt gemaakt van resultaten uit deze onderzoeken. c. Hoofdopties van de Gemeente voor Amsterdam-Noord:	

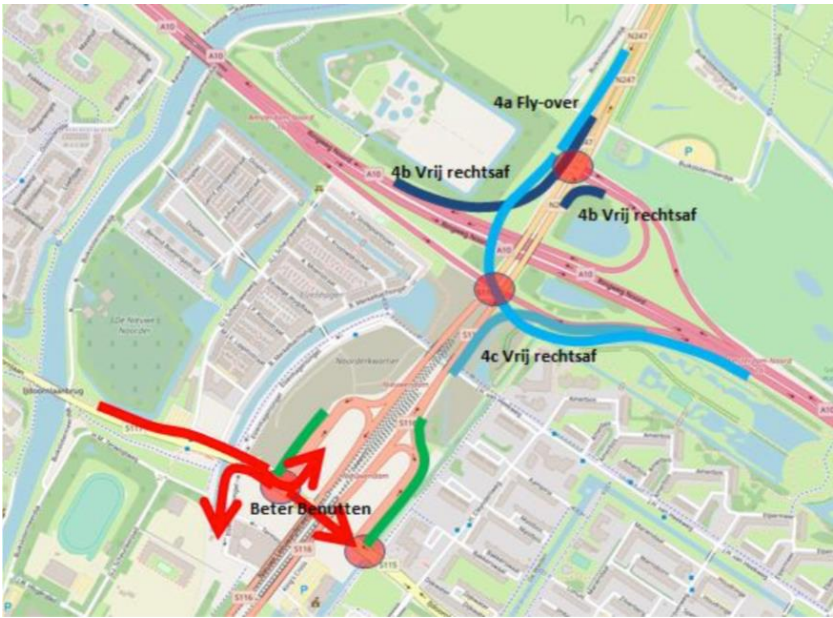
Nr.

Reactie¹

Concept-antwoord



d. Hoofdopties van KANS:

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	 Onderzoek onderliggend aan ons voorstel Onderstaande figuur bevat een aanvullende analyse op de verkeersstromen.	



Hoofdconclusies uit onderzoek onderliggend aan ons voorstel

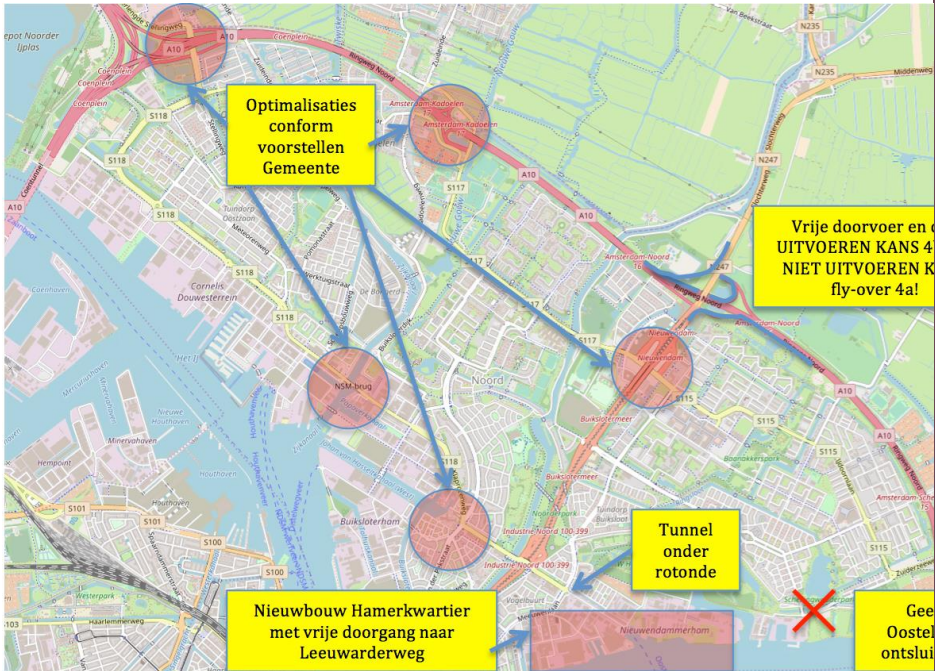
1. Amsterdam deelt de Ring met verkeersstromen van plaatsen rondom Amsterdam. De ontwikkelingen op die wegen moeten dan ook worden meegenomen:
 - a. De capaciteit van de Coentunnel is uitgebreid naar 2x4 banen plus 2 wisselbanen.
 - b. De capaciteit van de aanpalende wegen is reeds of wordt spoedig uitgebreid: de A5 recent aangelegd, de A8 gaat naar 2x6 banen en de A7 gaat naar 2x4 banen, beiden

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	omstreeks 2023. c. De kosten voor een eventuele uitbreiding van de Zeeburgertunnel zullen groot zijn en tijdverslindend. Dit staat ook niet gepland en de aanname moet zijn dat de 2x3 banen voor deze tunnel en voor Ring-Noord voor de komende jaren moet volstaan. d. De conclusie is dat voorkomen moet worden dat er nog meer verkeer richting Zeeburgertunnel wordt geleid. 2. Iedere aansluiting op de Ring levert filevorming op die Ring bij drukte. Eén van de maatregelen is het wegvak waarin samengevoegd en geritst moet worden te verlengen met als extra variant de linkerbaan te laten vervallen en de invoegbaan door te zetten als wegvak. Dat is ook onderdeel van KANS. Deze aanpak is mogelijk bij de S116, maar niet bij de S115 richting Zeeburgertunnel omdat hier het wegvak te kort is. 3. Een goede in- en uitstroom voor de bewoners van Amsterdam-Noord moet geborgd worden. De Leeuwarderweg is een belangrijke bestaande centrale verkeersader in Amsterdam-Noord die reeds vierbaans is. Die weg zou daarmee voldoende capaciteit moeten bieden, mits de doorstroming optimaal is. Oftewel, vrije doorgangen naar de Ring, zoals ook al in één van de opties van KANS wordt aangegeven. 4. Voor het nieuwe Hamerkwartier zou dan de toegang naar de Leeuwarderweg verbeterd moeten worden. Dat kan door op de kruising Johan van Hasseltweg en de Meeuwenlaan een vrije doorgang te maken in een tunnelbak onder de huidige rotonde. Zodoende kan verkeer van west naar oost en visa versa ongehinderd doorrijden. Op bijgevoegde interpretatie een 2x2 banen variant. <i>Advies op de Verkenning KANS als onderdeel van ons voorstel</i>	Bedankt voor het meedenken. Uw reactie is doorgestuurd naar de juiste betrokkenen van de gemeente Amsterdam (Hamerkwartier en Oostelijke ontsluiting).

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	1. Neem maatregelen die het verkeer in en uit Amsterdam-Noord wel toelaten, maar die het verkeer niet onnodig richting Zeeburgertunnel sturen. 2. KANS: S116/4b vrij rechtsaf, advies UITVOEREN, dit is de voorkeursrichting - want niet naar de Zeeburgertunnel - en verbetert de doorvoer op de Leeuwarderweg. 3. KANS: S116/4c vrij rechtsaf, advies UITVOEREN, niet wenselijk voor de Zeeburgertunnel, maar wel noodzakelijk voor de doorvoer op de Leeuwarderweg. 4. KANS: N247/4b vrij rechtsaf, advies UITVOEREN, dit is de voorkeursrichting - want niet naar de Zeeburgertunnel - en verbetert de doorvoer op de Leeuwarderweg. 5. KANS: maatregelen Ijdoornlaan/Leeuwarderweg toepassen ter verbetering doorstroom Leeuwarderweg, advies UITVOEREN. 6. KANS: N247/4a vrij via fly-over NIET UITVOEREN, ontmoedigingsbeleid route N247. <i>Advies op ontsluiting Hamerkwartier/Oostelijke ontsluiting als onderdeel van ons voorstel</i> 1. Gemeente: Bongerd en verbetering westelijke ontsluitingen UITVOEREN want dit is de voorkeursrichting - want niet naar de Zeeburgertunnel - en verlaagt de druk op de Leeuwarderweg. 2. Gemeente: Oostelijke ontsluiting NIET UITVOEREN, om diverse redenen: a. Geen extra verkeer richting Zeeburgertunnel. b. Verkeer richting Zeeburgertunnel kan slecht invoegen door de korte invoegstrook bij	Voor KANS adviseert u positief over de uitvoering van enkele maatregelen (punt 1 tot en met 4 in uw brief) en negatief over de uitvoering van maatregel N247/4a vrij via fly-over. Aankomende maanden worden in de planstudie KANS alle maatregelen onderzocht zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (en indien van toepassing nog aangevuld en/of aangepast naar aanleiding van de ontvangen reacties hierop, zoals die van uzelf). Eén van de onderdelen waarvoor onderzoek plaatsvindt is de verkeersdoorstroming. De effecten van de alternatieven op de verkeersdoorstroming van het netwerk worden in de planstudie in beeld gebracht. Hierbij wordt ook gekeken naar de gevolgen voor de restcapaciteit en het functioneren van de Zeeburgertunnel en het stedelijk netwerk Amsterdam-noord. Positieve of negatieve effecten voor de verkeersdoorstroming worden meegenomen in de afweging tussen de alternatieven. Dit onderdeel heeft het projectteam mede naar aanleiding van uw reactie verduidelijkt in paragraaf 3.3 en 5.2 van de definitieve NRD. De gemeente Amsterdam start een verkenning naar een mogelijke Oostelijke ontsluiting en Bongerdverbinding. Uit een eerste analyse blijkt dat met name de Oostelijke ontsluiting verkeer trekt van de S116 en A10. Daarom wordt er in de planstudie KANS een gevoeligheidsanalyse gemaakt van het effect van de toevoeging van de Oostelijke ontsluiting op de KANS-knoop (zie 5.2.2. definitieve NRD). De ontsluiting van het Hamerkwartier over de Zuiderzeeweg (Oostelijke ontsluiting) valt buiten het project KANS.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	S115 waardoor de doorstroom op de Ring en de Oostelijke ontsluiting geraakt wordt. c. Deze route heeft een verhoogd risico op het aantrekken van sluipverkeer omdat het toegang verschaft tot het centrum en een doorgang biedt van Oost naar West. d. Deze route kan slechts beperkt bijdragen aan de toegang naar Amsterdam-Noord, maar kent hoge kosten door de aanleg van een nieuwe brug en schadeloosstelling van gedupeerden. Die gedupeerden zijn o.a. bedrijven in de Haven Nieuwendam, de bewoners van het Zuiderzeepark en bedrijven die dienen te vertrekken. e. Bedrijven in de haven van Nieuwendam hebben in het verleden succesvol langs juridische weg de brug over het Zijkanaal bestreden. Scheepswerf <i>Het Jacht</i> diende mede namens andere bedrijven een bezwaarschrift in waardoor bij gemeentelijk besluit van 2 november 1937 de brug uit de plannen ging. f. Het Zuiderzeepark ligt op het oorspronkelijke zandbed voor een weg naar het centrum. De Gemeente heeft eerder besloten dat die weg er niet zou komen en dat er woningen op dit terrein toegestaan werden in de vorm van het Zuiderzeepark. De grond voor de weg is dus reeds vergeven en dan kan dezelfde overheid niet alsnog het oorspronkelijke verkeersvolume door de flessenhals van de Zuiderzeeweg persen. De Gemeente zou zich daarmee niet als een betrouwbare partij tonen.	

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	 a. Het volume op de Zuiderzeeweg zou van 1500 auto's per etmaal groeien naar ruim 20.000 auto's. De te verwachten extra overlast is in strijd met het vigerende bestemmingsplan Nieuwendam-Noord Werengouw van 24 november 2011 (met de zinsnede 'De huidige verkeersstructuur is voldoende toekomst vast en er vinden geen ingrepen plaats') en schadeloosstelling zal aan de orde zal zijn. b. De overheid hanteert de volgende regels t.a.v. geluidsbelasting en in deze situatie wordt maximaal 68 dB toegestaan. Dat zal zonder dure geluidswal en/of tunnelbak niet mogelijk zijn, omdat de afstand van weg tot tuin en woninggevel van de woningen aan het Zuiderzeepark respectievelijk 3,5 m en 9 meter bedraagt. Een mens heeft recht op rust in zowel huis als tuin. c. Het beleid met betrekking tot de luchtkwaliteit staat beschreven in het Besluit Luchtkwaliteit d.d. 19 juli 2001. Bij eerder onderzoek bij lagere verkeersvolumes voor het Bestemmingsplan Entreegebied uit 2005 bleek op een afstand van 5 meter uit de as van de Zuiderzeeweg de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide al te worden gehaald. In onze tuinen worden de normen dus al overschreden.	

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	3. In alle gevallen dienen maatregelen gefaseerd doorgevoerd te worden opdat de effecten – in positieve en negatieve zin – duidelijk zijn en zo mogelijk onnodige investeringen in nog meer auto worden voorkomen. Ons voorstel in één overzicht Dit voorstel bespaart grote uitgaven aan een fly-over over de ring (KANS 4a) en kosten voor infrastructuur en schadeloosstelling voor de Oostelijke ontsluiting (Gemeente). Voor een bestuur dat wil inzetten op milieu, openbaar vervoer en fiets i.p.v. auto's een voorstel waarvan we hopen dat het serieus genomen zal worden. 	

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
A6.	De geluidsdruk op de gevels is op dit moment al hoog, zeker op de bovenste slaapverdieping (4 hoog). Zoals bekend is er meer verkeer dan berekent in alle modellen, en zijn de geluidschermen oud. Hierdoor komt het geluid over de schermen. Verder is er geen constante hoogte over het trace van enkele kilometers. Met slimme aanpassingen te samen met het aanpakken van het knooppunt, kan hier een grote stap worden gemaakt. Ook het aanbrengen van stil asfalt zou een goede mitigerende maatregel zijn. Het knooppunt en de snelweg heeft ook een barrière werking naar het groen. Wellicht dat dit ook kan worden meegenomen. Het behoud van groen of het compenseren ervan is van groot belang.	Momenteel wordt ter plaatse voldaan aan de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. Er ligt daarnaast standaard stil asfalt op de A10 (ZOAB). De geluidschermen langs de A10 Noord zijn inderdaad verouderd. Rijkswaterstaat onderzoekt op dit moment wanneer en op welke wijze deze geluidschermen aangepakt kunnen worden. Dit is geen onderdeel van het project KANS. In het onderzoek dat plaatsvindt in het kader van de planstudie KANS zal worden onderzocht of na het doorvoeren van maatregelen ter plaatse in 2030 nog steeds wordt voldaan aan de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. Om de toekomstige geluidsbelasting in kaart te brengen worden verkeersmodellen gebruikt. Hierbij wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de mogelijke (economische) ontwikkelingen. Dit onderdeel staat beschreven in paragraaf 5.4.2 van de NRD. In de planstudie KANS wordt er gekeken naar de esthetische kant van de mogelijke maatregelen. In de beoordeling van de alternatieven wordt het aspect ruimtelijke kwaliteit meegenomen (denk aan in kaart brengen evt. barrière werking, groenstructuur waaronder bomen). Dit onderdeel neemt het projectteam mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling van de concept NRD. Zie paragraaf 3.3 en 5.5.7 van de definitieve NRD.
A7.	In de programmering ontbreekt de ontsluiting van de Sportdriehoek. Dit moet meegenomen worden omdat het een belangrijk onderdeel is van de ontwikkeling van Amsterdam Noord. Er moet hier een goede ontsluiting komen, het is waar eerder anderen op afknapt. De samenwerking die hier ligt is ideaal en zou ook naar dit probleem moeten kijken. Waddenwegviaduct zou gesloopt gaan worden t.b.v. het winkelcentrum, dit is wel ten nadele van de normale verbindingen in Noord. Sloop van het viaduct zou al naar voren gehaald worden, terwijl de Elzenhagensingel nog niet in gebruik is. Die	De mogelijkheden voor de ontwikkeling en daarbij passende auto-ontsluiting van de Sportdriehoek worden onderzocht door de gemeente Amsterdam. Het project KANS stemt hierover af met de gemeente. De ontsluiting van de sportdriehoek is geen onderdeel van de planstudie KANS. In de planstudie KANS wordt wel in kaart gebracht wat de effecten zijn van de vier alternatieven op de ontsluitings-varianten van de Sportdriehoek. Mede naar aanleiding van uw vraag wordt dit in kaart gebracht in de planstudie KANS. Dit is een aanvulling op de concept NRD. Zie paragraaf 5.3.1 van de definitieve NRD. Het klopt dat na de sloop van het Waddenwegviaduct (geplande start sloop begin 2019) op die plek inderdaad geen autoverbinding terugkomt. De reden is dat hierdoor het verblijfsklimaat in het winkelcentrum verbeterd wordt (geen

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	volgorde klopt niet. Voor het functioneren van Noord is onvoldoende over nagedacht. Er wordt hier verkeer doorgezet. Onvoldoende nagedacht over de actualisering van het bestemmingsplan hier. Twee scenario's voor het winkelcentrum, eentje met en eentje zonder viaduct, zou uitgezocht moeten worden.	doorsnijding meer van het winkelcentrum door een autoverbinding). In de toekomst kunnen automobilisten gebruik maken van de Elzenhagensingel, de Th. Weeversweg of de Nieuwe Leeuwarderweg. Het klopt dat volgens de huidige planning de Elzenhagensingel nog niet gereed zal zijn als het Waddenwegviaduct gesloopt gaat worden (geplande openstelling Elzenhagensingel derde kwartaal 2019). Gedurende circa een half jaar kunnen automobilisten gebruik maken van de Th. Weeversweg of de Nieuwe Leeuwarderweg. Voor de sloop van het Waddenwegviaduct of de aanpassingen van de Elzenhagensingel is de gemeente Amsterdam aanspreekpunt. Dit is geen onderdeel van de planstudie KANS.
A8.	Botonde is het volgende knelpunt als de IJdoornlaan en de Nieuwe Leeuwarderweg + ringweg verder vollopen. Het gehele gebied is spitsgevoelig. Er is nu geen aandacht voor de Botonde en het bijzondere daarvan is dat het een doorgaand fietspad is voor schoolkinderen, het is een slecht zichtbare kruising. Dat heeft verband met het weghalen van de Waddenweg waardoor er meer auto's door Elzenhagen om moeten rijden, en verplicht langs de Botonde gaan. De Waddenweg zou beschikbaar moeten blijven voor het doorstromen van het andere verkeer. Ten zuiden van de IJdoornlaan over het Noord-Hollandskanaal komt een lage voet-fietsbrug, daarmee kan de IJdoornlaan 2x2 rijstroken krijgen. Dit zou heel veel oplossen op de bottleneck IJdoornlaan. Deze fietsbrug zou heel veel knelpunten oplossen, maar de brug komt er maar niet. Nu zou het 2020 zijn, maar ook dat is	In de planstudie KANS worden de effecten van de alternatieven op de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op het omliggende wegennet (A10, provinciale weg, gemeentelijke hoofdwegen waaronder IJdoornlaan en Nieuwe Leeuwarderweg) bepaald. Dat geldt ook voor de Botonde (aansluiting Nieuwe Purmerweg op de Nieuwe Leeuwarderweg). Positieve of negatieve effecten voor de verkeersdoorstroming worden meegenomen in de afweging tussen de alternatieven. Dit onderdeel heeft het projectteam mede naar aanleiding van uw reactie verduidelijkt in paragraaf 3.3 en 5.2 van de definitieve NRD. Indien er ten gevolge van het uiteindelijke voorkeursalternatief (ernstige) verkeershinder zou optreden op het omliggende wegennet (bijvoorbeeld op de Botonde), dan worden in overleg met de gemeente Amsterdam maatregelen genomen om deze hinder weg te nemen of te verzachten. In het kader van de ontwikkeling van Elzenhagen Zuid wordt door de gemeente Amsterdam onderzocht hoe de verkeerssituatie bij de Botonde verbeterd kan worden. Vanuit de planstudie KANS vindt afstemming plaats met de gemeente Amsterdam. De plannen voor Elzenhagen Zuid voorzien inderdaad in een nieuwe fietsbrug over het Noord-Hollands kanaal (geplande oplevering brug is 2020). Hierdoor ontstaat een goede fietsverbinding (plusnet fiets) tussen Winkelcentrum Boven 't Y, station

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	afwachten. Een lage fietsbrug zou voor veel mensen een snellere verbinding naar het ziekenhuis zijn (de huidige hoge brug is moeilijk begaanbaar met veel wind, en de scherpe, lange helling).	Noord en het ziekenhuis. Voor de nieuwe fietsbrug is de gemeente Amsterdam aanspreekpunt. Dit is geen onderdeel van de planstudie KANS.
A9.	Ik ben benieuwd naar de geluidsschermen. Worden de geluidsschermen verlengd naar de oprit vanaf de P&R (oostelijk oor) naar de A10/Nieuwe Leeuwarderweg toe. Die zijn nu namelijk kort. Ik woon precies daar waar geen scherm is. Ik heb nu al last (geluid) van het verkeer. Dit is vervelend (balkon op zuiden bijv niet prettig om te zitten vanwege geluidsoverlast). De huidige schermen zijn van beton. Misschien interessant te kijken naar de geluidsschermen (nieuw type) die geluid opnemen (haarvaatjes oid).	Voor de alternatieven die worden onderzocht in de planstudie KANS worden verkeersmodellen gebruikt om de toekomstige geluidsbelasting in kaart te brengen (zie 5.4.2 Geluid NRD). Als door de realisatie van maatregelen in het project de geluidsbelasting (bovenwettelijk) toeneemt wordt hiervoor in het project naar maatregelen gekeken. Hierbij neemt het projectteam KANS uw suggestie (nieuwe type geluidsschermen die geluid opnemen, bijv. haarvaatjes) mee. Het projectteam KANS heeft uw opmerking over geluidsoverlast doorgestuurd naar de gemeente Amsterdam, die is hiervoor als wegbeheerder van de Nieuwe Leeuwarderweg eerste aanspreekpunt. Er wordt hierover contact met u opgenomen.
A10.	Fietsbrug Schellingwoude: kan je niet meer heen fietsen. Daar kan je alleen met een trap naar beneden bij Schellingwoude, dat moet je kunnen fietsen. Buikslotermeerplein, kon je als auto ook langs. Loopt allemaal dood, dan moet je het winkelcentrum in. Je kan daar niet meer via de weg gaan, in het park. Lampen horen niet uit te kunnen: lichten vallen altijd uit omdat mijn lichaam de stroom uit de accu trekt.	Ook voor de renovatie was het niet mogelijk om vanaf de brug naar de Durgerdammerdijk te fietsen. Wel zijn er trappen met fietsgoten aangelegd met flauwere hellingen dan voor de renovatie. Ook is recent de aansluiting vanaf de trap op de dijk met het fietspad van de Durgerdammerdijk verbeterd waardoor fietsers niet meer hoeven af te stappen. Deze onderdelen vallen buiten het project KANS. De gemeente Amsterdam is aanspreekpunt.
A11.	A10 is erg druk, ik zou graag dat daar 80km van gemaakt wordt. We kunnen geen ramen open hebben en we hebben veel last van fijnstof (door het hele huis, slaapkamer en balkon). Dat is kankerverwekkend en zeer ongezond. Hier moet wat aan gedaan worden!	Snelheidsverlaging op de A10 is geen onderdeel van de planstudie KANS. Rijkswaterstaat is eerste aanspreekpunt als beheerder van de A10. Een afwaardering van de maximumsnelheid van 80 km/u op de snelweg past niet binnen het beleid van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Ten aanzien van lucht en geluid wordt jaarlijks door Rijkswaterstaat gemonitord of wordt voldaan aan de wettelijke kaders. Als dat niet het geval is of als dat dreigt te gebeuren, worden maatregelen voorgesteld om binnen de wettelijke kaders te blijven. U kunt daarbij denken aan stil asfalt of het plaatsen van geluidsschermen. Daarnaast start op korte termijn een onderzoek (MIRT-onderzoek genoemd) waarin de focus ligt op het functioneren van de wegen en spoor-/metroringen rond

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
		Amsterdam. Het is mogelijk dat een snelheidsverlaging op de A10 in het kader van dit MIRT-onderzoek wordt beschouwd.
A12.	Na bestudering van KANS, zie ik nog hiaten in uw rapportage. Dit is tevens een aanvulling op de oriëntatiebijeenkomst van het Gembo / Oranjewerf gebied Ik mis het verhaal van de invloed op de Groen Hoofdstructuur in Amsterdam Noord (Schellingwouderscheg) , zoals die nu geldt rond afslag S115. Een gebied met een bijzondere natuurwaarde (en recreatieve). De invloed die het heeft op het voorgenomen idee van de aanleg van de Schellingwoudeboulevard langs Alkemade en over het Gembo/Oranjewerfgebied langs het Zuidezeepark (ontsluiting Hamerkwartier en Gembo / Oranjewerf gebied) en de ontwikkeling van Gembo en Oanjewerf gebied als woon/werk wijk op termijn. Waarmee de oplossing binnenring A10 Noord, zoals vastgelegd in uw rapportage, teniet wordt gedaan. Ik mis de invloed van de verkeersstromen, zoals die nu gaan ontstaan door het ontsluiten vh Hamerkwartier en de te verwachten toestroom van voertuigen via de Johan v. Hasseltweg en de Nw Leeuwarderweg (vanuit IJ-tunnel). Kortom, de invloed van KANS is onvoldoende onderzocht en dient nadere bestudering en/of aanvullingen gezien de invloeden van de verkeersstromen die ontstaan binnen ASD-NRD (West) en de invloed op het milieu. U stelt dat het geen invloed heeft, maar ik toon aan dat er wel degelijk effecten zijn als er doorgevraagd wordt. Het knippen van de vervoersproblemen in en om Amsterdam, in een poging overzicht te creëren, zorgt voor misstanden. De beperkte zienswijze zorgt voor dissociatie van de kernproblematiek. Vervoerstromen zijn als water en zullen ALTIJD de minste weerstand kiezen, weet ik uit eigen ervaring van mijn taxiwerk. Als water zijn weg niet vind, dan overstroomd de boel. Dus je moet zorgen voor minder water of betere afvoer. Dit heb ik geleerd uit watermanagement, waar ook Willem Alexander zich in verdiept heeft. Je kunt nu eenmaal niet de regen uit zetten (kraan dichtdraaien), maar je kunt wel bufferen of omleiden. Je kan mensen niet stoppen naar een bepaalde plek te gaan (om wat voor	De gemeente Amsterdam start een verkenning naar de Oostelijke ontsluiting en Bongerdverbinding. Uit een eerste analyse blijkt dat met name de Oostelijke ontsluiting verkeer trekt van de s116 en A10. Daarom wordt er in de planstudie KANS een gevoeligheidsanalyse gemaakt van het effect van de toevoeging van de Oostelijke ontsluiting op de KANS-knoop. Dit onderdeel neemt het projectteam KANS mede naar aanleiding van uw opmerking mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling op de concept NRD. Zie paragraaf 5.2.2 van de definitieve NRD. De ontsluiting van het Hamerkwartier over de Zuiderzeeweg (Oostelijke ontsluiting) valt buiten het project KANS. In de planstudie KANS worden de effecten van de vier alternatieven op de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op het omliggende wegennet (A10, provinciale weg, gemeentelijke hoofdwegen waaronder IJdoornlaan en Nieuwe Leeuwarderweg) onderzocht. Positieve of negatieve effecten voor de verkeersdoorstroming worden meegenomen in de afweging tussen de alternatieven. Dit onderdeel heeft het projectteam mede naar aanleiding van uw reactie verduidelijkt in paragraaf 3.3 en 5.2 van de definitieve NRD. De routes via de s117 en s115 (IJdoornlaan) zijn onderdeel van het studiegebied in de planstudie KANS. Dit staat niet voldoende duidelijk beschreven in de concept NRD. Dit is daarom als verduidelijking opgenomen in paragraaf 2.1 van de definitieve NRD.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	reden dan ook). Wonen werkt met dezelfde waarden. Amsterdam wordt nu gebouwd als een grote buffer (stuwmeer), maar men heeft de dijken nog niet verstevigd en zal ongetwijfeld leiden tot overstromingen (excessen, in wonen, toerisme, werk en vervoer). De waardering milieu van de Schellingwouderscheg, zoals beschreven door de Gemeente Amsterdam, klopt niet, maar staat nu al als bijzonder beschreven. Het druk bezochte Rietlandpark aan de Nieuwendammerdijk staat zelfs niet geregistreerd als park met hoge natuurwaarde, als ik ga zoeken op “parken in Amsterdam”. Het staat nu geregistreerd als ruw terrein met beperkte bezoekers, wat ook niet klopt. Beschermde dieren, zoals Vossen, salamanders en Vleermuizen, worden nergens genoemd als aanwezig in dit gebied (waar ik zelf woon), wat wel degelijk het geval is. En dan heb ik het niet over de bijzondere planten (o.a. orchideeën). <i>NB</i> <i>Cijfers en statistieken zijn slechts een weergave van datgene wat geregistreerd wordt (soort vraagstelling en kwaliteit vastlegging) en de interpretatie die daar aan gegeven wordt, gevormd door eigen ervaringen, angsten en onzekerheden.</i> <i>Het is niet meer dan een indicatie en niet DE WAARHEID, zoals vele dat in hun eigen onzekerheid menen te kunnen stellen (Rationaliseren is een angstkenmerk).</i> <i>Het knaagt aan het zorgvuldigheidsbeginsel van behoorlijk bestuur en daarmee de geloofwaardigheid en integriteit.</i> In heb de ontwikkeling van het NDSM gebied nog maar even buiten beschouwing gelaten, maar het moge duidelijk zijn dat de ontwikkeling van dit gebied (incl. verbreding Klaprozenweg) op macro niveau, ook de nodige invloed heeft in de toekomst. Dit is door het huidige gebrekkige OV systeem in ASD-NRD (voor Oost-West en de Noord-Zuidlijn) niet op te vangen. Sterker, het GVB visgraadmodel zal een significante verslechtering zijn.	Dit onderdeel valt buiten de planstudie KANS. Bereikbaarheidsvraagstukken vragen aanpak op meerdere fronten. In het project KANS wordt gekeken of het probleem in ieder geval niet wordt verplaatst. Indien er ten gevolge van het uiteindelijke voorkeursalternatief (ernstige) verkeershinder zou optreden op het omliggende wegennet dan worden in overleg met de gemeente Amsterdam maatregelen genomen om deze hinder weg te nemen of te verzachten.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	Ook de fietsbruggetjes over Het IJ, zoals thans besloten, gaan geen oplossing bieden ter ontlasting van de A10 Noord binnenring (Bottelnek Zeeburgertunnel / Schellingwouderbrug). Er is momenteel een goed alternatief via de IJdoornlaan (Omleidingsroute A10), maar er moet wel nagedacht worden over wat dat betekend over de milieunorm handhaving. Ook dit traject schuurt tegen de Schellinwouderscheg, waar al t.b.v. zelfbouw project (westkant van invalsweg S115), al het nodige is afgesnoept. Ik ben van mening dat de bedachte oplossing een zeer beperkte oplossing is en ongewenst gezien het financiële plaatje van kosten/baten. Het moet mij van het hart dat ik een enorme tunnelvisie waarneem op bestuurlijk niveau van Amsterdam. Het obsessieve doet mij denken aan de obsessie van een drugs/alcohol verslaafde en dat loopt altijd verkeerd af. Puur en alleen, omdat de verslaafde niet wil in zien uit angst niet te overleven (met zijn/haar obsessie, c.q. middel). De dopamine (beloning) geeft een goed gevoel en dat zorgt voor de mateloosheid en maakt je doof en blind voor kritiek. De obsessie voor geld, macht en aanzien hebben dezelfde effecten op menselijk gedrag. Ik ga de gedragskenmerken, zoals rationaliseren, hier niet verder benoemen, gezien de complexiteit. Stadsvoorbeelden en hoe het nu fout gaat, zie je nu in bijv. Berlijn, Londen en Barcelona. Maar net als een verslaafde die niet kan stoppen met drugs of alcohol, zo kan Amsterdam niet stoppen met haar obsessie van groei en is men doof en blind voor kritiek. Je ziet het bijv. met de verdichting van de stad, waarvan er al meerdere rapporten is aangetoond dat je daarmee een bewust ongezond woonklimaat (zieke burgers met hoge gezondheidsproblemen) creëert. Er is niets tegen de vooruitgang, maar alles met mate. Haastige spoed is zelden goed.	

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	Er is nu een enorme haast om zo te kunnen manipuleren en intimideren, wat ook kenmerken zijn van verslavingsgedrag. Het knaagt aan de integriteit van het bestuur. De bestuurlijke participatie zal hopelijk dit veranderen, zoals al gevraagd is in de bijeenkomst over het Mensen voelen dat en geven er uiting aan door wantrouwen, zoals ik bemerkt hem bij de bijeenkomsten over het Hamerkwartier en de 1^{ste} bijeenkomst van het Gembo / Oranjewerf gebied. Ik ben misschien wat uitgebreid in mijn redenering, maar ik kan de problemen van de overbevolking en economische groei van A'dam, niet los zien van het probleem waar KANS mee bezig is.	Het project KANS levert een bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid. De ontwikkeling van de regio Amsterdam wordt door verschillende overheden in een ander kader opgepakt.
A13.	In het verkeer is het logisch en het minst verwarrend als men de rechterrijstrook neemt om rechtsaf te slaan en de linkerrijstrook als men linksaf wilt. Dat voorkomt ongelukken. Alternatief 4 voldoet hier niet aan. Referentiesituatie – pagina 17. Met punt D is de volgende maatregel beschreven: Optimalisatie verkeerslichten aansluiting s116 / IJdoornlaan.	Het projectteam KANS herkent uw opmerking. Het is inderdaad gebruikelijk en het minst verwarrend om verkeer dat naar links wil (naar de A10 binnenring) op de linkerrijstrook te faciliteren en verkeer dat naar rechts wil (naar de A10 buitenring), op de rechter strook. In de planstudie KANS worden verschillende opties onderzocht, waarbij op voorhand in Alternatief 4 de ongebruikelijke configuratie de voorkeur lijkt te krijgen. Dat heeft er mee te maken dat in dat geval de ruimteclaim op het naastgelegen terrein aanzienlijk minder zal zijn dan in het geval van een conventionele vormgeving. Dat heeft tot gevolg dat er minder beslag wordt gedaan op de aanwezige groenstructuur en dat biedt tevens meer ontwerprijheid voor de mogelijke ontwikkeling van de zogenaamde Sportdriehoek – ontwikkeling gebied ten noorden van de A10 -. Positieve of negatieve effecten op de verkeersveiligheid en doorstroming worden meegenomen in de afweging tussen de alternatieven (zie paragraaf 3.3 en 5.2 NRD). Tot de referentiesituatie behoort de maatregel Doortrekken Elzenhagensingel (dit wordt uitgevoerd door gemeente Amsterdam). Onderdeel hiervan is ook het optimaliseren van de verkeerslichten op het kruispunt IJdoornlaan/Elzenhagensingel.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	In aanvulling hierop is het voorstel om ook het kruispunt IJdoornlaan / Elzenhagensingel hier bij te betrekken. Of dit vanaf alternatief 1 mee te nemen. Alternatief 1 (e.v.) Beter benutten – pagina 18. Er is in de notitie geen aandacht besteed aan het verkeersknooppunt Elzenhagensingel – IJdoornlaan (S 117). De huidige en toekomstige bewoners van Elzenhagen Noord / Noorderkwartier komen en gaan met de auto voor het merendeel via dit kruispunt, Zij hebben op de IJdoornlaan slechts zeer kort de gelegenheid van rijbaan te wisselen (afhankelijk van hun bestemming). Dit geldt overigens ook voor het verkeer Elzenhagen Zuid en de westelijke op-afrit van de Nieuwe Leeuwarderweg vice versa. In de alternatieven punten 3a en 3b, Bij de uitwerking van de alternatieven 1 t/m 4 verzoek ik u hier dringend rekening mee te houden. Alternatief 3 en 4: Fly-over – pagina 20 en 21. <i>Zicht – geluid – milieu.</i> * De Nieuwe Leeuwarderweg kruist over de A10. Tezamen met de op- en afritten wordt de omgeving hiervan afgeschermd door geluidswallen. De fly-over komt daar overheen en bereikt waarschijnlijk een hoogte die boven de geluidsschermen uitsteekt. Met visuele en milieu gevolgen. Als toekomstig bewoner zit ik daar niet op te wachten. (Andere bewoners wellicht ook niet.) Het visuele aspect staat niet als zodanig verwoord in de tabel op pagina 11 bij Omgevingsfactoren. * Indien de besluitvorming uitmondt in de realisatie van de fly-over, is het verzoek om vooraf de haalbaarheid te onderzoeken of de bocht in de <i>fly-over geheel in de noord-oosthoek</i> kan. Daarbij zal de fly-over op de N247 uit noordelijke richting	Daarnaast wordt er in de planstudie bij alternatief 1: Beter Benutten, maatregel 3a gekeken naar het verkeersknooppunten Elzenhagensingel – IJdoornlaan (s117). Deze onderdelen heeft het projectteam naar aanleiding van uw vraag verduidelijkt in paragrafen 4.4.1 en 4.4.2 van de definitieve NRD. De routes via de s117 en s115 (IJdoornlaan) zijn onderdeel van het studiegebied in de planstudie KANS. Dit staat niet voldoende duidelijk beschreven in de concept NRD. Dit is daarom als verduidelijking opgenomen in paragraaf 2.1 van de definitieve NRD. Bedankt voor deze input. Dit neemt het projectteam mee in het onderzoek naar de alternatieven in de planstudie KANS. In de planstudie KANS wordt er gekeken naar de esthetische kant van de mogelijke maatregelen. In de beoordeling van de alternatieven wordt het aspect ruimtelijke kwaliteit meegenomen (denk aan in kaart brengen evt. barrière werking). Dit onderdeel neemt het projectteam mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling op de concept NRD. Zie paragraaf 3.3 en 5.5.7 van de definitieve NRD.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	eerder beginnen om tijdig hoogte te winnen. Vrijrechtsaf (3b of 4c) in de zuid-westhoek blijft altijd een optie en de groenstructuur wordt minder aangetast. Hiermee wordt bereikt dat Elzenhagen Noord iets minder overlast zal ondervinden c.q. er minder maatregelen noodzakelijk zijn om de overlast weg te nemen. * De aanwezige en momenteel te plaatsen geluidschermen zijn onvoldoende volgens wettelijke normen. Daarom is reeds besloten de toegestane geluidsnormwaarden voor het Noorderkwartier te verhogen. Dit onder meer om technische en financiële redenen. De (toekomstige) bewoners stellen geen prijs op meer geluid c.q. nog hogere geluidsnormwaarden. * De beschreven alternatieven zijn voorzien van een globale situatieschets. Niet duidelijk is of de bestaande groenstructuur wordt aangetast of strijdig zal zijn met het gemeentelijk beleid. Met name is hier bedoeld op het gebied in de zuidoosthoek tussen de Van Heekweg (achter de bebouwing) en de A10. * Bij realisatie van de fly-over kan de N247 bij nadering vanuit noordelijke richting tijdig gesplitst worden in 2 keer 2 rijbanen. Waarbij de 2 rechter rijbanen leiden naar de A10 en zelf weer splitsen in een rechter rijbaan voor rechtsaf en de linker rijbaan voor linksaf (de fly-over). De andere 2 rijbanen gaan rechtdoor richting de stad. * <i>Vraag:</i> Nog niet duidelijk is of er een MER komt. Indien dit niet wettelijk vereist is, is de (plan)organisatie bereid een effectrapportage voor omwonenden te laten maken op de gebieden van milieu, inclusief het visuele aspect?	Bedankt voor uw opmerking, het projectteam KANS neemt dit mee bij de uitwerking van alternatieven en varianten. Voor de alternatieven die worden onderzocht in de planstudie KANS worden verkeersmodellen gebruikt om de toekomstige geluidsbelasting in kaart te brengen. Als door de realisatie van maatregelen in het project de geluidsbelasting (bovenwettelijk) toeneemt wordt hiervoor in het project naar maatregelen gekeken. In de planstudie KANS wordt in kaart gebracht wat de realisatie van de alternatieven betekent voor de bestaande groenstructuur. Dit is onderdeel van het aspect ruimtelijke kwaliteit. Dit onderdeel neemt het projectteam mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling op de concept NRD. Zie paragraaf 3.3 en 5.5.7 van de definitieve NRD. Bedankt voor uw suggestie, dit neemt het projectteam KANS mee bij de uitwerking in het ontwerp van alternatief 3: Fly-over. Vooralsnog volgt uit de voorgenomen activiteiten voor de planstudie KANS niet rechtstreeks een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht. We volgen momenteel in de planstudie KANS een vormvrije m.e.r. beoordeling. We kiezen er daarbij voor om verschillende reguliere milieuthema's te onderzoeken als geluid, lucht en ruimtelijke kwaliteit (dit laatste is een aanvulling van de definitieve NRD, zie paragraaf 3.3 en 5.5.7). Deze onderzoeken doet het projectteam, omwille van de transparantie en herkenbaarheid, op een wijze alsof het een normale m.e.r. betreft. De breedte en diepgang van het onderzoek is passend bij deze fase van het project – planstudiefase: onderzoeken van het verschil van de impact van diverse alternatieven. Afhankelijk van het te kiezen alternatief, volgt er in een eventuele opvolgende fase een meer gedetailleerde milieueffectrapportage.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
A14.	Vraagstelling De vraag vanuit Golfbaan Amsterdam is in eerste instantie of de scoop uitgebreid kan worden met een verkenning naar een betere bereikbaarheid van de sportdriehoek, de Golfbaan en de gehele sportzone ten noorden van de ring A 10 (s16). De ontwikkeling van de Sportdriehoek is een kwestie van tijd en vanuit die gedachte is het noodzakelijk nu al te kijken naar een goede ontsluiting van het genoemde gebied, om een zinnige implementatie van de ontwikkeling op termijn te kunnen realiseren Aanleiding verzoek Op 27 februari is er overleg geweest tussen Golfbaan Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam. Uitkomst van die bespreking is dat er geadviseerd is een reactie te geven op de Planstudie Knoop A10-N247-S116 (KANS). In deze bijlage wordt een algemene reactie gegeven en daar waar mogelijk gerefereerd aan de hoofdstukken uit de Studie Tijdens de vergadering is aangegeven dat voor een (algemene) ontwikkeling van de sportdriehoek, en zelfs breder, de gehele zone vanaf het Ronald McDonald huis t/m de sportdriehoek een goede bereikbaarheid van de zone ten noorden van de Ringweg A10 noodzakelijk is. Hieronder volgt een onderbouwing. Onderbouwing van vraagstelling In Hoofdstuk 3 wordt uiteengezet wat de doelstellingen zijn van de Planstudie. Voornamelijk gaat het om doorstroming van het verkeer en OV vervoer (busbanen). Alleen gemeente Amsterdam heeft een uitgebreider doel geformuleerd in de studie: <i>Een goede bereikbaarheid van en in de stad voor alle modaliteiten, zoals verwoord in het Beleidskader Hoofdnetten (2005) en de Mobiliteits Aanpak Amsterdam (2013), waarbij de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd moet zijn. Het is de ambitie van de gemeente Amsterdam om ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam-Noord mogelijk te maken, met aandacht voor onder andere luchtkwaliteit en geluidbelasting, en deze te ontsluiten via het stedelijk wegennet, regionaal wegennet en rijkswegennet.</i>	De mogelijkheden voor de ontwikkeling en daarbij passende auto-ontsluiting van de Sportdriehoek worden onderzocht door de gemeente Amsterdam. Het project KANS stemt hierover af met de gemeente. De ontsluiting van de sportdriehoek is geen onderdeel van de planstudie KANS. In de planstudie KANS wordt wel in kaart gebracht wat de effecten zijn van de vier alternatieven op de ontsluitings-varianten van de Sportdriehoek. Mede naar aanleiding van uw vraag wordt dit in kaart gebracht in de planstudie KANS. Dit is een aanvulling op de concept NRD. Zie paragraaf 5.3.1 van de definitieve NRD.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	De planstudie gaat voornamelijk in op de doorstroming van verkeer aan de binnenzijde van de ringweg A10 en richt zich op een drietal varianten die uitgaan van bestaande op en afritten, aansluitingen en knooppunten. De scope van de studie is gericht op doorstroming, maar de agenda van de Gemeente Amsterdam gaat verder, namelijk een goede bereikbaarheid van de stad. Verder is uit in beleidsstukken onderbouwing te vinden waarom het zinnig is te kijken naar een betere bereikbaarheid van de sportdriehoek en de sportzone ten noorden van de A10. Structuurvisie Amsterdam 2040 geeft op pagina 137 aan wat “Sportparken nieuwestijl” aan toegevoegde waarde kunnen zijn voor de stad. Specifiek wordt diversiteit van sportparken genoemd. Op de sportdriehoek ligt een unieke kans diverse sportfaciliteiten te ontwikkelen. Beleidsvisie en toetskader Stadsrandpolder Waterland geeft ook aanleiding de bereikbaarheid van het gebied te vergroten. Het voert te ver om in deze onderbouwing van onze vraag, om gedetailleerd in te gaan op meerdere beleidsnota’s en visies. Wat ons betreft gaat er een kans verloren als in de Planstudie van Vervoersregio Amsterdam niet gekeken wordt naar bereikbaarheid van het deel ten noorden van de A10. Golfbaan Amsterdam is bereid te kijken naar verschillende opties waarin het uitruilen en herverkavelen van de huidige situatie tot de mogelijkheden behoort.	
A15.	Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau A10-N247- S116 (KANS). VNO- NCW West dient deze zienswijze gezamenlijk in met de logistieke brancheverenigingen Transport & Logistiek Nederland (TLN) en evofenedex. VNO-NCW West is de regionale vereniging van werkgevers organisatie VNO NCW en behartigt de belangen van het bedrijfsleven namens en in samenwerking met de aangesloten bedrijven en brancheverenigingen. TLN is een branche organisatie die voor ca. 5250 beroepsgoederenvervoerders belangen behartigt. evofenedex is de	

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	ondernemersvereniging voor handels- en productiebedrijven en behartigt de belangen van 15.000 verladers en eigen vervoerders. A10-N247-S116 Het bedrijfsleven is gebaat bij een betrouwbaar wegennet dat efficiënte en duurzame verbindingen biedt. Wij onderschrijven uw analyse van de situatie en de noodzaak om dit deel van de A10 aan te pakken. Door woningbouw en toenemende populariteit om in deze regio te wonen zullen de verkeersbewegingen nog meer toenemen en drukken op de Ring en omgeving. De voorliggende notitie biedt vooral verkeerskundige oplossingen. Wij hebben daar kennis van genomen. De problemen die zich manifesteren op de A10 Noord vragen ons inziens om een integrale benadering die voorziet in een infrastructurele oplossing. De uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg MIRT en de daar gemaakte afspraken leiden tot de samenwerking van Regio en Rijk in de programmalijs Netwerken, Ring en Stad. Hierbij ligt de focus op het functioneren van de wegen, spoor en metroringen rond Amsterdam. VNONCW West, TLN en evofendex kunnen zich zeer vinden in deze aanpak en ondersteunen de koers op het maken van samenhangende keuzes. Daarom vragen wij u bij de verdere uitwerking van de NRD Kans geen onomkeerbare beslissingen te nemen en zich nu al te vervoegen bij de uitvoerders van deze MIRT afspraken om samen te werken. Tevens vragen wij u nu al de afbakening van het projectgebied niet te scherp te nemen en ook het studiegebied ruim te nemen. Het bedrijfsleven is zeer bereid de samenwerking met u aan te gaan en te verdiepen waar die samenwerking al is. Graag waren wij ook in een eerder stadium betrokken bij een project zoals KANS, zodat de verkeerskundige ervaringen getoetst kunnen worden door de logistieke sector.	Het project KANS (bestaande uit partners van de gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam) is bekend met de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg MIRT en de daar gemaakte afspraken. In de afweging van de alternatieven in de planstudie wordt zo goed mogelijk in beeld gebracht wat deze afspraken betekenen (mogelijke wisselwerking) en hiermee rekening gehouden zodat er maatregelen worden gerealiseerd die toekomstbestendig zijn. Het studiegebied van de planstudie KANS wordt globaal afgebakend door het wegennet van Amsterdam-Noord (tussen s115 en s117), A7, A8, N235, N247 en N244. Wanneer blijkt dat er significante effecten op grotere afstand van KANS merkbaar zijn, dan zal het studiegebied worden vergroot (zie 2.1 NRD).
A16.	Zoals velen in onze wijk sta ik achter het feit dat er over de zuiderzeeweg niet meer verkeer moet komen dan er nu is. Dus geen ontsluiting van het Hamerskwartier over de zuiderzeeweg	De gemeente Amsterdam start een verkenning naar de Oostelijke ontsluiting en Bongerdverbinding. Uit een eerste analyse blijkt dat met name de Oostelijke ontsluiting verkeer trekt van de s116 en A10. Daarom wordt er in de planstudie KANS een gevoeligheidsanalyse gemaakt van het effect van de toevoeging van de Oostelijke ontsluiting op de KANS knoop (zie paragraaf 5.2.2 van de definitieve NRD).

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
		De ontsluiting van het Hamerkwartier over de Zuiderzeeweg (Oostelijke ontsluiting) valt echter buiten de voorgestelde maatregelen van de planstudie KANS. Gemeente Amsterdam is hiervoor aanspreekpunt. Uw reactie is doorgegeven aan de juiste betrokkenen.
A17.	Names de fractie van D66 Landsmeer willen wij het volgende voorstellen i.v.m. de slechte luchtkwaliteit voor bewoners rond de A10 en de enorme verkeersdrukten/ files tijdens de spitsuren die het Lint in Landsmeer zwaar belasten door stagnatie op- en afritten A-10. Wij stellen voor om van de A-10 na de Zeeburgertunnel tot en met de afslagZaanstad/Purmerend een 80 km weg te maken. (minder CO2, Pm 3 en roet) Actuele bijsturing stoplichten in spijstijden (A10-N247-S116). Actuele bijsturing stoplichten IJdoornlaan. Laatst genoemde lichten zorgen voor slechte doorstroming verkeer het dorp in en uit. En veel luchtvervuiling door stationair draaiende motoren, remmen, optrekken.	Snelheidsverlaging op de A10 is geen onderdeel van de planstudie KANS. Rijkswaterstaat is eerste aanspreekpunt als beheerder van de A10. Een afwaardering van de maximumsnelheid van 80 km/u op de snelweg past niet binnen het beleid van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Ten aanzien van lucht en geluid wordt jaarlijks door Rijkswaterstaat gemonitord of wordt voldaan aan de wettelijke kaders. Als dat niet het geval is of als dat dreigt te gebeuren, worden maatregelen voorgesteld om binnen de wettelijke kaders te blijven. U kunt daarbij denken aan stil asfalt of het plaatsen van geluidschermen. Daarnaast start op korte termijn een zogenoemd MIRT-onderzoek waarin de focus ligt op het functioneren van de wegen en spoor-/metroringen rond Amsterdam. Het is mogelijk dat een snelheidsverlaging op de A10 in het kader van dit MIRT-onderzoek wordt beschouwd. Bedankt voor uw suggestie. Basismaatregelen die bij alle alternatieven in de planstudie KANS terugkomen zijn de optimalisatie van de verkeerslichten (dit staat in 4.4.2 van de NRD). Hiermee gaan we binnen het project KANS aan de slag. U verwijst naar verkeerslichten buiten het projectgebied KANS (IJdoornlaan bij Landsmeer). Wij hebben uw opmerking doorgestuurd naar de betreffende wegbeheerder (gemeente Landsmeer). Er wordt hierover contact met u opgenomen.

B. REACTIES MEDEOVERHEDEN

Nr.	Reactie medeoverheden	Concept-antwoord
B1.	Graag brengen wij advies uit over de 'notitie reikwijdte en detailniveau Planstudie KANS'. De studie betreft de Knoop Aw-N247-53.3.6 (hierna: KANS), die van belang is voor de afwikkeling van het autoverkeer en openbaar vervoer aan de noordkant van Amsterdam. Uit de vorig jaar in het kader van Koers 2025 verrichte 'Netwerkstudie Auto Noord 2030', bleek dat de automobilititeit in stadsdeel Noord en in de gehele Amsterdamse regio naar verwachting fors toeneemt, vooral ook rond de op- en afritten van de Aw Noord. Wij vinden het zeker in dit KANS-gebied van belang dat voldoende toekomstbestendige maatregelen wordt uitgevoerd, omdat zij een essentiële functie heeft voor het openbaar vervoer van- en naar de Noord/Zuidlijnhalte Noord. Uit de netwerkstudie bleek dat de verwachte knelpunten op het autonetwerk in Noord deels zijn toe te schrijven aan de stedelijke ontwikkeling in het stadsdeel, maar daarnaast vooral ook aan het toenemend verkeer van en naar de Amsterdamse regio. Vanuit dat perspectief menen wij dat de gezamenlijke ambitie van gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Vervoersregio Amsterdam en Rijkswaterstaat te beperkt is. Zij is gericht op het garanderen van 'doorstroming van het autoverkeer en openbaar vervoer nu en in de toekomst', echter zonder de keuze van de reiziger voor auto of openbaar vervoer te willen beïnvloeden. Deze uitsluitend fysieke benadering spreekt ook uit de geschetste alternatieven. Wij verwachten dat dit op lange termijn meer asfalt, nog meer autoverkeer en uiteindelijk toch weer opstoppingen zal opleveren. Dit terwijl er voor uw samenwerkingsverband juist een unieke kans ligt om het in Amsterdamse regio over een andere boeg te gooien en hiervoor desnoods steun te vragen bij de rijksoverheid. Wij vinden drie uitgangspunten van belang bij de planstudie:	In verschillende samenwerkingsverbanden wordt door de partners gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en Rijkswaterstaat samengewerkt om de bereikbaarheid en leefbaarheid op regionaal- en stedelijk niveau te verbeteren. De partners hebben ervoor gekozen zich in dit specifieke project te richten op verkeersdoorstroming (ov en auto) en verkeerveiligheid over de knoop. De fysieke benadering (onderzoeken infrastructuur oplossingen) is het sluitstuk van het doorlopen van de Ladder van Verdaas in de planstudie KANS. Hierbij is nagegaan of de problematiek op de knoop kan worden opgelost door het beperken van de (auto)mobiliteit door onder andere ruimtelijke ordening en/of mobiliteitsmanagement. In paragraaf 4.2 van de NRD staat beschreven waarom deze

• Amsterdam zet met partners in de regio in op maatregelen die de groei van het autoverkeer beperken en voorziet in de groeiende vervoersvraag door te investeren in uitbreiding van hoogfrequent openbaar vervoer en snelfietsroutes; • Maatregelen worden primair gericht op goede doorstroming van het openbaar vervoer rond KANS en op doorstroming van het autoverkeer voor zover dat nodig is om het eerstgenoemde doel te bereiken; • Te onderzoeken varianten dragen bij voorkeur bij tot verbetering van de ontsluiting van rond KANS gelegen gebieden en leiden in elk geval niet tot nieuwe barrières of frictie met geplande bouwopgaven, verkeersstructuur en andere ontwikkelingen in en rond het studiegebied. <i>Groei Autoverkeer beperken</i> Amsterdam zet in op een woningbouwopgave die nog omvangrijker is dan in de Structuurvisie Amsterdam 2040 voorzien. Voor Amsterdam-Noord betekent dit een stedelijke verdichting binnen de Ring Aio Noord die kan leiden tot een bijna verdubbeling van het aantal inwoners in 2040 ten opzichte van 2010. Hetzelfde geldt voor andere delen van Amsterdam. Dat brengt een vervoersbehoefte met zich mee die wat ons betreft vraagt om scherpe keuzes, zoals het bouwen van autovrije wijken en gelijktijdige investeringen in verdere uitbouw van een hoogfrequent openbaar vervoernetwerk in de Amsterdamse regio. Wij raden daarom aan om maatregelen ter beperking van het autoverkeer niet bij voorbaat af te schrijven. Bijvoorbeeld door wél een pilot met prijsbeleid op de Amsterdamse 'corridors' te onderzoeken als optie en dit desnoods landelijk te agenderen. Dit uiteraard gekoppeld aan maatregelen gericht op verantwoorde doorstroming van het resterende autoverkeer. Op alle treden van de ladder die u in uw notitie op p. 2.3 schetst, moet ons inziens iets gebeuren om de vervoersstromen binnen de Amsterdamse regio op een toekomstbestendige manier te begeleiden. 'Nieuwe infrastructuur' is pas echt een sluitstuk als de overige opties ten volle zijn benut. <i>Doorstroming openbaar vervoer</i> Het Noord/Zuidlijnstation Noord wordt dit jaar een knooppunt van openbaar vervoer in alle windrichtingen: de vele bussen van en naar Waterland; de Zaanlijn in westelijke richting; de Noord/Zuidlijn in zuidelijke richting en tenslotte de toekomstige Oostlijn (deze laatste missen wij overigens in uw notitie). Bij het	maatregelen of beleidsinstrumenten onvoldoende helpen om de problematiek op het knooppunt te verlichten en waarom KANS zicht richt op het beter benutten en aanpassen van de bestaande infrastructuur en mogelijk nieuwe infrastructuur. De partners delen dat in stedelijke gebieden de focus dient te liggen op goede ov- en fietsverbindingen. Het uitvoeren van maatregelen ter beperking van het autoverkeer is echter geen doel van het project KANS. Dat vlakbij de knoop regionale en lokale ov-verbindingen met elkaar verbonden zijn is één van de aanleidingen van de start van de planstudie KANS. De gezamenlijke ambitie (op basis waarvan beoordelingscriteria zijn geformuleerd) luidt: 'de doorstroming van
--	---

zoeken naar oplossingsrichtingen vinden wij het van belang dat al dit openbaar vervoer dat in KANS samenkomt, zoveel mogelijk onafhankelijk van het autoverkeer wordt afgewikkeld zodat het niet met het autoverkeer vastloopt. Daarom adviseren wij te onderzoeken op welke manier vrije busbanen op de IJdoornlaan (west en oost) daaraan kunnen bijdragen. Daarmee wordt ook de bereikbaarheid van het Boverd Ziekenhuis voor ambulances beter gegarandeerd. <i>Anticiperen op snelfietsroute</i> Wat betreft inpassing vinden wij het ook belangrijk dat in de Alternatieven wordt geanticipeerd op aanleg van een snelfietsroute Amsterdam- Purmerend. Alweer enige tijd geleden lanceerde de Fietzersbond in samenwerking met Rijkswaterstaat een initiatief voor snelfietsroutes in het hele land onder motto 'Met de fiets minder file'. De vorig jaar geopende snelfietsroute Amsterdam-Noord Zaanstad is één van de resultaten. Wij denken dat naast investeringen in het openbaar vervoernetwerk ook deze snelfietsroutes kunnen helpen het almaar groeiende autoverkeer in te dammen. Wij vinden dat u 'stimuleren van fietsgebruik' te snel afschrijft als 'marginaal', zeker gezien de afstanden die tegenwoordig met elektrische fietsen worden afgelegd. Bij de uitdaging waar we voor staan, denken wij dat alle opties zullen moeten worden benut. <i>Aansluiting Netwerkstudie Auto</i> Aandachtspunt is wat ons betreft verder de aansluiting met de uitkomsten van de netwerkstudie Auto Noord. Momenteel is er op het hoofdnet auto in Noord een onevenredig grote druk op de Nieuwe Leeuwarderweg, die zou kunnen afnemen bij verbetering van verbindingen aansluitend op de naastgelegen knooppunten sus en	het autoverkeer en openbaar vervoer nu en in de toekomst te garanderen waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd en rekening wordt gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen'. Vrije busbanen op de IJdoornlaan (oost en west) vallen buiten het project KANS. Wel wordt als te onderzoeken maatregel bij alternatief 1 de opstelstroken linksaf vanaf de IJdoornlaan verdubbeld (zie 4.4.2 NRD). Dit is ook positief voor doorstroming van de bus. Daarbij blijft het voor Amsterdam mogelijk om in de toekomst vrije busbanen op de IJdoornlaan (oost en west) aan te leggen. De gemeente Amsterdam is hiervoor aanspreekpunt. De partners vinden fietsbereikbaarheid belangrijk en stimuleren dit waar mogelijk, hierbij wordt gewerkt aan regionale fietsnetwerken (snelfietsroute Amsterdam-Zaanstad is hier een voorbeeld van). Op de regionale fietsroute Purmerend/Waterland-Amsterdam herkennen de KANS-partners het aandachtspunt. Er is al eerder nagedacht over deze fietsroute met het idee dat het fietspad door of langs de Sportdriehoek tussen de Buikslotermeerdijk en de G.J. Scheurleerweg aan wordt gelegd zodat je via Elzenhagensingel de Noord/Zuidlijn bereikt (met fietsenstallingen aan deze zijde). Het project KANS werkt het fietspad met de projectorganisatie Sportdriehoek Amsterdam – dat gaat over de ontwikkeling van het gebied ten noorden van de A10 - verder uit. Vanuit het project KANS wordt overigens geen oplossing van de verkeersproblematiek verwacht (doorstroming ov en auto over de knoop) door de verbetering van deze regionale fietsroute. Om deze reden wordt ingezet op maatregelen op het vlak van beter benutten, aanpassen bestaande infrastructuur en mogelijk nieuwe infrastructuur. Het project KANS en (het vervolg op de uitkomsten van de) netwerkstudie Auto Noord stemmen af over de mogelijke relatie tussen de routes s116 (Nieuwe Leeuwarderweg) en s115 en s117. Op basis van verkeerskundige analyses blijkt dat de onderlinge
--	---

5117 (Bongerdverbinding en Oostelijke ontsluiting). Wij vragen om in de planstudie rekening te houden met het verwachte effect van aanleg van deze verbindingen, blijkend uit de mkba's die in 2018 worden uitgevoerd. Wij vragen u daarom de genoemde knooppunten (niet het hele gebied) binnen de scope van de studie te brengen, zodat rekening kan worden gehouden met het oplossend vermogen van de 5115 en 53.17 in relatie tot de verkeersbelasting van Nieuwe Leeuwarderweg. <i>Omgevingseffecten en inpassing</i> Wij hebben naar aanleiding van een eerder concept aandachtspunten meegegeven die helaas niet zijn betrokken bij de notitie die nu voorligt. In alle Alternatieven wordt uitbreiding van infrastructuur (busbanen) aangegeven op de IJdoornlaan. Wij vragen u er in de planstudie rekening mee te houden dat op een deel van het parkeerterrein bij seniorencomplex De Wasknijper samen met bewoners een speelplaats is aangelegd. Dat geldt ook voor het in de hoofdgroenstructuur gelegen postzegelpark dat wordt aangelegd nabij Verlengde van Heekweg, hoek Amerbos. Vooral de vrije rechtsafslagen 3b (Alternatief 3) en 4c (Alternatief 4) lijken daarmee in conflict te komen.	wisselwerking van verkeer door het projectgebied van de KANS-knoop dat een keuze heeft tussen de routes via de s115, s116 of de s117 zeer klein is. Dit betekent dat als de verkeersafwikkeling van de s115 of s117 verbetert slechts een klein deel van het verkeer (max 150 voertuigen op een totaal van circa 10.000) wisselt van route. De routes via de s117 en s115 (IJdoornlaan) zijn onderdeel van het studiegebied in de planstudie KANS. Dit staat niet voldoende duidelijk beschreven in de concept NRD. Dit heeft het projectteam naar aanleiding van uw vraag daarom tekstueel verduidelijkt in paragraaf 2.1 van de definitieve NRD. De gemeente Amsterdam start een verkenning naar de Oostelijke ontsluiting en Bongerdverbinding. Uit een eerste analyse blijkt dat met name de Oostelijke ontsluiting verkeer trekt van de s116 en A10. Daarom wordt er in de planstudie KANS een gevoeligheidsanalyse gemaakt van het effect van de toevoeging van de Oostelijke ontsluiting op de KANS knoop. Dit onderdeel neemt het projectteam KANS mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling van de concept NRD. Zie paragraaf 5.2.2 van de definitieve NRD. De NRD is opgesteld door het project KANS zodat door eenieder aandachtspunten mee gegeven kunnen worden voor de beschreven oplossingsrichtingen en de wijze van onderzoeken. Uw aandachtspunten (over speelplaats De Wasknijper en postzegelpark) komen dus op het juiste moment: hiermee wordt rekening gehouden bij het maken van de ontwerpen van de alternatieven. Zoals we met u direct hebben besproken na het door u benoemen van de aandachtspunten komen de rechtsafslagen 3b (alternatief 3) en 4c (alternatief 4) hiermee niet in conflict. Verder brengen we globaal in kaart wat de realisatie van de alternatieven betekent voor het groen in de directe omgeving (bomen). Deze informatie maakt onderdeel uit van de afweging
--	---

Wij vroegen ook om bij fysieke ingrepen in de verkeersafwikkeling in het studiegebied, kansen te benutten om de bereikbaarheid van binnen het studiegebied gelegen locaties te vergroten, met name de Sportdriehoek en begraafplaats de Nieuw Noorder. We zien dit niet terug in de Alternatieven. Verder vinden wij het belangrijk dat de rechtsafslag noord-west in de Alternatieven 2 en 4 qua inpassing niet interfereert met planvorming voor de Sportdriehoek. Er zijn in het verleden studies gedaan waaruit bleek dat directe extra op- en afritten vanaf de Slochterweg richting Sportdriehoek ongewenst zijn in verband met goede doorstroming van het verkeer op deze weg. Onze ambitie is om deze locatie te ontwikkelen voor sport- en recreatiefuncties met een regionale uitstraling. Goede bereikbaarheid is daarbij van belang. Wij zien daarom graag dat bij de Planstudie varianten worden betrokken waarbij de mogelijkheid van <i>indirecte</i> aansluiting van dit gebied ten noorden van de Aio wordt onderzocht. Tenslotte eisen wij dat bij de uitwerking van Alternatieven in de planstudie rekening wordt gehouden met geplande woningbouwopgaven in en rond het studiegebied. In de participatienota bij deze planstudie is het voornemen uitgesproken om goed af te stemmen met het project-management CAN. Wij hebben signalen gekregen dat dit onvoldoende is gebeurd en verwachten daarom dat de aandachtspunten vanuit het project alsnog worden meegenomen. Behalve mogelijke milieueffecten van verkeersmaatregelen op geplande woningbouw noemen wij de aansluiting op de verkeersstructuur die in het project CAN wordt voorzien. Bij de planstudie lijken er bijvoorbeeld andere verwachtingen te leven over de verkeersfunctie van de Elzenhagensingel dan beoogd vanuit het project. Wij vinden het in de communicatie naar omwonenden van groot belang dat stedelijke diensten daarover vooraf afstemmen. <i>Samengevat</i> Ons advies is om de scope van de planstudie en de te onderzoeken oplossingsrichtingen te verbreden; meer aansluiting te zoeken bij de uitkomsten van	om te komen tot een voorkeursbeslissing. Dit onderzoek neemt het projectteam mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling van de concept NRD. Zie paragraaf 3.3 en 5.5.7 van de definitieve NRD. De mogelijkheden voor de ontwikkeling en daarbij passende auto-ontsluiting van de Sportdriehoek worden onderzocht door de gemeente Amsterdam. Het project KANS stemt hierover af met de gemeente. De ontsluiting van de sportdriehoek is geen onderdeel van de planstudie KANS. In de planstudie KANS wordt wel in kaart gebracht wat de effecten zijn van de vier alternatieven op de ontsluitings-varianten van de Sportdriehoek. Mede naar aanleiding van uw vraag wordt dit in kaart gebracht in de planstudie KANS. Dit is een aanvulling van de concept NRD. Zie paragraaf 5.3.1 van de definitieve NRD. De geplande woningbouwopgaven zijn mede aanleiding voor de start van de planstudie KANS en maken reeds onderdeel uit van de onderzoeken. De opgaven zijn onderdeel van de verkeersmodellen waarin wordt gekeken naar de verkeersdoorstroming van de alternatieven. Het projectteam KANS vindt samenwerking met CAN belangrijk. Goed om met elkaar (inhoudelijk) in gesprek te blijven. Het project KANS zal hiervoor het initiatief nemen.
--	--

	de netwerkstudie Auto Noord; bij uitwerking van de Alternatieven beter rekening te houden met effecten op geplande woningbouw en met andere ontwikkelingen in en rond het studiegebied KANS. Wij verwachten dat u onze gezichtspunten en geluiden van omwonenden op de inloopavond van zo februari, betreft bij de verdere uitwerking van de Planstudie KANS. Wij blijven graag betrokken bij discussie over de uitkomsten.	Het project KANS heeft de inloopbijeenkomst van 20 februari 2018 georganiseerd om te komen tot een kwalitatief betere voorkeursoplossing. De input van aanwezigen op deze bijeenkomst en het meedenken door middel van het geven van een reactie vindt het project waardevol. Dit wordt meegenomen bij de verdere uitwerking. Reguliere afstemming met gemeente Amsterdam stadsdeel Noord vindt het project KANS belangrijk.
B2.	Algemeen: In hoofdstuk 3 van de notitie is aangegeven dat de gezamenlijke ambitie van de KANS-partners is de doorstroming van het autoverkeer en openbaar vervoer nu en in de toekomst te garanderen, waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd en rekening wordt gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen. Helaas ligt de focus in de overige hoofdstukken op de bereikbaarheid en uitbreiding van de infrastructuur en wordt verder niet ingegaan op de ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam Noord, terwijl de beschreven maatregelen ruimtelijke effecten hebben voor de aangrenzende gebieden en ook niet los kunnen worden gezien van de ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam Noord als geheel.	De geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de regio (waaronder woningbouw in Amsterdam Noord) zijn mede aanleiding voor de start van de planstudie KANS. In de planstudie KANS worden de effecten van de alternatieven op de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op het omliggende wegennet (gemeentelijke hoofdwegen waaronder IJdoornlaan en Nieuwe Leeuwarderweg, maar ook A10 en provinciale weg) bepaald. Positieve of negatieve effecten voor de verkeersdoorstroming worden meegenomen in de afweging tussen de alternatieven. Dit onderdeel heeft het projectteam mede naar aanleiding van uw reactie verduidelijkt in paragraaf 3.3 en 5.2 in de definitieve NRD. In de planstudie KANS wordt er gekeken naar de esthetische kant van de mogelijke maatregelen. In de beoordeling van de alternatieven wordt het aspect ruimtelijke kwaliteit meegenomen (denk aan in kaart brengen evt. barrière werking, groenstructuur waaronder bomen). Dit onderdeel neemt het projectteam mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling van de concept NRD. Zie paragraaf 3.3 en 5.5.7 van de definitieve NRD.

De notitie heeft uitsluitend betrekking op de knooppunt A10-N247 en S116. Het verkeer vanaf de IJdoornlaan kan echter gebruik maken van 3 aansluitingen. Het is niet ondenkbaar een optimalisatie van de aansluitingen in de flanken van de KANS eveneens tot een betere doorstroming op dit knooppunt leidt, waarbij op de KANS vooral verkeer in de noord-zuid relatie wordt bediend en in de beide flanken de oost- resp. west relatie. Voor ons is onduidelijk wat het basisjaar is voor de referentiesituatie waarover wordt gesproken in paragraaf 4.4.1 (blz. 17). Is dit 2017, net zoals in paragraaf 5.2.2 (blz. 23)? Ruimtelijke kwaliteit: Ten aanzien van de te onderzoeken (milieu)aspecten ontbreekt de ruimtelijke kwaliteit. Vrijwel alle voorgestelde bochten hebben invloed op de aangrenzende gebieden: Sportdriehoek, Noorderkwartier en het groengebied/helofytenveld bij het Korthagenhuis. En in al deze gebieden is sprake van bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel aan de rand van de bebouwde kom heeft de aansluiting op de A10 binnenstedelijk kenmerken. De aantal voorgestelde maatregelen hebben een tegenovergesteld effect en zijn een stap in de transformatie van een stedelijke aansluiting naar een infrastructureel verkeersplein. Fietsverkeer: Ten aanzien van de fiets wordt in de notitie gesteld dat stimulerende (fiscale) maatregelen de verkeersdruk op het knooppunt niet of nauwelijks verlichten (blz.15). Hier blijft volgens ons een kans onbenut. Elektrische fietsen zijn allang niet meer voorbehouden aan recreatieve bejaarden. De gebruikers van elektrische fietsen worden steeds jonger –en gaan steeds harder. Dit biedt een dubbel voordeel. Niet alleen neemt de actieradius van fietsers toe (van de Breedstraat in Purmerend naar de Dam is minder dan 20 kilometer), maar binnen de ring is de fiets meestal ook	Het project KANS stemt met de gemeente Amsterdam af over de mogelijke relatie tussen de routes s116 (Nieuwe Leeuwarderweg) en s115 en s117. Op basis van verkeerskundige analyses blijkt dat de onderlinge wisselwerking van verkeer door het projectgebied van de KANS-knoop dat een keuze heeft tussen de routes via de s115, s116 of de s117 zeer klein is. Dit betekent dat als de verkeersafwikkeling van de s115 of s117 verbetert slechts een klein deel van het verkeer (max 150 voertuigen op een totaal van circa 10.000) wisselt van route. De routes via de s117 en s115 (IJdoornlaan) zijn onderdeel van het studiegebied in de planstudie KANS. Dit staat niet voldoende duidelijk beschreven in de concept NRD. Dit heeft het projectteam naar aanleiding van uw vraag daarom tekstueel verduidelijkt in paragraaf 2.1 van de definitieve NRD. Het planjaar voor de referentiesituatie is net als voor alle alternatieven 2030. Dit is een verduidelijking van de concept NRD. Zie paragraaf 4.4.1 van de definitieve NRD. Het project KANS herkent dat het aspect ruimtelijke kwaliteit aan bod dient te komen. In de planstudie KANS worden de mogelijke ruimtelijke effecten (denk aan barrière werking, groenstructuur waaronder bomen) van de alternatieven in kaart gebracht. Het aspect maakt onderdeel uit van de afweging en beoordeling van de alternatieven. Dit onderdeel neemt het projectteam mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling van de concept NRD. Zie paragraaf 3.3 en 5.5.7 van de definitieve NRD. De partners vinden fietsbereikbaarheid belangrijk en stimuleren (elektrisch) fietsen waar mogelijk, hierbij wordt gewerkt aan regionale fietsnetwerken. Op de regionale route Purmerend/Waterland-Amsterdam herkennen de KANS-partners het door u benoemde aandachtspunt. Er is al eerder nagedacht over deze fietsroute met het idee dat het fietspad door of langs de Sportdriehoek tussen de
--	--

sneller. Helaas ontbreken tussen Amsterdam en Purmerend/Edam snelfietsroutes. Juist nabij deze knoop kan een snelle comfortabele fietsverbinding de druk in de spits verminderen. Openbaar vervoer: Ten aanzien van de bus wordt gesteld dat “daar waar auto en bus samenkomen op het reguliere wegennet, ondervindt ook de bus vertraging en in de toekomst ernstige vertraging” (blz. 9). Tegelijk wordt gesteld dat met een busviaduct over de knoop A10 de doorstroming van de bus nauwelijks verbetert: “de bus rijdt nu ook vrijwel ongestoord door” (blz. 16). Welk probleem moet eigenlijk worden opgelost? Enfin, ook vanuit ruimtelijke overwegingen heeft een optimale doorstroming van de bussen prioriteit. De voorgestelde verbeteringen bij de aansluiting op de IJdoornlaan zouden ook bij de KANS zoveel mogelijk moeten worden gecontinueerd. Met betrekking tot het OV wordt gemeld dat als “meer mensen buiten de spits reizen of het OV nemen, zullen anderen dat niet meer doen en is het effect nihil” (blz. 14). Geldt dat alleen voor de KANS of is dit landelijk zo? In dat geval is het ons inziens een vreemd onderdeel op de Ladder van Verdaas (tenzij het wordt gecombineerd met bijv. prijsbeleid). Autoverkeer: Ten aanzien van de probleemverkenning wordt gesteld dat in de spits de reistijden voor autoverkeer niet voldoen aan de streefwaarden. De vraag is in hoeverre dit met extra asfalt kan worden opgelost. De problemen in de spits zijn mede het gevolg van het ontbreken van maatschappelijk draagvlak voor een (landelijk) prijsbeleid (zie 2e stap op de Ladder van Verdaas, blz. 14). De beschikbare capaciteit op het wegennet (en in het OV) is per definitie beperkt. Linksom of rechtsom is reizen in de spits	Buikslotermeerdijk en de G.J. Scheurleerweg aan wordt gelegd zodat je via Elzenhagensingel de Noord/Zuidlijn bereikt (met fietsenstallingen aan deze zijde). Het project KANS werkt het fietspad met de projectorganisatie Sportdriehoek Amsterdam – dat gaat over de ontwikkeling van het gebied ten noorden van de A10 - verder uit. Vanuit het project KANS verwachten we overigens geen oplossing van de verkeersproblematiek (doorstroming OV en auto over de knoop) door de verbetering van deze regionale fietsroute. Om deze reden wordt ingezet op maatregelen op het vlak van beter benutten, aanpassen bestaande infrastructuur en mogelijk nieuwe infrastructuur. In de planstudie KANS wordt onderzocht of het mogelijk is om de doorstroming voor de bussen op de af- en de toerit van de s116 nog verder te optimaliseren. Wat niet (verder) wordt onderzocht is de mogelijkheid van een exclusief busviaduct over de gehele knoop heen; op basis van de resultaten uit de verkenning KANS is bekend dat de impact en de kosten daarvan niet opwegen tegen de zeer beperkte reistijdwinst die dat oplevert. Dit geldt in zijn algemeenheid, maar in het geval van de KANS-knoop des te meer. De mobiliteitsvraag in de spitsperiode is zo groot, dat veel mensen nu al uitwijken naar de randen van de spits (eerder of later) en die periode dus langer duurt dan gebruikelijk. Het oplossen van een (deel van) het probleem voor het spitsverkeer, zal daarom leiden tot het verschuiven (of eigenlijk: terugschuiven) van reispatronen naar de gebruikelijke spijttijden en daarmee nauwelijks bijdragen aan een structurele oplossing.
---	--

duurder dan daarbuiten. Bij de NS betaal je in de spits de hoofdprijs, met de auto sta je iets langer in de file... Het ruimtebeslag van de voorgestelde extra banen leidt tot zorg, waarbij het de vraag is of er voldoende ruimte is voor: ▪ uitbreiding van de afrit van en naar de Nieuwe Leeuwarderweg - IJdoornlaan met busstrook (blz. 18, figuur 4.2, nr. 1a+1b). Dit in relatie tot de situering van de geluidschermen, welke zijn vergund en aanbesteed, uitvoering vindt plaats op zeer korte termijn; ▪ extra baan op de IJdoornlaan (blz. 18, figuur 4.2, nr. 1c). In 2018 start de bouw van 130 woningen van Stadgenoot op de Zuidkavel van Elzenhagen Noord; ▪ vrije rechtsaffer (blz. 18, figuur 4.2, nr. 4) in relatie tot het postzegelpark en bestaande woningbouw; ▪ extra baan op de IJdoornlaan (blz. 18, figuur 4.2, nr. 3c). Betreft dit de extra rijbaan die nu wordt voorbereid en het eerste jaar (2019) wordt gebruikt voor drie extra bushaltes vanwege het bouwterrein van de kavels in het Stationsgebied?; ▪ extra baan (?) op de Elzenhagensingel (blz. 18, figuur 4.2, nr. 3a). Daarnaast is voor ons onduidelijk: ▪ wat wordt bedoeld met de pijl van de IJdoornlaan naar de P+R Noord (blz. 18, figuur 4.2, nr. 3b); ▪ wat wordt bedoeld met de letters E en F in figuur 4.1 (blz. 17). Ten slotte wordt opgemerkt dat maatregel D, optimalisatie VRI kruising S116 / IJdoornlaan (blz. 16) mogelijk conflicteert met de bouwactiviteiten voor kavel N1N2 in het Stationsgebied. Ondergrond: Niet vermeld is dat nader onderzoek nodig is betreft de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen). In ieder geval aan de zuidzijde van de op- en afritten A10 naar en van de Nieuwe Leeuwarderweg liggen diverse hoofdtracés K&L. Dit is zichtbaar op bijgevoegde tekening (KLIC melding uit 2016). Het aanbrengen van bijvoorbeeld ophogingen (grondwerken) of een fly-over (constructiewerken) moet worden afgestemd op aanwezige K&L. Geadviseerd word een KLIC melding te doen en daarna contact op te nemen met betrokken K&L-beheerders. Een mogelijkheid is dat dit	In de planstudie KANS wordt onderzocht hoe de alternatieven in de praktijk gerealiseerd kunnen worden. Hierbij wordt gekeken naar het fysieke ruimtebeslag, maar vooral ook naar de wijze waarop dat ruimtebeslag beschikbaar is, of beschikbaar kan worden gemaakt en gehouden terwijl het overige verkeer zoveel mogelijk ongestoord door kan rijden. Hierbij wordt de vraag gesteld hoe de ontwerpen van de maatregelen en alternatieven zo kunnen worden ingepast dat processen en projecten (zoals bijv. het nieuwe station Noord) niet onmogelijk wordt gemaakt. Jullie ruimtelijke overwegingen zijn hiervoor waardevol. Graag gaan we hierover met CAN in overleg. Het project KANS zal hiervoor het initiatief nemen. Hierbij zullen ook de figuren 4.2 en 4.1 uit de concept NRD nader worden geduid. In deze fase van het project KANS is een globaal inzicht in de ondergrondse infrastructuur inderdaad van belang. Er wordt daarom een KLIC-melding gedaan. Het projectteam heeft ter verduidelijking in paragraaf 5.3 van de definitieve NRD opgenomen dat naast het bovengrondse- ook wordt gekeken naar het ondergrondse ruimtebeslag.
---	---

gebeurt via het Planvormingsoverleg K&L. Het eventueel verleggen van de bestaande K&L brengt waarschijnlijk hoge kosten met zich mee en vraagt een lange voorbereidingstijd. Onder meer liggen hier een (grote) rioolpersleiding en waterleiding van Waternet, elektrakabels en gasleiding van Liander, en diverse telecomkabels. Projectteam CAN stelt aanvullend onderzoek voor naar: 1. De effecten op de ruimtelijke kwaliteit (mede vanuit R&D); 2. De effecten van snelle comfortabele fietsverbindingen vanaf de pontveren/bruggen naar Purmerend/Monnickendam/Volendam/Edam; 3. De effecten van verbetering/optimalisatie van het OV ter plaatse van de KANS, i.p.v. bevordering doorstroming autoverkeer; 4. De effecten van het optimaal benutten van alle aansluitingen in Noord op de A10; 5. KLIC melding met aansluitend afstemming met de betrokken kabel- en leidingenbeheerders. Indien hieraan behoefte is zijn bij team gebiedsontwikkeling Noord onderzoeken beschikbaar inzake verkeer, flora en fauna en milieu die voor de Planstudie KANS mogelijk bruikbaar zijn. Afsluitend wordt opgemerkt dat projectteam CAN graag goed aangehaakt blijft bij het vervolg van de Planstudie KANS.	In aansluiting bij bovenstaande: 1. Dank voor de suggestie, het onderdeel ruimtelijke kwaliteit wordt meegenomen in de planstudie KANS (aanvulling NRD); 2. Fietsververbindingen zijn belangrijk, de ontbrekende schakel door het gebied de Sportdriehoek wordt met de projectorganisatie Sportdriehoek uitgewerkt; 3. Het project KANS werkt zowel aan de verbetering van de doorstroming van openbaar vervoer als autoverkeer; 4. De overige aansluitingen van noord (s115 en s117) zijn onderdeel van het studiegebied van de planstudie KANS (verduidelijking NRD); 5. Er wordt een KLIC-melding gedaan ter verkrijging van inzicht in de ondergrondse infrastructuur (verduidelijking NRD). Hier maakt het projectteam KANS graag gebruik van. Het projectteam heeft dit opgevraagd bij CAN.
--	---



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

dhr P.J. Rutte

BU/IGI

Telefoonnummer +31235145151

ruttep@noord-holland.nl

INGEKOMEN 27 JUNI 2018

27 JUNI 2018

1 | 1

Verzenddatum

Betreft: WOB-verzoek inzake SolaRoad-fietspad te Krommenie

Kenmerk

1064750/1094643

Geachte leden,

Ter uitvoering van artikel 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u over het volgende.

Op 3 april jl. hebben wij een verzoek om informatie in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur ontvangen betreffende het pilot project SolaRoad-fietspad te Krommenie.

Onze beslissing op dit verzoek zal met het verzoek en de openbare informatie in geanonimiseerde vorm gepubliceerd worden via www.noord-holland.nl/Wob.

Vertrouwende u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Bomenstichting Achterhoek

Dillenburg 112
7242 BE LOCHEM

bomenachterhoek@gmail.com
<http://bomenachterhoek.blogspot.com/>
<https://twitter.com/#!/@BomenAchterhoek>



Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
T.a.v: de Minister mw. drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Lochem, 03 mei 2018

Betreft: Veiligheid provinciale wegen

Afschrift:

Leden van de Tweede Kamer.

Griffie.

Vaste Kamercommissies van: Infrastructuur & Waterstaat, Landbouw, Natuur & Voedselkwaliteit en Economische Zaken & Klimaat.

Leden Gedeputeerde Staten en leden Provinciale Staten van de 12 Provincies.

Geachte Minister Van Nieuwenhuizen,

Namens alle ondergetekenden vragen wij dringend uw aandacht voor het volgende.

U wilt de verkeersveiligheid vergroten. Een nobel streven dat iedereen zal toejuichen.

Echter de manier waarop u dit wilt bereiken lijkt o.i. nogal vergezocht en onnodig.

Zo zet u vooral in op het veiliger maken van de Provinciale wegen.

Een merkwaardige prioriteit, aangezien op de N-wegen het aantal slachtoffers juist dalende blijkt: de meeste van de verkeersdoden vallen nu immers aantoonbaar onder het groeiend aantal e-bike gebruikers.

U meent echter resultaat te kunnen behalen door het verwijderen van obstakels uit de bermen van Provinciale wegen. Dit zal vooral neerkomen op het kappen van bomen, een zeer onwenselijke situatie.

Door Veilig Verkeer Nederland is vastgesteld dat 90% van de verkeersongelukken op de Provinciale wegen wordt veroorzaakt door onveilig rijgedrag van automobilisten.

De wegen zijn dus niet onveilig maar juist het rijgedrag is hiervan de oorzaak. De onveiligheid ontstaat vooral door: te hard rijden, alcohol- en drugsgebruik en het gebruik van de mobiele

telefoon, dat bestuurders in toenemende mate afleidt van de weg. Appen gaat slecht samen met het besturen van een auto.

Als oplossing ziet u dan het verwijderen van obstakels zodat de ongedisciplineerde bestuurder zonder belemmering de weilanden kan worden ingeslingerd?

Worden dan ook alle sloten en kanalen gedempt, schuren afgebroken, hekken neergehaald, lantaarnpalen verwijderd?

Algemeen bekend is, dat bomen langs de weg juist een snelheidsverlagende werking hebben. Zij zorgen derhalve eerder voor meer dan minder veiligheid in het verkeer.

Tevens is een belangrijk voordeel van bomen langs de route de opname van fijnstof dat door de auto's wordt uitgestoten. Hiermee dragen bomen in belangrijke mate bij aan de CO2-reductie waar Nederland zo naar snakt om de doelstellingen van het ondertekende Parijs-akkoord te kunnen halen.

Bomen bieden, ook langs de weg, een biotoop aan insecten waarvan inmiddels zoals u bekend een dramatische afname van 80% geconstateerd is.

In een flinke eik huizen al meer dan 350 soorten insecten. Wij kunnen ons daarom ook niet meer permitteren die biotoop teniet te doen. Verder bieden bomen natuurlijk ook nog nestruimte aan vogels en vleermuizen.

En dan het landschapsschoon. Wat is er mooier dan in de avondzon langs een door bomen omzoomde weg te toeren? De N-wegen met boombeplanting, vaak wegen met een rijke cultuurhistorie, hebben ook natuurhistorische waarde. En dit zou de gehele bevolking ontnomen moeten worden omdat een klein deel daarvan gevaarlijk rijgedrag vertoont?

Wij begrijpen dat er ook voordelen verbonden zijn aan het massaal kappen van bermbomen. Besparing op onderhoudskosten en opbrengsten van verkoop als grondstof en biomassa. Echter voor de verkeersveiligheid valt juist meer heil te verwachten van oplossingen zoals het bevorderen van bewustwording van weggebruikers, het aanbrengen van vangrails op gevaarlijke punten met behoud van bomen en snelheidsbeperkende maatregelen.

Wij hopen dan ook van harte dat u, in het maatschappelijk belang, uw aandacht daarom vooral zult willen richten op het doelmatig terugdringen van juist al deze bekende oorzaken die de veiligheid van het verkeer in gevaar brengen.

Graag vernemen wij uw reactie en zijn, indien u daar prijs op stelt, uiteraard bereid u één en ander mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Bomenstichting Achterhoek, Marjan Hout, secretaris
Comité Matiging Kapbeleid Slangenburg, Pauline de Vries

Mede namens:

Gelderse Natuur- en Milieu Federatie (GNMF); namens 91 lid-organisaties
Vereniging Nederlands Cultuurlandschap (VNC); namens 3000+ leden

Stichting De Woudreus
Stichting Bomenridders Groningen
Stichting Bomenridders Leeuwarden
Stichting Bomenridders Rotterdam
Groen Natuurlijk
Stichting Natuurlijk Achterhoek
Stichting Schoorlse bos
Utopie Advocaten Den Haag
Stichting Boom en Bosch
Natuur- en Milieuvereniging Het Groene Hart Brabant
Stichting Levensbomenbosch
Bomenstichting Den Haag
Bomen en Mensen
Utrechtse Bomenstichting
Stichting Bossche Milieugroep
Stichting Beat the Carbon
Bomenstichting Zutphen.

Samenvatting gesprek Bomenstichting met minister Cora van Nieuwenhuizen 21 juni 2018

Aanwezig:

Namens ministerie: minister Van Nieuwenhuizen, Anneke Smilde (verkeersveiligheid departement), Lotte van Basten-Batenburg (politiek assistent), Emrys Dijkhuis (woordvoering minister) en King Tse (verkeersveiligheid Rijkswaterstaat)

Namens Bomenstichting: Hans Borren, Gerrit-Jan van Prooijen en Bart Witmond

Namens Bomenstichting Achterhoek en een 20-tal bomen- en natuurorganisaties: Jaap Cannegieter
Gerdy Verschuure: universitair docent leerstoel Landschapsarchitectuur faculteit Bouwkunde, TU Delft

Onderwerpen

1. Communicatie

De minister begon het gesprek met een 'mea culpa' over de onrust die is ontstaan n.a.v. haar uitspraak over bomenkap als middel om N-wegen veiliger te maken. Zij legde uit over waarom verkeerde beeldvorming in een interview met het AD is ontstaan. In het regeerakkoord zijn extra middelen voor verkeersveiligheid opgenomen. Er is een analyse gemaakt over locatie waar de meeste verkeersongevallen plaatsvinden en zijn N-wegen. De middelen worden daarop ingezet met een breed pakket aan beleidsmaatregelen. Het voorbeeld van bomenkap is naast andere voorbeelden in een interview genoemd. Het is zeker niet de bedoeling geweest dat dit beeld blijft hangen. De communicatie over het onderwerp is niet goed gegaan. Nu in gesprek met elkaar om juist de communicatie te verbeteren en in gezamenlijkheid onderwerpen uit te werken.

2. Introductie Bomenstichting via een kleine presentatie

Als casus was de aanpassing van de weg in Helenaveen genoemd: monumentale bomen behouden, weg iets verschoven naar de andere kant met als resultaat een veilig fietspad voor de kinderen en alleen enkele bomen gekapt in de niet historische groenstrook. Een creatieve oplossing is gevonden.

3. Annevilleboom

De minister heeft aangegeven intern naar Annevilleboom te willen kijken. Of behoud van de boom niet toch mogelijk is. De Bomenstichting ziet wel een oplossing waarbij een andersoortig viaduct meer ruimte biedt voor de verbreding, de veiligheid zal vergroten en de boom behouden kan blijven. Het gesprek met Rijkswaterstaat heeft tot op heden nog weinig resultaat opgeleverd.

4. Bomenlanen langs N-wegen

De minister heeft als sociaal geografe gevoel voor cultuurhistorie. Als voorbeeld werd de rondweg Woensdrecht genoemd, waar de aanwezige bunkers als geluidswal zijn opgenomen. Zo is ook haar inzet om monumentale bomen te behouden. Gerdy Verschuure zet in haar onderzoeken ook in op het behouden van laanstructuren, zodat het landschapsbeeld in tact blijft. Het gaat niet om bomen als individuele objecten, maar om de functie en structuur van bomen in het landschap.

5. Kaart Groen Erfgoed

De opname van het Landelijk Register van Monumentale Bomen in de Kaart Groen Erfgoed van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed levert een goede bijdrage als het gaat om het behoud van groen erfgoed. De minister wil hier aandacht aan besteden.

6. Bomen Effect Analyse (BEA)

Ook de herziening van het door de Bomenstichting in 2003 geïntroduceerd instrument van de BEA levert een goede bijdrage als het gaat om behoud van bomen/bomenlanen. De aanbidding van het eerste exemplaar is gepland op de Dag van de Openbare Ruimte

7. Lokale overheden

De ervaring heeft geleerd dat op lokaal niveau vaak onwenselijke beslissingen worden genomen als het gaat om boombehoud. Te denken valt hierbij aan behoud van laanstructuren en de inzet voor creatieve mogelijkheden. Communicatie over gewenste inzet is hierbij een belangrijk item.

8. Interprovinciaal Overleg (IPO)

De Bomenstichting wordt uitgenodigd om binnen het IPO, vakgebied verkeersveiligheid, een presentatie te geven. Voorstel is om de deelnemers van het vakgebied groen hierbij te betrekken. Inzet: de lokale overheden beter te informeren over mogelijkheden en wenselijkheden.

9. Bakenbomen

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is het belangrijk bakenbomen (Maas) te behouden. De minister wil zich hiervoor inzetten en noemde 'building with nature'. De Bomenstichting zal i.s.m. met Gerdy Verschuure zich inzetten voor een studieopdracht.

10. Klimaatadaptatie

In 2019 moeten alle gemeenten een stresstest doen voor klimaatadaptatie. Het ministerie werkt hier met decentrale overheden gezamenlijk aan, onder meer in het kader van het Interbestuurlijk Programma (IBP). Een aantal van de kleinere gemeenten krijgt hiervoor ondersteuning van het ministerie. Er is nog geen draaiboek met maatregelen. De Bomenstichting wil en kan hierin een bijdrage leveren. De contactpersoon bij het ministerie wordt nog aan de Bomenstichting doorgegeven.

Naschrift Bomenstichting

De punten 9 (Bakenbomen) en 10 (Klimaatadaptatie) zijn inmiddels opgepakt, rapportage volgt bij concrete plannen.

From: "Bomenstichting Achterhoek" <bomenachterhoek@gmail.com>
Date: 23 Jul 2018 12:57:46 +0200
To: "info@provinciegroningen.nl"
<info@provinciegroningen.nl>; "provincie@fryslan.frl" <provincie@fryslan.frl>; "post@drenthe.nl" <post@drenthe.nl>; "info@flevoland.nl" <info@flevoland.nl>; "postbus@overijssel.nl" <postbus@overijssel.nl>; "info@provincie-utrecht.nl" <info@provincie-utrecht.nl>; "Post" <Post@Noord-Holland.nl>; "zuidholland@pzd.nl" <zuidholland@pzd.nl>; "provincie@zeeland.nl" <provincie@zeeland.nl>; "info@brabant.nl" <info@brabant.nl>; "postbus@prvlimburg.nl" <postbus@prvlimburg.nl>
Subject: T.a.v.: Griffie - Veiligheid Provinciale wegen
Attachments: Brief aan Minister van IW betr Veiligheid N-wegen 03 mei 2018.pdf, Samenvatting gesprek met minister 21 jun 2018.pdf

Geacht College,

Geachte Leden van Provinciale Staten,

Als reactie op de aankondiging in de media dat Minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur & Waterstaat 50 miljoen euro beschikbaar stelt, o.a. aan de Provincies, om het wegennet in ons land veiliger te maken door het verwijderen van obstakels in de bermen, zonden ondergetekenden op 3 mei jl. haar de hier bijgevoegde brief.

Op 21 juni jl. heeft onze Stichting, mede namens deze 20 ondertekenaars, tezamen met de landelijke Bomenstichting en mevrouw Gerdy Verschuure van de TU Delft, hierover een gesprek gevoerd met de Minister.

Verslag hiervan vindt u tevens in de bijlagen.

Zoals u hierin kunt lezen bleek uit dit gesprek dat de Minister vooral wilde benadrukken dat het m.b.t. de veiligheid zeker niet gaat om "het verwijderen van bermbomen als obstakel".

Dit betreft miscommunicatie in de media.

Er is een analyse gemaakt van de locaties waar de meeste ongevallen plaatsvinden. Mocht daar uit blijken dat er bomen zijn die hier een duidelijk obstakel vormen, dan komen die exemplaren uiteraard wel in aanmerking voor kap.

Verder wil de Minister juist vooral ook beeldbepalende bomen behouden.

Wij verzoeken u dan ook vriendelijk doch dringend om tijdens het vormgeven van uw beleid t.a.v. de N-wegen hiervan rekenschap te willen geven.

Graag willen wij hieraan nog de volgende punten toevoegen:

1. De ecologische waarde van bomen in het algemeen en in het bijzonder langs N-wegen: opvang fijnstof; schaduw en koelte; bescherming tegen verblinding, CO2 afvang en productie van O2; nestgelegenheid voor vogels en eekhoorns; sonargeleiding voor vleermuizen; stevigheid van de bodem; waterhuishouding, etc.
2. De natuur- en cultuurhistorische waarden van lanen met een lange geschiedenis. Op veel plaatsten in ons land zijn nog bomenrijen die in de 19^e en begin 20^e eeuw zijn geplant en majestueuze groene kathedralen vormen langs en boven deze wegen.
3. Het is inmiddels algemeen bekend dat een bomenrij juist een afremmend effect heeft op de snelheid, en daarbij de concentratie van de automobilist waarmee hij op de weg let juist vergroot. Het is onweerlegbaar gebleken dat App- en smartfone gebruik, alcohol en drugs, oververmoeidheid en stress, etc. de hoofdoorzaken zijn van de ongevallen, en niet de bomen!
4. Het landschappelijk schoon van de bermbomen die bepalend zijn voor het Nederlandse landschap; één van de belangrijkste trekpleisters voor toeristen!

Graag zouden wij kennisnemen van de wijze waarop uw Provincie het N-wegenbeleid wil uitvoeren en zijn, indien u daar prijs op stelt, uiteraard bereid u onze visie nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Bomenstichting Achterhoek, Marjan Houpt, secretaris

Comité Matiging Kapbeleid Slangenburg, Pauline de Vries

Mede namens:

De Gelderse Natuur- en Milieu Federatie (GNMF); namens 91 lid-organisaties

Vereniging Nederlands Cultuurlandschap (VNC); namens 3000+ leden

Stichting De Woudreus

Stichting Bomenridders Groningen

Stichting Bomenridders Leeuwarden

Stichting Bomenridders Rotterdam

Groen Natuurlijk

Stichting Natuurlijk Achterhoek

Stichting Schoorlse Bos

Utopie Advocaten Den Haag

Stichting Boom & Bosch

Natuur- en Milieuvereniging Het Groene Hart Brabant

Stichting Levensbomenbosch

Bomenstichting Den Haag

Bomen en Mensen

Utrechtse Bomenstichting

Stichting Bossche Milieugroep

Stichting Beat the Carbon

Bomenstichting Zutphen.



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

dhr. R. Visser

BU/INFRA

Telefoonnummer +31235145095

visserr@noord-holland.nl

INGEKOMEN - 5 JULI 2018

1 | 2

Verzenddatum

Betreft: Scheidsrechterlijk eindvonnis Wilhelminasluis

- 5 JULI 2018

Kenmerk

1095467 / 1095559

Uw kenmerk

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u over het scheidsrechterlijk eindvonnis in het geschil tussen Heijmans INFRA B.V. en de Provincie Noord-Holland dat op 20 juni 2018 is gewezen door de Raad van Arbitrage voor de Bouw.

Eindvonnis

In haar eindvonnis heeft de Raad bepaald dat Heijmans recht heeft op 65 weken bouwtijdverlenging om het project af te bouwen, wat overeenkomt met de verwachting die wij hadden. Daarnaast heeft Heijmans recht op € 8 miljoen aan extra vergoeding om de kolkvariant (in een duurder ontwerp) te realiseren. Heijmans claimde in het geschil € 28 miljoen. Eerder kende de Raad aan de provincie reeds het recht toe om een boete te innen van € 2,7 miljoen. Tevens heeft de Raad besloten dat wij het recht hebben om enige reeds gemaakte kosten met betrekking tot de te realiseren variant in aftrek mogen brengen. In de risicoparagraaf ter onderbouwing van het weerstandsvermogen is een bedrag van € 8 miljoen opgenomen met een kans van optreden van 25%.

Historie

In deze zaak die in december 2015 door Heijmans aanhangig is gemaakt werd € 28 miljoen geclaimd aan meerkosten wegens een vertraagde omgevingsvergunning, noodzakelijk funderingsherstel aan monumentale bebouwing op de Oostkade van de sluis en het maken van een nieuw ontwerp voor de sluis kolk en de daarmee gepaard gaande verdragingskosten.

In oktober 2017 heeft de raad een eindvonnis gewezen voor wat betreft fundatieherstel en omgevingsvergunning. De hierdoor veroorzaakte vertragingen komen niet voor rekening van de Provincie en de ontstane vertraging betekent dat de maximale boete van € 2,7 miljoen op Heijmans mag worden verhaald.

Voor het ontwerp van de kolk werd een tussenvonnis gewezen. De raad schaaft dit onder een onvoorzienbare omstandigheid cf. artikel 44 UAVGC, waar beide partijen geen schuld dragen maar het risico wel bij opdrachtgever ligt. Arbiters stelden daarbij dat Heijmans recht heeft op kostenvergoeding en termijn verlenging gemoeid met de (duurdere) uitvoering van het ontwerp van de sluis kolk. Daartoe moest Heijmans

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

bij nadere akte de omvang van de kosten onderbouwen. Vervolgens kreeg de provincie gelegenheid daarop te reageren en is in op 17 april 2018 een nieuwe zittingsdag geweest.

Vervolg

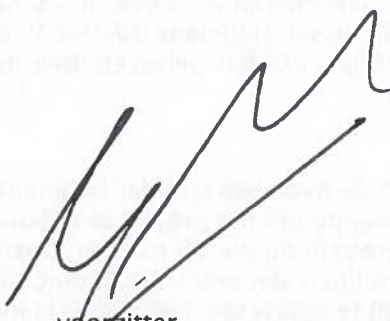
Het eindvonnis moet nog nader worden bestudeerd, waarbij de mogelijkheid tot hoger beroep wordt afgewogen. In beginsel opteren wij voor het beëindigen van de arbitrage en daarmee voor het op zo kort mogelijke termijn hervatten van het werk. Een en ander is uiteraard afhankelijk van nader overleg met Heijmans, ook over de bepaling van de exacte hoogte van de extra vergoeding op grond van het vonnis. Het vonnis wordt naar verwachting 3 juli 2018 geanonimiseerd gepubliceerd op de website van de raad van Arbitrage van de bouw. Wij bereiden met Heijmans zo mogelijk gezamenlijke maar tenminste afgestemde communicatie voor. Zodra daarover meer helderheid is, zullen wij uw Staten nader informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris
R.M. Bergkamp



voorzitter
J.W. Remkes

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

Kopie aan College van B&W Zaanstad

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

S. Bleeker-Kok

Telefoonnummer +31235143785

koks@noord-holland.nl

INGEKOMEN 11 JULI 2018

1 | 2

Verzenddatum

11 JULI 2018

**Betreft: Wob-verzoek standpuntbepaling en contacten en
correspondentie met ICOMOS/Unesco, ministerie van OC&W en
ministerie van I en W en van de stuurgroep A8-A9**

Kenmerk

1076038/1094896

Uw kenmerk

Geachte leden,

Ter uitvoering van artikel 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u over het volgende.

Op 1 mei jl. hebben wij een verzoek om informatie in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur ontvangen van dhr. W. Röling, woonachtig op Busch en Dam 12 te Uitgeest. Gevraagd wordt om openbaarmaking van alle documenten die betrekking hebben op de standpuntbepaling en contacten en correspondentie met ICOMOS/Unesco (april 2017 tot en met 1 mei 2018), correspondentie, contacten en standpuntbepaling met het ministerie van OC&W en het ministerie van I en W over ICOMOS en UNESCO en Verbinding A8-A9 (juni 2017 tot en met 1 mei 2018) en overleg, correspondentie en contacten van de stuurgroep A8-A9 (juni 2017 tot en met 1 mei 2018) inzake het project Verbinding A8-A9.

Onze beslissing op dit verzoek zal met het verzoek en de openbare informatie in geanonimiseerde vorm gepubliceerd worden via www.noord-holland.nl/Wob.

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Houtplein 33

2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

Vertrouwende u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben,

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

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

dhr. R. Klaver

BU/BSP

Telefoonnummer 023-5143956

klaverro@noord-holland.nl

INGEKOMEN 20 AUG. 2018

1 | 3

Verzenddatum

Betreft: Resultaat quick scan chroom 6 bruggen en sluizen

Kenmerk 20 AUG. 2018

1095485/1095490

Geachte leden,

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

Uw kenmerk

In maart 2018 hebben we u middels brief 'Chroom 6 in verlaag St Maartensvlotbrug' met kenmerk 1047469/1047487 geïnformeerd over de aanwezigheid van chroom-6 in de oude verflagen van de stalen onderdelen van de St Maartensvlotbrug (bouwjaar 1951). Uit een totaal van 18 monsters is toen in 1 monster een verhoogd gehalte chroom-6 aangetroffen. Naar aanleiding van deze vondst is een uitgebreider onderzoek gestart bij deze brug en een breder onderzoek, een zogenaamde Quick scan chroom-6, naar de mogelijke aanwezigheid van chroom-6 in de verflagen van de overige beweegbare provinciale bruggen en sluizen. Inmiddels zijn de resultaten bekend van beide vervolgonderzoeken en willen wij u hierover informeren.

Achtergrond Chroom 6

Chroom-6 is in het verleden toegepast in verflagen van stalen onderdelen van objecten. Als deklaag biedt het een goede bescherming tegen corrosie. In vaste vorm, bijvoorbeeld als opgedroogde verf, is er geen enkel risico voor de volksgezondheid. Er is dan ook geen wettelijke saneringsplicht. Als het echter als stof vrijkomt, bijvoorbeeld bij onderhoudswerkzaamheden, kan het schadelijk zijn voor de volksgezondheid.

Meer informatie over chroom-6 is te vinden op [de website](#) van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Nader onderzoek chroom 6 St Maartensvlotbrug

Uit het vervolgonderzoek chroom-6 van de St Maartensvlotbrug blijkt dat er meer stalen onderdelen van de brug zijn met een verhoogd gehalte chroom-6. Er zijn 31 aanvullende monsters genomen, waarvan 12 monsters een verhoogd gehalte bevatten. Naast de aanwezigheid van chroom-6 in de verflaag van de hefboom, is ook chroom-6 aangetoond op de balansarm, reling, keerschijf en dwarsligger.

Het rapport is te downloaden via:

<https://bestandendelen.pleio.nl/?s=download&token=df0d6c04-1a5e-223b-f526-7e447e6cfeda>.

Quick scan chroom-6 provinciale bruggen en sluizen

In totaal zijn 49 beweegbare bruggen en sluizen meegenomen in de quick scan. Bij 25 objecten is geen chroom-6 aangetroffen in de oude verflagen. Bij 15 objecten (13 beweegbare bruggen en 2 sluizen) is chroom-6 aangetroffen in 1 van de monsters. Bij 8 objecten (8 beweegbare bruggen) is chroom-6 aangetroffen in 2 of meer monsters. In totaal zijn 248 monsternames verricht, waarvan 42 monsters een verhoogd gehalte chroom-6 bevatten.

Onder de bruggen waar chroom-6 is aangetroffen in de verflagen, zijn de Beatrixbrug, Kogerpolderbrug, brug Ouderkerk en de brug Krommenie A. Er zijn in 2018 en 2019 onderhoudswerkzaamheden gepland bij deze bruggen. De provincie zal daarom specifieke beheersmaatregelen laten treffen. De directe omgeving zal hierover tijdig en helder geïnformeerd worden.

De rapporten zijn te downloaden via:

<https://bestandendelen.pleio.nl/?s=download&token=fe6459d5-41de-7097-9204-b4b56000da2f>.

Geconcludeerd kan worden dat chroom-6 veelvuldig voorkomt in de (oude) verflagen van de stalen onderdelen van de provinciale bruggen en sluizen. Het is een reëel risico dat chroom-6 aanwezig is in (oude) verflagen van stalen onderdelen van provinciale bruggen en sluizen. Het is ook aannemelijk dat dit risico zich niet beperkt tot het provinciaal areaal, maar dat het een breder maatschappelijk probleem betreft.

Vervolgstappen en beheersmaatregelen

Op dit moment is er (nog) geen duidelijk wettelijk kader voor het onderzoek, analyse en sanering van verflagen met chroom-6, vergelijkbaar met het wettelijk kader rondom asbestverwijdering. Dit maakt het lastig voor zowel provincie als onze opdrachtnemers om een methode te ontwikkelen voor het veilig werken aan oude verflagen met chroom-6. Middels een brief van ons aan de minister zal worden gewezen op de noodzaak van het ontwikkelen van een landelijke richtlijn en/of werkprotocol voor het onderzoeken, analyseren en saneren van verflagen met chroom-6.



Naar aanleiding van de uitkomsten van beide onderzoeken zijn beheersmaatregelen genomen.

De resultaten van de onderzoeken worden verwerkt in de veiligheids- en gezondheidsplannen van de onderhoudsaannemers. Indien onderhoud gepland is aan de verflagen van de stalen onderdelen van provinciale bruggen en sluizen, dient eerst onderzoek plaats te vinden naar de aanwezigheid van chroom-6. Indien chroom-6 wordt aangetroffen, zullen in overleg met de onderhoudsaannemer specifieke beheersmaatregelen worden bepaald volgens de (door de RIVM voorgeschreven) arbeidshygiënische strategie en veiligheidsprocedures. Verder gaat de provincie het protocol van ProRail hanteren voor alle objecten in de buitenruimte.

Financiële gevolgen

De meerkosten voor onderhoud worden op dit moment ingeschat op € 200.000 euro per object waarin chroom-6 is geconstateerd in de verflagen. Het totaal komt dat neer op 4.600.000 euro. Komend half jaar komt er meer duidelijkheid over de saneringsmogelijkheden, waarna een betere kostenindicatie kan worden gemaakt.

Wij stellen voor deze meerkosten te verwerken in de nieuwe versie Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen. Bij lopende projecten worden de meerkosten in eerste instantie gedekt door de huidige projectkredieten. Indien het projectkrediet ontoereikend blijkt te zijn, zal een extra projectkrediet worden aangevraagd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes



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

INGEKOMEN - 5 JULI 2018

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

Dhr. H.F. Pierhagen

BU/INFRA

Telefoonnummer +31235143490

pierhagenh@noord-holland.nl

1 | 2

**Betreft: Wob-verzoek draagkracht/-last van de brug en de
brughoofden Broekhornerbrug**

Verzenddatum

- 5 JULI 2018

Kenmerk

1090975/1098344

Geachte leden,

Uw kenmerk

Graag informeren wij u over het bij ons binnengekomen Wob-verzoek.
Het Wob-verzoek om openbaarmaking van informatie over de
draagkracht/-last van de brug en de brughoofden van de
Broekhornerbrug te Langedijk.

Naar aanleiding van deze vraag hebben wij informatie verzameld. Wij
hebben besloten om deze informatie openbaar te maken en hebben dit
medegedeeld aan de indiener.

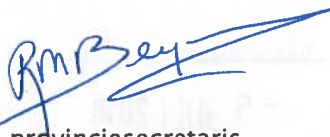
U kunt het Wob-verzoek en de bijbehorende stukken (in
geanonimiseerde vorm) vinden op onze website, www.noord-holland.nl/wob.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid
van het college dat met dit onderwerp is belast.



voorzitter
J.W. Remkes

1 bijlage(n): besluit Wob-verzoek

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

De heer H.F. Pierhagen

BU/INFRA

Telefoonnummer (023) 514 3490

pierhagenh@noord-holland.nl

1 | 2

Betreft: Wob-verzoek draagkracht/-last van de brug en de brughoofden Broekhornerbrug

Verzenddatum

5 JULI 2018

Kenmerk

1090975/1094417

Geachte [REDACTED]

Uw kenmerk

Wob-verzoek 5 juni 2018

Op 5 juni 2018 ontvingen wij uw verzoek om openbaarmaking van informatie over de draagkracht/-last van de brug en de brughoofden van de Broekhornerbrug te Langedijk.

Naar aanleiding van uw vraag hebben wij informatie verzameld. Wij hebben besloten deze informatie openbaar te maken.

Binnen enkele dagen na verzending van dit besluit treft u onderstaande stukken met uw verzoek en deze beslissing (in geanonimiseerde vorm) aan op onze website, www.noord-holland.nl/wob.

- Constructieberekening onderbouw 24074-2530 - Hollandia Services
- Detailberekening onderbouw UO 24074-2540 - Hollandia Services
- Belastingen onderbouw 24074-2502 - Hollandia Services

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Dreef 3

2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Mocht u naar aanleiding van dit besluit en de openbare documenten
nog vragen hebben kunt u contact opnemen met de behandelend
ambtenaar.

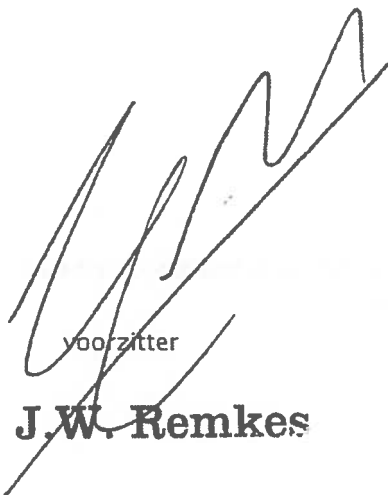
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

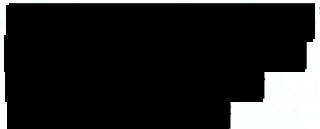
R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid
van het college dat met dit onderwerp is belast



Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. L.M. van Bakel

BU/BSP

Telefoonnummer +0123-514 3161

bakell@noord-holland.nl

1 | 2

Verzenddatum

- 9 AUG. 2018

Kenmerk

1062416/1113764

Uw kenmerk

Betreft: uw brief over zwerfvuil langs de N239

Geachte mevrouw ,

In maart van dit jaar stuurde u een brief aan Provinciale Staten over zwerfvuil langs de N239. Provinciale Staten hebben door middel van de commissie Mobiliteit en Financiën van 9 april jl aan Gedeputeerde Staten verzocht deze brief te beantwoorden. Onze excuses dat het antwoord op deze brief langer dan gebruikelijk heeft geduurd.

Zoals u bekend is wordt in de opdracht aan onderhoudsaannemers gewerkt met de zogenoemde 'beeldkwaliteit'. Voor stroomwegen (100km/uur) betekent dit kwaliteit B en voor gebiedsontsluitingswegen (80-60km/uur) en erftoegangswegen (60-30km/uur) is dit kwaliteit C. Bij deze laatste mag meer afval aanwezig zijn dan bij B. Over welk kwaliteitsniveau wordt gehanteerd en hoeveel geld daarvoor beschikbaar wordt gesteld, wordt jaarlijks door Provinciale Staten een besluit genomen bij het vast stellen van de begroting.

Bent u van mening dat er (te) veel zwerfafval in de berm aanwezig is, dan kunt u dit het beste melden bij ons Servicepunt (Telefoon: 0800 - 0200600 (gratis) servicepunt@noord-holland.nl).

Na een dergelijke melding wordt door ons getoetst of de situatie ter plaatse voldoet aan de opdracht die aan de aannemer gegeven is. Zo nodig worden maatregelen genomen om de situatie buiten in overeenstemming te brengen met deze opdracht.

Uit uw brief blijkt duidelijk dat u en uw  zeer begaan zijn met het milieu en dat u als gevolg hiervan het initiatief heeft genomen om ter plaatse in actie te komen. Gelukkig leidde dat niet tot persoonlijke ongelukken. Waarborging van de veiligheid van een ieder die gebruik maakt van de openbare ruimte waar wij als Gedeputeerde Staten verantwoordelijk voor zijn, is ten alle tijden het belangrijkste. Mede daarom is het ons helaas tot op heden niet mogelijk gebleken om met uw of vergelijkbare initiatieven in te kunnen stemmen of deze te faciliteren. Het verheugt ons dat een van onze (nieuwe) onderhoudsaannemers daartoe kennelijk wel mogelijkheden heeft gezien. Het door u geschetste verloop van deze actie geeft ons

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

aanleiding om samen met de diverse gebiedsaannemers te bezien of er mogelijkheden zijn voor dit vraagstuk en zo ja welke.

Naast de bovenstaande onderwerpen noemt u ook een zwerfvuilvergoeding en de 'statiegeldalliantie' als mogelijkheden. Op dit moment kunnen wij u hierover niets concreets toezeggen. Wel constateren wij dat onder andere door uw brief dit onderwerp onze aandacht heeft en dat wij komend najaar nader zullen bezien of wij mogelijkheden zien om een wijziging in ons tot nu toe gevoerde beleid aan te brengen.

Wij hopen u met het bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd. Indien u nog vragen heeft horen wij dat graag. U kunt hiertoe contact opnemen met mw. L. van Bakel (zie voor contactgegevens bovenaan deze brief)

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
namens deze,

sectormanager Beheerstrategie en Programmering Infrastructuur
dhr. drs. FJ. van der Linden

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.



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

mw. M.C. Sernee

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144296

serneem@noord-holland.nl

INGEKOMEN 29 AUG. 2018

111

Verzenddatum

29 AUG. 2018

Kenmerk

1077322/1093328

Uw kenmerk

**Betreft: Wob-verzoek samenwerkende natuur- en milieuorganisaties
inzake totstandkoming Duinpolderweg**

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht)) infomerer wij u over het volgende.
Wij hebben op 28 augustus jl. besloten op een Wob-verzoek inzake de Duinpolderweg. Onze beslissing op dit verzoek zal met het verzoek en de openbare informatie in geanonimiseerde vorm gepubliceerd worden via www.noord-holland.nl/Wob.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris

R.M. Bergkamp


voorzitter

J.W. Remkes

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

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

INGEKOMEN 19 JULI 2018

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. P. Hoseini

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143305

hoseinip@noord-holland.nl

1 | 6

Betreft: Impactstudie Autonome Voertuigen

Verzenddatum

19 JULI 2018

Geachte leden,

Kenmerk

993732/1093692

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis en ontvangt u bij deze brief de rapportage Impactstudie Autonome Voertuigen.

Uw kenmerk

Wij hebben op 17 juli 2018 kennis genomen van de rapportage Impactstudie Autonome Voertuigen die in opdracht van de provincie Noord-Holland (PNH) en de Vervoerregio Amsterdam is uitgevoerd.

Vooraf

Het rapport brengt in beeld wat de (beleids)implicaties zijn van de komst van voertuigen die zodanig zijn geautomatiseerd dat er geen of nauwelijks een menselijke bestuurder nodig is. Volgens een internationale categorisering worden deze voertuigen ook wel 'niveau 4' of 'niveau 5' autonome voertuigen genoemd.¹ Het rapport beschrijft mogelijke toekomstbeelden met de kennis die we nu hebben. Dat resulteert in vier uitgewerkte scenario's die, om de effecten goed te duiden, extreem genomen zijn. Omdat de huidige kennis ontegenzeggelijk tekort schiet - we hebben immers geen zekerheid over de impact en de snelheid van de mogelijke ontwikkelingen - is het rapport nog omgeven met veel onzekerheden. Het is daarom te voorbarig om hieruit nu al definitieve beleidsmatige conclusies te trekken. Wel kan het rapport ons helpen om ontwikkelingen de komende jaren te duiden en voorbereidingen te treffen hoe met de onzekere toekomst om te gaan. Het rapport is een bouwsteen voor de Agenda Mobiliteit en de middellange termijn Koers Smart Mobility.

We blijven als PNH in de toekomst participeren in Smart Mobility, maar de mate waarin en de snelheid waarmee dit beleidsveld zich ontwikkelt laat zich lastig voorspellen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

¹ Hoewel de termen 'zelfrijdend', 'autonoom' en 'deels-, hoog- of volledig geautomatiseerd' licht verschillende interpretaties kennen, worden ze hier door elkaar gebruikt. Met al deze termen worden voertuigen bedoeld die de rijtaken (bijna) volledig zelfstandig kunnen uitvoeren, bijna of geheel zonder menselijk handelen.

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Binnen de impactstudie is verondersteld dat, afhankelijk van het scenario, 100% van de voertuigen Level 3/4 of Level 5 zal zijn. In de praktijk zal er een geleidelijke overgang plaatsvinden en zal er lange tijd een mix van voertuigen op de weg te vinden zijn. Voor de specifieke aanbevelingen (zie verder in deze brief) wordt een onderscheid gemaakt naar aanbevelingen voor de transitieperiode en naar aanbevelingen om vanuit de nu nog generieke impactanalyse in te zoomen op specifieke effecten.

Aanleiding

Een toekomst waarin zelfrijdende voertuigen het verkeersbeeld in de provincie Noord-Holland bepalen: hoe ziet dat eruit en waar kunnen we dat verwachten – alleen op de snelweg of ook op provinciale en stedelijke wegen? Deze vragen zijn omgeven door veel onzekerheden. Als technologische ontwikkelingen voorspoedig gaan, de technologie betaalbaar is, er draagvlak is voor zelfrijdende voertuigen en de maatschappelijke effecten positief zijn, is een 'zelfrijdende toekomst' heel goed mogelijk en kan het verkeers- en vervoerssysteem radicaal veranderen. Interventies vanuit de overheid kunnen zo'n transitie naar een zelfrijdende toekomst bovendien versnellen. Tegelijkertijd kunnen er 'showstoppers' zijn: ontwikkelingen die een transitie in de weg zitten.

Gegeven bovenstaande achtergrond hebben de provincie Noord-Holland (PNH) en de Vervoerregio Amsterdam (verder de Vervoerregio) besloten gezamenlijk zicht te krijgen op de impact van zelfrijdende voertuigen.

Doel

De centrale vraagstelling bij deze studie was:

Welke gevolgen heeft de verregaande automatisering van rijtaken op sociaal, economisch, ruimtelijk en mobiliteitsgebied voor de inwoners van de Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam?

De beantwoording van deze hoofdvraag heeft plaatsgevonden door een antwoord te geven op de volgende vier deelvragen:

- Welke scenario's kunnen in beeld worden gebracht voor PNH en de Vervoerregio als gevolg van de komst van autonome voertuigen?
- Welke impact zullen autonome voertuigen hebben op de doelstellingen van PNH en de Vervoerregio gegeven de verschillende typologieën (5 gebiedstypen in Noord-Holland) en demografische ontwikkelingen?
- Welke scenario's voldoen meer of juist minder aan de beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd door PNH en de Vervoerregio?
- Welke interventies vanuit het perspectief van de wegbeheerder en concessieverlener kunnen (binnen de geschetste scenario's) worden gepleegd?

Uitvoering

De combinatie Arcadis/TNO heeft in de periode november 2017 – juni 2018 de impactanalyse naar de komst van autonome voertuigen uitgevoerd.

Korte samenvatting conclusies uit het rapport

De combinatie Arcadis/TNO heeft verschillende scenario's uitgewerkt voor de effecten van zelfrijdende voertuigen op stedelijke en minder verstedelijkte gebieden in Noord-Holland. De scenario's zijn zoals hierboven vermeld, uitgegaan van de meest vergaande mogelijkheden om inzicht te krijgen in de maximale impact. De scenario's verschillen in de wijze waarop autobezit en autodelen zich ontwikkelen en de mate van automatisering van de voertuigen.

Het algemene beeld is dat de komst van zelfrijdende voertuigen, in alle scenario's, leidt tot meer afgelegde voertuigkilometers en daarmee (in de meeste gevallen) ook tot meer voertuigverliesuren voor weggebruikers. Deze toename komt nog eens bovenop de groei van het verkeer en voertuigverliesuren die verwacht wordt bij het doorzetten van de huidige trends dus zonder de komst van zelfrijdende voertuigen.² De toename in voertuigkilometers is te verklaren door 1. een veranderende modaliteitkeuze onder gebruikers en 2. de lagere Value of Time van zelfrijdende voertuigen (de monetaire waarde die gegeven wordt aan één uur reistijd): de reistijd kan anders/effectiever worden besteed.

Zelfrijdende voertuigen maken daarnaast mobiliteit toegankelijker voor een groter publiek als gevolg van verwachte lagere kosten (zie rapportage), waarbij langere afstanden worden afgelegd. Zeker in Level 5-scenario's zijn rijtaken geheel geautomatiseerd en is geen chauffeur, rijervaring of het hebben van een rijbewijs vereist. Dat betekent dat een veel grotere doelgroep toegang kan hebben tot zelfrijdend vervoer, doordat bv. reizigers niet meer kiezen voor het ov of de fiets of een reis maken die zij eerst niet maakten. Dit kan de toegang van bepaalde groepen (bv. ouderen en minder validen) tot de maatschappij verbeteren.

Zelfs in scenario's waarin alle auto's en /of ritten gedeeld worden, neemt het aantal voertuigverliesuren toe, zij het veel minder drastisch dan in scenario's waarin geen sprake is van deelsystemen.

In de meeste scenario's neemt het aantal voertuigen iets toe, behalve in het Level 5 delen scenario waar het aantal sterk afneemt. Dit komt omdat deelvoertuigen meer verplaatsingen per dag maken dan een privéauto.

De huidige privéauto wordt vervangen door de zelfrijdende privéauto of gedeelde auto. In level 5 kunnen dat (vloten van) automatische deeltaxi's zijn die goedkoop diensten aan kunnen bieden omdat er geen

² In de studie is het maximale groeiscenario van het CPB gehanteerd '2040 Hoog'. Deze is als basis genomen om de impact inzichtelijk te maken. Alle in deze brief en het genoemde rapport genoemde ontwikkelingen zijn dus alleen toe te schrijven aan de komst van autonome voertuigen en komen nog eens bovenop de reeds verwachte ontwikkelingen.

chauffeur meer nodig is. In levels 3/4 is er een kleinere vraag naar zelfrijdende deeltaxi's en deelbusjes vanwege de extra kosten (nog steeds chauffeur benodigd).

Ook wordt verwacht dat de komst van zelfrijdende voertuigen zal leiden tot een grotere verkeersveiligheid, ondanks een toename van het aantal voertuigkilometers, er vanuit gaande dat de systemen zodanig geavanceerd zijn dat ze beter in staat zijn onveilige situaties te herkennen dan mensen. In de transitieperiode waarin verschillende levels van automatisering door elkaar heen functioneren, is de verkeersveiligheid mogelijk nog een belangrijk aandachtspunt.

De focus van de scenariostudie op verschillende gebiedstypen in de provincie geeft inzicht in de mobiliteitseffecten van zelfrijdende voertuigen op verschillende locaties. Uit de doorrekening blijkt ook dat in het metropolitaan centrum stedelijk gebied, na introductie van zelfrijdende voertuigen, nog steeds relatief veel gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer (trein, bus, tram en metro), fietsen en lopen in vergelijking met de andere gebiedstypes (in alle scenario's).

Tegelijkertijd is in dit gebied de toename van het aantal voertuigkilometers en voertuigverliesuren verreweg het grootst. Uit de doorrekening volgt dat hoe minder stedelijk het gebiedstype is, des te minder er gelopen en gefietst wordt, en des te meer er van de zelfrijdende auto gebruik gemaakt wordt (in alle scenario's). Toch is de toename in het aantal voertuigkilometers verreweg het grootst voor het metropolitaan centrum stedelijk gebied en daarmee ook veel groter dan de overige gebiedstypen. In landelijk gebied blijven voertuigverliesuren in alle scenario's, met uitzondering van Level 5-Niet delen, gelijk ondanks lichte toename in voertuigkilometers. In de hubs neemt het aantal voertuigkilometers iets toe maar is in alle scenario's sprake van een afname van voertuigverliesuren. Schiphol kent daarbij nog een aanzienlijk aandeel van openbaar vervoer, voor andere hubs ligt dit aandeel veel lager.

In alle scenario's is sprake van een toename van het aantal voertuigkilometers. De toenemende mobiliteit en de keuzes die hierin gemaakt kunnen worden maken meer banen bereikbaar voor meer mensen. Hoewel het drukker wordt, blijven de economische kerngebieden wel bereikbaar, doordat er vaak meerdere alternatieven beschikbaar zijn. De toename van mobiliteit biedt daarnaast kansen voor met name mainports. De verwachting is dat zelfrijdende voertuigen een neutrale invloed zullen hebben op de economische (maatschappelijke) ontwikkeling van de PNH in algemene zin.

Verwacht wordt dat een klein deel van de bevolking zich elders vestigt als gevolg van de invoering van zelfrijdende voertuigen. Bij de vestigingskeuze spelen vele factoren een rol, waaronder het voorzieningenniveau in de regio versus in de stedelijke gebieden. In de deelconcepten en voor de Level 5 scenario's zal de (lang)parkeerbehoefte sterk afnemen in met name stedelijke gebieden waarbij, indien überhaupt nodig, gezocht zal worden naar goedkopere parkeerfaciliteiten aan de randen van steden. Daarnaast zal de behoefte aan de zogenoemde Kiss+Ride stroken bij knooppunten juist toenemen.

Aanbevelingen

Voor de transitieperiode wordt aanbevolen, in lijn met de KiM-studie "Paden naar een zelfrijdende toekomst" om de weg naar het eindbeeld toe vast te leggen in zogenaamde ontwikkelpaden. Onderdeel van deze ontwikkelpaden zijn interventies, welke specifiek gericht zijn op de transitie naar een toekomst met zelfrijdende voertuigen.

Aanbevolen wordt uit te gaan van een drietal hoofdcategorieën van interventies tijdens de transitieperiode, gericht op "governance", "infrastructuur (en vervoersmodaliteiten)" en "data/techniek".

Het lijkt er hierbij op dat er bij toenemende automatisering van voertuigen, vooral voor het metropolitaan centrumstedelijk en het stedelijke gebied, grotere interventies nodig zijn dan tot nog toe voorzien om ervoor te zorgen dat de bereikbaarheid en leefbaarheid in deze gebieden geborgd kunnen worden. Juist in stedelijk gebied is de toename van zelfrijdende voertuigen een ongewenste ontwikkeling vanwege de ruimtelijke impact die het met zich meebrengt. Daarnaast laat de komst van zelfrijdende voertuigen zien dat de modal split verschuift: fietsen, lopen en openbaar vervoer worden minder populair. Vooral het inzetten op deelconcepten in deze gebieden lijkt een no-regret maatregel. Er is echter een mix aan interventies nodig om mensen op grote schaal gebruik te laten maken van deelconcepten. In Level 3/4-delen kan een mix aan maatregelen gericht op het gebruik van deelbusjes de voertuigkilometers reduceren tot onder het referentieniveau. In overige gebiedstypen is de noodzaak van deze interventies waarschijnlijk minder groot.

Vervolg

De rapportage Impactstudie Autonome Voertuigen laat zien dat er bij het ontwerpen van het verkeer- en vervoerbeleid terdege rekening gehouden moet worden met een mogelijke (extra) toename van voertuigkilometers en voertuigverliesuren in vooral het stedelijke gebied. Dit heeft ook gevolgen voor andere beleidsvelden, zoals ruimtelijke ordening, en sociale en economische ontwikkeling. Van belang is het om de ontwikkelingen te blijven volgen en beleid te ontwikkelen dat hierop inspeelt. Onder andere in het kader van de Koers Smart Mobility wordt dit verder uitgewerkt. In februari 2018 bent u hierover tijdens een Benen op Tafel gesprek geïnformeerd. In het najaar zullen we een concept aan u presenteren.

Daarnaast dient onderzocht te worden welke (combinaties van) maatregelen werken. Dat gebeurt in het korte termijn Programma Smart Mobility (2018-2019) waarin volop geëxperimenteerd en gestudeerd wordt.

De aanbevelingen om in de transitiefase gericht in te zetten op "governance", "infrastructuur" (en vervoersmodaliteiten) en "Data" worden meegenomen in de uitwerking van de verschillende routekaarten binnen de middellange termijn Koers Smart Mobility.

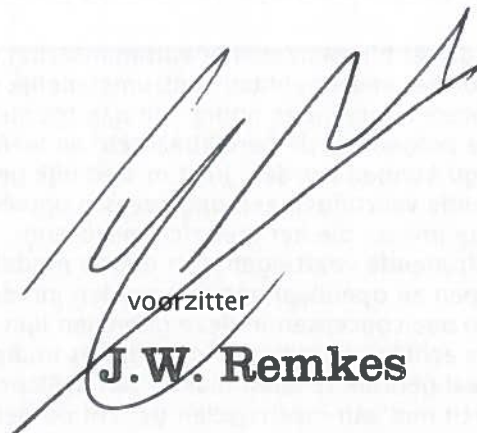
Omdat de Impactstudie uitgebreid en veelomvattend is, stellen we voor een technische briefing voor de Commissie M&F te organiseren waarin de resultaten van de studie nader worden toegelicht. Graag vernemen we of hier behoefte aan is.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris
R.M. Bergkamp



voorzitter
J.W. Remkes

1 bijlagen

Rapportage Impactstudie Autonome Voertuigen

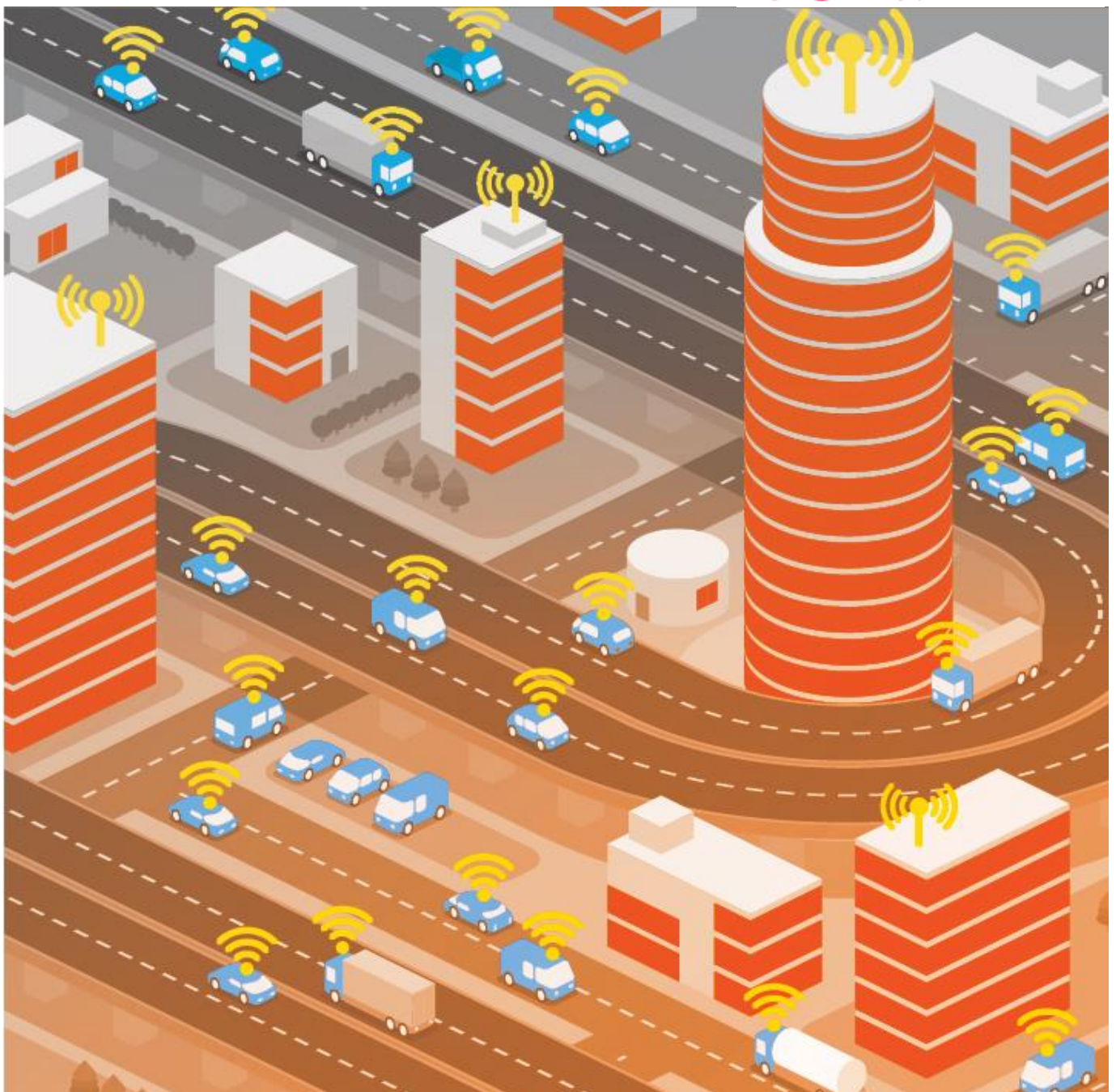
Achtergrondinformatie rapportage Impactstudie Autonome Voertuigen

IMPACTSTUDIE AUTONOME VOERTUIGEN

Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam

DEFINITIEVE RAPPORTAGE

Juli 2018



Inhoudsopgave

MANAGEMENTSAMENVATTING	1
ENGLISH SUMMARY	11
1 INLEIDING	13
1.1 Aanleiding	13
1.2 Wat voorafging	13
1.3 Waar werken wij naar toe?	13
1.4 Context en doel rapport	14
1.5 Leeswijzer	15
2 BELEIDSDOELSTELLINGEN, KPI'S EN INTERVENTIES	17
2.1 Gehanteerde beleidsdocumenten	17
2.2 Overzicht (beleids)doelstellingen	17
2.3 Interventiemogelijkheden	18
3 SCENARIO'S VOOR NOORD-HOLLAND	23
3.1 Startpunt	23
3.2 Vervoersconcepten	28
3.3 Uitwerking scenario per gebiedstype	29
4 IMPACTANALYSE (BELEIDSARM)	35
4.1 Resultaten Provincie Noord-Holland	35
4.2 Resultaten per gebiedstype (kwantitatief)	40
4.3 Conclusies	47
5 IMPACTANALYSE (BELEIDSRIJK)	51
5.1 Bepalen mogelijke interventies	51
5.2 Uitkomsten impactanalyse (beleidsrijk)	58
5.3 Conclusie	63
6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	65
6.1 Algemene conclusies en aanbevelingen	65
6.2 Specifieke aanbevelingen	67
REFERENTIES	71
COLOFON	73

In deze rapportage worden de begrippen automatische voertuigen en zelfrijdende voertuigen door elkaar heen gebruikt. Zelfrijdend/automatisch kan hierbij naar alle niveaus van automatisering en naar zowel autonome als coöperatieve voertuigen verwijzen.

MANAGEMENTSAMENVATTING

Een toekomst waarin zelfrijdende voertuigen het verkeersbeeld in de Provincie Noord-Holland bepalen: hoe ziet dat eruit en waar kunnen we dat – ofwel alleen op de snelweg, ofwel overal – verwachten? Deze vragen zijn omgeven door veel onzekerheden. Als technologische ontwikkelingen voorspoedig gaan, de technologie betaalbaar is, automobilisten zelfrijdende voertuigen zien zitten en de maatschappelijke effecten positief zijn, is een 'zelfrijdende toekomst' heel goed mogelijk en kan het verkeers- en vervoerssysteem radicaal veranderen. Interventies vanuit de overheid kunnen zo'n transitie naar een zelfrijdende toekomst bovendien versnellen. Tegelijkertijd kunnen er 'showstoppers' zijn: ontwikkelingen die een transitie in de weg zitten.

Gegeven bovenstaande achtergrond willen de Provincie Noord-Holland (de PNH) en de Vervoerregio Amsterdam (verder de Vervoerregio) gezamenlijk zicht krijgen op de impact van zelfrijdende voertuigen. Die impact wordt in deze studie onderzocht aan de hand van de centrale vraagstelling:

Welke gevolgen heeft de verregaande automatisering van rijtaken op sociaal, economisch, ruimtelijk en mobiliteitsgebied voor de inwoners van de Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam?

De combinatie Arcadis/TNO heeft in de periode november 2017 – april 2018 de impactanalyse naar de komst van autonome voertuigen uitgevoerd en vervolgens ook inzicht gegeven in de mogelijke interventies (handelingsperspectieven) voor de PNH en de Vervoerregio in de rol van wegbeheerder en concessieverlener van openbaar vervoer. De centrale vraagstelling is daarbij beantwoord door middel van vier deelvragen:

- Welke scenario's kunnen in beeld worden gebracht voor de PNH en de Vervoerregio als gevolg van de komst van de autonome voertuigen?
- Welke impact zullen de autonome voertuigen hebben op de doelstellingen van PNH en de Vervoerregio gegeven de verschillende typologieën en demografische ontwikkelingen?
- Welke scenario's voldoen meer of juist minder aan de beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd door de PNH en de Vervoerregio?
- Welke interventies vanuit het perspectief van de wegbeheerder en concessieverlener kunnen (binnen de geschetste scenario's) worden gepleegd?

De PNH en de Vervoerregio zijn in metropoolregioverband (MRA) eind 2016 gestart aan het MRA-programma 'Smart Mobility'. Het programma richt zich inhoudelijk op een aantal pijlers waaronder een aantal pilots/projecten (zoals Smart Mobility Schiphol en Smart Roads). Daarnaast is de PNH, als onderdeel van de totstandkoming van de Omgevingsvisie (NH2050), bezig haar middellange termijn en lange termijn koers te bepalen. Eén van de pijlers binnen het programma 'Smart Mobility' is trendwatching. De impactanalyse naar de gevolgen van de automatisering van de rijtaken, maakt hier ook onderdeel van uit. Onderstaand worden per deelvraag de resultaten samengevat.

Welke scenario's kunnen in beeld worden gebracht voor de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio als gevolg van de komst van de autonome voertuigen?

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft in 2015 vier scenario's voor een toekomstig verkeer- en vervoerssysteem met zelfrijdende voertuigen beschreven (Chauffeur aan het stuur (KiM, 2015)). Deze scenario's verschillen van elkaar op het vlak van techniek en acceptatie (hoe 'automatisch' wordt de zelfrijdende auto?) en in de mate waarin consumenten willen delen (van autobezit en van ritten).

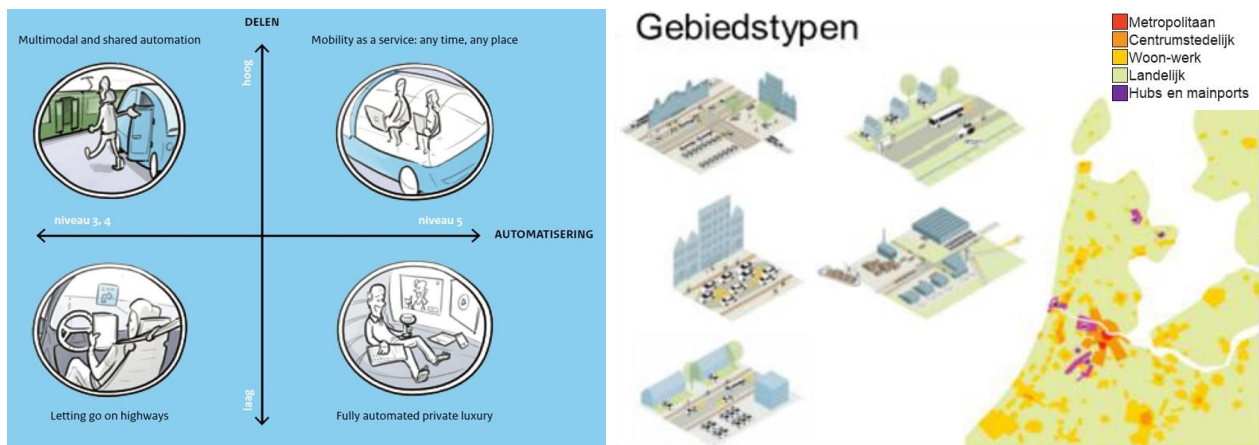
Op de ene as ('hoe automatisch wordt de zelfrijdende auto') wordt onderscheid gemaakt in zes niveaus, lopend van 'no automation' (Level 0) tot 'full automation' (Level 5). Bij Level 5 rijdt de auto volautomatisch op alle wegen en in elke situatie. De bestuurder is een passagier geworden en hoeft in geen enkele situatie zelf de controle over te nemen (dat is zelfs niet mogelijk). De tussenliggende niveaus kenmerken zich door een toenemende automatisering. In Level 1 en 2 houdt de bestuurder zelf de omgeving in de gaten, terwijl de techniek dit vanaf Level 3 (conditional automation) overneemt. Als de bestuurder in bepaalde omgevingen, zoals op de snelweg of in een parkeergarage, helemaal niet meer als 'back-up' nodig is, dan wordt gesproken over Level 4 (high automation). Het KiM maakt

onderscheid tussen enerzijds Level 5 als ene zijde van het spectrum en Level 3/4 aan de andere kant van het spectrum.

Op de andere as ('acceptatiegraad delen') maakt de mate waarin mensen voertuigen maar ook ritten gaan delen, veel verschil voor hoe de samenleving eruit gaat zien. Als de mensen blijven hechten aan privébezit, dan staan de straten vol met zelfrijdende auto's van verschillende merken. Als de mensen autodelen en/of rittelen grootschalig gaan accepteren is het ook denkbaar dat mensen voor iedere rit een auto laten voorrijden.

De vier resulterende scenario's zijn weergegeven in onderstaande figuur (zie verder hoofdstuk 3):

- Scenario 1 – Mobility as a Service: Any time, any place (Level 5 - Wel delen);
- Scenario 2 – Fully automated private luxury (Level 5 - Niet delen);
- Scenario 3 – Letting go on highways (Level 3/4 - Niet delen);
- Scenario 4 – Multimodal and shared automation (Level 3/4 - Wel delen).



De mobiliteitseffecten van zelfrijdende voertuigen kunnen zich op verschillende plekken ook verschillend manifesteren. Om recht te kunnen doen aan deze (mogelijke) verschillen, is in deze studie aangesloten bij de vijf gebiedstypen die in het 'Ontwikkelingsbeeld Mobiliteit 2050' en de 'Strategische Visie Mobiliteit' worden onderscheiden. De gebiedstypen verschillen op basis van de voornaamste functies en de verschillende mobiliteitskeuzes die mensen maken:

- Metropolitaan Centrumstedelijk gebied (tot het gebiedstype behoren het centrum van Amsterdam en het drukste deel van Amsterdam Zuid);
- Centrumstedelijk gebied (tot het gebiedstype behoren de rest van Amsterdam en bijvoorbeeld de centra van Alkmaar, Hilversum en Haarlem);
- Stedelijk woon-werkgebied (tot het gebiedstype behoren bijvoorbeeld: Enkhuizen, Heerhugowaard, IJmuiden en Bussum);
- Landelijk wonen en recreëren (tot het gebiedstype behoren bijvoorbeeld Lutjebroek, Ankeveen en Callantsoog);
- Hubs & mainports (Schiphol, Amsterdamse haven, Greenport Aalsmeer, de gebieden die vallen onder Greenport Noord-Holland en Tata Steel).

De onderverdeling van de PNH in vijf gebiedstypen is gevisualiseerd in bovenstaande figuur. Ten behoeve van de impactanalyse zijn de vier scenario's gecombineerd met de vijf gebiedstypen en daarbij gekoppeld aan de gebruikte vervoerconcepten (onder meer de zelfrijdende auto en zelfrijdende (deel)taxi in aanvulling op de 'conventionele concepten bus/tram/metro, trein, wandelen en fietsen').

Alle resultaten worden vergeleken met een referentiesituatie '2040Hoog' (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO), CPB/PBL, 2015). Dit betreft de situatie met autonome ontwikkelingen (onder andere bevolkingsgroei en - spreiding) binnen de provincie, zonder zelfrijdende voertuigen. Er is voor het WLO-Hoog scenario gekozen, omdat de Provincie Noord-Holland (terugkijkend op de gerealiseerde groei) zich al jarenlang rondom dit scenario beweegt. Het WLO-Laal scenario wordt gegeven de verdere verwachte groei niet realistisch geacht.

Onzekerheid

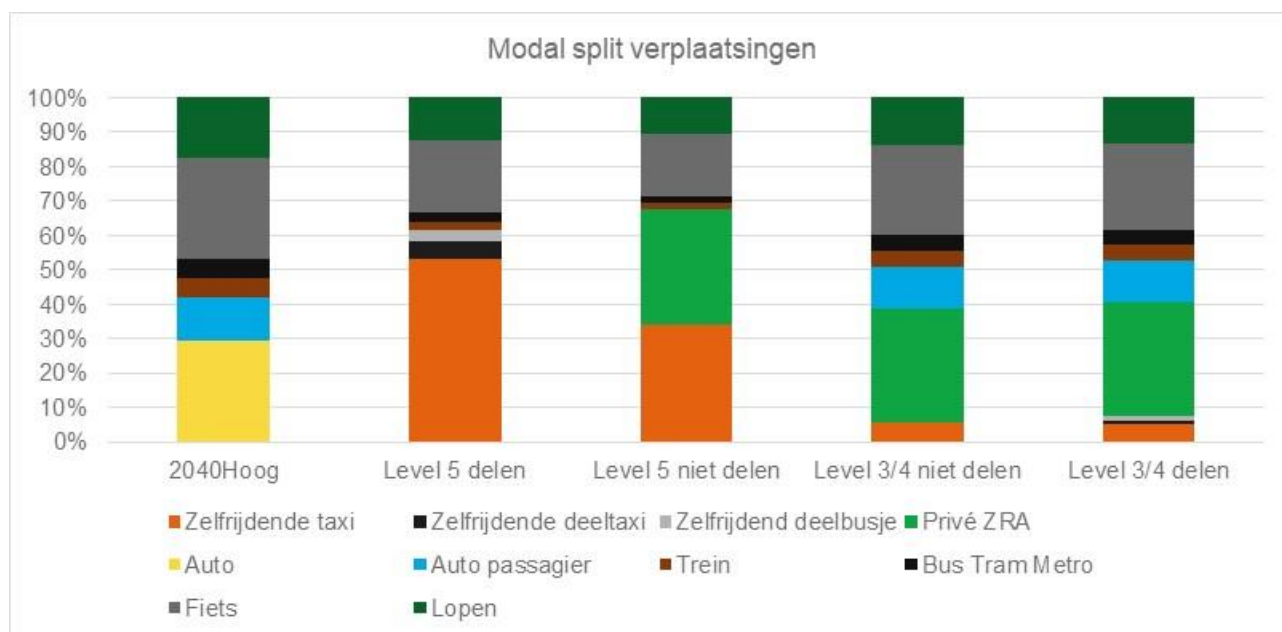
De scenario's zijn extreem gekozen. Deze keuze is gemaakt om duidelijk verschillen tussen de scenario's te zien en inzicht te krijgen in de maximale impact. In praktijk zal er een geleidelijke overgang plaatsvinden en zal er lange tijd een mix van voertuigen op de weg te vinden zijn. Er zijn geen uitspraken gedaan over verwachte penetratiegraden in verschillende jaartallen. Tevens zijn aannames gedaan ten aanzien van de bereidheid tot delen en reizigersvoorkeuren ten aanzien van zelfrijdende (deel)taxi's en deelbusjes. In een gevoeligheidsanalyse zijn deze aannames gevarieerd, om inzicht te krijgen in de bandbreedtes van de effecten.

De verwachte impact is bepaald ten opzichte van het WLO-scenario 2040 Hoog¹. Indien het lage scenario zich toch voordoet zullen er minder voertuigverliesuren zijn en zal de impact van automatisch rijden naar verwachting ook lager zijn, omdat dat daarin minder technologische vooruitgang wordt verondersteld.

Welke impact zullen de autonome voertuigen hebben op de doelstellingen van Noord-Holland en de Vervoerregio gegeven de verschillende typologieën en demografische ontwikkelingen?

De uitwerking van de scenario's per gebiedstype vormt de (beleidsarme) input voor een doorrekening met de door TNO ontwikkelde Quick Scan tool. De Quick Scan tool is ingezet om inzicht te bieden in verkeerskundige impacts van zelfrijdende voertuigen, waaronder veranderingen in de modal split, voertuigkilometers, het aantal benodigde voertuigen, reistijden en parkeeropbrengsten.

Het algemene beeld voor de Provincie Noord-Holland is dat zelfrijdende voertuigen, in alle scenario's, leiden tot een hogere druk op het wegennetwerk en daarmee (in de meeste gevallen) ook tot meer voertuigverliesuren voor weggebruikers. De toename in voertuigkilometers is te verklaren door een veranderende modaliteitkeuze onder gebruikers. Zelfrijdende voertuigen maken mobiliteit toegankelijker voor een groter publiek als gevolg van verwachte lagere kosten², waarbij langere afstanden worden afgelegd. Zeker in Level 5-scenario's zijn rijtaken geheel geautomatiseerd en is geen chauffeur, rijervaring of het hebben van een rijbewijs vereist. Zelfrijdende voertuigen vormen daarmee een aantrekkelijk alternatief en het gebruik ervan gaat ten koste van wandelen, fietsen en het huidige OV (bus, tram, metro en trein). De modal split van verplaatsingen, vergeleken met de referentiesituatie, is weergegeven in onderstaande figuur.



Voor wat betreft het aantal benodigde voertuigen kan worden geconcludeerd dat er alleen in het Level 5 delen scenario sprake zal zijn van een daling; dit komt omdat er grotendeels alleen nog maar

¹ WLO-scenario 2040 Hoog (CPB/PBL, 2015)

² De kosten voor de nieuwe vervoerconcepten zijn gebaseerd op de in 2016 door BCG uitgevoerde studie (Impactanalyse Zelfrijdende Voertuigen). De kosten voor een zelfrijdende auto blijven ongeveer gelijk aan de huidige auto. De normale auto is even duur als een zelfrijdende auto (een zelfrijdende auto is waarschijnlijk duurder in aanschaf, maar goedkoper in gebruik door een lagere verzekeringspremie en brandstofverbruik). Indien gedeeld worden, worden de kosten over meerdere personen gedeeld waardoor ze lager worden.

deelvoertuigen nodig zijn, welke meerdere verplaatsingen per dag maken. In de overige scenario's is sprake van een (lichte) stijging van het aantal benodigde voertuigen.

De focus van de scenariostudie op verschillende gebiedstypen geeft inzicht in de mobiliteitseffecten van zelfrijdende voertuigen op verschillende locaties. Uit de Quick Scan tool doorrekening blijkt ook dat in het metropolitaan centrum stedelijk gebied, na introductie van zelfrijdende voertuigen, nog steeds relatief veel gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer (train, bus, tram en metro), fietsen en lopen in vergelijking met de andere gebiedstypen (in alle scenario's). Tegelijkertijd is in dit gebied de toename van het aantal voertuigkilometers en voertuigverliesuren verreweg het grootst. Uit de doorrekening volgt dat hoe minder stedelijk het gebiedstype is, des te minder er gelopen en gefietst wordt, en des te meer er van de zelfrijdende auto gebruik gemaakt wordt (in alle scenario's). Toch is de toename in het aantal voertuigkilometers verreweg het grootst voor het metropolitaan centrumstedelijk gebied en daarmee ook veel groter dan de overige gebiedstypen.

De belangrijkste conclusies per gebiedstype zijn (zie verder paragraaf 4.1 en 4.2):

- **Metropolitaan Centrumstedelijk gebied.** In alle scenario's verliezen fietsen en lopen terrein ten opzichte van de zelfrijdende taxi en de zelfrijdende privéauto. In beide Level 5 scenario's (Delen en Niet Delen) is dit nog sterker dan bij de beide Level 3/4 scenario's. Belangrijkste oorzaak ligt in de lagere Value of Time van zelfrijdende voertuigen (de monteiare waarde die gegeven wordt aan één uur reistijd): de reistijd kan anders/effectiever worden besteed (gemak). Het gevolg is dat het aantal voertuigkilometers in metropolitaan centrumstedelijk gebied meer dan verdubbelt met een substantiële stijging van het aantal voertuigverliesuren als gevolg. Kansen liggen er dan ook met name rondom het verbeteren van langzaam verkeer, verbeteren van de OV-verbindingen en hergebruik en/of herbestemming van (onnodige) parkeerfaciliteiten. De verdringing van andere modaliteiten door de introductie van zelfrijdende voertuigen vormt de belangrijkste bedreiging.
- **Centrumstedelijk gebied.** Doordat voor dit gebiedstype iets langere afstanden worden afgelegd waarbij de privéauto en de zelfrijdende taxi aantrekkelijke alternatieven zijn voor fietsen en lopen, neemt het aandeel van de twee eerstgenoemden toe. De zelfrijdende alternatieven (beide Level 5 scenario's) halen aandeel weg van trein, bus, tram en metro. Het aantal voertuigkilometers en voertuigverliesuren neemt (met name in de beide Level 5 scenario's) toe ten opzichte van de referentiesituatie, al is de toename een stuk kleiner dan in metropolitaan centrumstedelijk gebied. In de beide Level 3/4 scenario's is de toename in voertuigkilometers en voertuigverliesuren kleiner. Kansen liggen hier in het verbeteren van langzaam verkeer, verbeteren van de OV-verbindingen en de uitrol van pilots ten behoeve van first- en last mile. De verdringing van andere modaliteiten door de introductie van zelfrijdende voertuigen vormt in dit gebiedstype de belangrijkste bedreiging. Ook kort parkeren faciliteiten rondom knooppunten worden overbelast.
- **Stedelijk woon-werk gebied.** Dit gebiedstype is het meest voorkomende in Noord-Holland, en de modal split in dit gebied lijkt dan ook het meest op de modal split voor de hele provincie. De zelfrijdende privéauto en de zelfrijdende taxi hebben in het stedelijk woon-werk gebied een nog groter aandeel in de modal split dan in (metropolitaan) centrumstedelijk gebied. Dit resulteert ook in een afname van het aandeel fietsen, lopen, bus, tram, metro en trein. In dit gebiedstype neemt het aantal voertuigkilometers en voertuigverliesuren toe, waarbij deze toename het sterkst in het scenario Level 5 - Niet delen. Kansen zitten hier met name in de uitrol van pilots voor de first- en lastmile. De hogere belasting van het wegennetwerk voor de Level 5 scenario's als gevolg van verdringingseffecten van andere modaliteiten vormt hier de belangrijkste bedreiging.
- **Landelijk wonen en recreëren gebied.** Het aandeel van de privéauto en de zelfrijdende taxi is in dit gebiedstype groot. Bij Level 5 - Niet delen neemt in dit gebiedstype het aantal voertuigverliesuren toe. Bij de overige scenario's neemt het aantal voertuigverliesuren licht af. Zelfrijdende voertuigen bieden in dit gebiedstype veel mogelijkheden voor betere en goedkopere bereikbaarheidsalternatieven, ook voor specifieke doelgroepen zoals ouderen en personen met een beperking. Dit biedt kansen voor een hernieuwing en/of aanpassing van het OV-systeem/OV-concessie. De hogere belasting van het wegennet, met name in het Level 5 - Niet Delen scenario, vormt de belangrijkste bedreiging binnen dit gebiedstype.
- **Hubs en mainports.** Het aandeel van de privé(vracht)auto en de zelfrijdende taxi is in dit gebiedstype groot. Daarbij is het verschil tussen de diverse hubs groot. Er zullen hubs zijn, zoals Schiphol, met een veel hoger aandeel personenvervoer (met name trein). In dit gebiedstype neemt

het aantal voertuigkilometers licht toe, maar door de capaciteitstoename neemt het aantal voertuigverliesuren in alle scenario's (licht) af. In dit gebied liggen er kansen voor de uitrol van pilots voor first- en last-mile voor passagiers en de uitrol van nieuwe (logistieke) vervoersconcepten.

Welke scenario's voldoen meer of juist minder aan de beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd door de PNH en de Vervoerregio?

Om zicht te krijgen op welke scenario's meer of juist minder voldoen aan de beleidsdoelstellingen van de PNH en de Vervoerregio is op basis van diverse beleidsdocumenten, beleidsvisies e.d. een overzicht opgesteld van relevante beleidsdoelstellingen. De meest relevante beleidsdoelen gaan over economische en sociale ontwikkeling, doorstroming (bereikbaarheid), verkeerveiligheid, leefkwaliteit en duurzaamheid/leefbaarheid.

De resultaten van de uitgevoerde (beleidsarme) analyses laten zien dat er grote veranderingen in de mobiliteitskeuze kunnen plaatsvinden door de introductie van zelfrijdende voertuigen, met name in de beide Level 5 scenario's. Dit heeft aanzienlijke gevolgen voor mobiliteit, (openbare) ruimte en beïnvloed daarnaast ook sociale aspecten. Gekoppeld aan de beleidsdoelstellingen van de PNH en de Vervoerregio betekent dit het volgende (zie verder paragraaf 4.1):

- **Bereikbaarheid.** In alle scenario's is sprake van een hoger aantal voertuigkilometers. Deze toename in mobiliteit zorgt voor een positief effect op de bereikbaarheid van onder andere banen. De keerzijde is dat de toename in voertuigkilometers een negatieve impact heeft op de doorstroming in met name stedelijke gebieden (de toename van voertuigverliesuren vindt vooral plaats in de stedelijke gebieden). Deze toename wordt in de meeste gevallen niet gecompenseerd door de veronderstelde (substantiële) verhoging van de capaciteit van het wegennetwerk (als gevolg van coöperatief rijden). Concluderend wordt er voor deze studie van uitgegaan dat zelfrijdende voertuigen een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid in landelijke en minder stedelijke gebieden en een negatieve invloed hebben op de bereikbaarheid in de meer stedelijke gebieden.
- **Verkeerveiligheid.** In alle scenario's is sprake van meer voertuigkilometers. Normaalgesproken resulteert dat in een hoger verwacht aantal ongevallen en meer materiële en immateriële schade. Dit risico lijkt groter in de stedelijke gebieden, omdat daar sprake is van een grotere interactie tussen snel en langzaam verkeer. Hier staat tegenover dat experts ervan uit gaan dat de mogelijke extra risico's door de verdere technologische ontwikkelingen in voertuigveiligheid (misschien wel meer dan) gecompenseerd gaan worden. Concluderend wordt er voor deze studie van uitgegaan dat zelfrijdende voertuigen een neutrale of mogelijk positieve invloed hebben op de verkeerveiligheid.
- **Leefbaarheid en/of duurzaamheid.** In alle scenario's is sprake van meer voertuigkilometers wat in principe, bij het huidige niveau van elektrificatie, resulteert in meer uitstoot van CO₂ en schadelijke stoffen. Daarnaast treedt een hogere geluidsbelasting op. De verwachting is echter ook dat voertuigen op steeds grotere schaal elektrisch (op basis van duurzame energiebronnen) zullen gaan rijden en meer circulair geproduceerd wordt, waardoor de uitstoot van CO₂ en schadelijke stoffen verwacht wordt af te nemen. De geluidsoverlast als gevolg van banden blijft wel bestaan. De ontwikkeling van zowel zelfrijdende als elektrische voertuigen hoeven niet noodzakelijkerwijs hand in hand te gaan. Wanneer zelfrijdende voertuigen in de toekomst in hoge mate ook elektrisch rijden is de verwachting dat de negatieve effecten als gevolg van de stijging in voertuigkilometers gecompenseerd worden, waardoor een neutrale impact op de leefbaarheid en duurzaamheid te verwachten is. Is er echter geen sprake van elektrificatie van het voertuigpark dan is de verwachte impact negatief. Tot slot is de verdringing van duurzame vervoersalternatieven zoals OV, fietsen en lopen door zelfrijdende voertuigen in alle gebieden een aandachtspunt en is het verlies van aandeel van de 'gezonde modaliteiten' een aandachtspunt voor de volksgezondheid.
- **Economische ontwikkeling.** Economische ontwikkeling (van een gebied) is gebaat bij een goede bereikbaarheid. In alle scenario's is sprake van een toename van het aantal voertuigkilometers, echter in met name de stedelijke gebieden heeft dit ook een toenemend aantal voertuigenverliesuren tot gevolg. De toenemende mobiliteit maakt meer banen bereikbaar voor meer mensen. Hoewel het drukker wordt, blijven de economische kerngebieden wel bereikbaar, doordat er vaak meerdere alternatieven beschikbaar zijn (aandachtspunt is of dit ook in voldoende mate voor Centrum Amsterdam en de Zuidas geldt). De toename van mobiliteit biedt daarnaast

kansen voor met name mainports. Geconcludeerd kan worden dat zelfrijdende voertuigen een neutrale invloed hebben op de economische (maatschappelijke) ontwikkeling van de PNH en de Vervoerregio in algemene zin.

Een andere component betreft de financiële bedrijfsvoering door de PNH en de Vervoerregio. In scenario's waarbij gebruik wordt gemaakt van deelconcepten kan er veel veranderen in het aantal benodigde voertuigen en ook in de locaties waar voertuigen (kort) parkeren. Als het benodigde aantal voertuigen daalt, dalen onder meer ook de belastinginkomsten uit de provinciale opcenten. In de beide Level 5 scenario's zal daarnaast als gevolg van de verregaande automatisering sprake zijn van arbeidsmarktverschuiving (bepaalde beroepsgroepen worden overbodig; anderen komen op). En hoewel de PNH en de Vervoerregio zelf geen parkeergarages/terreinen bezitten zullen ook de inkomsten uit parkeren substantieel dalen bij het gebruik van deelconcepten. Meer voertuigkilometers betekent ook frequenter beheer en onderhoud van de infrastructuur. Het voorgaande leidt ertoe dat zelfrijdende voertuigen een neutrale tot negatieve invloed zullen hebben op de bedrijfsvoering.

- **Sociale ontwikkeling (toegankelijkheid en gebruik van vervoer).** De introductie van zelfrijdende voertuigen levert betere en goedkopere vervoersalternatieven op, waardoor in principe een groter deel van de bevolking toegang heeft tot en gebruik kan maken van vervoer. Het aandeel van conventioneel OV (bus/tram/metro/trein) neemt in alle scenario's af, al is deze afname in de beide Level 3/4 scenario's kleiner dan in de beide Level 5 scenario's. Ervan uitgaande dat deelconcepten naar verwachting goedkoper kunnen worden geëxploiteerd, wordt verondersteld dat deze ontwikkeling positief kan uitpakken voor gebieden met lage (bevolkings)dichtheid. Daardoor kunnen goedkopere deelconcepten in plaats komen van de huidige dunnere OV-lijnen. De deelconcepten zullen minder snel ten koste gaan van de hoogfrequente en/of snelle OV-verbindingen. Er treedt ook een arbeidsmarktverschuiving op, waarbij bepaalde beroepsgroepen (beroepschauffeurs en rijinstructeurs) verdwijnen en anderen juist opkomen door de komst van autonome voertuigen. Concluderend wordt er voor deze studie van uitgegaan dat zelfrijdende voertuigen een positieve of mogelijk neutrale invloed hebben op de sociale ontwikkeling.
- **Ruimtelijke ontwikkeling (functioneel gebruik ruimte en spreiding).** Verwacht wordt dat een klein deel van de bevolking zich elders vestigt als gevolg van de invoering van zelfrijdende voertuigen. Immers, reistijd wordt onderdeel van de werktijd en wordt daarmee effectiever. Bovendien kunnen met meer comfort meer voorzieningen bereikt worden. Tegelijkertijd spelen bij de vestigingskeuze vele factoren een rol, waaronder het voorzieningenniveau in de regio versus in de stedelijke gebieden. In de deelconcepten en voor de Level 5 scenario's zal de (lang)parkeerbehoefte sterk afnemen in met name stedelijke gebieden waarbij, indien überhaupt nodig, gezocht zal worden naar goedkopere parkeerfaciliteiten aan de randen van steden. Daarnaast zal de behoefte aan Kiss+Ride stroken bij knooppunten juist toenemen. Al met al wordt verwacht dat de komst van de autonome voertuigen neutraal (tot beperkt positief) bijdraagt aan de ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor de transitiefase geldt dat een adaptief beleid nodig zal zijn om in te kunnen springen op veranderingen. Er zal nog sprake is van gemengd verkeer ('slimme' en 'domme' voertuigen) en 'slimme' voertuigen die nog niet alles (zelf) kunnen waarnemen, waardoor interactie met de infrastructuur en wegkantsystemen noodzakelijk is. In de transitiefase zullen relatief meer ongevallen met betrokkenheid van zelfrijdende voertuigen plaatsvinden, welke te wijten zijn aan de nog niet volledig uitontwikkelde technologie. Dit vraagt om een beheerste transitiestrategie. In de strategie moet het eindbeeld steeds voorop staan, waarbij zelfrijdende voertuigen uiteindelijk zullen zorgen voor meer verkeersveiligheid en/of hoger veiligheidsniveau. De transitiefase betekent hoe dan ook dat verschillende systemen/functionies in stand moeten worden gehouden; voor zowel conventionele voertuigen als voor zelfrijdende voertuigen. Afhankelijk van het tempo van de opmars van de (volledig) zelfrijdende auto kan geleidelijk een aanvang worden gemaakt met het reduceren van parkeerruimte.

Welke interventies vanuit het perspectief van de wegbeheerder en concessieverlener kunnen (binnen de geschetste scenario's) worden gepleegd?

De kwalitatieve en de kwantitatieve uitkomsten van de (analyse) geven inzicht in de impact van zelfrijdende voertuigen op de beleidsdoelstellingen van de PNH en de Vervoerregio. Eén van de belangrijkste conclusies is dat het door de komst van zelfrijdende voertuigen naar verwachting nog drukker wordt op plekken die nu al druk zijn. Niet alleen deze conclusie, maar ook de andere

geïdentificeerde kansen en bedreigingen geven aanleiding tot het definiëren van interventies (handelingsperspectieven). Interventies bieden de mogelijkheid om enerzijds mogelijke positieve impacts en/of kansen te verzilveren (een extra boost te geven) en anderzijds negatieve impacts en/of bedreigingen te mitigeren. De beleidsdoelen bieden houvast voor de definitie van beide soorten interventies (faciliterend of mitigerend) vanuit de rol als wegbeheerder en concessieverlener die de PNH en de Vervoerregio hebben.

Met name voor het stedelijk gebied blijken de gevolgen van de komst van de zelfrijdende voertuigen groot te zijn (toename voertuigkilometers en voertuigverliesuren, wijziging modal shift). Ten behoeve van deze studie is een uitgebreide lijst met interventies opgesteld. Een aantal hiervan kunnen kwantitatief beoordeeld worden met behulp van de Quick Scan tool. In afstemming met de PNH/de Vervoerregio zijn daarom een select aantal interventies daadwerkelijk op hun effect beoordeeld. De met de Quick Scan tool doorgerekende interventies zijn onderverdeeld in vier categorieën en hieronder weergegeven. De doorgerekende interventies richten zich met name op het reduceren van voertuigkilometers en voertuigverliesuren in stedelijke gebieden. Voor het Level 3/4 – Niet delen scenario zijn geen interventies doorgerekend, omdat dit scenario erg veel overeenkomsten vertoont met het Level 3/4 - Delen scenario.

Categorie	Interventies
Ruimtelijke interventies	1. Ontmoedigen van parkeren nabij locatie in metropolitaan centrumstedelijk gebied.
OV-concessie interventies en stimuleren deelconcepten	2. Stimuleren van autodelen door middel van subsidies, kosten van ritdelen omlaag brengen of percentage personen dat bereid is tot delen omhoog (bijv. door deelbusjes)
	3. Promotie van autodelen door het ontmoedigen van privéauto's en zelfrijdende privétaxi's in bepaalde gebiedstypes (metropolitaan)
	4. Frequentie/capaciteit OV omhoog.
Prijsprikkels	5. Prijsprikkels om het aantal voertuigverliesuren te beperken. Deze inkomsten kunnen deels compenseren voor gemiste parkeerinkomsten (gemeentes) en lagere opbrengst van MRB en opcenten.
Infrastructuraanpassingen (aan zowel fysieke als aan digitale infrastructuur)	6. Invloed uitoefenen op sturing lokale en/ of netwerkstromen vanuit centrales, uitgedrukt in % voertuigen dat communiceert.

De belangrijkste conclusies zijn (zie verder hoofdstuk 5):

- **Level 5 scenario's Delen en Niet Delen.** Alleen met krachtige mix van interventies kan het aantal voertuigverliesuren in het 'metropolitaan centrumstedelijk gebied' worden terugbracht tot onder het niveau van de Referentie 2040 Hoog. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het ontmoedigen van zelfrijdende privéauto's en zelfrijdende taxi's of het invoeren van een prijsprikkel. In de overige gebiedstypes kan met een minder grote prijsprikkel het aantal voertuigkilometers tot onder het niveau van Referentie 2040 Hoog worden teruggebracht. Als zelfrijdende privéauto's en zelfrijdende taxi's verboden worden is wel een alternatief nodig in de vorm van deelconcepten.
- **Level 5 - Delen.** Een mix van andere interventies leidt eveneens tot een afname van het aantal voertuigkilometers. Ten opzichte van de interventie waarin alleen de zelfrijdende taxi wordt ontmoedigd, worden er toch iets meer voertuigkilometers afgelegd. Dit wordt veroorzaakt doordat deelconcepten populairder worden ten koste van fietsen en lopen. In het 'metropolitaan centrumstedelijk gebied' neemt ondanks de mix aan interventies het aantal voertuigverliesuren nog toe vergeleken bij de Referentie 2040 Hoog. In centrumstedelijk gebied nemen de voertuigverliesuren sterk af ten opzichte van de Referentie 2040 Hoog. In de overige gebiedstypes verdwijnen de voertuigverliesuren.
- **Level 5 – Niet Delen.** De interventies leiden tot een afname van verplaatsingen met zelfrijdende voertuigen en zelfrijdende privéauto's. Weliswaar neemt het aandeel fiets- en loopverplaatsingen beperkt toe, toch wordt het niveau van de Referentie 2040 Hoog niet gehaald. Ook het gebruik van OV (trein en bus, tram, metro) neemt toe bij alle interventies, maar blijft in veel gevallen onder het

niveau van de Referentie 2040 Hoog. Wanneer gekozen wordt voor prijsprikkels wordt het OV-aandeel wel hoger dan in Referentie 2040 Hoog. Dit geldt voor alle gebiedstypes.

- **Level 3/4 delen.** De interventie om 100% van de voertuigen uit te rusten met coöperatieve systemen heeft nauwelijks effect op de modal split. Het stimuleren van deelbusjes gaat ten koste van de zelfrijdende taxi en privé zelfrijdende auto. Het vergroten van het percentage voertuigen dat communiceert, leidt tot een kleine toename van voertuigkilometers. De mix van maatregelen om deelbusjes te stimuleren leidt tot een sterke afname van voertuigkilometers in metropolitaan centrumstedelijk gebied. In de overige gebiedstypes reduceert deze mix aan maatregelen het aantal voertuigkilometers tot ongeveer op het niveau van 2040 Hoog.
- Voor **alle scenario's** geldt dat met alle beschouwde interventies het aandeel fiets- en loopverplaatsingen in het Metropolitaan centrumstedelijk gebied onder het niveau van de Referentie 2040 Hoog blijft. In de andere gebiedstypen leidt alleen het ontmoedigen van privéauto's en zelfrijdende privétaxi's tot een groter of gelijk aandeel van fietsen en lopen.

Belangrijk is op te merken dat niet alle interventies door de PNH/de Vervoerregio uitgevoerd kunnen worden. Sommige verantwoordelijkheden liggen namelijk ook op gemeentelijke en/of landelijk niveau, waar de PNH/de Vervoerregio slechts een beïnvloedende rol in kan vervullen.

Conclusies en aanbevelingen

De komst van zelfrijdende voertuigen leidt, in alle scenario's, tot een hogere druk op het wegennetwerk en daarmee (in de meeste gevallen) ook tot meer voertuigverliesuren voor weggebruikers. Interventies lijken daarmee noodzakelijk. Uitbreiding van de fysieke infrastructuur is met name in stedelijk gebied complex, gezien het feit dat de ruimte daarvoor doorgaans beperkt is. Een andere belangrijke conclusie is dat de komst van zelfrijdende voertuigen laat zien dat de modal split verschuift: Fietsen, lopen en openbaar vervoer worden minder populair.

Een eerste doorrekening van interventies laat zien dat een vergaande mix noodzakelijk is om leefbaarheid en bereikbaarheid van met name de stedelijke gebieden te waarborgen. De vraag is dan ook aan welke knoppen de PNH en de Vervoerregio nog verder kunnen draaien om enerzijds ongewenste effecten waar mogelijk te mitigeren en anderzijds juist de kansen die de komst van zelfrijdende voertuigen zeker ook biedt, waar mogelijk beter uit te nutten. Om binnen dat kader de juiste keuzes te maken hebben we een onderscheid gemaakt in een aantal algemene en een aantal specifieke aanbevelingen (zie verder hoofdstuk 6).

Algemene aanbevelingen

Aanbevolen wordt op basis van de eerste doorrekening van interventies verder onderzoek te doen naar de benodigde mix van interventies. Daarbij gaat het in ieder geval om het ontmoedigen van zelfrijdende deeltaxi's en privéauto's in metropolitaan centrumstedelijk gebied evenals het invoeren van een prijsprikkel (Level 5-scenario's). Doel is hiermee zowel het aantal voertuigkilometers als het aantal voertuigverliesuren te reduceren en het aandeel fiets, lopen en OV te vergroten. Toevoegen van capaciteit kan, waar mogelijk, onderdeel zijn van de mix van maatregelen.

Aanbevolen wordt hierbij een adaptieve beleidsontwikkeling na te streven, omdat de onzekerheden rondom zelfrijdende voertuigen groot zijn, zowel qua tijdsindicatie als qua technologische en fysieke benodigdheden voor realisatie. Daarmee wordt ruimte gecreëerd om te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen en veranderende inzichten. Hierbij moet worden meegenomen dat de scheiding tussen collectieve vervoerssystemen (het huidige OV) en andere vervoersvormen vervagen, zeker waar het gaat om de Level 5 scenario's.

Aanbevolen wordt binnen de huidige concessie door middel van de vaak beschikbare experimenteer ruimte, nu al te starten met innovatieve pilots.

Gegeven het voorgaande wordt tevens aanbevolen om de resultaten van de Impactstudie te koppelen aan diverse beleidstrajecten binnen de PNH/de Vervoerregio. Het gaat hierbij onder meer om de Omgevingsvisie, de gebiedsgerichte Programma-aanpak Bereikbaarheid en Toekomstbeeld OV.

Specifieke aanbevelingen

Binnen de impactstudie is verondersteld dat, afhankelijk van het scenario, 100% van de voertuigen Level 3/4 of Level 5 zal zijn. In praktijk zal er een geleidelijke overgang plaatsvinden en zal er lange tijd

een mix van voertuigen op de weg te vinden zijn. Voor de specifieke aanbevelingen maken we een onderscheid naar aanbevelingen voor de transitieperiode en naar aanbevelingen om vanuit de nu nog generieke impactanalyse in te zoomen op specifieke effecten.

Voor de transitieperiode wordt aanbevolen, in lijn met de KiM-studie “Paden naar een zelfrijdende toekomst” om de weg naar het eindbeeld toe vast te leggen in zogenaamde ontwikkelpaden. Onderdeel van deze ontwikkelpaden zijn interventies, welke specifiek gericht zijn op de transitie naar een toekomst met zelfrijdende voertuigen en deelconcepten. Aanbevolen wordt uit te gaan van een drietal hoofdcategorieën van interventies tijdens de transitieperiode, gericht op “governance”, “infrastructuur (en vervoersmodaliteiten)” en “data/techniek”.

Voor de aanbevelingen met betrekking tot de eindbeelden is het belangrijk de stap te zetten “van modaliteit naar mobiliteit”, zoals reeds verwoord in de Strategische Visie Mobiliteit van de MRA. De belangrijkste aanbeveling is het opstellen van een integrale netwerkvisie is (voor weg én OV) met inbegrip van zelfrijdende voertuigen en (nieuwe) private en/of publieke deelconcepten. Hierin moeten de beleidsnormen die nu en straks moeten gelden gedefinieerd worden. Nu speelt ‘reistijd’ een belangrijke rol; bij zelfrijdende voertuigen gaat het meer om de toegankelijkheid van vervoer aangezien de reistijd anders benut kan worden (bijvoorbeeld als werktijd). Tenslotte zijn een aantal specifieke aanbevelingen gedaan rondom de beleidsthema’s in het economische, sociale en ruimtelijke domein (rondom verschuiving van de arbeidsmarkt en ruimtelijke spreiding).

ENGLISH SUMMARY

What is the impact of self-driving cars, and how will this affect the society and policy making? These questions are surrounded by many uncertainties. In case self-driving vehicles and their effects are perceived as positive and technology keeps developing at a rapid pace (and hence becomes more affordable), a “self-driving future” will be possible. A future in which the traffic and transport system is radically different to today's, incorporating self-driving vehicles as alternatives and/or supplements for current transportation modes. Governmental interventions can also accelerate a transition to a self-driving future, while there are also contra-productive developments that might impede this transition.

Considering the aforementioned the Province of Noord-Holland and the Amsterdam Transport Region expressed interest to gain insight into the impact of self-driving vehicles on their society, and on their responsibilities. These impacts have been examined in this study based on the central question:

What consequences does the advanced automation of driving tasks have on social-, economic-, spatial- and mobility development for the Province of Noord-Holland (de PNH) and the Amsterdam Transport Region, and how will this impact their role as infrastructure- and public transport managers

In the period November 2017 - March 2018, the combination Arcadis/ TNO carried out an impact analysis on the introduction of self-driving vehicles. This study also provides insight into interventions for the Province and the Amsterdam Transport Region from their role as an infrastructure manager and a public transport concession provider.

The impact determination is performed through a scenario study, developing four scenarios which are projected on five distinct area types in the Province. These scenarios form the input for a model calculation, using the Quick Scan Tool as developed by TNO. The outcome of the model shows that the introduction of self-driving vehicles in the Province of Noord-Holland leads to an increase in vehicle kilometers for all area types and all scenario's. This results in an increase of the road network pressure (vehicle-loss-hours) for primarily urban areas for all scenarios, while the pressure on rural areas remains similar to the reference situation 2040 (except for the most extreme scenario where it increases). The increase in vehicle kilometers is explained by a switch in mode choice among users, preferring self-driving concepts over conventional transport modes, such as public transport (bus, tram, metro and train), cycling and walking. Self-driving vehicles form attractive transport alternatives which enable a larger public to have access to mobility because of lower user-costs and ease-of-use.

The aforementioned results in an improvement of social development, allowing a broader public to participate in the community. Also, a slight improvement is expected for traffic safety because of overall improvements in vehicle technology and performance, while however conflicts between fast and slow transportation modes (especially in highly dense areas) remain an attention point. A spatial change is expected because of a (minor) population exchange between urban and rural areas, and a change of the functional use of parking facilities (long term parking vs Kiss+Ride) in and around urban areas (nodes and mass attraction locations). From an economic perspective a change could occur in job markets, where some professions could become obsolete, while new markets and demands will emerge. Also, costs of asset management operations could rise because of an increase in vehicle kilometers on the road network, requiring more (frequent) maintenance. The increase in vehicle kilometers could result in an increased pressure on sustainability and livability (gas emission and sound exposure), which however could be compensated through parallel developments such as the electrification of vehicles.

Subsequently interventions are identified to facilitate opportunities and/or to mitigate risks on policy goals as a result of the introduction of self-driving vehicles. A selection of these interventions is used as input for the Quick Scan Tool to showcase the impacts of the interventions. This shows that far-reaching (combinations of) repressive measures are necessary to guarantee the accessibility of the traffic system and the quality of life in urban areas. This requires a multimodal and integrated network vision on the public transport system of the future. The multimodal and integrated network vision can also elaborate on opportunities for accessibility and livability improvement of less dense urban, rural, and recreational areas. This can be achieved through the deployment of new transport/mobility concepts such as Mobility as a Service for example. In the near future opportunities with these new mobility concepts can already be exploited through the deployment of pilots/experiments. This offers the chance for accessibility improvement to these areas in the short term.



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De Provincie Noord-Holland (de PNH) en de Vervoerregio Amsterdam (verder de Vervoerregio) hebben de combinatie Arcadis/TNO gevraagd een impactanalyse uit te voeren naar de gevolgen van de komst van autonome voertuigen.

Aanleiding hiervoor is dat er op het gebied van mobiliteit veel verandert. De groeiende populariteit van deelsystemen en verdere automatisering van rijtaken maken dat het werk van voornoemde organisaties als respectievelijk wegbeheerder en concessieverlener zal veranderen. Daarnaast spelen er tal van parallelle ontwikkelingen zoals de transitie naar nieuwe brandstoffen.

1.2 Wat voorafging

De PNH en de Vervoerregio werken in metropoolregioverband (MRA) samen aan het MRA-programma Smart Mobility 2018-2022. Daarnaast is de PNH, als onderdeel van de totstandkoming van de Omgevingsvisie (NH2050), bezig haar middellange termijn en lange termijn koers te bepalen.

Eén van de pijlers binnen het programma 'Smart Mobility' is 'Voertuigtechnologie'. Deze studie gaat in op één van de trends: de automatisering van de rijtaken, waarbij de gevolgen van deze trend met een impactanalyse inzichtelijk worden gemaakt. De impactanalyse beschouwt hiervoor meerdere scenario's van autonoom vervoer, waarmee onder meer inzicht verschaft wordt in de rol van de wegbeheerder/concessieverlener in een wereld van veranderende mobiliteit.

1.3 Waar werken wij naar toe?

Doel is kennis te vergaren over de impact van zelfrijdende voertuigen voor de PNH/de Vervoerregio middels een impactstudie. De impactstudie moet inzicht leveren in de gevolgen van verregaande automatisering van rijtaken voor de inwoners binnen het gebied van de PNH/de Vervoerregio op sociaal, economisch-, ruimtelijk- en mobiliteitsgebied. Hieruit volgen vervolgens de handelingsperspectieven (interventies) voor de PNH als wegbeheerder en concessieverlener, en voor de Vervoerregio als concessieverlener.

De volgende onderzoeksvragen staan centraal:

1. Welke impact zullen de autonome voertuigen hebben op de doelstellingen van Noord-Holland en de Vervoerregio gegeven de verschillende typologieën en demografische ontwikkelingen?
2. Welke scenario's kunnen in beeld worden gebracht voor de PNH en de Vervoerregio als gevolg van de komst van de autonome voertuigen?
3. Welke scenario's voldoen meer of juist minder aan de beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd in de Strategische visie MRA?
4. Welke interventies vanuit het perspectief van de wegbeheerder en concessieverlener kunnen (binnen de geschetste scenario's) worden gepleegd?

Gevraagd is, als onderdeel van de uitwerking stil te staan bij de volgende specifieke elementen rondom autonome voertuigen:

- a. Welke kansen en bedreigingen kunnen in beeld worden gebracht met betrekking tot de komst van autonome voertuigen?
- b. Welke sturingsmogelijkheden dienen zich aan voor zowel de wegbeheerder als de concessieverlener?
- c. Welke consequenties hebben autonome voertuigen voor de openbare ruimte en infrastructuur?
- d. Welke mogelijkheden ontstaan er voor nieuwe mobiliteitsconcepten, inclusief Openbaar Vervoer?
- e. Welke invloed hebben autonome voertuigen op mobiliteit, ruimte, economie en sociale aspecten uitgaande van scenario's?

1.4 Context en doel rapport

In de periode november 2017 – maart 2018 is door Arcadis/TNO een uitgebreid onderzoek uitgevoerd. Hierbij is gewerkt vanuit **vier werkstromen** met in totaal zeven onderscheiden stappen:

Inventarisatie beleidsdoelen, -indicatoren en interventiemogelijkheden.

1. **Stap 1:** Het doel van deze stap is om een eenduidig overzicht op te stellen van de (beleids)doelstellingen van de PNH/de Vervoerregio, de bijbehorende (beleids)indicatoren en de interventies die de Provincie en de Vervoerregio kunnen plegen (=handelingsperspectief). Een dergelijk overzicht wordt ook wel een Klant-Eisen-Specificatie genoemd.

Scenario's: In deze werkstroom zijn de verschillende toekomstscenario's uitgewerkt voor wat betreft de generieke en specifieke gevolgen voor de verschillende gebieden binnen de PNH/de Vervoerregio, inclusief nieuwe vervoersconcepten.

2. **Stap 2:** Scenario's uitwerken naar de Noord-Hollandse situatie. Het doel van deze stap is om vier toekomstscenario's uit te werken en daar concrete invulling aan te geven voor de PNH/de Vervoerregio.

Impact: In deze werkstroom is de impact bepaald van vier scenario's op de belangrijkste beleidsindicatoren voor de gedefinieerde toekomstscenario's in een situatie waarin de PNH/de Vervoerregio niets aanvullends doet (beleidsarm) en in een situatie waarin ze wel handelend optreden (beleidsrijk).

3. **Stap 3:** Eerste impactanalyse. Het doel van deze stap is om een inschatting te maken van de effecten van de vier scenario's op de geselecteerde beleidsdoelen. Het gaat daarbij om de kwantitatieve effecten op mobiliteit in termen van voertuigverliesuren, aantal voertuigkilometers en vervoerwijzekeuze. Hierna geven we kwalitatief aan in welke mate de beleidsdoelstellingen voor de PNH/de Vervoerregio gehaald worden indien geen maatregelen gericht op de implementatie van autonome voertuigen of deelconcepten worden genomen (beleidsarm).
4. **Stap 4:** Moet-wil-kan. Het doel van deze stap is om mogelijke interventies in beeld te brengen vanuit het perspectief van de PNH/de Vervoerregio (als wegbeheerder en concessieverlener) en om zekerheden en onzekerheden in de tijd in beeld te brengen. Deze interventies worden per scenario en over de scenario's heen in beeld gebracht. Daarin wordt onderscheidt gemaakt naar generieke interventies, specifieke interventies (gericht op een bepaald gebiedstype) en aandachtspunten
5. **Stap 5:** Tweede impactanalyse. Het doel van deze stap is om een inschatting te maken van de effecten van de vier scenario's op de geselecteerde indicatoren en daarbij aan te geven in welke mate de interventies bijdragen aan het behalen van de doelstellingen door de PNH/de Vervoerregio (beleidsrijk).

Handelingsperspectief: in deze werkstroom hebben wij het handelingsperspectief van de PNH/de Vervoerregio bepaald, gegeven de verwachte effecten in de scenario's.

6. **Stap 6:** Interventie timing. Het doel van deze stap is aan te geven wanneer besluitvorming over verschillende interventies kan plaatsvinden en afwegingen gemaakt moeten worden.
7. **Stap 7:** Uitzoomen, conclusie en aanbevelingen. Het doel van deze stap is om de vragen van de PNH/de Vervoerregio te beantwoorden en conclusies te trekken.

Concreet zijn de volgende, en eerder bestuurlijk vastgestelde, stukken als input gebruikt:

- Impactanalyse Zelfrijdende Voertuigen voor gemeente Amsterdam, Boston Consulting Group, d.d. 17 augustus 2016
- Ontwikkelingsbeeld Mobiliteit 2050 voor PNH, Rapport, Must / RHDHV, d.d. 23 december 2016.
- Strategische visie Mobiliteit MRA, Inno-V, d.d. 12 september 2016.
- Paden naar een zelfrijdende toekomst – Vijf transitiestappen in beeld, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), d.d. maart 2017.
- Chauffeur aan het stuur? Zelfrijdende voertuigen en het verkeer- en vervoersysteem van de toekomst, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), d.d. oktober 2015.

1.5 Leeswijzer

De voorliggende rapportage vormt de weerslag van de onderzoeksactiviteiten binnen de vier werkstromen en de daarin onderscheiden zeven stappen. In hoofdstuk 2 worden achtereenvolgens de (beleids)doelstellingen en mogelijke interventies geschetst die de PNH/de Vervoerregio kunnen plegen. In hoofdstuk 3 wordt de blik op de toekomst gericht. Er worden vier scenario's uitgewerkt naar de Noord-Hollandse situatie, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar verschillende gebiedstypen. Als aanzet om te komen tot interventies wordt in hoofdstuk 4 een deels kwantitatieve en deel kwalitatieve inschatting gemaakt van de impact van de vier scenario's op de (beleids)doelstellingen, zonder aanvullende maatregelen (beleidsarm). Mogelijke interventies die de PNH/de Vervoerregio per scenario moeten, kunnen en willen inzetten worden beschreven in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 5 beschrijft ook de impact van een selectie van interventies (beleidsrijk). De interventies worden hierbij in tijd gezet (wanneer is besluitvorming over welke interventies nodig). Tenslotte worden in hoofdstuk 6 aanbevelingen gedeeld op basis van de conclusies in hoofdstuk 4 en 5 en wordt de koppeling gelegd met de beantwoording van de vragen die de PNH/de Vervoerregio hebben.

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de indeling van het rapport, waarin een link is gelegd met zowel de onderzoeksvragen als de daarin te onderscheiden elementen.

Tabel 1: Overzicht van de hoofdstukindeling en de relatie met de onderzoeksvragen van het rapport

Hoofdstuk	Behandeling onderzoeksvraag/elementen
1: Introductie	-
2: Beleidsdoelstellingen, KPI's en interventies	Welke sturingsmogelijkheden dienen zich aan voor zowel de wegbeheerder als de concessieverlener?
3: Scenario's voor Noord-Holland	Welke scenario's kunnen in beeld worden gebracht voor de PNH en Vervoerregio als gevolg van de komst van de autonome voertuigen?
4: Impactanalyse (beleidsarm)	- Welke impact zullen de autonome voertuigen hebben op de doelstellingen van Noord-Holland en de Vervoerregio gegeven de verschillende scenario's, typologieën en demografische ontwikkelingen? - Welke consequenties hebben autonome voertuigen voor mobiliteit, (openbare) ruimte, economie en sociale aspecten? - Welke kansen en bedreigingen kunnen in beeld worden gebracht met betrekking tot de komst van autonome voertuigen?
5: Bepaling interventies en uitkomst impactanalyse (beleidsrijk)	- Welke interventies vanuit het perspectief van de wegbeheerder en concessieverlener kunnen binnen de geschetste scenario's worden gepleegd? - Welke mogelijkheden ontstaan er voor nieuwe mobiliteitsconcepten inclusief Openbaar Vervoer?
6: Aanbevelingen	Aanbevelingen op basis van conclusies hoofdstuk 4 en 5

2 BELEIDSDOELSTELLINGEN, KPI'S EN INTERVENTIES

Doel van dit hoofdstuk is om een eenduidig overzicht op te stellen van de (beleids)doelstellingen en de bijbehorende indicatoren van zowel de PNH als de Vervoerregio, die als referentiekader gebruikt worden voor het beoordelen van de resultaten uit de impactanalyse. Dit wordt de Klant-Eisen-Specificatie genoemd, kortweg KES. Daarnaast is het doel om op voorhand te beschikken over een overzicht van interventiemogelijkheden die de PNH/de Vervoerregio kunnen plegen, bijvoorbeeld op het gebied van investeringen in het ontwerp/onderhoud van wegen, ruimtelijk beleid, OV-concessies, et cetera. Deze vormen later in de studie de basis voor het formuleren van de eigenlijke interventies.

2.1 Gehanteerde beleidsdocumenten

De KES-inventarisatie gaat uit van bestaande/vrijgegeven beleidsdocumenten. Bijlage A geeft een gedetailleerd overzicht van de beschouwde beleidsstukken voor de KES-inventarisatie.

Voor de Provincie Noord-Holland geldt dat gebruik gemaakt is van onder andere: NH2050-documenten, het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, het coalitieakkoord, de investeringsstrategie en diverse Programma's van Eisen voor OV-concessies.

Voor de Vervoerregio geldt dat gebruik is gemaakt van onder andere de Strategische Visie Mobiliteit en het Vervoerplan van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf. (GVB).

2.2 Overzicht (beleids)doelstellingen

Op basis van de beschouwde beleidsdocumenten geeft deze paragraaf inzicht in de brede beleidsdoelen van de PNH/de Vervoerregio.

2.2.1 Provincie Noord-Holland

Op basis van de beleidsdocumenten analyse volgt dat de PNH een aantal samenhangende beleidsdoelen heeft geformuleerd:

- Doorstroming (bereikbaarheid);
- Verkeerveiligheid;
- Leefbaarheid.

Deze beleidsdoelen worden te zijner tijd doorvertaald in de Omgevingsvisie. Als hulpmiddel om de hoofdambitie en daarmee samenhangende doelen voor de Omgevingsvisie NH2050 te bepalen zijn door de PNH drie verhaallijnen ontwikkeld³:

1. Gezond en veilig;
2. Economisch duurzaam;
3. Karakteristiek.

Een overzicht van alle beleidsdoelstellingen, de bijbehorende indicatoren en het (voor zover beschikbare) ambitieniveau van de Provincie Noord-Holland, zoals deze volgen uit de beleidsstukken, zijn opgenomen in Bijlage B voor de modaliteit "Auto" en in Bijlage C voor de modaliteit "Openbaar Vervoer".

2.2.2 Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam bestaat uit de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad⁴. Uit analyse van de beleidsdocumenten volgt dat de Vervoerregio een aantal samenhangende beleidsdoelen heeft geformuleerd:

- Economische (en sociale) ontwikkeling;
- Leefkwaliteit;

³ Discussiedocument Koers NH2050, drie verhaallijnen op weg naar de koers NH2050. Oktober 2017.

⁴ <https://vervoerregio.nl/pagina/home#wat-doen-wij>.

- Duurzaamheid (leefbaarheid)

De beleidsdoelen worden door middel van vijf strategieën verder ingevuld:

1. Vergemakkelijken en uitbreiden connectiviteit (of “van modaliteit naar mobiliteit”).
2. Zuiniger, schoner en stiller (of “Naar een CO₂ neutraal mobiliteitssysteem”).
3. Veilig, betrouwbaar en toegankelijk (of “Veilig en prettig van deur tot deur”).
4. Veraangename van verblijfsgebieden (of Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar”).
5. Nabijheid van activiteiten (of “Nabijheid van dagelijkse activiteiten”).

Een overzicht van alle beleidsdoelstellingen, de bijbehorende indicatoren en het (voor zover beschikbare) ambitieniveau van de Vervoerregio Amsterdam, zoals deze volgen uit de beleidsstukken, zijn opgenomen in Bijlage D voor alle modaliteiten (auto en OV).

2.3 Interventiemogelijkheden

Onderdeel van deze studie ‘Impactanalyse Autonome Voertuigen’ is de PNH en de Vervoerregio inzicht te verschaffen in de handelingsperspectieven. Welke interventies kunnen de organisaties plegen, zowel beleidsmatig als specifiek voor de wegbeheerders- en concessieverlenerstaak?

Wij constateren dat overheden verschillende mogelijkheden hebben om hun doelen te bewerkstellings⁵:

1. Zelf doen (productie, distributie door overheid);
2. Inkopen, aanbesteden;
3. Normeren (wetgeving, regulering, vergunningen, handhaven);
4. Toezicht;
5. Heffen (belasting, accijnzen);
6. Subsidies (onder andere aanbod, vraag, belastingaftrek);
7. Beïnvloeden (onder andere via het informeren van burgers en organisaties);
8. Partnerships en allianties (onder andere samenbrengen van partijen, co creatie).

Hieronder is voor Provincie en Vervoerregio aangegeven welke interventiemogelijkheden er zijn, geselecteerd op relevantie voor de scope van de impactstudie. In hoofdstuk 5 worden de interventies specifiek gemaakt voor de verschillende gebiedstypen.

2.3.1 Provincie Noord-Holland

De Provincie is verantwoordelijk voor een groot aantal zaken en voert ook een aantal landelijke wetten uit. Voor deze Impactanalyse zijn de volgende taken relevant. De Provincie:

- Maakt het beleid waar steden en dorpen kunnen uitbreiden en waar bedrijventerreinen en kantorenparken mogen worden aangelegd (Wet ruimtelijke ordening).
- Maakt het beleid (buiten bebouwde gemeentelijke gebieden) waar wegen, scheepvaartverbindingen, industriegebieden, agrarische en natuurgebieden en recreatieve voorzieningen komen. Daarvoor maakt de Provincie structuurplannen. Gemeenten houden hier rekening mee bij het maken van hun bestemmingsplannen.
- Is verantwoordelijk voor de aanleg en onderhoud van provinciale wegen, fietspaden en bruggen.
- Zorgt voor veilige routes voor vrachtwagens met gevaarlijke stoffen (Nationale milieuwetgeving).
- Realiseert nieuwe natuur en behoudt huidige natuur.
- Houdt toezicht op de naleving van milieuwetten voor lucht, bodem en water.
- Houdt toezicht op de gemeenten.

Gegeven bovenstaande taken kunnen de volgende, algemene interventies worden gedefinieerd:

⁵ SER Advies nr. 2010/01

Tabel 2: Overzicht mogelijke interventies Provincie Noord-Holland.

Interventiemogelijkheid	Soort
Provinciale Ruimtelijke Verordening (tot 2021, daarna Omgevingsverordening): Regels voor ruimtelijke plannen in Noord-Holland	Normering, toezicht
Wegenverordening over aansluitingen op provinciale wegen (tot 2021, daarna Omgevingsverordening): Regels voor veiligheid en bruikbaarheid van provinciale wegen, de belangen van verruiming van de weg en instandhouding van de weg tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten	Normering, toezicht
Onderhoud bestaande infrastructuur en aanleg nieuwe verbindingen: - Auto - Openbaar Vervoer - Langzaam verkeer	Zelf doen, inkopen/aanbesteden
Financiële bijdrage projecten uit Provinciefonds aan gemeenten	Subsidies
Agenderen onderwerpen: - In Provinciale Staten intern Provincie. - Richting Rijksoverheid (bijvoorbeeld via BO-MIRT of via lobby).	Beïnvloeden/informeren
Aan goede doorstroming op de weg werken met: - Verkeersmanagement - Slimme technieken - Reisinformatie - Werkzaamheden goed plannen	Zelf doen, inkopen/aanbesteden
OV-concessieverlening (exclusief de Vervoerregio): - Verzwaren of verlichten van eisen aan openbaarvervoerbedrijven bij concessieverlening - Aansturen bedrijven gedurende concessie - Duur concessie bepalen binnen maximum gesteld door rijk - Hoogte financiële vergoeding aan vervoerder bepalen	Inkopen/aanbesteden, toezicht
Opcenten: Rijk bepaalt maximum, daaronder heeft Provincie vrije keuze	Heffen
Instellen subsidieregeling voor burgers, bedrijven of organisaties	Subsidies
Prioriteren doelgroepen	Normering, subsidies
Provincie als werkgever – reisgedrag medewerkers: - Reiskostenvergoeding bepalen - Aankoop/exploitatie dienstvoertuigen	Beïnvloeden/informeren, Inkopen/aanbesteden
Opzetten publiekscampagne, nieuwsberichten verspreiden	Beïnvloeden/informeren
Partnerships/allianties met bedrijven, maatschappelijke organisaties, overheden. Bijvoorbeeld: - Europese subsidieprojecten; - Meewerken aan standaardisatie voor technische oplossingen; - Memorandum of understanding; - Deelname aan klankbordgroepen.	Partnerships en allianties

2.3.2 Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam is verantwoordelijk voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio. Voor deze Impactanalyse zijn de volgende taken van de Vervoerregio relevant⁶:

- Is opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer. Hiervoor verleent de Vervoerregio concessies aan vervoerbedrijven.
- Ontwikkelt beleid voor het gebruik van het bestaande openbaar vervoer infrastructuurnetwerk en het fietsnetwerk. Het gaat daarbij om vernieuwing van infrastructuur en het optimaliseren van de verkeersveiligheid.

Gegeven bovenstaande taken kunnen de volgende interventies worden gedefinieerd:

Tabel 3: Overzicht mogelijke interventies Vervoerregio Amsterdam.

Interventiemogelijkheid	Soort
OV concessieverlening: ▪ Verzwaren of verlichten van eisen aan openbaarvervoerbedrijven bij concessieverlening; ▪ Aansturen bedrijven gedurende concessie; ▪ Duur concessie bepalen binnen maximum gesteld door rijk; ▪ Hoogte financiële vergoeding aan vervoerder bepalen.	Inkopen/aanbesteden, toezicht
Agenderen onderwerpen: ▪ In portefeuillehoudersoverleg intern vervoerregio (politiek niveau). ▪ Naar buiten toe (als 'blok' gemeenten).	Beïnvloeden/informeren
Financiële bijdrage projecten uit Provinciefonds aan gemeenten	Subsidies
Regionaal verkeersmanagement: ▪ Meefinancieren; ▪ Mee adviseren	Subsidies, Beïnvloeden/informeren
Vervoerregio als werkgever – reisgedrag medewerkers: ▪ Reiskostenvergoeding bepalen ▪ Aankoop/exploitatie dienstvoertuigen	Beïnvloeden/informeren, Inkopen/aanbesteden
Opzetten publiekscampagne, Nieuwsberichten verspreiden	Beïnvloeden/informeren
Partnerships/allianties met bedrijven, maatschappelijke organisaties, overheden. Met name ook richting gemeenten van de regio.	Partnerships en allianties

2.3.3 Interventies overige partijen

Hoewel de Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam veel interventiemogelijkheden hebben, zijn er echter ook diverse aspecten waar beiden geen formele taak of bevoegdheid hebben. Een aantal interventievoorbelden van andere stakeholders zijn weergegeven in onderstaande tabel. De Provincie en Vervoerregio kunnen deze stakeholders mogelijk wel beïnvloeden om zo indirect te interveniëren.

Tabel 4: Interventiemogelijkheden overige stakeholders.

Interventiemogelijkheid	Soort	Stakeholder(s)
Toelating voertuigen op de weg (betreft voertuigen met kentekens).	Normering, toezicht	RDW
Aanleg/beheer/onderhoud van rijkswegen (herverdeling wegen) en spoor (regionalisering van spoor)	Zelf doen	Rijkswaterstaat, ProRail, NS, decentrale vervoerders
Aanleg/beheer/onderhoud gemeentelijke wegen. (Provincie heeft wel formele macht)	Zelf doen	Gemeenten

⁶ <https://vervoerregio.nl/pagina/home#wat-doen-wij>.

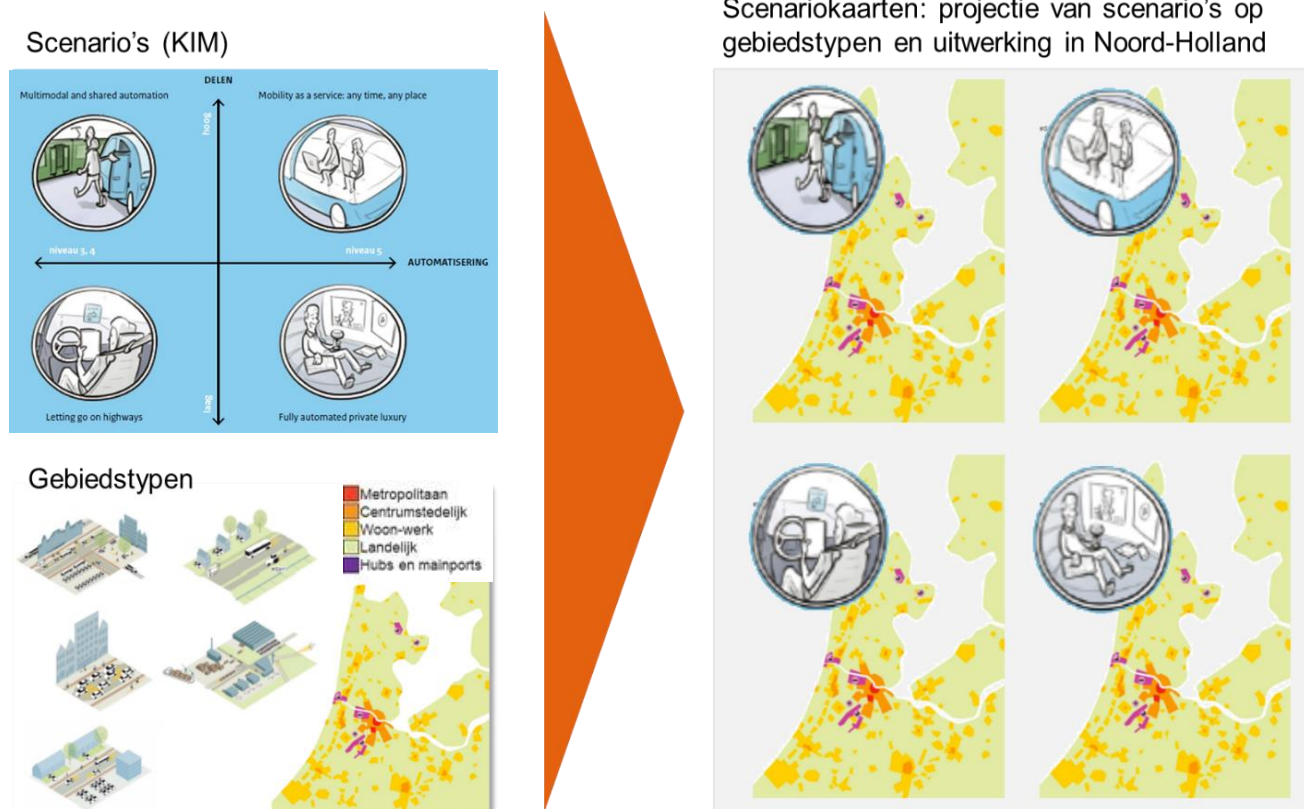
Interventiemogelijkheid	Soort	Stakeholder(s)
om hierin in te grijpen vanuit de RO-bevoegdheden).		
Aanleg/beheer/onderhoud spoor	Zelf doen	ProRail
Exploitatie spoor	Zelf doen	NS
Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (bevat bijvoorbeeld verbod vasthouden mobiele telefoon in motorvoertuigen)	Normering	Rijk
Ontheffing voor tests autonome voertuigen	Normering	RDW + betrokken wegbeheerder(s)
Richtlijn wegontwerp	Normering	CROW
Nieuwe bevoegdheden toekennen aan Provincie of vervoerregio	Algemeen	Rijk
Overige wetgeving van andere overheden (Europese Commissie, Rijk, gemeenten)	Normering	-
Standaardisatie	Normering	Diverse stakeholders - verenigd in standaardisatie-organisaties.

3 SCENARIO'S VOOR NOORD-HOLLAND

Doel van dit hoofdstuk is om vier toekomstscenario's uit te werken voor de verschillende te onderscheiden gebiedstypen binnen de PNH/de Vervoerregio. Hierbij wordt gebruik gemaakt van beschikbare informatie uit eerdere studies over zelfrijdende voertuigen en scenario's.

3.1 Startpunt

Primair startpunt voor de scenario-ontwikkeling voor de PNH/de Vervoerregio zijn de scenario's zoals beschreven in "Paden naar een zelfrijdende toekomst" van het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM)⁷. Daarbij is ook het in opdracht van de gemeente Amsterdam door BCG uitgevoerde onderzoek, gericht op de stad Amsterdam, betrokken⁸. De scenario's worden gecombineerd met de gebiedstypering, zoals opgesteld in "Ontwikkelingsbeeld Mobiliteit 2050" van Must/RHDHV in opdracht van de PNH⁹. Het slim combineren van deze onderzoeken vormt de basis voor het ontwikkelen van scenario's naar de Noord-Hollandse situatie. Hier is concrete invulling aan gegeven voor de PNH/de Vervoerregio, zoals is afgebeeld in Figuur 1. In deze figuur is het proces geschetst om vanuit de KiM-scenario's en de verschillende gebiedstypen te komen tot scenariokaarten.



Figuur 1: Principe van combinatie scenario's en gebiedstypen.

3.1.1 Scenario's KiM

Een toekomst waarin zelfrijdende voertuigen het verkeersbeeld bepalen: hoe ziet dat eruit en wanneer kunnen we dat – ofwel alleen op de snelweg, ofwel overal – verwachten? Deze vragen zijn omgeven door veel onzekerheden. Als technologische ontwikkelingen voorspoedig gaan, de technologie betaalbaar is, automobilisten zelfrijdende voertuigen zien zitten en de maatschappelijke effecten positief zijn, is een 'zelfrijdende toekomst' heel goed mogelijk. Beleidsmaatregelen kunnen zo'n transitie

⁷ Paden naar een zelfrijdende toekomst – Vijf transitiestappen in beeld, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), d.d. maart 2017.

⁸ Impactanalyse Zelfrijdende Voertuigen, Boston Consulting Group, d.d. 17 augustus 2016.

⁹ Ontwikkelingsbeeld Mobiliteit 2050 Provincie Noord-Holland, Rapport, Must / RHDHV, d.d. 23 december 2016.

naar een zelfrijdende toekomst bovendien versnellen. Tegelijkertijd kunnen er 'showstoppers' zijn: ontwikkelingen die een transitie in de weg zitten.

De rapportage 'Paden naar een zelfrijdende toekomst' maakt gebruik van een viertal eerder ontwikkelde scenario's¹⁰. Op basis van door het KiM in kaart gebrachte onzekerheden blijken twee onzekerheden maatgevend:

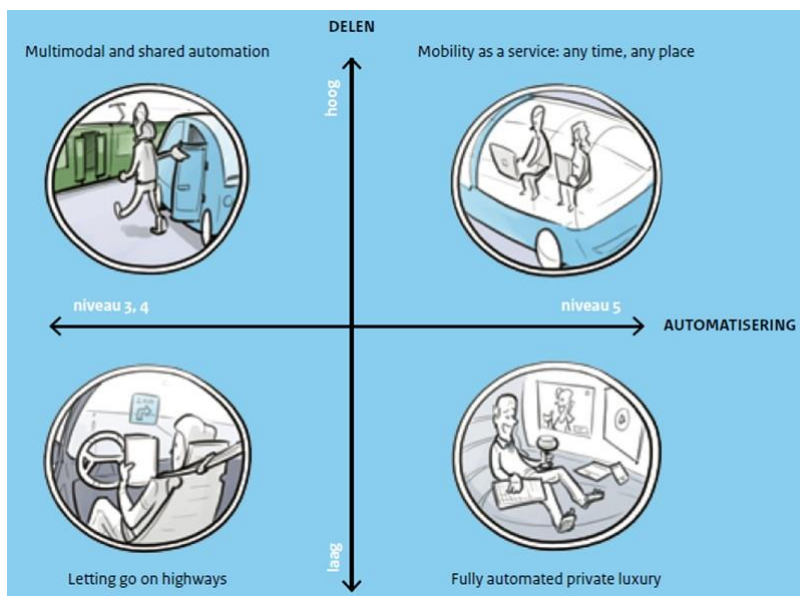
- Het niveau van automatisering. De Society of Automotive Engineers onderscheidt zes niveaus, lopend van 'no automation' (geen automatie = niveau 0) tot 'full automation' (volledige automatie = niveau 5). Bij volledige automatie rijdt de auto volautomatisch op alle wegen en in elke situatie. De bestuurder is een passagier geworden en hoeft in geen enkele situatie zelf de controle over te nemen. De tussenliggende niveaus kenmerken zich door een toenemende automatisering. In niveau 1 en 2 houdt de bestuurder zelf de omgeving in de gaten, terwijl de techniek dit vanaf niveau 3 (geconditioneerde automatie) overneemt. Als de bestuurder in bepaalde omgevingen, zoals op de snelweg of in een parkeergarage, helemaal niet meer als 'back-up' nodig is, dan wordt gesproken over niveau 4 (hoge mate van automatie).
- De mate van delen van autobezit en -ritten. Een auto staat een groot deel van de dag ongebruikt stil. Er is sprake van inefficiënt gebruik en van een grote overcapaciteit. Deze ongebruikte capaciteit ligt ten grondslag aan de deeleconomie, waarin online platformen worden ontwikkeld die het delen, vaak tegen een financiële vergoeding, mogelijk maken. Daarnaast zijn ook de gereduceerde gebruikskosten van belang bij deelauto's. Daarbij zijn twee vormen van delen te onderscheiden: het delen van een auto en het delen van autoritten (met meerdere mensen tegelijk in een auto zitten – mensen die elkaar niet per se kennen).

Tabel 5: Samenvattende tabel voor niveau van automatisering van voertuigen (bron: KiM).

Niveau	Aanduiding	Voorbeeld
Menselijke bestuurder monitort de rijomgeving		
0	No automation (geen automatisering)	Lane Departure Warning
1	Driver assistance (ondersteuning)	Adaptive Cruise Control
2	Partial automation (gedeeltelijke automatisering)	Parking Assistance
Het automatische systeem monitort de rijomgeving		
3	Conditional automation (geconditioneerde automatisering)	Highway Chauffeur
4	High automation (hoge mate van automatisering)	Parking Garage Pilot, Low speed shuttle
5	Full automation (volledige automatisering)	Robot Taxi

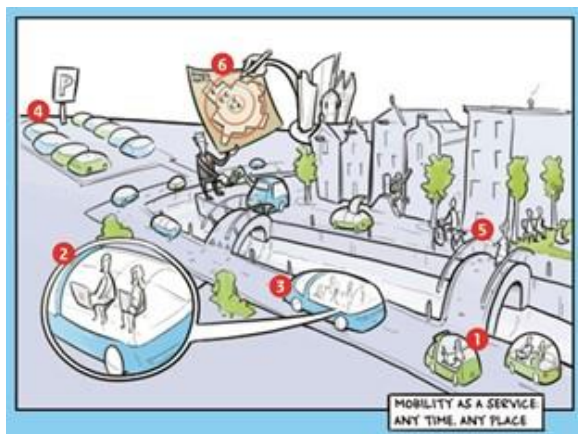
Op basis van het voorgaande zijn er vier scenario's gedefinieerd, gevisualiseerd in Figuur 2.

¹⁰ Chauffeur aan het stuur? - Zelfrijdende voertuigen en het verkeer- en vervoerssysteem van de toekomst, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), d.d. oktober 2015.



Figuur 2: Scenario's zoals onderscheiden in 'Chaufeur aan het stuur?' (KiM), waarbij een onderscheid gemaakt is in het niveau van automatisering (Level 3/4 versus Level 5) en de mate van delen van autobezit en -ritten (hoog versus laag).

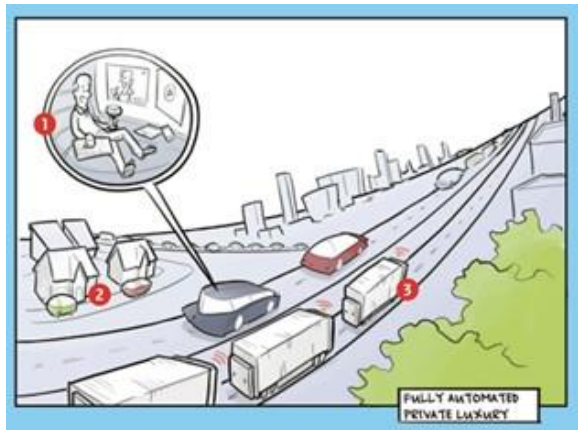
Scenario 1 – Mobility as a Service: Any time, any place (Level 5 - Wel delen)



In dit scenario wordt ervan uitgegaan dat de technologie zich tot een hoog niveau ontwikkelt en dat consumenten in hoge mate bereid zijn hun vervoermiddel te delen. Mobiliteit wordt een dienst en zelfrijdende voertuigen zijn altijd en overal beschikbaar. In algemeenheid kan het scenario als volgt worden getypeerd:

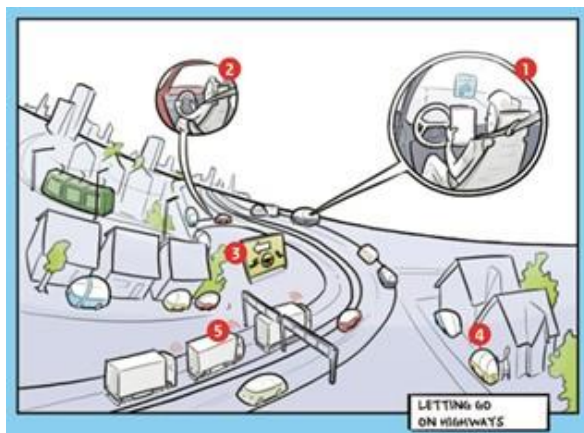
- Deur tot deur reizen via automatische taxibots (1);
- De deeleconomie floreert (bezit en ritten) (2);
- Traditioneel ov grotendeels verdwenen (3);
- Voertuigen parkeren zelf buiten stad (4);
- Fietsen en lopen populair (5);
- Prijs/km binnen stad neemt toe (6).

Scenario 2 – Fully automated private luxury (Level 5 - Niet delen)



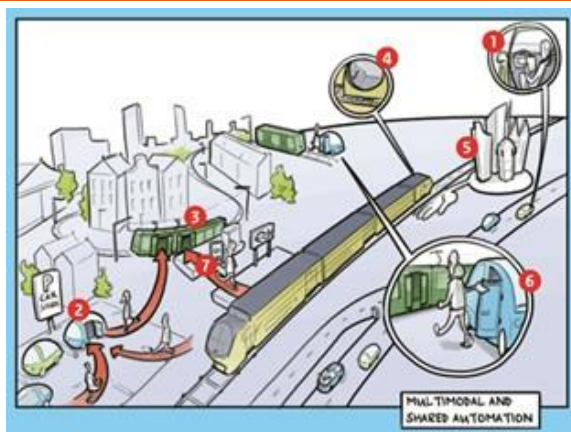
In dit scenario hechten consumenten sterk aan het bezit van een eigen auto. In de auto is de technologie tot een hoog niveau ontwikkeld. In algemeenheid kan het scenario als volgt worden getypeerd:

- 'Fully connected' cocon, zonder stuur (1);
- Delen alleen binnen huishouden;
- Traditioneel ov grotendeels verdwenen;
- Uber-achtig systeem voor mensen zonder auto;
- Auto's staan voor de deur (2);
- Mensen kopen hun auto's bij autodealers;
- Platoons op snelweg; geen cabine/chauffeur (3).

Scenario 3 – Letting go on highways (Level 3/4 - Niet delen)

In dit scenario is de techniek minder ver ontwikkeld. In de drukke, onoverzichtelijke steden moeten automobilisten nog steeds zelf rijden. Een minderheid van de automobilisten is bereid een auto te delen. De meerderheid kiest voor het bezit van een eigen auto. In algemeenheid kan het scenario als volgt worden getypeerd:

- 'Handen los' op snelweg voor velen (1);
- 'Stuur in handen' in stad; wel ondersteunende systemen (niveau 1) (2);
- 'Transitiezone' nodig van snelweg naar stad (3);
- Automatisch inparkeren in parkeergarages
- Auto's staan voor deur (4)
- Platoons op snelweg; rustende chauffeur (5).

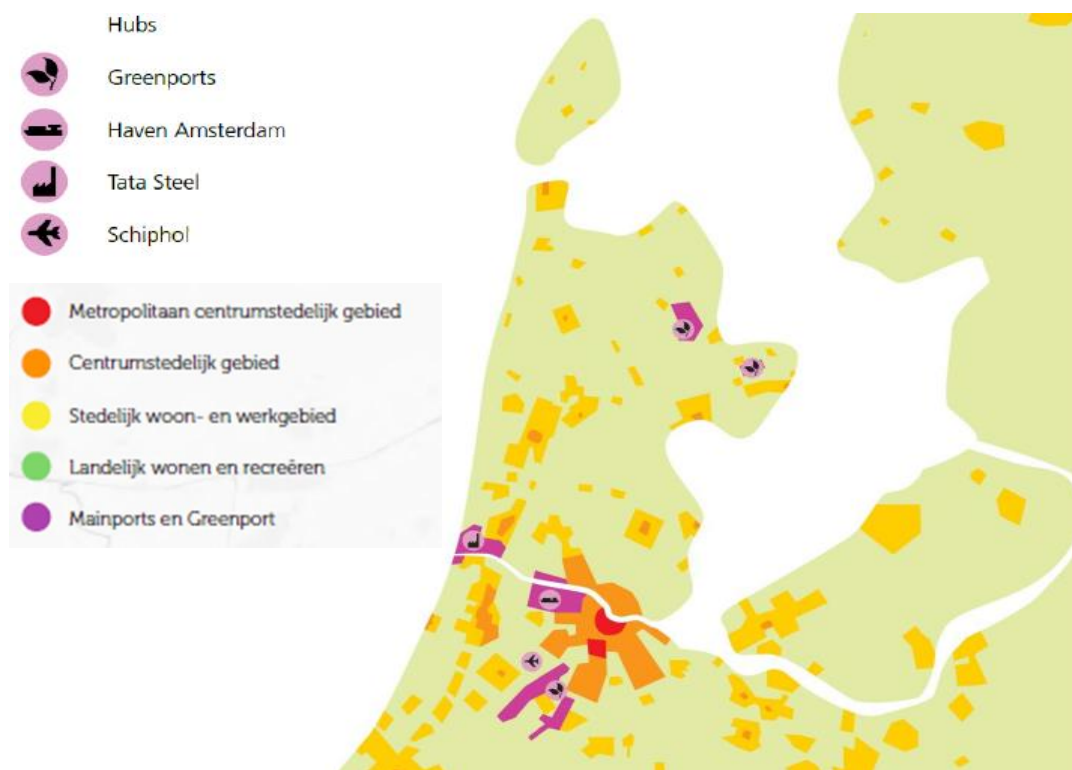
Scenario 4 – Multimodal and shared automation (Level 3/4 - Wel delen)

Het delen van een auto is in dit scenario de gewoonste zaak van de wereld. Volledig geautomatiseerd rijden zit er niet in, de technologie is daarvoor niet ver genoeg ontwikkeld en het draagvlak te beperkt. In algemeenheid kan het scenario als volgt worden getypeerd:

- 'Handen los' op snelweg voor velen (1);
- Hoge mate van delen (autobezit en ritten) (2);
- OV is populair vanwege voorkeur voor delen (3);
- Treinen/trams/metro's zonder bestuurder en hoge frequentie (4);
- Overheid stimuleert grootschalig OV in stad (5);
- Efficiënte multimodale rit en overstappen (6);
- Digitale reisassistent ondersteunt rit (7).

3.1.2 Gebiedstypen

De mobiliteitseffecten van zelfrijdende voertuigen kunnen zich op verschillende plekken anders manifesteren. Om recht te kunnen doen aan deze (mogelijke) verschillen, is in deze studie aangesloten bij de vijf gebiedstypen die in het 'Ontwikkelingsbeeld Mobiliteit 2050' en in de 'Strategische Visie Mobiliteit' worden onderscheiden. De gebiedstypen verschillen op basis van de voornaamste functies en de verschillende mobiliteitskeuzes die mensen maken. De onderverdeling in vijf gebiedstypen is gevisualiseerd in Figuur 3 en worden hieronder inhoudelijk toegelicht.



Figuur 3: Onderscheid in vijf gebiedstypen (bron: RHDHV/Must).

Metropolaan Centrumstedelijk gebied (Gebiedstype 1)

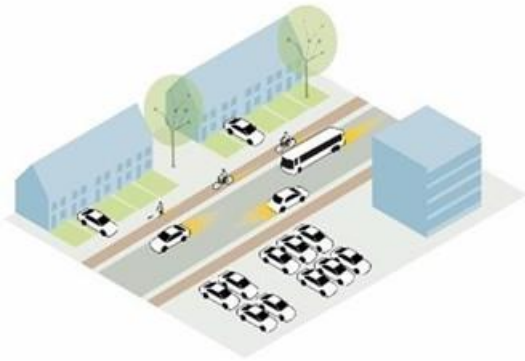


- Gebied gekenmerkt door een hoge dichtheid aan wonen, werken en recreëren;
- Omringd door gebieden met hoge dichtheiden aan wonen, werken en recreëren;
- Continue in- en uitgaande stromen, woon-werkverkeer, goederenverkeer en recreatieverkeer;
- De typering geldt voor het centrum van Amsterdam en het drukste deel van Amsterdam Zuid.

Centrumstedelijk gebied (Gebiedstype 2)



- Gebieden gekenmerkt door een hoge dichtheid aan wonen, werken en recreëren;
- Continue in- en uitgaande stromen, woon-werkverkeer en goederenverkeer en, in mindere mate, recreatieverkeer;
- De typering geldt voor de rest van Amsterdam en bijvoorbeeld ook voor de centra van Alkmaar, Hilversum, Haarlem en Hoorn en Zandvoort.

Stedelijk woon-werkgebied (Gebiedstype 3)

- Gebieden gekenmerkt door wonen of werken;
- Richting en dikte verkeersstromen worden bepaald door belangrijkste functie van het gebied;
- De typering geldt bijvoorbeeld voor Enkhuizen, Heerhugowaard, IJmuiden en Bussum.

Landelijk wonen en recreëren (Gebiedstype 4)

- Gebieden gekenmerkt door een lage dichtheid aan wonen, werken of recreëren;
- Richting verkeersstromen wordt bepaald door belangrijkste functie van het gebied;
- Geconcentreerde verkeersstromen van en naar recreatieve bestemmingen op piekmomenten en hoogseizoen;
- De typering geldt bijvoorbeeld voor Lutjebroek, Ankeveen en Callantsoog.

Hubs & Mainports (Gebiedstype 5)

- Gebieden gekenmerkt door een hoge dichtheid aan werken;
- Staat in verbinding met andere hubs in de wereld;
- Mainport en Greenports of Hubs: Schiphol, de Amsterdamse Haven, Greenport Aalsmeer, de gebieden die vallen onder de Greenport Noord-Holland Noord en TataSteel.

3.2 Vervoersconcepten

In de vorige paragraaf zijn de vier te hanteren scenario's en de vijf te onderscheiden gebiedstypen gedefinieerd. Een derde dimensie betreft de vervoersconcepten. BCG heeft in haar studie 'Impactanalyse Zelfrijdende Voertuigen' een drietal Autonome Voertuigconcepten gedefinieerd. Het gaat hierbij om:

- Zelfrijdende auto's. Een zelfrijdende auto biedt de bestuurder de mogelijkheid om het stuur los te laten (in bepaalde verkeerssituaties) en de reistijd anders te besteden.
- Zelfrijdende taxi's. Zelfrijdende taxi's zijn in principe hetzelfde als een zelfrijdende auto, maar worden geëxploiteerd door een commerciële aanbieder.
- Zelfrijdende deelbusjes. Het zelfrijdende busje zal een nieuwe vorm van OV mogelijk maken; on demand, (bijna) van deur tot deur, maar wel met meerdere passagiers met soortgelijk traject.

Deze concepten zijn in deze studie aangevuld en/of verder gedifferentieerd. Daarmee ontstaan zeven vervoersconcepten die al dan niet binnen elk van de gebiedstypen en scenario's beschikbaar zullen zijn:

- Zelfrijdende (privé)auto (niet gedeeld). Privéauto met functies voor automatisch rijden op bepaalde wegen (Level 3/4) of overal (Level 5).
- Zelfrijdende taxi (niet gedeeld). Level 3/4: Taxidienst waarbij chauffeur alleen eerste en laatste stukje zelf hoeft te rijden; in Level 5: Taxidienst zonder chauffeur, deur-tot-deur.
- Zelfrijdende deeltaxi (ritdelen). In Level 3/4: Taxidienst waarbij chauffeur alleen eerste en laatste stukje zelf hoeft te rijden; in Level 5: Taxidienst zonder chauffeur, deur-tot-deur, er worden continu mensen opgepikt en afgezet.
- Zelfrijdende bus (gedeeld). In Level 3/4: Nog wel een bestuurder, maar die hoeft maar klein deel van de kilometers zelf te rijden (bus kan op stroomwegen en op gebiedsontsluitingswegen met gescheiden snel en langzaam verkeer autonoom rijden); in Level 5: geen bestuurder meer nodig.
- Low speed shuttle (last mile solution). Voor- en natransport, van/naar OV-halte of parkeerterrein.
- Zelfrijdende vrachtwagen. Bij Level 3/4 is nog een chauffeur nodig voor kleine stukjes van een rit; bij Level 5 is geen chauffeur meer nodig.
- Truck platoons. Bij Level 3/4 wordt eerste vrachtwagen manueel bestuurd, rest volgt; bij Level 5 rijdt hele platoon automatisch.

In Bijlage E zijn de nieuwe vervoersconcepten en de belangrijkste kenmerken in detail geschetst. Deze zeven nieuwe vervoersconcepten zijn een aanvulling op de bestaande vervoersconcepten: trein, bus, tram en metro.

Voor alle vervoersconcepten geldt dat alleen automatisch gereden wordt daar waar het kan:

- In Level 5 is het uitgangspunt dat overal autonoom (zelfrijdend) gereden wordt. De aanname is dat de voertuigen veiliger worden, anders komen ze er niet, en dat de voertuigen met een snelheid kunnen blijven rijden waarmee ze nu ook rijden. De veiligheid gaat dus niet ten koste van de snelheid.
- In Level 3/4 is het uitgangspunt dat niet overal automatisch/autonoom gereden wordt:
 - Stroomweg: wordt wel automatisch/autonoom gereden;
 - Gebiedsontsluitingsweg waarbij er sprake is van gescheiden snel en langzaam verkeer (bijvoorbeeld bij belangrijke verkeersaders): wordt wel automatisch/autonoom gereden;
 - Gebiedsontsluitingsweg waarbij er geen sprake is van gescheiden snel en langzaam verkeer: wordt niet automatisch/autonoom gereden;
 - Erftoegangsweg: wordt niet automatisch/autonoom gereden.

Voor- en natransport

Voor- en natransport van het openbaar vervoer (met name trein) zijn niet in de tool meegenomen. Mogelijk zal hier in de toekomst ook een deel van worden vervangen door zelfrijdende (deel) taxi's, zelfrijdende deelbusjes en shuttles. Het voor- en natransport maakt maar een klein deel uit van het totaal aantal verplaatsingen en verplaatsingskilometers, omdat in de huidige situatie, maar ongeveer 3% van alle verplaatsingen met de trein als hoofdvervoerwijze wordt afgelegd. Een verschuiving van een deel van het voor- en natransport naar zelfrijdende voertuigen zal dus beperkt invloed hebben op de verkeersafwikkeling. Op de wegen van en naar de stations en bij de fietsenstallingen etc. kan de invloed echter wel groot zijn.

3.3 Uitwerking scenario per gebiedstype

Op basis van de vier onderscheiden KiM-scenario's, de vijf onderscheiden gebiedstypen en de onderscheiden vervoersconcepten is een verdere uitwerking per gebiedstype gemaakt. De uitwerking heeft plaatsgevonden in een expertsessie onder leiding van Bart van Arem (TU Delft) met specialisten van Arcadis, TNO, de PNH en de Vervoerregio. Dit heeft geresulteerd in een geografische uitwerking van welke vervoersconcepten kansrijk zijn in elk van de gebiedstypen.

Naast de gedefinieerde zeven (aanvullende) vervoerconcepten is ook rekening gehouden met bus, tram, metro (concessie in de PNH/de Vervoerregio) en trein (hoofdrailnet). Voor wat betreft zelfrijdende vrachtwagens geldt dat deze in dezelfde gebiedstypen en wegtypen zijn toegestaan als zelfrijdende privéauto's. In de Level 5 scenario's is bovendien verondersteld dat vrachtwagens coöperatief rijden (truck platoons). Met betrekking de Low-Speed-Shuttle is verondersteld dat deze op specifieke relaties worden in gezet als voor- en natransport. Indien parkeren op afstand is verondersteld kunnen shuttles

ook worden ingezet van P+R-locaties naar specifieke bestemmingen. Daarnaast zijn in de beide Level 3/4 scenario's de zelfrijdende (deel)taxi en deelbusjes duurder dan in de Level 5 scenario's (er is immers een chauffeur benodigd).

3.3.1 Metropolitaan centrumstedelijk gebied (Gebiedstype 1)

De uitwerking voor het metropolitaan centrumstedelijk gebied (binnenstad Amsterdam, Zuidas) is weergegeven in Figuur 4. Binnen de beide Level 5 scenario's is geen ruimte voor conventionele (Level 3/4) privéauto's. Daarnaast is in Level 5 – Wel delen ook geen ruimte voor de zelfrijdende privéauto; dit in tegenstelling tot Level 5 – Niet delen, waar deze wel is toegestaan. Er worden hubs verondersteld, waarbij reizigers overstappen op collectief vervoer (metro, tram) op de 'dikkere lijnen' (de lijnen waar de vervoervraag de inzet van collectief vervoer rechtvaardigt). De hubs vormen ook het knooppunt voor de (logistieke) distributie. In het metropolitaan stedelijk gebied wordt nadrukkelijk ingezet op fietsen en lopen. Het Openbaar Vervoer in de delen-scenario's concentreert zich op die lijnen waar er voldoende vervoervraag is. In de beide Niet Delen scenario's zijn de zelfrijdende deeltaxi en deelbusjes niet beschikbaar.

Multimodal and shared automation (Level 3/4 - Wel delen)				Mobility as a Service: Any time, any place (Level 5 - Wel delen)							
	✓	Privéauto - bestuurder		✓	Wandelen		✗	Privéauto - bestuurder		✓	Wandelen
	✓	Privéauto - passagier		✓	Zelfrijdende Privéauto		✗	Privéauto - passagier		✗	Zelfrijdende Privéauto
	✓	Trein		✓	Zelfrijdende taxi Niet gedeeld		✓	Trein		✓	Zelfrijdende taxi Niet gedeeld
	✓	Bus/Tram/Metro		✓	Zelfrijdende taxi Gedeeld		✓	Bus/Tram/Metro		✓	Zelfrijdende taxi Gedeeld
	✓	Fietsen		✓	Zelfrijdende deelbusjes		✓	Fietsen		✓	Zelfrijdende deelbusjes
	✓	Privéauto - bestuurder		✓	Wandelen		✗	Privéauto - bestuurder		✓	Wandelen
	✓	Privéauto - passagier		✓	Zelfrijdende Privéauto		✗	Privéauto - passagier		✓	Zelfrijdende Privéauto
	✓	Trein		✓	Zelfrijdende taxi Niet gedeeld		✓	Trein		✓	Zelfrijdende taxi Niet gedeeld
	✓	Bus/Tram/Metro		✗	Zelfrijdende taxi Gedeeld		✓	Bus/Tram/Metro		✗	Zelfrijdende taxi Gedeeld
	✓	Fietsen		✗	Zelfrijdende deelbusjes		✓	Fietsen		✗	Zelfrijdende deelbusjes
Letting go on highways (Level 3/4 - Niet delen)				Fully private luxury (Level 5 - Niet delen)							

Figuur 4: Uitwerking scenario's voor gebiedstype Metropolitaan centrumstedelijk gebied.

3.3.2 Centrumstedelijk gebied (Gebiedstype 2)

De uitwerking voor het centrumstedelijk gebied is weergegeven in Figuur 5.

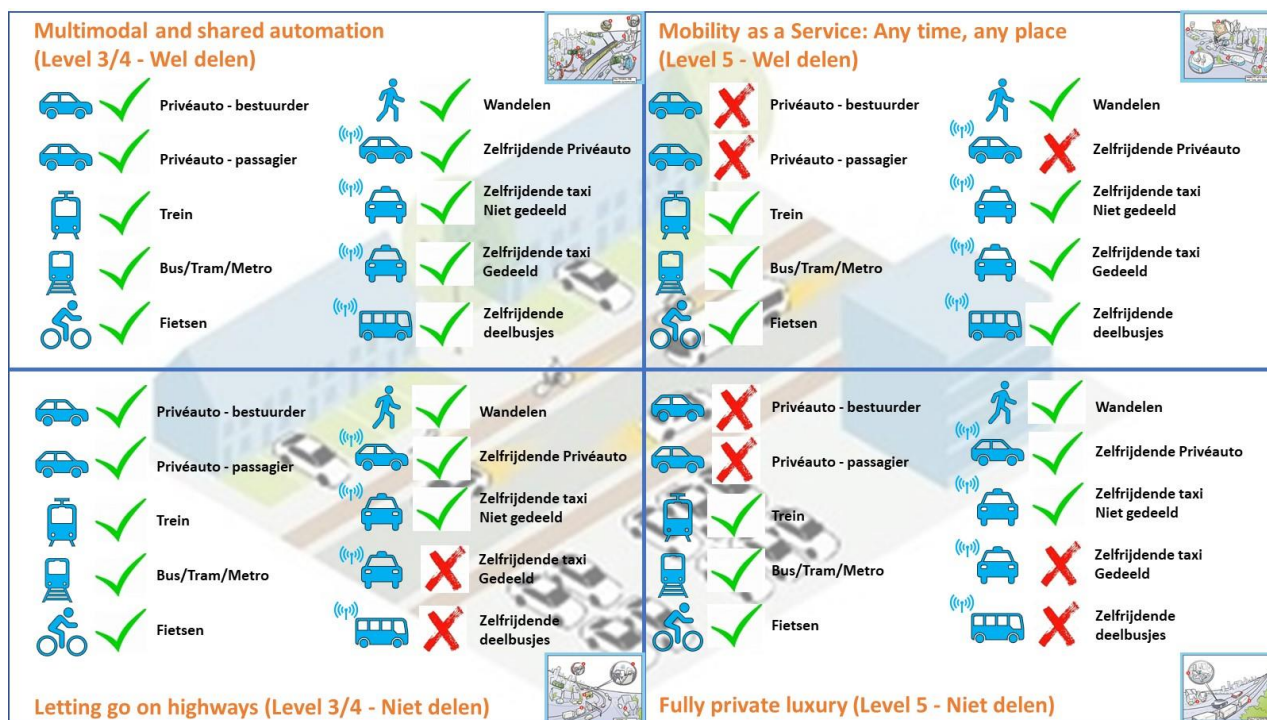
Multimodal and shared automation (Level 3/4 - Wel delen)					Mobility as a Service: Any time, any place (Level 5 - Wel delen)						
	✓	Privéauto - bestuurder		✓	Wandelen		✗	Privéauto - bestuurder		✓	Wandelen
	✓	Privéauto - passagier		✓	Zelfrijdende Privéauto		✗	Privéauto - passagier		✗	Zelfrijdende Privéauto
	✓	Trein		✓	Zelfrijdende taxi Niet gedeeld		✓	Trein		✓	Zelfrijdende taxi Niet gedeeld
	✓	Bus/Tram/Metro		✓	Zelfrijdende taxi Gedeeld		✓	Bus/Tram/Metro		✓	Zelfrijdende taxi Gedeeld
	✓	Fietsen		✓	Zelfrijdende deelbusjes		✓	Fietsen		✓	Zelfrijdende deelbusjes
	✓	Privéauto - bestuurder		✓	Wandelen		✗	Privéauto - bestuurder		✓	Wandelen
	✓	Privéauto - passagier		✓	Zelfrijdende Privéauto		✗	Privéauto - passagier		✓	Zelfrijdende Privéauto
	✓	Trein		✓	Zelfrijdende taxi Niet gedeeld		✓	Trein		✓	Zelfrijdende taxi Niet gedeeld
	✓	Bus/Tram/Metro		✗	Zelfrijdende taxi Gedeeld		✓	Bus/Tram/Metro		✗	Zelfrijdende taxi Gedeeld
	✓	Fietsen		✗	Zelfrijdende deelbusjes		✓	Fietsen		✗	Zelfrijdende deelbusjes
Letting go on highways (Level 3/4 - Niet delen)					Fully private luxury (Level 5 - Niet delen)						

Figuur 5: Uitwerking scenario's Centrumstedelijk gebied.

Binnen de beide Level 5 scenario's is geen ruimte is voor conventionele (Level 3/4) privéauto's. Daarnaast is in Level 5 – Wel delen ook geen ruimte voor de zelfrijdende privéauto; dit in tegenstelling tot Level 5 – Niet delen, waar deze wel is toegestaan. Via hubs kunnen de reizigers overstappen op collectief vervoer (bus, metro, tram, trein), waar de vervoervraag de inzet van collectief vervoer rechtvaardigt. Ook in het centrumstedelijk gebied wordt nadrukkelijk ingezet op fietsen en lopen. In de beide Niet Delen scenario's zijn de zelfrijdende deeltaxi en deelbusjes niet beschikbaar.

3.3.3 Stedelijk woon-werkgebied (Gebiedstype 3)

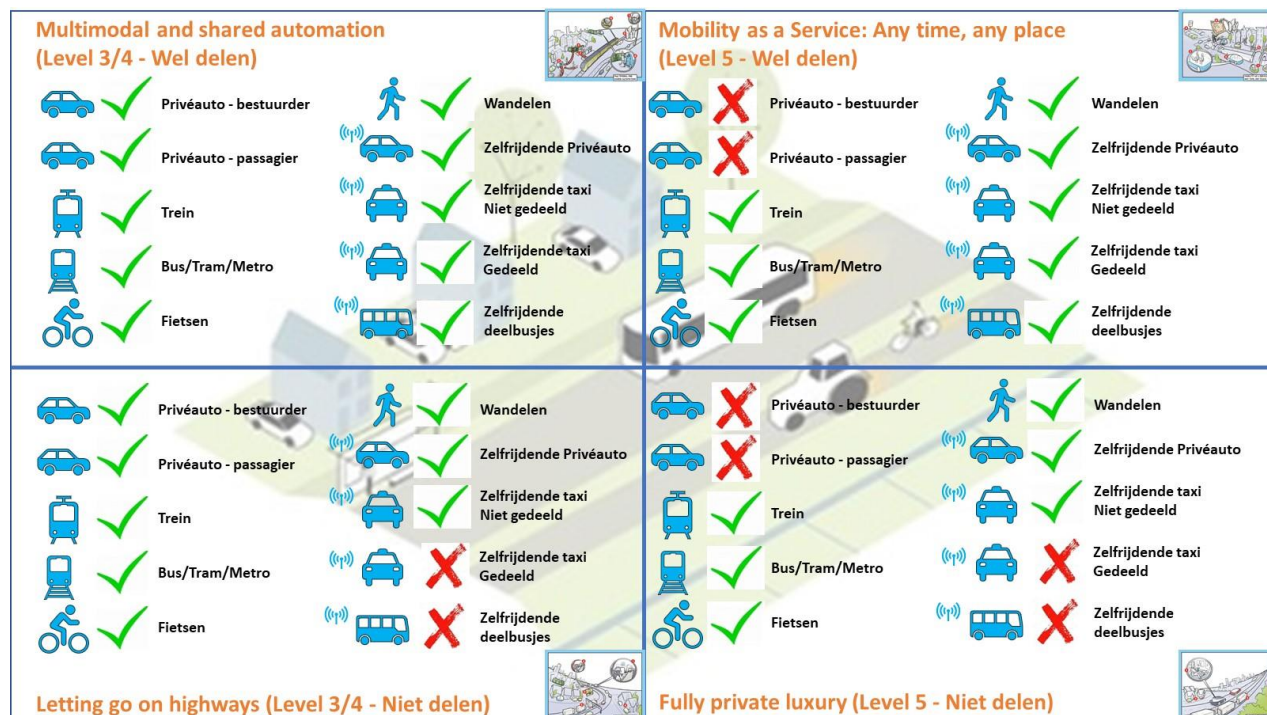
De uitwerking voor het Stedelijk woon-werk gebied is weergegeven in Figuur 6. Binnen de beide Level 5 scenario's is geen ruimte is voor conventionele (Level 3/4) privéauto's. Daarnaast is in Level 5 – Wel delen ook geen ruimte voor de zelfrijdende privéauto; dit in tegenstelling tot Level 5 – Niet delen, waar deze wel is toegestaan. In de beide Niet Delen scenario's zijn de zelfrijdende deeltaxi en deelbusjes niet beschikbaar. Ook in het stedelijk woon-werkgebied wordt ingezet op fietsen en lopen.



Figuur 6: Uitwerking scenario's Stedelijk woon-werkgebied.

3.3.4 Landelijk wonen en recreëren (Gebiedstype 4)

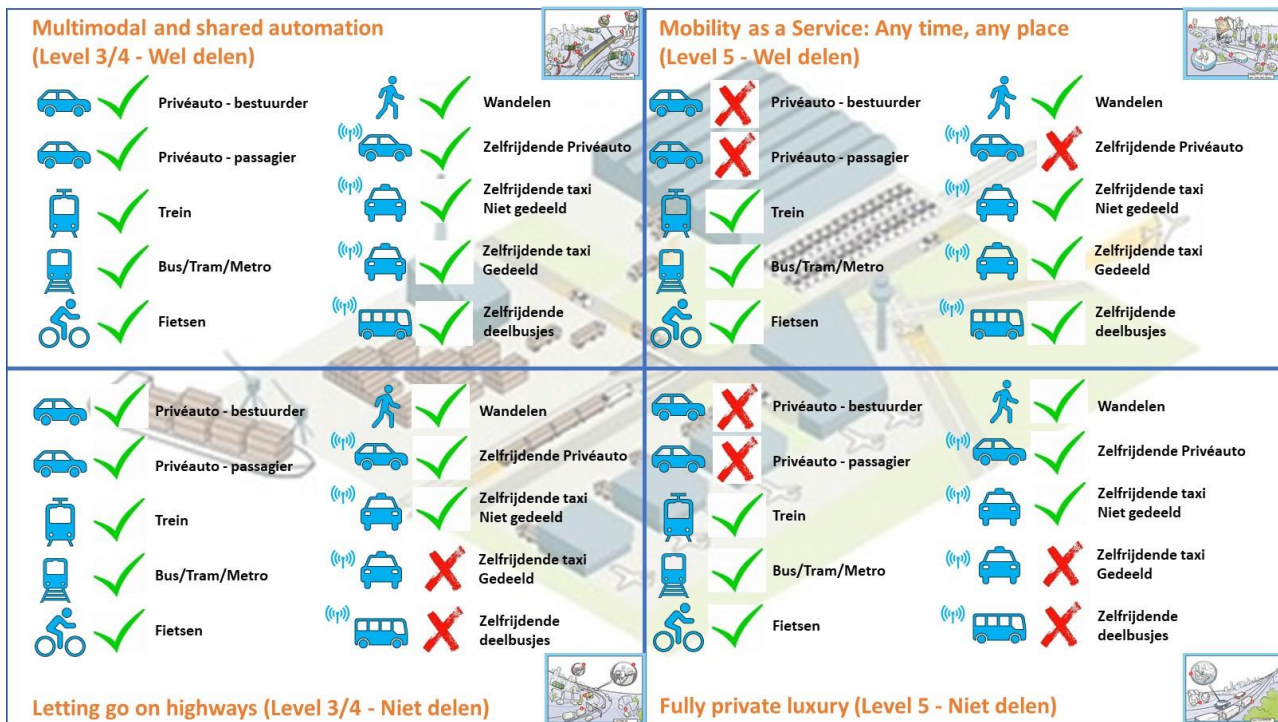
De uitwerking voor het Landelijk wonen en recreëren gebied is weergegeven in Figuur 7. Grootste verschil is dat de zelfrijdende privéauto in alle scenario's is toegestaan. Collectieve vervoerconcepten zijn in het landelijk gebied minder gangbaar en worden vooral gebruikt voor doelgroepenvervoer en/of ten behoeve van recreatie. Net zoals in de andere gebiedstypen is er binnen de beide Level 5 scenario's geen ruimte is voor conventionele (Level 3/4) privéauto's.



Figuur 7: Uitwerking scenario's Landelijk wonen en recreëren.

3.3.5 Hubs & Mainports (Gebiedstype 5)

De uitwerking voor Hubs & Mainports is weergegeven in Figuur 8. Parkeren vindt zoveel mogelijk plaats aan de randen. Deelbusjes en/of low speed shuttles verzorgen het collectief vervoer naar de bestemming.



Figuur 8: Uitwerking scenario's Hubs & Mainports.

4 IMPACTANALYSE (BELEIDSARM)

De uitwerking van de scenario's per gebiedstype vormt de input voor een beleidsarme doorrekening naar impact met de door TNO ontwikkelde Quick Scan Tool (zie Bijlage F voor de beschrijving en de invoer voor deze tool). Dit hoofdstuk beschrijft de uitkomsten van deze impactanalyse. Met behulp van de Quick Scan tool is een kwantitatieve inschatting gemaakt van de te verwachten effecten van de verschillende scenario's per gebiedstype voor personenmobiliteit. Vrachtverkeer is ook in het model verwerkt, maar niet meegenomen in de vervoerwijzekeuze. Deze kwantitatieve mobiliteitseffecten zijn vervolgens vertaald naar een kwalitatieve beoordeling van de impact op de geïdentificeerde beleidsdoelstellingen van de PNH en de Vervoerregio op de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, sociale-, economische- en ruimtelijke ontwikkeling). De impactanalyse beschouwt primair de effecten van de komst van zelfrijdende voertuigen. Overige ontwikkelingen, waaronder de vorm van aandrijving (elektrificatie of overige aandrijfvormen) worden als een parallelle ontwikkeling beschouwd.

Hoofdstuk 4 is als volgt opgebouwd:

- Paragraaf 4.1 schetst de resultaten van de Quick Scan tool. Allereerst worden de kwantitatieve resultaten voor de gehele Provincie Noord-Holland (gemiddelde van alle gebiedstypen) besproken, waarna ook de kwalitatieve impact van deze resultaten t.a.v. de beleidsdoelen wordt toegelicht.
- Paragraaf 4.2 beschrijft de kwantitatieve resultaten per gebiedstype, waarbij scenario's met elkaar vergeleken worden.
- Paragraaf 4.3 beschrijft tot slot de conclusies.

Onzekerheid

De scenario's zijn extreem gekozen. Dat wil zeggen dat, afhankelijk van het scenario, verondersteld is dat 100% van de voertuigen Level 3/4 of Level 5 zijn. Deze keuze is gemaakt om duidelijk verschillen tussen de scenario's te zien en inzicht te krijgen in de maximale impact. In praktijk zal er een geleidelijke overgang plaatsvinden en zal er lange tijd een mix van voertuigen op de weg te vinden zijn. Er zijn geen uitspraken gedaan over verwachte penetratiegraden in verschillende jaartallen. Tevens zijn aannames gedaan ten aanzien van de bereidheid tot delen en reizigersvoorkeuren ten aanzien van zelfrijdende (deel)taxi's en deelbusjes. In een gevoeligheidsanalyse zijn deze aannames gevarieerd, om inzicht te krijgen in de bandbreedtes van de effecten.

De verwachte impact is bepaald ten opzichte van het WLO-scenario 2040 Hoog. Indien het lage scenario zich voordoet zullen er minder voertuigverliesuren zijn en zal de impact van automatisch rijden naar verwachting ook lager zijn, omdat dat daarin minder technologische vooruitgang wordt verondersteld.

De kosten voor de nieuwe vervoerconcepten zijn gebaseerd op de eerder door BCG uitgevoerde studie 'Impactanalyse Zelfrijdende Voertuigen' (BCG, 2016). De kosten voor een zelfrijdende auto blijven ongeveer gelijk aan de huidige auto. Indien gedeeld worden, worden de kosten over meerdere personen gedeeld waardoor ze lager worden.

4.1 Resultaten Provincie Noord-Holland

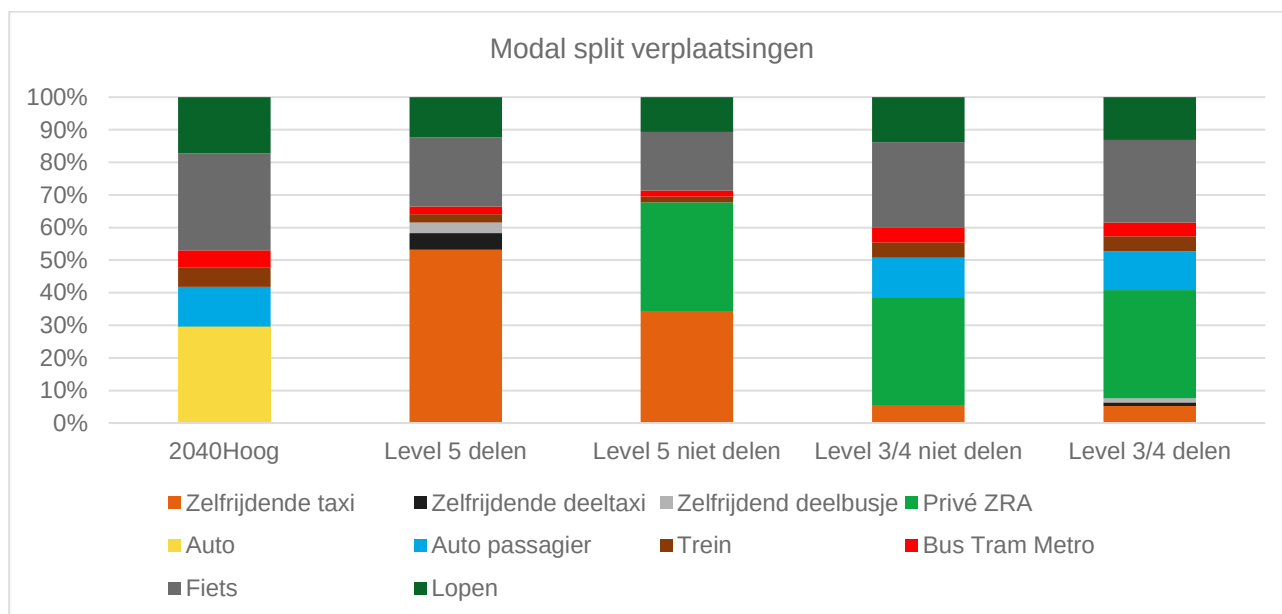
De Quick Scan tool is ingezet om inzicht te bieden in verkeerskundige impacts van zelfrijdende voertuigen, waaronder veranderingen in de modal split, voertuigkilometers, het aantal benodigde voertuigen, reistijden en parkeeropbrengsten. Dit hoofdstuk geeft een selectie van de belangrijkste verkeerskundige resultaten weer. Alle verkeerskundige resultaten van de Quick Scan tool kunnen gevonden worden in Bijlage G.

Paragraaf 4.1.1 geeft een overzicht van de belangrijkste resultaten op het niveau van de provincie Noord-Holland. Paragraaf 4.1.2 vertaalt deze kwantitatieve resultaten naar een kwalitatieve beoordeling van de beleidsdoelen van de provincie.

4.1.1 Resultaten Quick Scan tool (kwantitatief)

In Figuur 9 en Figuur 10 worden de belangrijkste Provincie-brede resultaten weergegeven van de vier beschouwde scenario's met zelfrijdende voertuigen. Hierin is onderscheid gemaakt naar de modal split (verplaatsingen), het aantal voertuigkilometers (weg) en de benodigde hoeveelheid voertuigen per

scenario. Alle resultaten worden vergeleken met een referentiesituatie '2040Hoog'¹¹. Dit betreft de situatie met autonome ontwikkelingen (onder andere bevolkingsgroei en - spreiding) binnen de provincie, zonder zelfrijdende voertuigen. In de doorgerkende scenario's zijn zelfrijdende voertuigen wel opgenomen, waardoor de vergelijking van deze scenario's met de referentiesituatie inzicht biedt in de impact van zelfrijdende voertuigen. Er is voor het WLO-Hoog scenario gekozen, omdat de Provincie Noord-Holland (terugkijkend op de gerealiseerde groei) zich al jarenlang rondom dit scenario beweegt. Het WLO-Laal scenario wordt gegeven de verdere verwachte groei niet realistisch geacht.



Figuur 9: Modal split – verplaatsingen (Provincie Noord-Holland)

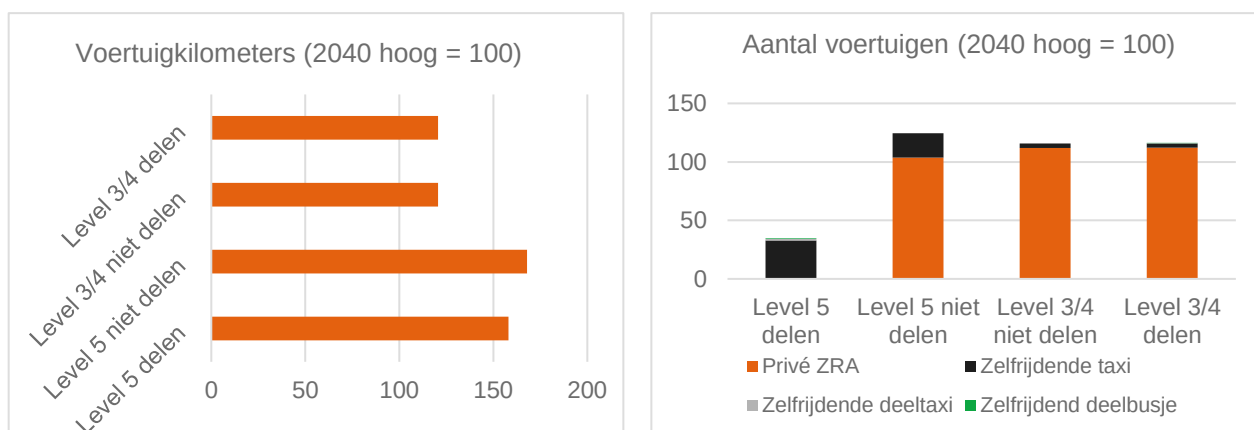
Uit bovenstaande analyse is te herleiden dat de modal split van verplaatsingen aanzienlijk verandert wanneer zelfrijdende voertuigen en de bijbehorende deelconcepten hun intreden doen:

- Het aandeel **fietsen en lopen neemt licht af ten opzichte van de referentiesituatie**, met name bij Level 5 scenario's vanwege de aantrekkelijkheid van de nieuwe gemotoriseerde vervoerswijzen in termen van kosten en reistijd (Value of Time).
- De huidige **privéauto wordt vervangen door de zelfrijdende privéauto of - gedeelde auto**. Passagiers in huidige personenauto's rijden in Level 5 scenario's als passagiers in zelfrijdende auto's of kiezen een zelfrijdende taxi of deelconcept (zij komen dus niet meer als aparte categorie voor)¹².
- Het **aandeel zelfrijdende taxi neemt sterk toe in Level 5 scenario's**, omdat het goedkoop is (als gevolg van het niet nodig zijn van een chauffeur).
- Er is een **kleine vraag naar zelfrijdende deeltaxi's en deelbusjes in de delen scenario's (Level 5 en Level 3/4)**. In Level 5 delen gaat het om ongeveer 8% van de verplaatsingen. In het Level 3/4 delen scenario is een chauffeur nodig en is daardoor de prijs relatief hoog. Er is daarom beperkte vraag naar zelfrijdende taxi's en - deelbusjes. Ook is er weinig verschil in modal split met het Level 3/4 niet-delen scenario.

Figuur 10 geeft een overzicht van de voertuigkilometers en het aantal benodigde voertuigen voor de vier scenario's. Hierin zijn alle voertuigkilometers van auto's, zelfrijdende privéauto's, zelfrijdende taxi's, zelfrijdende deeltaxi's en zelfrijdend busjes opgeteld.

¹¹ Welvaart en Leefomgeving, Toekomstverkenning, PBL/CPB 2015.

¹² Bij level 5 is aangenomen dat alle auto's level 5 zijn (input), waardoor de huidige privéauto vanzelf verval. Tevens is in level 5 delen de zelfrijdende privéauto (privé ZRA) verboden in alle gebiedstypes met uitzondering van het landelijk gebied. In de output komt de zelfrijdende privéauto dus nog nauwelijks voor. Vervolgens maakt het model een keuze tussen de overige vervoerconcepten, waaronder de deelconcepten.



Figuur 10: Links: Voertuigkilometers. Rechts: aantal benodigde voertuigen (scenario's ten opzichte van 2040Hoog referentiescenario).

Uit de analyse van het aantal voertuigkilometers en voertuigverliesuren (verwerkt in Bijlage G) blijkt dat de situatie aanzienlijk verandert wanneer zelfrijdende voertuigen en -deelconcepten hun intrede doen:

- Een **toename van het aantal voertuigkilometers in alle scenario's ten opzichte van referentiesituatie**, waarbij de grootste stijging optreedt in Level 5 scenario's (maximum treedt op bij Level 5-niet delen). De nieuwe **vervoersconcepten in de Level 5 scenario's zijn zeer aantrekkelijk** (lage kosten en lagere value of time ten opzichte van de referentiesituatie) waarbij ook langere afstanden worden afgelegd;
- **Stijging voertuigverliesuren in alle scenario's ten opzichte van referentiesituatie**, ondanks een veronderstelde toename van de wegnetwork capaciteit als gevolg van coöperatief rijden;
- **Sterke daling van het aantal benodigde voertuigen in Level 5 delen scenario ten opzichte van de referentiesituatie**. Dit komt omdat deelvoertuigen meer verplaatsingen per dag maken dan een privéauto.¹³
- **(Lichte) stijging van het benodigde aantal voertuigen voor de overige scenario's ten opzichte van de referentiesituatie**.

Samenvattend is te concluderen dat zelfrijdende voertuigen binnen de provincie, in alle scenario's, zullen leiden tot meer voertuigkilometers, wat voor een deel zal leiden tot een toenemende druk op het wegnnet. De toename in voertuigkilometers is te verklaren door een veranderende modaliteitkeuze onder gebruikers, waarbij zelfrijdende voertuigen (op de weg) toegankelijker worden voor een groter publiek. Zelfrijdende voertuigen vormen namelijk een aantrekkelijk alternatief en zullen ten koste gaan van wandelen, fietsen en het huidige OV (bus, tram, metro en trein).

Value of Time

Zelfrijdende voertuigen vormen een aantrekkelijk alternatief omdat ze voor veel verplaatsingen goedkoper en sneller zijn dan wandelen, fietsen en het huidige OV (bus, tram, metro en trein). De vraag is in hoeverre fietsers en wandelaars echt zullen switchen aangezien naast kosten reistijd ook andere aspecten zoals gezondheid en gemak een rol spelen bij keuzes. Deze aspecten zijn meegenomen in het vervoerwijze keuzemodel van de Quick Scan tool via een 'vervoerwijze specifieke constante' die reizigersvoorkeuren weergeeft. Aangezien reizigersvoorkeuren voor toekomstige vervoermiddelen onbekend zijn, zijn hier aannames over gedaan. Als de zelfrijdende voertuigen een aantrekkelijk alternatief worden gevonden door reizigers zal ongeveer 30% van de wandelaars en fietser switchen. Dit is in lijn met een enquête die door BCG is gehouden voor Amsterdam. Die enquête geeft aan dat circa 50% van de treinreizigers, 70% van de bus, tram en metro gebruikers en 30% van de fietsers over zou willen stappen naar zelfrijdende voertuigen. In bijlage G is een gevoeligheidsanalyse weergegeven van de reizigersvoorkeuren. Hieruit blijkt dat bij de meest pessimistische instellingen van de reizigersvoorkeuren, het aandeel van wandelen en fietsen ongeveer gelijk blijft aan het referentiescenario 2040 Hoog.

¹³ Aangenomen is dat een zelfrijdende (deel) taxi of deelbusje vijf (gecombineerde) ritten per dag kan uitvoeren. Daardoor zijn er minder voertuigen nodig voor hetzelfde aantal ritten. Het verschil tussen een deeltaxi en een deelbusje is dat de gemiddelde bezettingsgraad hoger is, waardoor er minder voertuigen ingezet hoeven worden om hetzelfde aantal personen te vervoeren. Een aandachtspunt is piekbelasting in de spitsperiodes. Hier is een efficiënte inzet van voertuigen verondersteld.

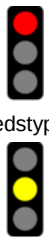
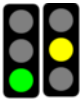
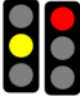
4.1.2 Resultaten Provincie Noord-Holland (kwalitatief)

De kwantitatieve resultaten van de Quick Scan tool zijn in dit hoofdstuk doorvertaald naar de impact op de geïdentificeerde beleidsdoelen. Hier is op kwalitatieve wijze een beoordeling gegeven of de ontwikkelingen negatief, positief of neutraal bijdragen aan het behalen van de beleidsdoelen van de PNH en de Vervoerregio. Tabel 6 geeft een overzicht van de kwalitatieve beoordeling van de ontwikkelingen binnen de provincie, waarbij toegelicht wordt voor welk gebiedstype de ontwikkeling van belang is.

	= negatieve ontwikkeling		= neutrale ontwikkeling		= positieve ontwikkeling
---	--------------------------	---	-------------------------	---	--------------------------

Tabel 6: Kwalitatieve beoordeling van impacts Zelfrijdende voertuigen t.a.v. beleidsdoelen de PNH/de Vervoerregio (Gebiedstype 1 = Metropolitaan centrumstedelijk gebied; 2 = Centrumstedelijk gebied; 3 = Stedelijk woon-werkgebied; 4 = Landelijk wonen/recreëren gebied; 5 = Hubs/Mainport).

Beleidsdoelen	Effecten	Ontwikkeling
Bereikbaarheid	- In alle scenario's is sprake van een toename van het aantal voertuigkilometers. Deze toename in mobiliteit zorgt voor een positief effect op de bereikbaarheid. - Sterke toename van voertuigverliesuren in stedelijke gebieden voor alle scenario's, met name in metropolitaan centrumstedelijk gebied. Bereikbaarheidsopgaven van centra en knooppunten in centrumstedelijk en stedelijke gebied. - Substantiële toename in verkeersintensiteit voor K+R-faciliteiten rondom Schiphol (onder andere door verdringingseffecten zelfrijdende voertuigen ten opzichte van de trein). De overige mainports zien een afname van voertuigverliesuren op corridors als gevolg van coöperatief rijden. - Het landelijk gebied profiteert van een verbeterde toegankelijkheid tot vervoer, waarbij kansen ontstaan voor zelfrijdende deelconcepten om het huidige OV aan te vullen en/of deels te vervangen. - De negatieve effecten zijn sterkst voor de Level 5 scenario's, waarbij Level 5 – Niet Delen maatgevend (maximaal) is. - In de transitiefase geldt dat er sprake is van gemengd verkeer ('slimme' en 'domme' voertuigen) en 'slimme' voertuigen die nog niet alles (zelf) kunnen waarnemen. Daardoor is interactie met de infrastructuur en wegkantsystemen noodzakelijk.	 Gebiedstype 1-3  Gebiedstype 4-5
Verkeersveiligheid	- Normaalgesproken leidt een toename van voertuigkilometers tot een verhoogde blootstelling aan conflicten en daarmee tot een verhoogde kans op ongevallen. Echter wordt ook verondersteld (op basis van huidige onderzoeken) dat door ontwikkelingen in voertuigtechnologie en -prestaties (geen vermoeidheid, lagere reactietijd) een lagere ongevalsrisico verwacht mag worden door het gebruik van zelfrijdende voertuigen; - In stedelijke gebieden is er meer risico op conflicten tussen zelfrijdende voertuigen en onvoorspelbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) wat leidt tot een hogere ongevalsrisico dan in gebieden waar geen of minder interactie is. NB: Het kan ook zo zijn dat zelfrijdende voertuigen dusdanig ontworpen worden dat ze zeer risicomijdend rijden, waardoor het in complexe stedelijke verkeerssituaties waarschijnlijk erg lastig wordt om een acceptabele gemiddelde snelheid te bereiken. - In de transitiefase zullen relatief meer ongevallen met betrokkenheid van zelfrijdende voertuigen plaatsvinden, welke te wijten zijn aan de nog niet volledig uitontwikkelde technologie. Dit vraagt om een beheerste transitiefase waarin een beperkt aantal zelfrijdende voertuigen wordt toegelaten. Deze ongevallen zullen bovenmatig veel media-aandacht krijgen, wat vraagt om een zorgvuldige (communicatie/media)strategie. In de strategie moet het eindbeeld	 Gebiedstype 1-5, waarbij stedelijk gebied aandacht behoeft vanwege de hoge mate van interactie tussen snel- en langzaam verkeer

Beleidsdoelen	Effecten	Ontwikkeling
Duurzaamheid/ Leefbaarheid	steeds voorop staan, waarbij zelfrijdende voertuigen uiteindelijk zullen zorgen voor meer veiligheid. - Door een sterke toename van voertuigkilometers in alle gebieden zijn er, op basis van de gehanteerde uitgangspunten, meer leefbaarheidsissues door onder andere meer uitstoot van vervuilende stoffen en geluid. Onduidelijk is in welke mate gewicht en formaat (kleinere/lichtere zelfrijdende voertuigen) dit effect zullen compenseren. - Verdringing van duurzame vervoersalternatieven zoals OV, fietsen en lopen door zelfrijdende voertuigen in alle gebieden. Het verlies van aandeel van de 'gezonde modaliteiten' is een aandachtspunt (volksgezondheid). - Indien elektrificeren van voertuigen wordt beschouwd als een parallelle ontwikkeling, worden voertuigen echter schoner en stiller en worden de bovenbeschreven effecten (deels) gecompenseerd; bandengeluid blijft echter bestaan. - NB: Andere uitgangspunten kunnen leiden tot andere uitkomsten. Voorbeelden zijn een hogere elektrificatie en/of circulair produceren.	 Gebiedstype 1-5 Gebiedstype 1-5, indien parallelle ontwikkeling van elektrificatie wordt beschouwd
Sociale ontwikkeling	- Verbetering van de toegankelijkheid tot en gebruik van vervoer voor de bevolking in alle gebieden door de introductie van betere en goedkopere vervoersalternatieven. - Grote verdringingseffecten voor huidig/conventioneel OV door komst van zelfrijdende voertuigen in alle gebieden; echter wel kansen voor verbetering OV-kwaliteit door gebruik zelfrijdende voertuigen (bijvoorbeeld op dunne lijnen en/of voor first en last-mile vervoer). - Kansen voor het creëren van een aantrekkelijk woongebied en meer maatschappelijke participatie van doelgroepen in dunbevolkte gebieden door een verbeterde toegankelijkheid van vervoer. - In de Level 5 scenario's zullen er zowel positieve als negatieve consequenties zijn op de arbeidsmarkt. Er bestaat namelijk de kans dat sommige beroepen en diensten overbodig worden of in mindere mate nodig zijn. Het meest voor de hand liggende beroep is de beroepschauffeur, maar daarnaast kan er ook minder vraag zijn naar auto gerelateerde (reparatie) beroepen, verzekeraars agenten, wetsdienaars en ambtenaren. Daarentegen zijn er door de komst van zelfrijdende voertuigen ook kansen voor ontwikkeling van (kennisintensieve) banen waaronder dataverwerking en – analyse, en (cyber)security met betrekking tot onderhoud en systeemintegratie bijvoorbeeld. - In de transitiefase zal aandacht besteed moeten worden aan het loopbaanperspectief van beroepschauffeurs. In haar rol als concessieverlener dienen PNH en de Vervoerregio hier aandacht aan te besteden in nieuwe concessies.	 Gebiedstype 1-5
Economische ontwikkeling	- Hierbij dient onderscheid gemaakt te worden naar bedrijfsvoering voor diverse overheden (Rijk, provincie en gemeenten) en economische ontwikkeling in een breder perspectief (maatschappelijke kosten/baten). - De impact op de financiële bedrijfsvoering (volgens de huidige uitgangspunten) van diverse overheden is neutraal tot negatief: - De toename in voertuigkilometers betekent over het algemeen dat er meer schade zal ontstaan aan de infrastructuur, waardoor meer investeringen benodigd zijn voor onderhoud van de infrastructuur. Daarentegen staat dat zelfrijdende voertuigen vanuit een infrastructuur perspectief kosten-efficiënter zijn doordat ze minder ruimtebeslag (op infrastructuur) nodig hebben om dezelfde capaciteit te realiseren. - De inkomsten uit boetes (voor bijvoorbeeld te hard rijden) dalen, als ook de inkomsten uit opcenten als gevolg van een daling van het aantal benodigde voertuigen. - De parkeerinkomsten (voor gemeenten en de Vervoerregio) nemen ook substantieel af in de delen scenario's. - Omscholen van overbodige beroepen waaronder beroepschauffeurs en rijkschoolhouders.	 Gebiedstype 1-5 voor provinciale bedrijfsvoering

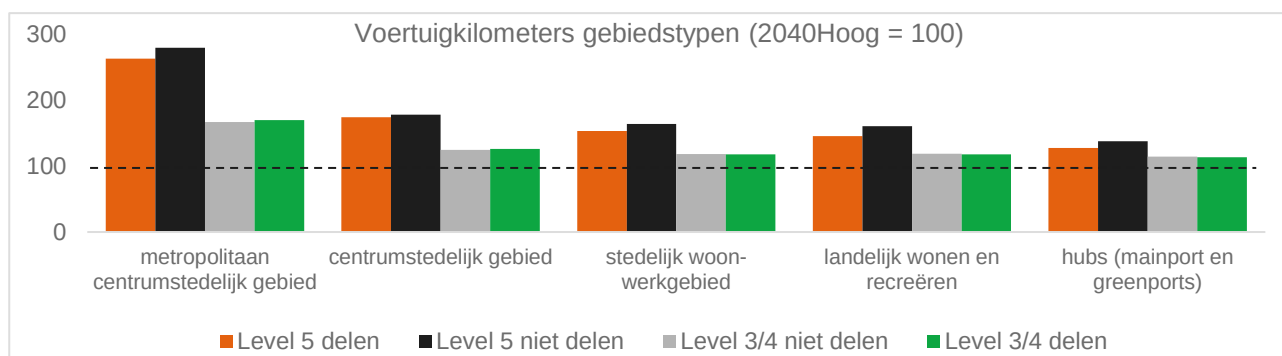
Beleidsdoelen	Effecten	Ontwikkeling
	- De impact op de economische ontwikkeling in een breder perspectief (maatschappij) is moeilijk te beoordelen op basis van alleen het huidige onderzoek en wordt ingeschat op neutraal: - De toenemende mobiliteit maakt meer banen bereikbaar voor meer mensen. Hoewel het drukker wordt, blijven de economische kerngebieden wel bereikbaar (aandachtspunt is of dit ook in voldoende mate voor Centrum Amsterdam en de Zuidas geldt). Daarnaast zijn er vaak meerdere alternatieven beschikbaar. - Toename in schade aan infrastructuur betekent dat aannemers vaker ingezet dienen te worden en dus meer zullen verdienen. - Kansen voor uitrol nieuwe logistieke concepten kunnen de bereikbaarheid en groei van hubs en mainports mogelijk maken (bijvoorbeeld West-as, Greenport-Schiphol, Zuid-as Dok), onder andere door de uitrol van platooning. - Kansen voor ontwikkeling van nieuwe markten en diensten terwijl sommige huidige beroepen komen te vervallen; - Kosten en baten veranderingen door wijzigingen in het aantal verkeersongevallen, betrouwbaarheid reistijd, reistijdverlies als gevolg van ongevallen en milieubelasting. - In de transitiefase zullen meerdere systemen/functions in stand moeten worden gehouden. Een adaptief economisch/financieel beleid zal noodzakelijk zijn om in te kunnen springen op de veranderingen.	 Gebiedstype 1-5 voor breder perspectief (maatschappij)
Ruimtelijke ontwikkeling	- Voor de ruimtelijke ontwikkeling is onderscheid gemaakt naar ruimtelijke spreiding en functioneel ruimtegebruik. - Door toedoen van zelfrijdende voertuigen is een geringe ruimtelijke spreiding te verwachten, omdat overige ontwikkelingen in veel hogere mate invloed hebben op de spreiding. - Door zelfrijdende voertuigen kunnen twee beperkte en tegenstrijdige effecten optreden. Een trek naar (metropolitaan) centrumstedelijk gebied als gevolg van een betere beschikbaarheid van OV (inclusief deelconcepten) en een trek naar stedelijk woon-werkgebied en landelijk gebied als gevolg van zelfrijdende auto's (reistijd wordt werktijd, met meer comfort worden meer voorzieningen bereikbaar). - Voor het functioneel ruimtegebruik als gevolg van zelfrijdende voertuigen geldt: - Voor de delen scenario's (met name Level 5 delen) geldt dat stedelijke gebieden een groot deel van parkeerfaciliteiten herbestemd kunnen worden voor andere doeleinden. Daarentegen zijn wel meer K+R en/of afzet stroken benodigd rondom knooppunten en overige locaties met (massa)concentratie om een verdere druk op de doorstroming te voorkomen. - In de transitiefase zullen parkeerfaciliteiten noodzakelijk blijven. Reductie is pas aan de orde wanneer een aanzienlijk deel van de bevolking de overstap maakt op de autonome voertuigen. Bij de ontwikkeling van nieuwe parkeerfaciliteiten moet rekening gehouden worden met herbestemming van het gebouw en/of locatie.	 Gebiedstype 1-5

4.2 Resultaten per gebiedstype (kwantitatief)

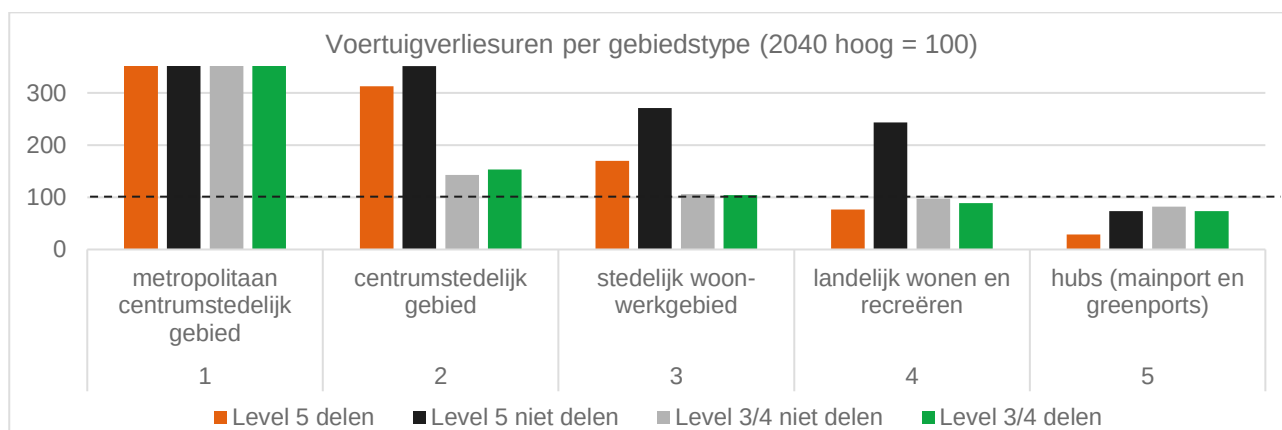
Deze paragraaf geeft een uitsplitsing van de kwantitatieve resultaten naar gebiedstypes binnen de provincie. Alle resultaten worden vergeleken met een referentiesituatie '2040Hoog'¹⁴.

In Figuur 11 en 12 zijn de resultaten opgenomen voor voertuigkilometers en voertuigverliesuren voor alle gebiedstypen en scenario's, waarmee een vergelijking gemaakt kan worden tussen deelgebieden, maar ook tussen scenario's. In bijlage F zijn ook de overige parameters uitgewerkt.

¹⁴ Welvaart en Leefomgeving, Toekomstverkenning, PBL/CPB 2015.



Figuur 11: Overzicht voertuigkilometers per gebiedstype voor alle scenario's. De referentiesituatie '2040Hoog' is weergegeven als stippellijn.



Figuur 12: Overzicht voertuigverliesuren per gebiedstype voor alle scenario's. Merk op dat voor het metropolitaan centrumstedelijk gebied de hoogte van de kolommen gemaximaliseerd is op 350, terwijl deze waarden in realiteit hoger zijn. De referentiesituatie '2040Hoog' is weergegeven als stippellijn.

De resultaten van de bovenstaande analyse laten zien dat (inclusief bijlage F):

- In het **metropolitaan centrumstedelijk gebied wordt meer gelopen en gefietst dan in overige gebiedstypen (alle scenario's)**. Ook wordt er relatief veel gebruik gemaakt van trein, bus, tram en metro;
- De modal split in centrumstedelijk gebied lijkt nog behoorlijk op de modal split van metropolitaan centrumstedelijk gebied. **Des te minder stedelijk het gebiedstype, des te minder er gelopen en gefietst wordt, en des te meer er van de auto gebruik gemaakt wordt (alle scenario's)**;
- Voor **de hubs (mainports en greenports) geldt dat de verschillen tussen de hubs groot kunnen zijn**. Een hub als Schiphol kent een aanzienlijk aandeel van openbaar vervoer, voor andere hubs ligt dit aandeel veel lager. Gemiddeld gezien worden er veel autoverplaatsingen gemaakt (in alle scenario's). Deelconcepten worden mondjesmaat gebruikt;
- **De toename in voertuigkilometers is het grootst voor het metropolitaan centrumstedelijk gebied groot en daarmee ook veel groter dan de overige gebiedstypen**. Het aantal voertuigverliesuren is in dit gebied ook veel ongunstiger dan in de overige gebieden. De Level 5 scenario's zijn daarbij aanzienlijk ongunstiger dan de Level 3/4 scenario's, waarbij het Level 5-niet delen scenario maatgevend is. Er is weinig verschil tussen de Level 3/4 scenario's.

Er treden grote verschillen op tussen stedelijk en landelijk gebied. Voor hubs & mainports is te concluderen dat de karakteristieken van de hubs/mainports juist dusdanig verschillend zijn dat een gemiddelde waarde voor dit gebied als geheel (zoals aangenomen in de Quick Scan tool) geen goede representatie weergeeft van de mogelijke impact per hub/mainport type.

De verkeersbelasting op het netwerk neemt toe in alle gebiedstypen, terwijl dit alleen in de stedelijke gebieden leidt tot een toename van voertuigverliesuren voor alle scenario's. De meeste voertuigverliesuren treden op in het metropolitaan centrum stedelijk gebied en nemen geleidelijk af in de richting van het landelijk gebied. Het bereikbaarheidsprobleem is dus het grootst in het metropolitaan centrum stedelijk gebied, ondanks dat in dit gebied relatief gezien (ten opzichte van de andere

gebiedstypen) veel mensen gebruik maken van wandelen, fietsen, bus, tram, metro en trein. Er kiezen kennelijk toch ook veel reizigers voor de auto.

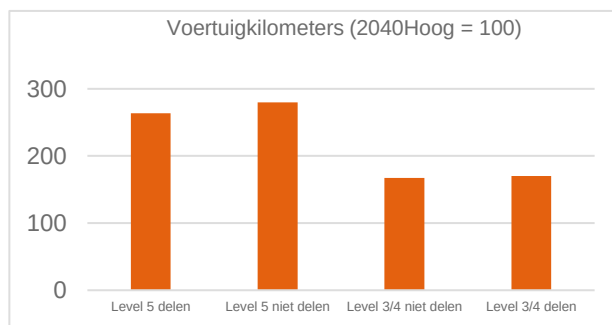
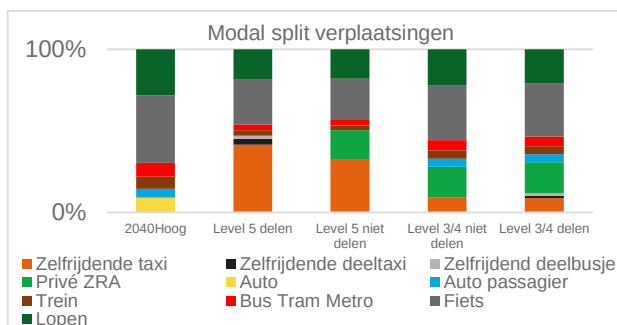
De introductie van zelfrijdende voertuigen zal voor het landelijk gebied met name een kans zijn om de toegankelijkheid van het gebied te verbeteren doordat er een afname plaatsvindt van het aantal voertuigverliesuren, terwijl er meer vervoersalternatieven beschikbaar worden. Alleen in het Level 5-niet delen scenario is sprake van een substantiële toename van het aantal voertuigverliesuren in dit gebied.

Op de volgende pagina's wordt per deelgebied ingegaan op de resultaten. Hier wordt een vergelijking gemaakt tussen de vier scenario's (met zelfrijdende voertuigen) en de referentiesituatie 2040Hoog (zonder zelfrijdende voertuigen).

4.2.1 Metropoolitaan centrumstedelijk gebied

Metropoolitaan centrumstedelijk gebied (gebiedstype 1)

De typering geldt voor het centrum van Amsterdam en het drukste deel Amsterdam Zuid



- Het aandeel van fietsen en lopen neemt af in de zelfrijdende voertuigen scenario's. De afname is het grootst voor de Level 5 scenario's.
- Het aandeel trein, bus, tram, metro neemt af in de zelfrijdende voertuigen scenario's. De afname is het grootst voor de Level 5 scenario's en in mindere mate voor de Level 3/4 scenario's.
- Het gebruik van de huidige privéauto is laag in de referentiesituatie en wordt vervangen door de zelfrijdende (deel)auto. Hierbij is het aandeel van de zelfrijdende taxi substantieel hoger voor de Level 5 scenario's (maximaal bij Level 5 - Delen) dan de Level 3/4 scenario's.
- Het aandeel autopassagiers blijft vrijwel gelijk in de Level 3/4 scenario's.
- De zelfrijdende deeltaxi en deelbusje worden alleen gebruikt in de delen scenario's (Level 5 en Level 3/4), waarbij het aandeel groter is in de Level 5 scenario's.
- De privé zelfrijdende auto komt niet voor in het Level 5 delen scenario, maar wel in de overige scenario's, waarbij het in de Level 3/4 scenario's een lichtelijk hoger aandeel heeft. Er is een marginaal verschil tussen het aandeel voor de Level 3/4 scenario's.
- Er is een toename van voertuigkilometers in alle scenario's ten opzichte van referentiesituatie, waarbij de grootste stijging optreedt in de Level 5 scenario's. Hierbij is in het Level 5-niet delen scenario de groei het grootst.
- De ruime verdubbeling van het aantal voertuigkilometers in de Level 5 scenario's kan niet opgevangen worden door de verwachte stijging van de capaciteit met 30% (door coöperatief rijden). Ook in de Level 3/4 scenario's is naar verwachting de stijging van de capaciteit niet toereikend om de groei van het aantal voertuigkilometers op te vangen.
- Gezien de huidige, al vrij hoge, belasting van het wegennet zal een (forse) stijging van voertuigverliesuren optreden in alle scenario's ten opzichte van de referentiesituatie (2040 Hoog).

Algemeen beeld

In alle scenario's verliezen fietsen en lopen terrein ten opzichte van de zelfrijdende taxi en de zelfrijdende privéauto. Bij de twee Level 5 scenario's is dit nog sterker dan bij de Level 3/4 scenario's. Het gevolg is dat het aantal voertuigkilometers in metropoolitaan centrumstedelijk gebied meer dan verdubbelt met een substantiële stijging van het aantal voertuigverliesuren als gevolg.

Kansen

- Verbeteren van de langzaam verkeer en OV-verbindingen en faciliteiten, en stimuleren van het gebruik ervan.
- Hergebruik en/of herbestemming van parkeerfaciliteiten.

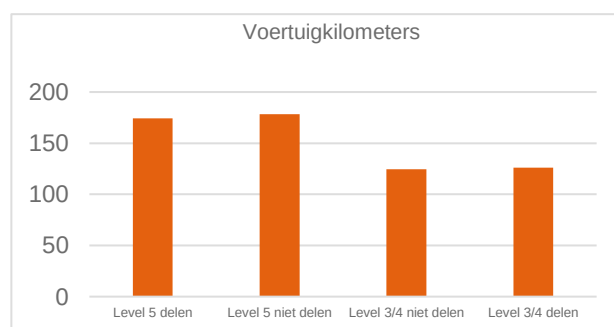
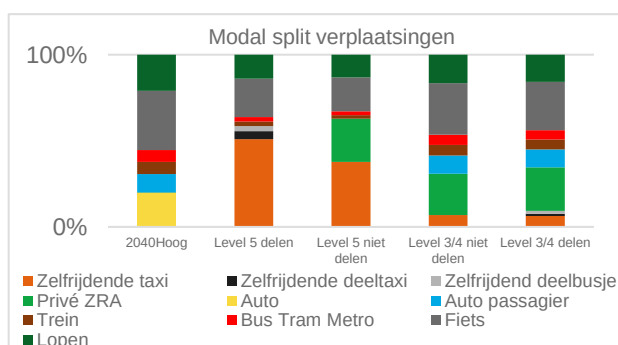
Bedreigingen

- Verdringingseffecten van andere modaliteiten door de introductie van zelfrijdende voertuigen waardoor een extreem hoge belasting van het wegennetwerk optreedt in alle scenario's. Er is behoefte aan het reguleren en/of ontmoedigen van de toegang van zelfrijdende voertuigen in en rondom het gehele metropolitaan centrumstedelijk gebied.
- Overbelasting van K+R-faciliteiten rondom knooppunten en overige locaties met (massa)concentratie
- In stedelijke gebieden is er meer risico op conflicten tussen zelfrijdende voertuigen en onvoorspelbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) wat leidt tot een hogere ongevalskans dan in gebieden waar minder interactie is. NB Het kan ook zo zijn dat zelfrijdende voertuigen dusdanig ontworpen worden dat ze zeer risicomijdend rijden, waardoor het in complexe stedelijke verkeerssituaties waarschijnlijk erg lastig wordt om een acceptabele gemiddelde snelheid te bereiken.

4.2.2 Centrumstedelijk gebied

Centrumstedelijk gebied (gebiedstype 2)

De typering geldt voor de rest van Amsterdam en bijvoorbeeld van de centra van Alkmaar, Hilversum, Haarlem, Hoorn en Zandvoort



- Het aandeel van fietsen en lopen neemt substantieel en matig af voor respectievelijk de Level 5 en Level 3/4 scenario's.
- Ook het aandeel van bus, tram, metro en trein neemt sterk af in de Level 5 scenario's. De afname is echter marginaal in de Level 3/4 scenario's.
- Het autogebruik neemt toe. Het gebruik van de huidige privéauto is circa 25% in de referentiesituatie en wordt vervangen door de zelfrijdende (deel)auto. Hierbij is het aandeel van de zelfrijdende taxi veel hoger in de Level 5 scenario's (maximaal bij Level 5 delen) dan in de Level 3/4 scenario's vanwege de gereduceerde kosten.
- Er is een toename van voertuigkilometers in alle scenario's ten opzichte van referentiesituatie, waarbij de grootste stijging optreedt in de Level 5 scenario's.
- Er treedt een stijging op van voertuigverliesuren in alle scenario's ten opzichte van de referentiesituatie (2040 Hoog), ondanks een veronderstelde stijging van de capaciteit van het wegennetwerk als gevolg van coöperatief rijden.
- Met name overbelasting in Level 5 scenario's.
- De toename in voertuigkilometers en voertuigverliesuren is minder dan in het metropolitaan centrum stedelijk gebied.

- De zelfrijdende deeltaxi en deelbusje worden alleen gebruikt in de delen scenario's (Level 5 en Level 3/4), waarbij het aandeel groter is in de Level 5 scenario's.
- Het aandeel autopassagiers blijft vrijwel gelijk in de Level 3/4 scenario's.
- De privé zelfrijdende auto komt niet voor in het Level 5 delen scenario, maar wel in de overige scenario's, waarbij het in de Level 3/4 scenario's een lichtelijk hoger aandeel heeft. Er is een marginaal verschil tussen het aandeel voor de Level 3/4 scenario's.

Algemeen beeld

Doordat voor dit gebiedstype iets langere afstanden worden afgelegd zijn de privéauto en de zelfrijdende taxi aantrekkelijke alternatieven voor fietsen en lopen; het aandeel neemt daardoor ook toe. Deze modaliteiten nemen, met name voor de Level 5 scenario's, ook aandeel weg van trein, bus, tram en metro. Het aantal voertuigkilometers en voertuigverliesuren neemt in dit gebiedstype toe ten opzichte van de referentiesituatie (2040 Hoog), met name in de Level 5 scenario's. De negatieve effecten van de toename zijn echter kleiner dan in metropolitaan centrum stedelijk gebied, omdat de bevolkingsdichtheidsgraad kleiner is. Bij de twee Level 3/4 scenario's is een kleinere toename in voertuigkilometers en voertuigverliesuren zichtbaar.

Kansen

- Uitrol van pilots ten behoeve van first- en last-mile vervoer van en naar centra en/of knooppunten of alternatieven voor gedurende daluren (in plaats van niet-rendabele buslijnen).
- Verbeteren van de langzaam verkeer en OV-verbindingen en faciliteiten, en stimuleren van het gebruik ervan.
- Mogelijkheden voor hergebruik van huidige (lang)parkeerfaciliteiten in met name de Level 5 scenario's.

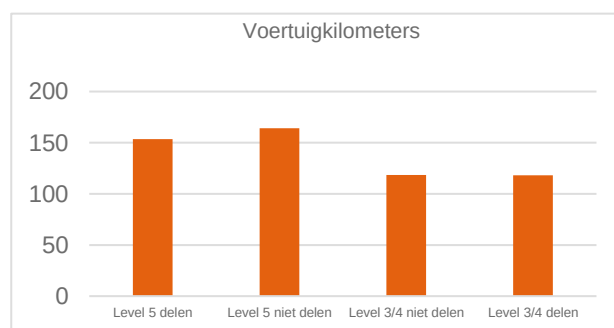
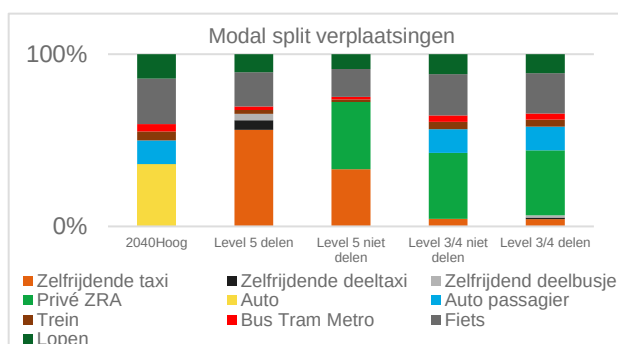
Bedreigingen

- Verdringingseffecten van andere modaliteiten door de introductie van zelfrijdende voertuigen waardoor een hoge belasting van het wegennetwerk optreedt in alle scenario's. Dit geldt met name in en rondom centra en knooppunten. Er is behoefte aan het reguleren van de toegang van zelfrijdende voertuigen in en rondom knooppunten en centra.
- Overbelasting kort parkeren faciliteiten rondom knooppunten (bijvoorbeeld stations).

4.2.3 Stedelijk woon-werk gebied

Stedelijk woon-werk gebied (gebiedstype 3)

De typering geldt bijvoorbeeld voor: Enkhuizen, Heerhugowaard, IJmuiden en Bussum



- Het aandeel fietsen en lopen neemt matig af voor de Level 3/4 scenario's en in grotere mate voor de Level 5 scenario's (met name Level 5-niet delen).
- Het aandeel bus, tram, metro en trein blijft ongeveer gelijk in de Level 3/4 scenario's en neemt af in de Level 5 scenario's.
- Er is een toename van voertuigkilometers in alle scenario's ten opzichte van referentiesituatie, waarbij de grootste stijging optreedt in de L5 scenario's.
- Er treedt een stijging op in voertuigverliesuren in alle scenario's ten opzichte van referentiesituatie,

- Het autogebruik neemt toe. Het gebruik van de huidige privéauto circa 35% in de referentiesituatie en dit wordt vervangen door de zelfrijdende (deel)auto. Hierbij is het aandeel van de zelfrijdende taxi veel hoger in de Level 5 scenario's (maximaal bij Level 5 delen) dan in de Level 3/4 scenario's. Het aandeel van de zelfrijdende privéauto is aanzienlijk in de Level 3/4 scenario's en de Level 5 niet-delen scenario's.
- De zelfrijdende deeltaxi en -busje zijn alleen van toepassing in de delen scenario's waarbij het aandeel in de Level 3/4 delen scenario bijna verwaarloosbaar is.
- Het aandeel autopassagiers blijft vrijwel gelijk in de Level 3/4 scenario's.

ondanks een veronderstelde stijging van de capaciteit van het wegennetwerk als gevolg van coöperatief rijden. De stijging is in de Level 3/4 scenario's echter zeer beperkt.

- De toename in voertuigkilometers is minder dan in het centrumstedelijk gebied en substantieel minder dan in het metropolitaan centrumstedelijk gebied.

Algemeen beeld

De zelfrijdende privéauto en de zelfrijdende taxi hebben in stedelijk woon-werk gebied nog een groter aandeel in de modal split dan in (metropolitaan) centrumstedelijk gebied. Dit gaat met name ten koste van de huidige privéauto en is in mindere mate ook toe te schrijven aan de afname van het aandeel fietsen, lopen, bus, tram, metro en trein. Dit gebiedstype is het meest voorkomende in Noord-Holland (qua aantal bewoners), en de modal split in dit gebied lijkt dan ook het meest op de modal split voor de hele provincie. Ook in dit gebiedstype neemt het aantal voertuigkilometers en voertuigverliesuren toe. De toename in voertuigverliesuren is het sterkst in Level 5 niet delen.

Kansen

- Uitrol van pilots ten behoeve van first- en last-mile vervoer van en naar centra en/of knooppunten of alternatieven voor gedurende daluren (in plaats van niet-rendabele buslijnen).
- Verbeteren van de langzaam verkeer verbindingen en faciliteiten.

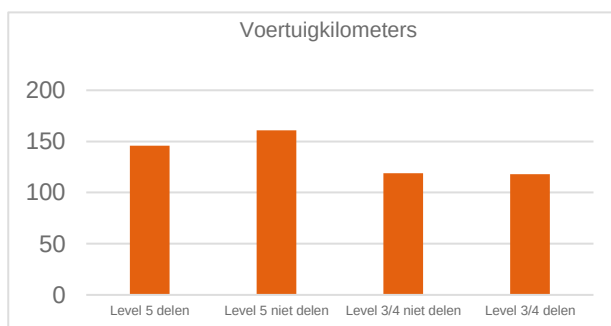
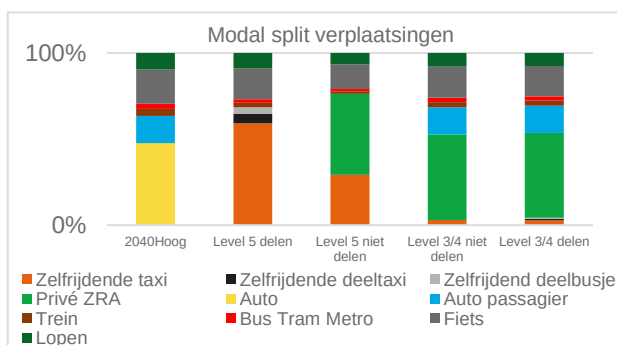
Bedreigingen

- Verdringingseffecten van andere modaliteiten door de introductie van zelfrijdende voertuigen waardoor een hoge belasting van het wegennetwerk optreedt voor de Level 5 scenario's. Dit geldt met name in en rondom centra en knooppunten. Er is behoefte aan het reguleren van de toegang van zelfrijdende voertuigen in en rondom knooppunten en centra (eventueel gedurende specifieke dagdelen).

4.2.4 Landelijk wonen en recreëren

Landelijk wonen en recreëren (gebiedstype 4)

De typering geldt bijvoorbeeld voor: Lutjebroek, Ankeveen en Callantsoog



- Het aandeel van fietsen en lopen neemt marginaal af voor de Level 3/4 scenario's en de Level 5 delen scenario, en in grotere mate voor het Level 5 niet-delen scenario.
- Het aandeel van bus, tram, metro en trein neemt marginaal af voor de Level 3/4 scenario's en de
- Er is een toename van voertuigkilometers in alle scenario's ten opzichte van referentiesituatie, waarbij de grootste stijging optreedt in de L5 scenario's.
- Er zal een stijging van voertuigverliesuren optreden in het Level 5 niet delen scenario ten

Level 5 delen scenario, en in grotere mate voor het Level 5 niet-delen scenario.

- Het gebruik van de huidige privéauto is substantieel in de referentiesituatie en dit wordt voor een groot deel overgenomen door de zelfrijdende privéauto in de Level 3/4 scenario's, met een marginaal aandeel voor de zelfrijdende taxi. In het Level 5 niet-delen scenario is er meer balans tussen de verdeling van zelfrijdende deeltaxi en -privéauto, waarbij zij samen verantwoordelijk zijn voor het grootste deel van de totale modal split van verplaatsingen.
- De zelfrijdende deeltaxi en -busje zijn alleen van toepassing in de delen scenario's waarbij het aandeel in de Level 3/4 delen scenario bijna verwaarloosbaar is.

opzichte van referentiesituatie, ondanks een veronderstelde stijging van de capaciteit van het wegennetwerk als gevolg van coöperatief rijden. In de overige scenario's betekent de verwachte toename van de capaciteit in combinatie met de beperkte groei van het aantal voertuigkilometers dat het aantal voertuigverliesuren afneemt.

- De toename in voertuigkilometers is vergelijkbaar met het stedelijk woon-werk gebied en daarmee substantieel minder dan het metropolitaan centrumstedelijk gebied.

Algemeen beeld

Het aandeel van de privéauto en de zelfrijdende taxi is in dit gebiedstype groot. Bij Level 5-niet delen neemt in dit gebiedstype het aantal voertuigverliesuren toe. Bij de overige scenario's neemt het aantal voertuigverliesuren licht af.

Kansen

- Door toegankelijker bereikbaarheidsalternatieven (als gevolg van de introductie van zelfrijdende voertuigen) is een betere en langdurigere betrokkenheid in de maatschappij te faciliteren voor bepaalde doelgroepen, waaronder ouderen en minder validen (bijvoorbeeld doordat ouderen langer thuis kunnen blijven wonen).
- Herziening van de financieringsopties voor vervoer van speciale doelgroepen, waarbij mogelijkheden zijn voor het bundelen van budgetten (bijvoorbeeld PGB-vervoer).
- Hernieuwing en/of aanpassing van het OV-systeem, waarbij huidige niet-rendabele OV-trajecten (bijvoorbeeld buslijnen) vervangen kunnen worden door zelfrijdende deelconcepten;
- Uitrol van pilots met zelfrijdende deelconcepten

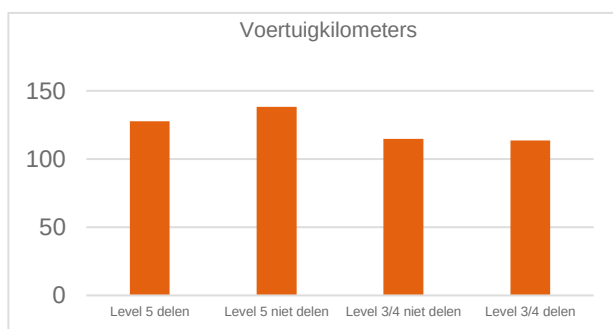
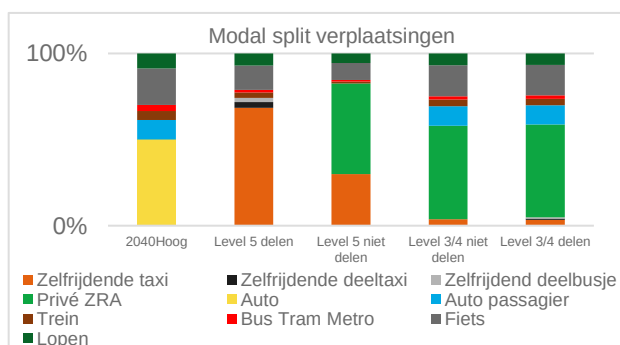
Bedreigingen

- Hoge belasting van het wegennetwerk voor het Level 5-niet delen scenario, waarbij capaciteitsproblemen ontstaan op huidige en/of toekomstige knelpunten (bijvoorbeeld op de N9).
- Doordat landelijke gebieden beter bereikbaar worden door de komst van zelfrijdende voertuigen en een prettig woongebied vormen bestaat de kans dat een deel van de bevolking (met name vermogenden) naar aantrekkelijke landelijke gebieden kan trekken (bijvoorbeeld rondom de duinen of 't Gooi), terwijl overige gebieden te maken krijgen met ontvolking.

4.2.5 Hubs en mainports

Hubs en Mainports (gebiedstype 5)

Locaties: Schiphol, Haven van Amsterdam, Greenport Aalsmeer & Noord Holland Noord en TataSteel



- De modal split is een gemiddelde voor alle beschouwde hubs. Er zullen echter duidelijke verschillen zijn tussen de verschillende type hubs, denk aan Schiphol met een veel hoger aandeel
- Er is een toename van voertuigkilometers in alle scenario's ten opzichte van referentiesituatie, waarbij de grootste stijging optreedt in de Level 5 scenario's (en maatgevend voor L5 niet-delen).

personenvervoer ten opzichte van de overige hubs. In het algemeen geldt dat voor de hubs de zelfrijdende taxi en/of de privé zelfrijdende auto een hoog aandeel hebben, vergelijkbaar met het gebiedstype landelijk wonen en recreëren. Door de komst van de zelfrijdende voertuigen neemt het aandeel van regulier OV wat af, evenals de aandelen fietsen en lopen.	- Naar verwachting zal een daling van het aantal voertuigverliesuren optreden in alle scenario's ten opzichte van referentiesituatie, dankzij een veronderstelde stijging van de capaciteit van het wegnennetwerk als gevolg van coöperatief rijden. - De toename in voertuigkilometers is kleiner dan in de overige deelgebieden.
---	---

Algemeen beeld

Het aandeel van de privé (vracht)auto en de zelfrijdende taxi is in dit gebiedstype groot. In dit gebiedstype neemt het aantal voertuigkilometers licht toe, maar door de capaciteitstoename neemt echter het aantal voertuigverliesuren in alle scenario's (licht) af.

Kansen

- Ruimtelijke spreiding K+R-faciliteiten op Schiphol met kans voor uitrol business case (bijvoorbeeld "premium service" = dichtbij terminal parkeren, terwijl "basic service" = op afstand parkeren).
- Uitrol passagier vervoer-pilots op Schiphol met zelfrijdende voertuigen voor last-mile vervoer van/naar terminal (bijvoorbeeld voor de "basic service" K+R-afnemers).
- Mogelijkheid voor de uitrol van logistieke vervoer concepten, c.q. pilots, voor vrachtvervoer met zelfrijdende voertuigen tussen Greenport en Schiphol Rijk (bijvoorbeeld een ongestoorde logistieke verbinding op exclusieve infrastructuur), West-as en/of Zuid-as Dok logistiek centrum

Bedreigingen

- Bereikbaarheidsopgave voor Schiphol door een hoog verkeersaanbod naar terminal als gevolg van uitrol zelfrijdende voertuigen (taxi's) voor met name K+R.
- Opgave voor overige hubs ten aanzien van assetmanagement door een mogelijke toename van schade aan de infrastructuur (op de belangrijkste vrachtcorridors bijvoorbeeld) als gevolg van een toename in verkeersintensiteit van vrachtvervoer (mogelijk ook rijspoorvorming door platooning).

4.3 Conclusies

De resultaten van de voorgaande analyse laat zien dat er grote veranderingen in de vervoerwijzekeuze kunnen plaatsvinden door de introductie van zelfrijdende voertuigen, met name voor de Level 5 scenario's. Dit heeft aanzienlijke gevolgen voor mobiliteit. De doorvertaling van de mobiliteitsimpact naar de impact op (openbare) ruimte, economie en sociale beleidsaspecten laat vervolgens respectievelijk een neutraal, licht negatief en licht positief beeld zien. Hieronder worden de belangrijkste conclusies van dit hoofdstuk samengevat.

4.3.1 Bereikbaarheid

In alle scenario's is sprake van een **hoger aantal voertuigkilometers wat voor met name de stedelijke gebieden een negatieve impact heeft op de doorstroming, terwijl het kansen biedt in landelijk gebied**. In elk scenario blijkt het aantal voertuigkilometers sterk toe te nemen, wat veelal niet gecompenseerd wordt door de veronderstelde (substantiële) verhoging van de capaciteit van het wegnennetwerk (als gevolg van coöperatief rijden). Communicatie tussen voertuigen en tussen voertuigen en de infrastructuur wordt zeer belangrijk geacht voor capaciteitstoename van het wegnennet. De capaciteit wordt vooral in de Level 5 scenario's verondersteld substantieel te stijgen, omdat alle voertuigen dan met elkaar en de infrastructuur communiceren. Bij de Level 3/4 scenario's is dit in mindere mate het geval en de capaciteit wordt daar verondersteld licht te stijgen. Vooral in het metropolitaan centrumstedelijk gebied neemt het aantal voertuigkilometers naar verwachting sterk toe in de Level 5 scenario's, waardoor er ook een sterke toename optreedt van het aantal voertuigverliesuren. De toename van voertuigverliesuren wordt kleiner naarmate de verstedelijkingsgraad lager is en er verder van het metropolitane centrumstedelijk gebied wordt gereisd. Voor het landelijk gebied is, met uitzondering van het Level 5-niet delen scenario, zelfs sprake van een lichte afname van voertuigverliesuren. In (metropolitaan) centrumstedelijk gebied is er daarnaast een verhoogde kans op conflicten tussen gemotoriseerd (en zelfrijdend) verkeer en langzaam verkeer

(fietsers, voetgangers). Het neemt ook meer toe dan in de andere gebiedstypes omdat het aantal voertuigkilometers hier sterkst stijgt.

4.3.2 Verkeersveiligheid

In alle scenario's is sprake van meer voertuigkilometers. Normaalgesproken resulteert dat in een verhoogde blootstelling aan een ongevalskans en dus materiële en immateriële schade. Met name in stedelijke gebieden is er een verhoogde kans op interactie tussen snelverkeer (gemotoriseerde voertuigen) en langzaam verkeer. Het risico op een ongeval kan echter gecompenseerd en/of zelfs overtroffen worden als gevolg van technologische ontwikkelingen rondom zelfrijdende voertuigen, waarbij in de literatuur vrijwel altijd wordt uitgegaan van een substantiële daling van de kans op een ongeval. Door verbeteringen van de voertuigtechnologie en voertuigprestaties is de aanname dat het aantal eenzijdige ongevallen (van de weg raken) en het aantal kop-staartbotsingen zal afnemen. Het bovenstaande kan echter pas volledig gestaafd worden nadat er substantieel veel gereden is met zelfrijdende voertuigen op openbare wegen gedurende experimenten. Zodoende wordt geconcludeerd dat de introductie van zelfrijdende voertuigen een **neutrale tot positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid**.

4.3.3 Duurzaamheid en/of leefbaarheid

In alle scenario's is op basis van de gehanteerde uitgangspunten sprake van meer voertuigkilometers wat leidt tot meer uitstoot van CO₂ en schadelijke stoffen (onder andere fijnstof). Ook levert het een hogere geluidsbelasting op, waardoor aangenomen kan worden dat het een negatieve impact heeft op de leefbaarheid. Parallel aan de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen is het echter de verwachting dat voertuigen op steeds grotere schaal elektrisch (of op alternatieve brandstoffen) zullen rijden, waardoor de uitstoot van met name CO₂ en schadelijke stoffen (en in veel mindere mate geluid) verwacht wordt af te nemen. Op basis van het voorgaande is te concluderen dat bijvoorbeeld met andere uitgangspunten, zoals elektrificatie van zelfrijdende voertuigen en/of een circulair productieproces een verbeterend effect kan hebben, waardoor **een negatieve tot neutrale impact op de leefbaarheid en duurzaamheid te verwachten** is. Tot slot is de verdringing van duurzame vervoersalternatieven zoals OV, fietsen en lopen door zelfrijdende voertuigen in alle gebieden een aandachtspunt en is het verlies van het aandeel van de 'gezonde modaliteiten' een aandachtspunt voor de volksgezondheid.

4.3.4 Sociale ontwikkeling (toegankelijkheid en gebruik van vervoer)

De bevolking krijgt door de introductie van zelfrijdende voertuigen en – deelconcepten goedkopere en mogelijk snellere en/of comfortabelere vervoersalternatieven tot haar beschikking, waardoor de toegankelijkheid tot vervoer vergroot wordt. In landelijke gebied bijvoorbeeld worden kansen gecreëerd voor een aantrekkelijk woongebied en meer maatschappelijke participatie van specifieke doelgroepen (ouderen en personen met een beperking).

Uit de impactanalyse blijkt dat de introductie van zelfrijdende voertuigen leidt tot een afname van het aandeel OV (huidig/conventioneel bus, tram, metro, trein) in alle scenario's. Verondersteld wordt dat deze ontwikkelingen vooral ten koste zullen gaan van de dunnere OV-lijnen en niet van de hoogfrequente en/of snelle OV-verbindingen. De deelconcepten zijn vooral bij de Level 5 scenario's aantrekkelijk, omdat ze zeer goedkoop zijn, terwijl deze nauwelijks gekozen worden in de Level 3/4 scenario's (verhoogde kosten omdat nog een chauffeur nodig is).

De Level 5 scenario's zullen daarnaast zowel positieve als negatieve consequenties hebben voor de beroepsbevolking. Zo is de kans groot dat beroepschauffeurs overbodig worden, als ook dat er afname plaatsvindt van de vraag naar auto gerelateerde (reparatie) beroepen. Daarentegen staat dat er andere (kennisintensieve) banen voor terug kunnen komen, zoals onder andere op het gebied van mapping, dataverwerking, data-analyse en (cyber)security.

Op basis van het voorgaande is te concluderen dat **zelfrijdende voertuigen neutraal tot positief bijdragen aan de sociale ontwikkeling**.

4.3.5 Economische ontwikkeling

Voor de economische ontwikkeling moet onderscheid gemaakt worden tussen de bedrijfsvoering voor diverse overheden (op het niveau van het Rijk, Provincie en gemeenten) en de bredere economische impact op de maatschappij, als gevolg van de introductie van zelfrijdende voertuigen.

Voor het eerstgenoemde (bedrijfsvoering verscheidene overheden) geldt dat de provincie en gemeenten moeten anticiperen op lagere inkomsten uit opcenten en (lang)parkeren. Dit is het gevolg van respectievelijk een afname in het aantal benodigde voertuigen voor de delen scenario's, en doordat de behoefte aan lang parkeren substantieel afneemt in de Level 5 scenario's waar geen chauffeur benodigd is (verondersteld is dat parkeren op afstand goedkoper is dan parkeren nabij de bestemming). Daarnaast kunnen vlooteigenaren van gedeelde voertuigen (taxi's, deeltaxi's, gedeelde busjes) besluiten hun voertuigen in een andere provincie te registreren, waardoor een andere regulering toegepast moet worden om opcenten te kunnen innen. Ook zal door een toename in het aantal voertuigkilometers in alle scenario's meer schade ontstaan aan de infrastructuur, waardoor het onderhoud meerkosten met zich meebrengt voor de provincie. Tenslotte zal er ook geld beschikbaar moeten worden gesteld voor het omscholen van overbodige en/of in vraag afnemende beroepen, waaronder beroepschauffeurs en rij scholen. Voor de provinciale bedrijfsvoering geldt dat, zonder enige vorm van regulering, de introductie van zelfrijdende voertuigen een **neutrale tot negatieve bijdrage zal hebben aan de economische ontwikkeling van de Provincie**.

Voor de bredere economische impact op de maatschappij geldt dat de mobiliteit toeneemt en daarmee meer banen bereikbaar worden voor meer mensen. Hoewel het drukker wordt door een toename van het aantal voertuigkilometers en aantal voertuigverliesuren blijven economische kerngebieden bereikbaar door het ter beschikking hebben van meerdere alternatieven. Er liggen kansen voor een verbetering van de bereikbaarheid voor hubs en mainports door onder andere de uitrol van nieuwe logistieke concepten. Ook zal er door de toename van de onderhoudsvraag van infrastructuur meer uitgegeven moeten worden richting aannemers. Ten slotte zal er ook een uitwisseling plaatsvinden tussen het verdwijnen en ontstaan van banen en markten, waarvan niet duidelijk is wat de netto economische impact zal zijn. Om een gedegen inzicht te verkrijgen in het nettoresultaat van de economische impact op de maatschappij zal er uitgebreid aanvullend onderzoek moet plaatsvinden naar de maatschappelijke kosten en baten als gevolg van de introductie van zelfrijdende voertuigen.

Op basis van het voorgaande is slechts in beperkte mate een voorspelling te doen op de brede economische impact voor de maatschappij. Aangenomen wordt dat het nettoresultaat van de introductie van zelfrijdende voertuigen **neutraal bijdraagt aan de ontwikkeling van de provincie**.

4.3.6 Ruimtelijke ontwikkeling (functioneel gebruik ruimte en spreiding)

Voor dit onderzoek zijn ruimtelijke ontwikkelingen als input meegenomen in de Quick Scan tool. De ontwikkelingen zijn bepaald aan de hand van een tweetal voorgaande studies (KiM-scenario's en Ontwikkelingsbeeld Mobiliteit 2050 de PNH) en de uitkomsten van de scenarioworkshop met de PNH en de Vervoerregio. Voor de ruimtelijke ontwikkeling is onderscheid gemaakt naar ruimtelijke spreiding van de bevolking en functioneel ruimtegebruik.

Voor de ruimtelijke spreiding is de verwachting dat zelfrijdende voertuigen een beperkte impact uitoefenen, omdat bevolkingsspreiding ook afhankelijk is van overige factoren, waaronder het voorzieningenniveau (activiteiten en werkgelegenheid) in de regio. Verwacht wordt dat een klein deel van de bevolking zich elders vestigt. Door de verbeterde bereikbaarheid (als gevolg van goedkopere vervoeralternatieven) kan enerzijds een trek plaatsvinden naar de stedelijke gebieden, terwijl anderen mogelijk de voorkeur geven aan een aantrekkelijk woonlocatie in het landelijk gebied (reistijd wordt werktijd, met meer comfort meer voorzieningen bereikbaar).

Op het gebied van functioneel ruimtegebruik is te verwachten dat zelfrijdende voertuigen een grote invloed gaan hebben, met name voor de level 5 scenario's waarin geen chauffeurs benodigd zijn, en waar bovendien ook het aantal benodigde voertuigen sterk afneemt (Level 5 delen scenario). De (lang)parkeerbehoefte neemt sterk af voor deze scenario's en de behoefte aan K+R-plekken en instap- en afzetstroken neemt juist sterk toe. Het gevolg is een ruimtelijke herinrichting van overbodige parkeerfaciliteiten en uitbreiding van benodigde K+R-faciliteiten in stedelijke gebieden en in en rondom knooppunten, wat een impact heeft op de leefbaarheid van het gebied.

De impact op de bijdrage aan **de ruimtelijke ontwikkeling wordt als neutraal beoordeeld**. De geschetste ontwikkelingen hebben immers zowel positieve als negatieve gevolgen voor stedelijke en landelijke gebieden, waarbij het nettoresultaat niet is vast te stellen op basis van de Quick scan analyse zoals binnen deze studie uitgevoerd.

De kwantitatieve uitkomsten van de Quick Scan tool geven inzicht in de kansen en bedreigingen voor elk van de gebiedstypen. Zoals aangegeven betreft het hier nog een beleidsarme doorrekening. Interventies zijn noodzakelijk om enerzijds positieve impact en/of kansen te verzilveren (een extra boost te geven) en anderzijds negatieve impact en/of bedreigingen te mitigeren. De beleidsdoelen bieden houvast voor de definitie van beide soorten interventies (faciliterend of mitigerend) De interventies zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 5.

4.3.7 Transitiefase

Voor de transitiefase geldt dat een adaptief beleid nodig zal zijn om in te kunnen springen op veranderingen. Er zal nog sprake is van gemengd verkeer ('slimme' en 'domme' voertuigen) en 'slimme' voertuigen kunnen nog niet alles (zelf) waarnemen, waardoor interactie met de infrastructuur en wegkantsystemen noodzakelijk is. In de transitiefase zullen relatief meer ongevallen met betrokkenheid van zelfrijdende voertuigen plaatsvinden, welke te wijten zijn aan de nog niet volledig uitontwikkelde technologie. Dit vraagt om een beheerste transitiestrategie (onder andere toelating, communicatie). In de strategie moet het eindbeeld steeds voorop staan, waarbij zelfrijdende voertuigen uiteindelijk zullen zorgen voor meer verkeersveiligheid en/of hoger veiligheidsniveau. De transitiefase betekent hoe dan ook dat verschillende systemen/functies in stand moeten worden gehouden; voor zowel conventionele voertuigen als voor zelfrijdende voertuigen. Afhankelijk van het tempo van de opmars van de (volledig) zelfrijdende auto kan geleidelijk een aanvang worden gemaakt met het reduceren van parkeerruimte.

5 IMPACTANALYSE (BELEIDSRIJK)

Op basis van de resultaten van de beleidsarme impactanalyse uit hoofdstuk 4 is bepaald welke interventies de PNH en de Vervoerregio kunnen plegen. Hierbij is een koppeling gelegd tussen de geïdentificeerde kansen en bedreigingen per gebiedstype (met betrekking tot de beleidsdoelen) en de mogelijkheden om kansen te faciliteren en/of bedreigingen te mitigeren.

Een selectie van deze interventies is doorerekend met de Quick Scan tool om inzichten te krijgen in het effect van (combinaties van) interventies, de zogeheten beleidsrijke impactanalyse.

Paragraaf 5.1 schetst een overzicht van de interventies die de PNH en de Vervoerregio kunnen plegen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar drie typen:

- Generieke interventies;
- Specifieke interventies;
- Aandachtspunten.

Het resultaat van paragraaf 5.1 is een overzicht van interventies vanuit het invloedgebied van de PNH en de Vervoerregio in hun rol als wegbeheerder en als concessieverlener.

Een beperkt aantal interventies blijken geschikt om door te rekenen met de Quick Scan tool. In paragraaf 5.2 wordt de impact van deze selectie aan interventies gepresenteerd (beleidsrijk). Hierbij worden de resultaten afgezet tegen de situatie waarin geen interventies zijn toegepast (beleidsarm).

Tenslotte worden de conclusies besproken in paragraaf 5.3. De conclusies geven een overzicht van de belangrijkste interventies die de PNH en de Vervoerregio kunnen plegen vanuit het perspectief van de wegbeheerder en vanuit het perspectief van OV-concessieverlener. Daarnaast biedt het inzicht in de effectiviteit van interventies om ongewenste gevolgen van zelfrijdende voertuigen te beperken in de gebiedstypen.

5.1 Bepalen mogelijke interventies

Uit de impactanalyse (beleidsarm) komt naar voren dat de introductie van zelfrijdende voertuigen een sterke impact heeft op de vervoerwijze keuze van mensen doordat het een aantrekkelijk vervoersalternatief vormt voor de huidige beschikbare modaliteiten. Dit heeft zowel positieve als negatieve gevolgen, waarbij een aantal noodzakelijke en gewenste interventies nodig zijn om de negatieve effecten van zelfrijdende voertuigen te voorkomen of te beperken. Hieronder is door experts van Arcadis een lijst met mogelijke (categorieën van) interventies opgesteld die in het invloedssfeer liggen van de PNH en de Vervoerregio:

- Provinciale ruimtelijke verordening;
- Wegenverordening over aansluitingen op provinciale wegen;
- Onderhoud bestaande infrastructuur en aanleg nieuwe verbindingen;
- Financiële bijdrage projecten uit Provinciefonds aan gemeenten;
- Verkeersmanagement, reisinformatie, techniek;
- OV-concessieverlening;
- Opcenten;
- Subsidieregeling voor burgers, bedrijven en organisaties;
- Prioriteren doelgroepen;
- Provincie/de Vervoerregio als werkgever;
- Publiekscampagne en marketing;
- Partnerships/allianties met bedrijven en maatschappelijke organisaties;

In onderstaande worden de interventies nader toegelicht.

5.1.1 Generieke interventies

In deze paragraaf wordt ingegaan op de generieke interventies. Dit betreft noodzakelijke, oftewel “no-regret” interventies, die veelal een **faciliterende** functie hebben met als doel om de PNH en de Vervoerregio voor te bereiden (geschikt maken) op de introductie van zelfrijdende voertuigen.

In diverse (inter)nationale studies^{15 16} naar de mate waarop landen zijn voorbereid op de komst van autonome voertuigen, scoort Nederland hoog. Eén van de redenen hiervoor is de goede staat waarin de Nederlandse infrastructuur zich bevindt. Voordat wij ingaan op interventies is het van belang te benadrukken dat het handhaven van het huidige (hoge) niveau van de kwaliteit van de wegen (het assetmanagement) een wezenlijke bijdrage levert aan het functioneren van (nieuwe) rijtaakondersteunende systemen (Level 3/4) en volledig zelfrijdende voertuigen (Level 5).

We concluderen dat het verkeer en vervoerssysteem, op weg naar de Level 5 scenario's, op de lange termijn structureel anders zal zijn dan de wijze waarop dit nu georganiseerd is. Zo zal de scheiding tussen collectieve vervoerssystemen (het huidig openbaar vervoer) en andere vervoersvormen vervagen en zullen gemengde, mogelijk grotendeels (private) deelsystemen ontstaan. De druk op het wegennet in het metropolitaan en centrumstedelijk gebied maken dat, mede vanwege noodzakelijke interventies, vaker dan in de huidige situatie gebruik wordt gemaakt van meerdere modaliteiten.

Er zal verandering moeten optreden in het bewustzijn van alle geledingen binnen de PNH en de Vervoerregio die betrokken zijn bij lange termijn beleidsontwikkeling en (lange termijn) investeringen op het gebied van mobiliteit, ruimtelijke ordening en economie.

Een belangrijke eerste stap is de ontwikkeling van een integrale netwerkvisie voor verkeer- en vervoersverbindingen (vervoersrelaties) binnen het netwerk van wegen, spoor, bus en transferpunten. Hierin ontstaat ruimte voor de uitrol van alternatieve (of gecombineerde) vervoersconcepten of juist de opheffing van huidige niet rendabele vervoersconcepten, bijvoorbeeld (dunne) OV-verbindingen in dunbevolkte gebieden (onder andere spoor en/of busverbindingen boven de lijn Alkmaar-Hoorn). De PNH en de vervoerregio trekken hierin samen op. Middels een brede ruimtelijke en sociaaleconomische impactanalyse kan inzicht verkregen worden in waar kansen liggen voor de uitrol en/of opheffing van vervoersalternatieven en passende gerichte interventies te treffen. Het voorgaande betekent automatisch ook dat er een herziening moet plaatsvinden van de huidige OV-concessie, en de subsidieverlening voor de OV-concessie en/of Provinciefonds grondslagen ten behoeve van gerichte subsidieverlening voor (nieuwe) vervoersconcepten. Daarnaast is, gezien de uitkomst van de beleidsarme impactanalyse waarin een sterke stijging van het aantal voertuigverliesuren optreedt in met name stedelijke gebieden, het belangrijk om binnen deze netwerkvisie aandacht te geven aan de ontwikkeling van eisen t.a.v. prioritering en toelating van (type/categorieën) voertuigen.

Een andere interventie is de ontwikkeling van toetsingskaders/ robuustheidscheck om te controleren of de lopende infrastructuurinvesteringen van zowel de PNH als de Vervoerregio in lijn liggen met toekomstig gebruik en/of ontwikkeling, zodat voorkomen wordt dat er onnodig geld wordt verspild op de korte en middellange termijn. Hierbij dient, in samenspraak met kennisinstituten, te worden bepaald welke impact de transitie naar autonome voertuigen (in diverse vormen zoals privévoertuigen, maar ook zeker goederenvervoer en road-trains/platooning) heeft op de eisen die gesteld wordt aan het infrastructuur ontwerp. Denk hierbij enerzijds aan kansen vanwege de verminderde noodzaak om tolerantie in acht te nemen vanwege menselijk falen (bijvoorbeeld smallere rijstroken) en anderzijds hoe een en ander doorwerkt in met name het volume van het vrachtverkeer op het wegennet en daarmee de degeneratie van assets.

Vanuit een ruimtelijke perspectief kunnen de PNH en de Vervoerregio (gemeente) ook de adaptiviteit toetsen van ontwikkelingen en ruimtelijke plannen voor bijvoorbeeld het herbestemmen van vrijgekomen functies en creëren van nieuwe gewenste toepassingsmogelijkheden. Uit de beleidsarme impactanalyse is immers naar voren gekomen dat de behoefte aan (lang) parkeerfaciliteiten in steden drastisch afneemt en de behoefte aan K+R toeneemt voor met name de situaties waarin vervoersconcepten worden gedeeld.

De toename van het verkeersaanbod heeft naast de bovengenoemde degeneratie naar verwachting ook invloed op de assetmanagement strategie en asset operations. Als gevolg van een toename in

¹⁵ KPMG Autonomous Vehicles Readiness Index, January 2018.

¹⁶ Ronald Berger Automotive Disruption Radar – Issue #2, September 2017.

verkeersintensiteit over de gehele dag neemt het aantal verkeersluwe (en werkbare) uren af, waardoor het onderhoud in sterkere mate in de late avond- en nachturen moet plaatsvinden. Op dit moment is nog niet te overzien welke invloed dit heeft op de (totale) kosten voor assetmanagement. Met betrekking tot beheer en onderhoud bieden zelfrijdende voertuigen ook kansen, bijvoorbeeld een afname van schade door toedoen van een vermindering van eenzijdige ongevallen (van de weg geraken) en zelfrijdende voertuigen die verkeersmaatregelen (afzettingen) kunnen plaatsen. Jaarlijks vinden nog diverse ongevallen plaats waarbij wegwerkers gewond raken door aanrijdingen.

Het huidige verkeersmanagement bestaat uit incident management en verkeersmanagement. De grootste verschuiving wordt verwacht op het gebied van verkeersmanagement. Met de verdere uitrol van connected/coöperatieve voertuigen en ontwikkelingen op het gebied van verkeersverwachtingen vervalt de noodzaak om vanuit de wegbeheerdersrol verkeers- en routeadvies te vertrekken. De wegbeheerder, blijft een belangrijke rol houden voor vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer bij kruispunten (in lijn met de regelstrategie/beleidsprioriteiten).

In een stedelijke omgeving met enerzijds dichte bebouwing (en daarmee geen vrije zichtlijnen voor de sensoren op het voertuig) en anderzijds de aanwezigheid van fietsers en voetgangers is de interactie met (verkeers)managementsystemen langs de weg noodzakelijk voor een succesvolle (en veilige) introductie van zelfrijdende voertuigen. Dit is beschouwd als een randvoorwaarde (en is derhalve niet uitgewerkt als een interventie). Systemen als camera's en andere detectoren langs de weg kunnen fietsers, voetgangers en andere voertuigen detecteren en communiceren met de (connected/coöperatieve) zelfrijdende voertuigen. Geadviseerd wordt dit nader uit te werken binnen het Smart Mobility programma van de Provincie (en de Vervoerregio).

De verkeersgroei in beide Level 5 scenario's voor het metropolitaan en centrumstedelijk gebied laten zien dat de toename niet geacommodeerd kan worden. Zeker op de momenten waarop de verkeersvraag het grootste is, dienen keuzes gemaakt te worden. Hier dient verkeersmanagement eveneens te bewegen richting toelating (selectiviteit management) en prioritering van stromen en/of doelgroepen op zowel netwerk- als kruispunt niveau naar tijd en plaats.

De PNH en de Vervoerregio kunnen daarnaast gezamenlijk een belangrijke rol spelen bij een soepele en geleidelijke introductie van zelfrijdende voertuigen. Voorbeeld zijn pilots en publiekcampagnes om zo de bevolking te stimuleren. Educatie over de interactie en gebruik van zelfrijdende voertuigen en deelconcepten is essentieel voor de acceptatie door de inwoners.

Op relatief korte termijn kan ervaring worden opgedaan met zelfrijdend vervoersconcepten als aanvulling op bestaande (openbaar vervoer) verbindingen. Hierbij kan gedacht worden aan het toelaten van (gedeelde) zelfrijdende voertuigen op bestaande busbanen buiten de bebouwde kom (dit vanwege de afwezigheid van fietsers, voetgangers en overige weggebruikers) en first- en last-mile pilots voor de verbetering van verbinding tussen (trein)stations en bedrijventerreinen in de daluren op bedrijventerreinen zoals bijvoorbeeld de Waarderpolder Haarlem, Zandhorst Heerhugowaard, Hoofddorp-Schiphol). Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de experimenteerruimte in concessies.

Als werkgever en opdrachtgever kunnen de PNH en de Vervoerregio ook voorsorteren op ontwikkelingen door:

- Zelf het goede voorbeeld te geven: stimuleren van gebruik gedeelde voertuigen en OV voor woon-werk vervoer, reizen buiten spitsen, regulering beschikbare (parkeer)ruimte op werklocaties en kansen bieden voor toepassing van zelfrijdende (werk)voertuigen door haar opdrachtnemers;
- Het omscholen/bijtscholen van overbodig personeel ten gevolge van zelfrijdende voertuigen, door bijvoorbeeld eisen te stellen aan de herinzetbaarheid van personeel in de volgende OV-concessie en/of leeftijdseisen te stellen aan de chauffeurspopulatie (bewuste oververtegenwoordiging van 45+).
- Het bundelen van budgetten en de vervoersvraag voor (semi-)overheid gefinancierde vervoersvormen (onder andere WMO) ten behoeve van vraag gestuurde vervoersconcessie (met ruimte voor autonome deelconcepten).

Ten slotte kan de PNH en de Vervoerregio ook partnerships en allianties vormen met overige publieke (en private) instanties met het doel om meer zeggenschap/ verantwoordelijkheidsuitbreiding te realiseren. Hiermee kan vervolgens meer sturing gegeven worden aan de mate van regulering van (zelfrijdende) voertuigen.

In Tabel 7 is een overzicht opgenomen van de generieke acties en gerichte interventies. Voor elke interventie zijn een tweetal zaken benoemd, namelijk het aanbevolen tijdstermijn waarop de interventie uitgezet dient te worden, en de relatie tot de beleidsdoelen waarop de interventie betrekking heeft.

Voor de tijdsindicatie is onderscheid gemaakt naar de korte termijn (KT) tot circa 2021, de middellange termijn (MLT), van 2021 tot 2030, en de lange termijn (LT), ná 2030. Voor het benoemen van de relatie tussen de interventie en het beleidsdoel is gebruik gemaakt van een letteraanduiding in de kolommen. De letters refereren naar de beleidsdoelen van de PNH en de Vervoerregio. De letteraanduiding wordt nader toegelicht in de legenda van onderstaande tabellen.

Het volledig uitgeschreven overzicht van interventies is opgenomen in Bijlage H.

Tabel 7: Overzicht van generieke interventies die toepasbaar zijn voor alle gebiedstypen en alle scenario's, tenzij expliciet anders benoemd. Legenda: Bereikbaarheid = B; Economische ontwikkeling = E, Leefbaarheid/Duurzaamheid = L, Ruimtelijke ontwikkeling = R, Sociale ontwikkeling = S; Veervoerregio = V

Generieke interventies	KT	MLT	LT
Ontwikkeling integrale Verkeer en Vervoer visie	B, E, L		
Provinciale Ruimtelijke Verordening – toetsing ontwikkelingen en ruimtelijke plannen	R		
Controle op toekomstvastheid lopende infrastructuur investeringen	E		
Onderhoud bestaande infrastructuur en aanleg nieuwe verbindingen – herziening assetmanagement strategie		E, V	
Pilots, publiekscampagne en marketing - educatie en stimuleren zelfrijdende voertuigen		B, R, V	
De PNH/de Vervoerregio als werkgever en opdrachtgever	E, S, R		
Partnerships/allianties met bedrijven en maatschappelijke organisaties – verantwoordelijkheidsuitbreiding.	B		

5.1.2 Aandachtspunten

In deze paragraaf wordt ingegaan op het aandachtspunt om zaken te bereiken die nu wellicht nog geen (concrete) doelstelling zijn, maar een goede kans bieden om zaken te organiseren naar de toekomst toe, als voorbereiding op de introductie van zelfrijdende voertuigen en deelconcepten.

We concluderen dat met de introductie van zelfrijdende deelsystemen er een verandering kan optreden in financiële inkomsten uit voertuigbelastingen voor de PNH en de Vervoerregio. In de situatie waarin voertuigen gedeeld worden:

- Daalt namelijk het totaal aantal voertuigen en daarmee de omvang van de motorrijtuigenbelasting, en opcenten;
- Daalt (mate waarin is afhankelijk van het scenario) het aantal voertuigen in privébezit (en daarmee hard gekoppeld aan de woonplaats van de eigenaar);
- Kunnen vlooteigenaren hun voertuigen elders (andere provincie of land) registreren, waardoor geen opcenten geïnt kunnen worden in de provincie waar het voertuig actief is;
- Rijden privé voertuigen aanzienlijk minder kilometers dan voertuigen van een vloot operator (al dan niet voor shared ritten).

Een belangrijke interventie bij is de bewustwording van deze verandering en het anticiperen op deze ontwikkeling door bekostiging van de provinciale overheid in zijn algemeenheid te herzien.

In het verkeer- en vervoersbeleid zijn doelstellingen opgenomen met betrekking tot verkeersveiligheid. De literatuur gaat uit van een positief effect op de verkeersveiligheid en hiermee vervalt de noodzaak voor financiering van publiekscampagnes gericht op (bijvoorbeeld) alcohol- en drugs- en smartphone gebruik in het verkeer. Met de komst van zelfrijdende voertuigen geldt dat de verkeersveiligheid voor inzittenden van zelfrijdende voertuigen en de voetgangers/ fietsers afhankelijk is van de kwaliteit van de software(updates). Dit vraagt echter wel een goede dialoog tussen wegbeheerders en toelatingsinstantie (RDW) ten aanzien van ethische en juridische keuzes omtrent verkeersveiligheid bij de uitrol en het gebruik van zelfrijdende voertuigen.

In Tabel 8 is een overzicht opgenomen van de aandachtspunten. Het volledig uitgeschreven overzicht van interventies is opgenomen in Bijlage H.

Tabel 8: Overzicht van aandachtspunten, die benodigd zijn als voorbereiding op zelfrijdende voertuigen. Legenda: Bereikbaarheid = B; Economische ontwikkeling = E, Leefbaarheid/Duurzaamheid = L, Ruimtelijke ontwikkeling = R Sociale ontwikkeling = S; Verkeersveiligheid = V

Aandachtspunten	KT	MLT	LT
Opcenten- herziening beleid	E,B		
Verkeersveiligheid		V	V

5.1.3 Specifieke interventies

In Tabel 9, Tabel 10, Tabel 11 en Tabel 12 is een overzicht opgenomen van de specifieke interventies per gebiedstype voor de situatie in Noord-Holland. Hierbij is het gebiedstype centrumstedelijk en het stedelijk woon-werk gebied onder één tabel samengebracht vanwege de hoge mate van overeenkomsten in interventies. In Bijlage H is een overzicht van de specifieke interventies voor deze gebieden beschreven.

Het overzicht van specifieke interventies zijn de belangrijkste interventies per gebiedstype, welke veelal van **mitigerende** aard zijn, dat wil zeggen met als hoofddoel hebben het adresseren van de (ongewenste/ negatieve) gevolgen van zelfrijdende voertuigen ten aanzien van de beleidsdoelstellingen van de PNH en de Vervoerregio.

Metropolaan Centrumstedelijk gebied

Voor het metropolitaan centrumstedelijk gebied is geconcludeerd dat de introductie van zelfrijdende voertuigen leidt tot een sterke verslechtering van de bereikbaarheid als gevolg van een extreme toename in voertuigverliesuren, waardoor ook negatieve consequenties ontstaan voor economische ontwikkeling en leefbaarheid.

Op basis van de geïdentificeerde kansen en bedreigingen voor het metropolitaan centrumstedelijk gebied volgt dat de belangrijkste opgaven liggen in het reguleren van de toelating van zelfrijdende voertuigen en het bestrijden van de verdringingseffecten (van zelfrijdende voertuigen) voor met name fietsen, lopen, bus, tram, metro en trein.

Een belangrijke interventie voor de Vervoerregio en de PNH om zelfrijdende voertuigen te reguleren is het verkennen van de mogelijkheden voor de invoering van een toelatingsbeleid/zonering. Hier kan het vormen van partnerships tussen beide overheden bijdragen aan de uniforme invulling van de verantwoordelijkheid (in en buiten de Vervoerregio). Mogelijke mechanismen voor het bovenstaande zijn het aanscherpen van de normen ten aanzien van geluid- en uitstoot voor het centrumgebied en/of de invoer van financiële (cordon- of kilometer) heffing (gedurende specifieke tijdperioden). Ook het niet faciliteren van parkeercapaciteit (kort en lang parkeren), het stimuleren van hergebruik van parkeergelegenheid voor andere doeleinden en het verlagen/minimaliseren van parkeernormen voor nieuwbouw in bestemmings- en/of omgevingsplannen draagt bij aan het verminderen van het aantal voertuigbewegingen in centra.

Daarnaast kunnen de PNH en de Vervoerregio ook hierop sturen door het stimuleren van OV en langzaam verkeer (fiets en lopen). Geschikte mechanismen hiervoor zijn de herijking van de netwerkvisie en het OV-netwerk. Dit vraagt om een kwalitatief goed OV-systeem binnen het Metropolitaan Centrumstedelijk gebied met daarbuiten overstappunten.

Ten behoeve van het stimuleren van de langzaam verkeer en het beperken van het aantal conflicten met zelfrijdende voertuigen heeft het sterke voorkeur de kruisende relaties van zware stromen conflictvrij (ongelijkvloers) vorm te geven, wat echter een grote uitdaging is vanwege de beperkte beschikbare fysieke ruimte.

Tenslotte vraagt dit ook om een gedragsverandering bij de mobilist om deze (modal) shift mogelijk te maken. Hiervoor zullen pilots en publiekscampagnes noodzakelijk zijn.

In Tabel 9 is een verkort overzicht opgenomen van de betreffende interventies.

Tabel 9: Specifieke interventies voor het metropolitaan centrum stedelijk gebied. Legenda: Bereikbaarheid = B; Economische ontwikkeling = E, Leefbaarheid/Duurzaamheid = L, Ruimtelijke ontwikkeling = R Sociale ontwikkeling = S; Veiligheid = V

Specifieke interventies voor metropolitaan centrumstedelijk gebied	KT	MLT	LT
Interventies om zelfrijdende voertuigen in het centrumgebied te reguleren en/of te weren			
Verkenning invoering tolheffing/zonering/spreiding in tijd	B,E,L	B,E,L	
Aanpassen en/of verlagen van de parkeernormen	B,E,L	B,E,L	
Provinciale Ruimtelijke Verordening – ruimtereserveringen K+R en parkeren		R	R
Interventies om OV en langzaam vervoer te stimuleren			
Onderhoud bestaande infrastructuur en aanleg nieuwe verbindingen– aandacht voor fiets- en wandelnetwerk		B,E,L	
OV-concessieverlening – herijken/herontwikkeling netwerkvisie, gewenste capaciteit en OV-netwerk	B,E	B,E	
Pilots, publiekscampagnes en marketing (ten behoeve van promotie OV, fiets, wandelen en deelconcepten)	B,L	B,L	

Centrumstedelijk en stedelijk woon-werkgebied

Voor het centrumstedelijk en het stedelijk woon-werk gebied is geconcludeerd dat de introductie van zelfrijdende voertuigen met name leidt tot een verslechtering van de bereikbaarheid van centra en knooppunten in stedelijke gebieden als gevolg van een toename in voertuigverliesuren waardoor ook negatieve consequenties ontstaan voor de leefbaarheid.

Op basis van de geïdentificeerde kansen en bedreigingen voor het centrumstedelijk en het stedelijk woon-werk gebied is te concluderen dat de belangrijkste opgaven liggen in het reguleren van de toegang van zelfrijdende voertuigen tot centra en knooppunten, het bevorderen van voertuig- en rijdelen en het stimuleren van fietsen, lopen, bus, tram, metro en trein.

Belangrijke interventies voor het reguleren van zelfrijdende voertuigen in gebieden en het stimuleren van OV en langzaam verkeer zijn hierboven besproken onder het metropolitaan centrum stedelijk gebied.

Daarnaast spelen ook ruimtereserveringen voor K+R-doeleinden nabij knooppunten een belangrijke rol in dit gebied. In tegenstelling tot het metropolitaan centrumstedelijk gebied (wat een oververzadiging in voertuigverliesuren laat zien), ligt er voor deze gebieden een mogelijkheid voor de uitrol van zelfrijdende deelconcepten in minder druk belaste gebieden, of als first- en last-mile vervoeralternatief. Middels pilots en stimulering van deelconcepten kan de PNH bijdragen aan de uitrol hiervan.

In Tabel 10 is een verkort overzicht opgenomen van de betreffende interventies.

Tabel 10: Specifieke interventies voor het centrumstedelijk en stedelijk woon-werk gebied. Legenda: Bereikbaarheid = B; Economische ontwikkeling = E, Leefbaarheid/Duurzaamheid = L, Ruimtelijke ontwikkeling = R Sociale ontwikkeling = S; Veiligheid = V

Specifieke interventies voor centrumstedelijk en stedelijk woon-werk gebied	KT	MLT	LT
Interventies om zelfrijdende voertuigen in en rondom centra en knooppunten te reguleren			
Verkenning invoering tolheffing/zonering/spreiding in tijd	B,E,L		
Aanpassen en/of verlagen van de parkeernormen centrumgebied	B,E,L	B,E,L	
Provinciale Ruimtelijke Verordening – ruimtereserveringen K+R en parkeren		R	R
Interventies om OV, langzaam vervoer en deelconcepten te stimuleren			
Onderhoud en aanpassingen bestaande infrastructuur – aandacht voor fiets- en wandelnetwerk		B,E,L	
OV-concessieverlening – herijken/herontwikkeling netwerkvisie, gewenste capaciteit en OV-netwerk	B,E	B,E	

Specifieke interventies voor centrumstedelijk en stedelijk woon-werk gebied	KT	MLT	LT
Pilots, publiekscampagnes en marketing (ten behoeve van promotie OV, fiets, wandelen en deelconcepten)	B,L	B,L	

Landelijk wonen en recreëren

Voor het landelijk wonen en recreëren gebied is geconcludeerd dat de introductie van zelfrijdende voertuigen met name leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid doordat de toegankelijkheid van vervoersalternatieven wordt vergroot voor de bevolking in dit gebied, terwijl voertuigverliesuren niet toenemen ten opzichte van de referentiesituatie, met uitzondering van de Level 5-niet delen situatie (hierin treedt een toename op van voertuigverliesuren).

Op basis van de geïdentificeerde kansen en bedreigingen voor het landelijke gebied is te concluderen dat er mogelijkheden liggen voor de uitrol van zelfrijdende voertuigen met het doel om de bereikbaarheid te verbeteren en de sociale ontwikkeling te stimuleren. De belangrijkste opgaven liggen in de herontwikkeling van het OV-netwerk/systeem, het herzien van de financieringsopties voor OV-vervoer (onder andere voor doelgroepen) en het bevorderen van deelconcepten.

De belangrijkste interventie voor de PNH (en deels voor de Vervoerregio) voor dit gebied is de mogelijkheid voor herontwikkeling en/of afschaf van het conventionele OV-systeem en -netwerk, waar ruimte is voor integratie van zelfrijdende voertuigen. Dit kan bijvoorbeeld op huidige niet rendabele OV-trajecten of als first- en last-mile vervoer. In eerste instantie kan dit vormgegeven worden door de uitrol van pilots met zelfrijdende deelconcepten, waarna verdere opschaling mogelijk is. Daarnaast leent dit gebiedstype zich goed om een nieuwe OV-concessie op een andere wijze in te richten waarbij in de dunbevolkte gebieden de (24/7) toegang tot een vervoersoplossing centraal staat boven het bieden van een (bus)lijnverbinding. Vraagbundeling vanuit verschillende, door de (semi) overheid, gefinancierde vervoersoplossingen biedt daarbij mogelijk extra (schaal)voordelen.

Een specifiek aandachtspunt is het voorzien in de vervoersbehoefte naar de diverse type (dag)recreatiegebieden met een weersafhankelijke vervoersvraag vanuit de eigen inwoners (stranden en duinen, recreatieplassen en natuurgebieden) en recreatieve bestemmingen met externe bezoekers (bijvoorbeeld Texel, Zaanse Schans, Volendam). In omvang is dit een relatief beperkte vervoersvraag waar in dit rapport niet nader op wordt ingegaan, maar voor de toekomst niet uit het oog mag worden verloren.

Daarnaast dienen de PNH en de Vervoerregio, in de situatie met Level 5-niet delen (waarin het aantal voertuigverliesuren toeneemt), ook in te zetten op het gebruik van deelconcepten in het landelijk gebied. Mechanismen hiervoor zijn onder andere de stimulering van deelconcepten (zie voorgaande voorbeelden in de andere deelgebieden) en/of capaciteitsuitbreiding van knelpunten in het landelijk gebied ten behoeve van uitrol zelfrijdende voertuigen (bijvoorbeeld de N9, N241 en N245 ten noorden van Alkmaar en Heerhugowaard).

In Tabel 11 is een overzicht opgenomen van de betreffende interventies.

Tabel 11: Specifieke interventies voor het landelijk wonen en recreëren gebied. Legenda: Bereikbaarheid = B; Economische ontwikkeling = E, Leefbaarheid/Duurzaamheid = L, Ruimtelijke ontwikkeling = R Sociale ontwikkeling = S; Verkeersveiligheid = V

Specifieke interventies voor landelijk wonen en recreëren	KT	MLT	LT
Herijking OV-concessieverlening			
Herijken netwerkvisie en OV-netwerk – inzet zelfrijdende voertuigen op niet rendabele OV-trajecten	B,S,E	B,S,E	
Financiële bijdrage uit Provinciefonds aan gemeenten en/of subsidieregeling voor burgers, bedrijven en organisaties – bundeling van budgetten t.a.v. doelgroepenvervoer	S,E	S,E	
Pilots, publiekscampagnes en marketing (ten behoeve van promotie zelfrijdende voertuigen) – uitrol pilots zelfrijdende deelconcepten	B,S,E	B,S,E	
Interventies om deelconcepten te stimuleren			

Specifieke interventies voor landelijk wonen en recreëren	KT	MLT	LT
Pilots, publiekscampagnes en marketing (ten behoeve van promotie deelconcepten)	B,S,E	B,S,E	
Onderhoud en aanpassingen bestaande infrastructuur – aandacht voor uitbreiding wegcapaciteit		B,S	

Hubs en mainports

Binnen dit gebiedstype blijkt dat Schiphol (centrum) een wezenlijk ander bezoekersprofiel heeft dan de overige hubs en mainports. De introductie van zelfrijdende voertuigen kan leiden tot een bereikbaarheidsopgave voor Schiphol als gevolg van een (sterke) toename van K+R-gebruik als gevolg van een daling van het aandeel OV en (lang)parkeren. Om de verkeersdruk op Schiphol Centrum te verlagen wordt geadviseerd is samenwerking met Schiphol en omliggende gemeenten na te denken over de gewenste verkeersstructuur en mogelijk meerdere K+R-locaties met (zelfrijdend)busvervoer naar de terminal. Dit vraagt echter een beschouwing waarbij naast het aspect voertuigbewegingen op Schiphol ook wordt gekeken naar andere aspecten van (omgevings)hinder, bedrijfsvoering en security.

Geadviseerd wordt te onderzoeken in hoeverre het gebied tussen de vrachtterminal(s) op Schiphol, Schiphol-Rijk en Greenpoort Aalsmeer (veiling) zicht leent voor proeven met zelfrijdend (vracht)verkeer.

Daarnaast zal in overleg met vervoerders/verladers onderzocht kunnen worden of het haalbaar is om tussen de hubs vervoersvraag te bundelen en zo te komen tot platoons.

In het generieke deel is reeds ingegaan op de mogelijke impact een hogere verkeersbelasting (van vrachtverkeer) op het benodigde onderhoud van de assets. Zeker voor dit deelgebied is dit een relevant aandachtspunt voor de eisen aan de infrastructuur.

In Tabel 14 is een overzicht opgenomen van de betreffende interventies.

Tabel 12: Specifieke interventies voor het gebiedstype hubs en mainports. Legenda: Bereikbaarheid = B; Economische ontwikkeling = E, Leefbaarheid/Duurzaamheid = L, Ruimtelijke ontwikkeling =R Sociale ontwikkeling =S; Verkeersveiligheid = V

Specifieke interventies voor hubs en mainports	KT	MLT	LT
Provinciale Ruimtelijke Verordening			
Ruimtereserveringen voor K+R-faciliteiten Schiphol		B,R	
Pilots, publiekscampagnes en marketing (ten behoeve van promotie vervoers- en logistieke concepten)			
Pilots, publiekscampagnes en marketing (ten behoeve van promotie zelfrijdende voertuigen) – uitrol pilots zelfrijdende voertuigen voor passagiers- en vrachtvervoer		B,E	
Onderhoud en aanpassingen bestaande infrastructuur			
Onderhoud en aanpassingen bestaande infrastructuur – aandacht voor herziening assetmanagement strategie	E,B,V	E,B,V	
De PNH als werkgever/opdrachtgever			
Voorsorteren op het omscholen van overbodig personeel als gevolg van zelfrijdende voertuigen	S,E		

5.2 Uitkomsten impactanalyse (beleidsrijk)

In deze paragraaf is allereerst een selectie gemaakt van mogelijke interventies die met de Quick Scan tool zijn doorgerekend. Vervolgens zijn ook de belangrijkste bevindingen van de beleidsrijke impactbepaling van deze interventies samengevat. Bijlage I bevat de volledige resultaten van de beleidsrijke impactbepaling voor alle gebiedstypen.

Tijdens de workshop op 13 december 2017 is met de PNH en de Vervoerregio de lijst met mogelijke interventies besproken en onderverdeeld in vier categorieën die van belang zijn voor beide overheden:

- Ruimtelijke interventies
- OV-concessie interventies en stimuleren deelconcepten
- Introductie prijsmechanisme (parkeren en prijsprikkels)
- Infrastructuuraanpassingen (aan zowel fysieke als digitale infrastructuur)

Een aantal interventies is geselecteerd om door te rekenen met de Quick Scan tool om te analyseren wat de effecten zijn in vergelijking met de beleidsarme situatie. Hierbij zijn interventies gekozen met als doel het mitigeren van negatieve effecten om hiermee inzicht te bieden in de effecten ten opzichte van de referentiesituatie. Een tweede criterium voor de selectie was dat de interventies doorgerekend konden worden met de Quick Scan tool op basis van beschikbare data en modelinstellingen. Per categorie zijn de volgende interventies geselecteerd:

Categorie	Interventies
Ruimtelijke interventies	1. Ontmoedigen van parkeren nabij locatie in metropolitaan centrumstedelijk gebied.
OV-concessie interventies en stimuleren deelconcepten	2. Stimuleren van autodelen door middel van subsidies, kosten van ritdelen omlaag brengen of percentage personen dat bereid is tot delen omhoog (bijv. door deelbusjes) 3. Promotie van autodelen door het ontmoedigen van privéauto's en zelfrijdende privétaxi's in bepaalde gebiedstypes (metropolitaan) 4. Frequentie/capaciteit OV omhoog.
Prijsprikkels	5. Prijsprikkels om het aantal voertuigverliesuren te beperken. Deze inkomsten kunnen deels compenseren voor gemiste parkeerinkomsten (gemeentes) en lagere opbrengst van MRB en opcenten.
Infrastructuuraanpassingen (aan zowel fysieke als digitale infrastructuur)	6. Invloed uitoefenen op sturing lokale en/ of netwerkstromen vanuit centrales, uitgedrukt in % voertuigen dat communiceert.

De interventies richten zich op het reduceren van voertuigkilometers en voertuigverliesuren in stedelijke gebieden. In landelijk gebied neemt naar verwachting alleen in het Level 5-niet delen scenario het aantal voertuigverliesuren toe. Bij hubs neemt het aantal voertuigverliesuren voor alle scenario's af.

De interventies zijn toegepast in verschillende scenario's. In deze paragraaf worden de resultaten daarom per scenario gepresenteerd voor het metropolitaan centrumstedelijk gebied, tenzij expliciet anders benoemd. Alleen voor het Level 3/4 niet-delen scenario's zijn geen interventies doorgerekend, omdat dit scenario erg veel overeenkomsten heeft met het scenario Level 3/4 delen.

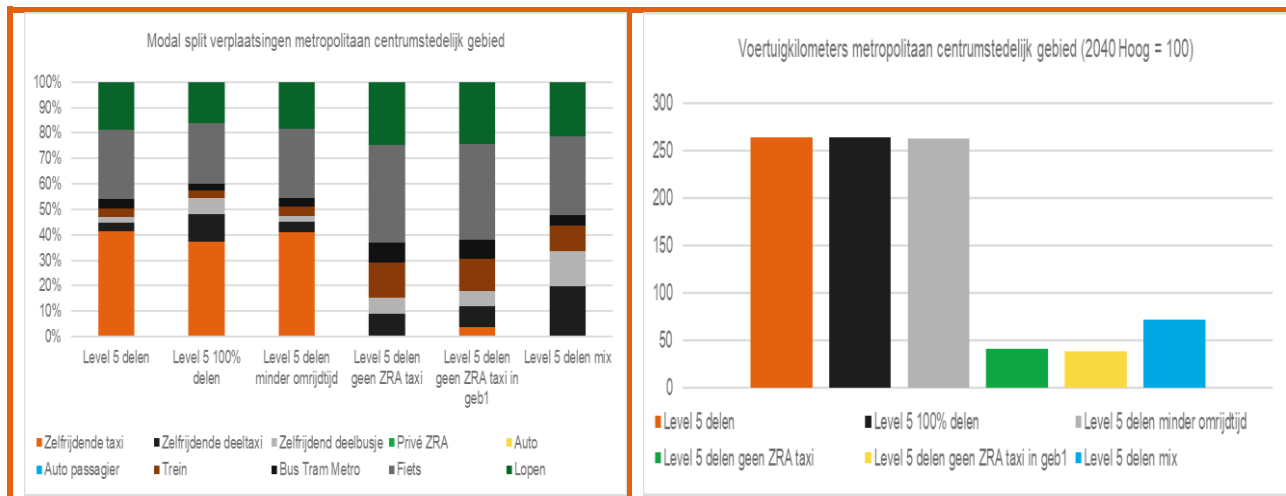
De figuren in onderstaande beschrijvingen dienen ter illustratie. In de bijlagerapportage zijn deze in een groter formaat opgenomen (bijlage I).

5.2.1 Impact van interventies in Level 5 delen

Voor het scenario Level 5 delen scenario zijn vijf interventies doorgerekend:

- Stimuleren van autodelen d.m.v. subsidies, kosten van ritdelen verlagen of percentage personen dat bereid is tot delen verhogen (bijv. in deelbusjes). Aanname: bereidheid tot delen stijgt tot 100%;
- Promotie van autodelen door het ontmoedigen van privéauto's en zelfrijdende privétaxi's, in alle gebiedstypes met uitzondering van landelijk gebied;
- Promotie van autodelen door het ontmoedigen van privéauto's en zelfrijdende privétaxi's, alleen in metropolitaan centrumstedelijk gebied;
- Frequentie OV omhoog door meer deeltaxi's en deelbusjes te laten rijden. Aanname: 10% extra reistijd voor deeltaxi's in plaats van 20% en 20% extra reistijd voor deelbusjes in plaats van 40%;
- Combinatie/mix van de bovenstaande maatregelen + 20% lagere reistijd trein, bus, tram, metro.

Hieronder worden de belangrijkste conclusies benoemd voor de effecten op de modal split, voertuigkilometers en voertuigverliesuren (in gedachten moet worden gehouden dat in het scenario Level 5 delen de privé zelfrijdende auto niet voorkomt):



Resultaten interventies Level 5 delen

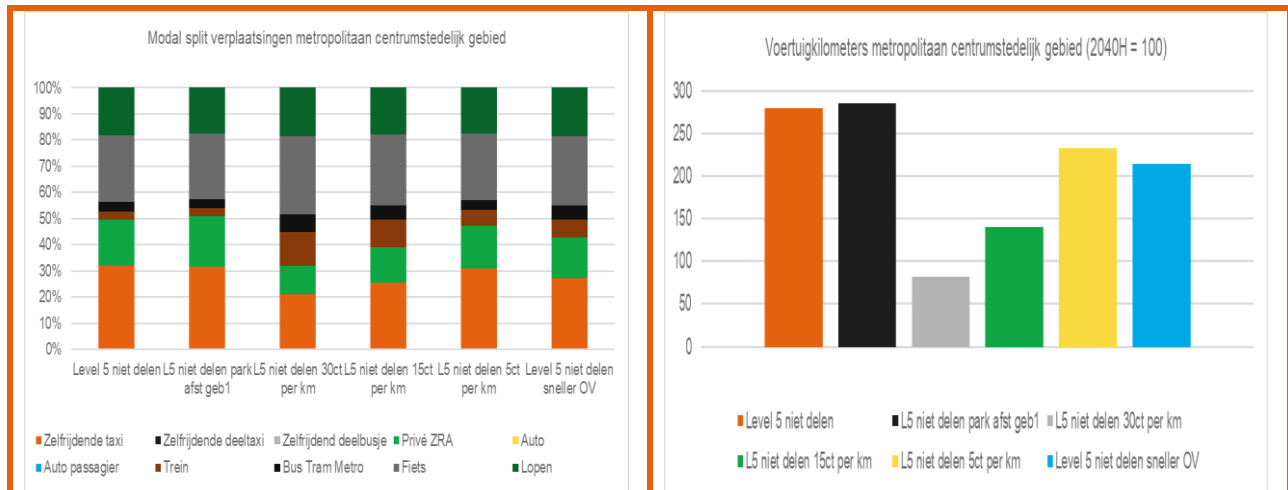
- De interventies hebben een positief effect op het gebruik van deelconcepten;
- De 100% bereidheid tot delen gaat ten koste van de zelfrijdende taxi, fietsen en lopen. Ondanks de bereidheid van mensen om te delen, doet echter slechts een klein deel van mensen dit ook daadwerkelijk, omdat andere vervoerswijzen aantrekkelijker zijn.
- Minder omrijdtijd en minder wachttijd heeft nauwelijks effect op de modal split.
- Bij het ontmoedigen van zelfrijdende taxi's neemt het aandeel verplaatsingen met deelconcepten, fietsen en lopen toe.
- Het aandeel fiets- en loopverplaatsingen blijft bij alle interventies onder het niveau van 2040Hoog in metropolitaan centrumstedelijk gebied. In de andere gebiedstypes leidt alleen het ontmoedigen van privéauto's en zelfrijdende privétaxi's tot een groter aandeel van fietsen en lopen.
- Het aandeel trein en bus, tram, metro overtreft het niveau van 2040 Hoog als de zelfrijdende taxi wordt verboden of als een mix van maatregelen wordt genomen (omdat verondersteld wordt dat er geen gebruik van privéauto's is).
- Een mix aan interventies leidt tot een maximaal aandeel van de ritdeelconcepten in de modal split dat varieert tussen de 28% en 42% afhankelijk van het gebiedstype.
- Het vergroten van de bereidheid tot delen en het verlagen van de omrijdtijd van nieuwe deelconcepten heeft nauwelijks effect op de voertuigkilometers en voertuigverliesuren, omdat andere factoren doorslaggevend zijn.
- Het ontmoedigen van de zelfrijdende taxi leidt in dit scenario tot een zeer sterke reductie in voertuigkilometers. Daarmee verdwijnen de voertuigverliesuren in alle gebiedstypes. Dit komt mede doordat de privé zelfrijdende auto in dit scenario ook verboden is.
- Een mix van maatregelen leidt eveneens tot een sterke afname in voertuigkilometers. Er worden toch beperkt meer voertuigkilometers afgelegd dan in de situatie waarin alleen de zelfrijdende taxi wordt verboden omdat een verschuiving van de fiets en lopen naar de deelconcepten plaatsvindt. In metropolitaan centrumstedelijk gebied neemt ondanks de mix aan interventies het aantal voertuigverliesuren toe vergeleken bij 2040 Hoog. In centrumstedelijk gebied nemen de voertuigverliesuren sterk af ten opzichte van 2040 en in de overige gebiedstypes verdwijnen ze.

De belangrijkste conclusie uit deze scenariodoorrekening is dat het ontmoedigen van deeltaxi's in (minimaal) metropolitaan centrumstedelijk gebied noodzakelijk is om het aantal voertuigkilometers onder het referentieniveau 2040 Hoog te brengen. Deze interventie heeft daarbij een sterk positief effect op het aandeel voetgangers- en fietsverplaatsing.

5.2.2 Impact van interventies in Level 5-niet delen

Voor het scenario L5 niet-delen scenario zijn de volgende interventies doorgerekend:

- Ontmoedigen van parkeren nabij locatie in metropolitaan centrum stedelijk gebied. Aanname: 100% van de voertuigen parkeert op afstand.
- Prijsprikkel vormgegeven door middel van kilometer- of cordonheffing om het aantal voertuigverliesuren te beperken. Aanname: kilometerheffing 5, 15 en 30 cent per kilometer op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen.
- Frequentie OV omhoog in bepaalde gebiedstypen en omlaag in andere gebiedstypen. Aanname: 20% lagere reistijd trein, bus, tram, metro.



Resultaten interventies Level 5 – niet delen

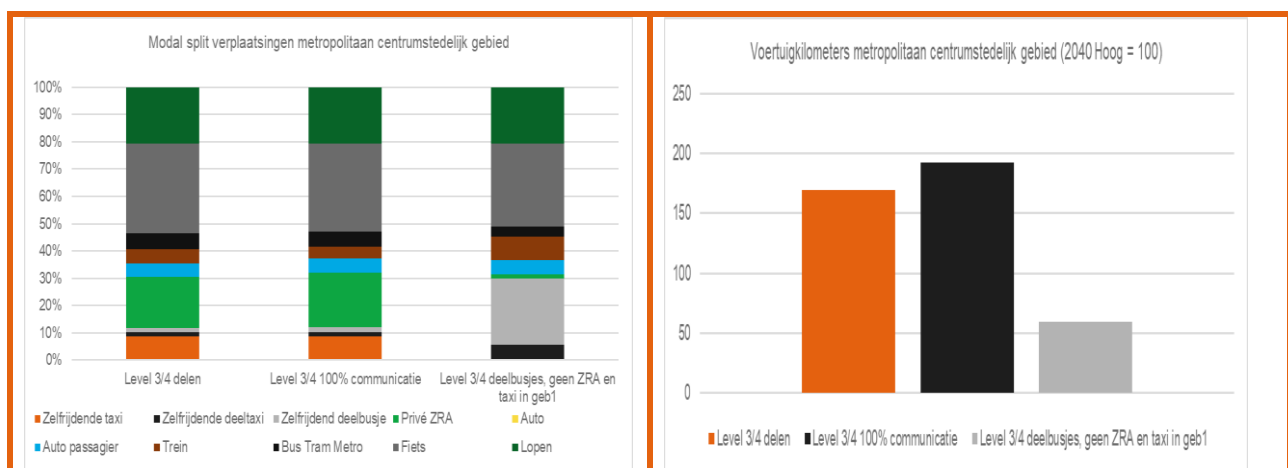
- De interventies leiden tot een afname van verplaatsingen met zelfrijdende privéauto's;
- Het aandeel fiets- en loopverplaatsingen neemt beperkt toe bij alle interventies, maar ook bij een combinatie van interventies wordt het niveau van 2040 Hoog niet gehaald;
- Het gebruik van OV (trein en bus, tram, metro) neemt toe bij alle interventies, maar blijft in veel situaties onder het niveau van 2040 Hoog; Bij een heffing van 15 en 30 cent is het aandeel OV wel hoger dan in 2040 Hoog in alle gebiedstypes. De heffing van 5 cent en het verhogen van de frequentie van OV leiden in landelijk gebied en bij hubs tot een gelijkblijvend of beperkt stijgend aandeel OV.
- Een kilometerheffing van 5 cent heeft beperkte impact op verplaatsingen, terwijl een heffing van 15 en/of 30 cent leidt tot een afname van het gebruik van zelfrijdende voertuigen en zelfrijdende taxi's van 67% in de totale modal split naar respectievelijk 52% en 41%.
- 20% sneller OV heeft een beperkt effect op de modal split; het reduceert het aantal voertuigkilometers; de voertuigkilometers blijven echter wel hoger dan in 2040 Hoog in alle gebiedstypes.
- Voor het scenario Level 5 niet-delen is een hoge kilometerheffing nodig (30 cent/ kilometer) om een daling te realiseren in voertuigkilometers en voertuigverliesuren in metropolitaan centrumstedelijk tot onder het niveau van 2040 Hoog; Voor de andere gebiedstypes lukt dit ook met een heffing van 15 cent.
- Het ontmoedigen van parkeren in de buurt van de bestemming heeft een verwaarloosbaar effect. Dit komt doordat dat in het scenario Level 5 niet delen al verondersteld is dat in Metropolitaan centrumstedelijk gebied 70% van de mensen op afstand parkeert.

Deze scenariodoorrekening toont aan dat van de doorgerekende scenario's alleen het scenario met hoge kilometerheffing (30 km/u) leidt tot een afname van aantal verplaatsingen ten opzichte van het 2040 Hoog scenario. De uitkomst is in lijn met het voorgaande scenario dat oplossingen voornamelijk gevonden worden in toelatingsregulering.

5.2.3 Impact van interventies in Level 3/4 delen

Voor het scenario Level 3/4 delen scenario zijn de volgende interventies doorgerekend:

- Invloed uitoefenen op sturing lokale en/ of netwerkstromen vanuit centrales bijvoorbeeld (juridische verantwoordelijkheid bij incidenten) op basis van communicatie; aanname: 100% van de voertuigen is coöperatief.
- Mix van maatregelen gericht op het stimuleren van zelfrijdende deelbusjes in metropolitaan centrumstedelijk gebied. Aannames:
 - 100% van de mensen is bereid tot auto- en ritdelen.
 - De privéauto en zelfrijdende privétaxi zijn verboden in metropolitaan centrumstedelijk gebied.
 - Deelbusjes zijn net zo goedkoop als in Level 5 delen.



Resultaten interventies Level 3/4 – delen

- Het uitrusten van 100% van de voertuigen met coöperatieve systemen heeft nauwelijks effect op de modal split en voertuigverliesuren. In de basisberekening voor Level 3/4 delen was immers al 60% van de voertuigen uitgerust met coöperatieve systemen.
- Het vergroten van het percentage voertuigen dat communiceert, leidt tot een kleine toename van voertuigkilometers.
- Het stimuleren van deelbusjes door een mix aan maatregelen leidt tot een sterke toename van het gebruik van deelbusjes in metropolitaan centrumstedelijk gebied (tot 24% van de verplaatsingen). Dit gaat ten koste van de zelfrijdende taxi en privé ZRA (verboden in deze mix van interventies); ook in de andere gebiedstypes leidt de mix aan maatregelen tot een sterke toename van gebruik van deelbusjes (tot respectievelijk 17%, 14%, 10% en 8%).
- De mix van maatregelen om deelbusjes te stimuleren leidt tot een sterke afname van voertuigkilometers in metropolitaan centrumstedelijk gebied. In de overige gebiedstypes reduceert deze mix aan maatregelen het aantal voertuigkilometers tot ongeveer op het niveau van 2040 Hoog.

Dit scenario toont aan dat het gebruik van deelbusjes leidt tot een sterke afname van voertuigkilometers in het metropolitaan centrumstedelijk gebied. Echter het stimuleren van deelconcepten staat haaks op de noodzakelijke interventies om in de Level 5 scenario's het aantal voertuigkilometers te beperken.

5.3 Conclusie

Samenvatting resultaten doorrekening interventies

- Alleen met 'sterke' maatregelen kan het aantal voertuigverliesuren in metropolitaan centrum stedelijk gebied in de Level 5-scenario's worden terugbracht tot onder het niveau van 2040 Hoog. Dit betreft het ontmoedigen van zelfrijdende privéauto's en zelfrijdende taxi's of het invoeren van een prijsprikkel (vormgegeven als kilometerheffing van 30 cent per kilometer).
- In de overige gebiedstypes kan in de Level 5-scenario's met een heffing van 15 cent per kilometer het aantal voertuigkilometers tot onder het niveau van 2040Hoog worden teruggebracht.
- Als zelfrijdende privéauto's en zelfrijdende taxi's verboden worden is wel een alternatief nodig in de vorm van deelconcepten. Om mensen in Level 5 delen op 'grote' schaal (>30%) gebruik te laten maken van deelconcepten is naast het ontmoedigen van privé voertuigen een mix aan interventies nodig die delen aantrekkelijker maken.
- In Level 4-delen kan een mix aan maatregelen gericht op het gebruik van deelbusjes het aantal voertuigkilometers reduceren tot onder het niveau van 2040Hoog.
- In alle scenario's en met alle beschouwde interventies blijft het aandeel fiets- en loop verplaatsingen onder het niveau van 2040Hoog in Metropolitaan centrumstedelijk gebied. Bij Level 5 delen leidt alleen het ontmoedigen van privéauto's en zelfrijdende privétaxi's tot een gelijk of groter aandeel van fietsen en lopen in de modal split in de andere gebiedstypes.

De doorrekening van de interventies toont enerzijds aan dat vergaande (combinaties van repressieve) maatregelen noodzakelijk zijn om de leefbaarheid en het functioneren van het verkeerssysteem in het metropolitaan centrumstedelijk en centrum stedelijk gebied te waarborgen. De bereikbaarheid van deze gebieden moet vanzelfsprekend ook worden gewaarborgd. Dit vraagt om een multimodale en integrale netwerkvisie op het weg en OV-systeem van de toekomst. Deze netwerkvisie dient naast de structuur van de weg- en OV-netwerken nadrukkelijk in te gaan op toelating en prioritering van doelgroep(en) en mogelijke nieuwe vervoersconcepten (als gevolg van het diffuser worden van de scheiding tussen enerzijds individueel en collectief en anderzijds publiek en privaat vervoer).

In de multimodale en integrale netwerkvisie kunnen ook de kansen worden uitgewerkt die dit biedt voor de bereikbaarheid/ toegankelijkheid van (met name) de gebieden landelijke wonen en recreëren en stedelijk woon-werkgebied. Ook kan op korte termijn worden gestart met proeven, gebaseerd op Mobility as a Service concepten, al dan niet uitgevoerd als voorloper van (zelfrijdend) vervoer. Dit biedt een mogelijkheid de toegankelijkheid tot vervoersvoorzieningen in het landelijke wonen en recreëren op pijl te houden.

De PNH en de Vervoerregio hebben als concessieverlener voor het openbaar vervoer een belangrijke rol richting de impact op deze specifieke arbeidsmarkt. Er is een reële kans dat chauffeurs op termijn niet meer noodzakelijk zijn. Het is niet wenselijk dat op termijn een groep werknemers werkloos raakt en op dat moment niet of moeilijk herinzetbaar is op de arbeidsmarkt. Derhalve moet in nieuwe concessies worden nagedacht over eisen rondom (bij)scholing en eventueel gerichte selectie van werknemers in de laatste fase van hun werkzame leven.

Parallel blijft het noodzakelijk goed invulling te geven aan de kerntaak als wegbeheerder: zelfrijdende voertuigen vragen om een goed onderhouden én slim wegennet.

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Zonder beleid zal door de komst van zelfrijdende/autonome voertuigen het verkeer op en rondom (met name stedelijke) knelpunten toenemen. Bovendien, zo is de verwachting, wordt het bestaande, traditionele openbaar vervoer en het langzame verkeer (voetganger/fiets) deels verdrongen door nieuwe, zelfrijdende vervoersconcepten. Modeluitkomsten laten zien dat weliswaar door de inzet van zeer zwaar geschut – forse prijsprikkels en stringente toegangs- en andere ontmoedigingsmaatregelen – het aantal voertuigverliesuren verminderd kan worden, maar dat er ook dan op meerdere gebieden nog een forse beleidsopgave resteert.

De vraag is dan ook aan welke knoppen de PNH en de Vervoerregio nog verder kunnen draaien om enerzijds ongewenste effecten waar mogelijk te mitigeren en anderzijds juist de kansen die de komst van zelfrijdende voertuigen zeker ook biedt, waar mogelijk beter uit te nutten. Om hierin de komende tijd de juiste keuzes in te maken hebben we onderscheid gemaakt in een aantal algemene en een aantal specifieke aanbevelingen.

6.1 Algemene conclusies en aanbevelingen

- De komst van zelfrijdende voertuigen leidt, in alle scenario's, tot een hogere druk op het wegnennetwerk en daarmee (in de meeste gevallen) ook tot meer voertuigverliesuren voor weggebruikers. Interventies lijken daarmee noodzakelijk. Uitbreiding van de fysieke infrastructuur is met name in stedelijk gebied complex, gezien het feit dat de ruimte daarvoor doorgaans beperkt is. Een andere belangrijke conclusie is dat de komst van zelfrijdende voertuigen laat zien dat de modal split verschuift: Fietsen, lopen en openbaar vervoer worden minder populair. Een eerste doorrekening van interventies laat zien dat een vergaande mix van interventies noodzakelijk is om leefbaarheid en bereikbaarheid van met name de stedelijke gebieden te waarborgen (met volksgezondheid als belangrijk aandachtspunt).

Aanbevolen wordt op basis van deze eerste doorrekening verder onderzoek te doen naar de benodigde (en meest effectieve) mix van interventies. Daarbij gaat het in ieder geval om het ontmoedigen van zelfrijdende deeltaxi's en privéauto's in metropolitaan centrumstedelijk gebied evenals het invoeren van prijsprikkels (Level 5-scenario's). Doel is hiermee zowel het aantal voertuigkilometers als het aantal voertuigverliesuren te reduceren tot op of onder het niveau Referentie 2040 Hoog en het aandeel fiets, lopen en OV te vergroten. Overigens betekent de Referentie 2040 Hoog sowieso al een groei ten opzichte van vandaag de dag, dus verdergaande ambities zullen extra maatregelen vragen. Voor de overige gebiedstypen kan met een minder vergaande mix van maatregelen/interventies worden volstaan.

- Geconcludeerd kan worden dat het verkeer en vervoerssysteem, zeker waar het gaat om de Level 5 scenario's, op de lange termijn structureel anders zal functioneren. Naar verwachting zal de scheiding tussen collectieve vervoerssystemen (het huidige openbaar vervoer) en andere vervoersvormen vervagen en zullen gemengde, mogelijk grotendeels (private) deelsystemen ontstaan.

Aanbevolen wordt een integrale netwerkvisie (lange termijn, gericht op eindbeeld) voor verkeer- en vervoersverbindingen (vervoersrelaties) binnen het Provinciale netwerk van wegen, spoor, bus en transferpunten te ontwikkelen, waarbij naast zelfrijdende voertuigen ook wordt ingegaan op andere ontwikkelingen zoals Mobility as a Service (MaaS), vergaande elektrificatie, etc. De verschillende modaliteiten worden hierbij als een geïntegreerd systeem beschouwd. Op basis van de visie kunnen uitgangspunten worden gedefinieerd worden over onder meer de OV-Concessies van de PNH en de Vervoerregio.

Daarnaast wordt aanbevolen de resultaten van deze studie naar de impact van autonome voertuigen te betrekken in de totstandkoming van de (regionale) Omgevingsvisie. De resultaten van de uitgevoerde analyses laten zien dat er grote veranderingen in de vervoerwijzekeuze kunnen plaatsvinden door de introductie van autonome voertuigen. Dit heeft aanzienlijke gevolgen voor de bereikbaarheid, (openbare) ruimte en beïnvloedt daarnaast ook sociale aspecten. Met name in de Level 5 situaties treedt een aanzienlijke verschuiving op, waarbij er significant minder behoefte is aan (lang)parkeerfaciliteiten in centra (geldt ook voor nieuwbouw) en er meer behoefte is aan Kiss+Ride en/of afzetstroken.

- De nu uitgevoerde impactanalyse is gebaseerd op extremen, vervat in scenario's. Daarnaast is nu uitgegaan van een viertal eindbeelden. De onzekerheden rondom zelfrijdende voertuigen zijn groot (de toekomst ligt nog niet vast), zowel qua tijdsindicatie als qua technologische en fysieke benodigdheden voor realisatie. Daarnaast is onzeker in welke mate de gebruiker de deelconcepten zal accepteren.

Aanbevolen wordt een adaptieve beleidsontwikkeling na te streven. Adaptief betekent dan ook dat slim moet worden omgegaan met onzekerheden en kansen, door deze te onderkennen en transparant mee te nemen in de besluitvorming. Daarmee wordt tegelijkertijd ruimte gecreëerd om te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen en veranderende inzichten.

Als invulling hiervan wordt aanbevolen gebruik te maken van ontwikkelpaden met daarbij horende kantelpunten zoals deze ook al in ontwikkeling zijn voor de gebiedsgerichte programma-aanpakken van Rijk en regio. Basis ligt in het gezamenlijk uitwerken van ambitie, opgaven en maatregelen. Tegelijkertijd moeten onzekerheden in beeld worden gebracht: van welke ontwikkelingen is een opgave of maatregel afhankelijk (bijvoorbeeld acceptatiegraad van deelsystemen). Dit resulteert in zogenaamde kantelpunten: het moment dat een probleem of kans optreedt en een nieuwe maatregel nodig is. De route naar het doel wordt in stappen uitgewerkt; dit wordt het ontwikkelpad genoemd. Hierbij wordt de korte termijn (bijvoorbeeld welke onderzoeken zijn nog nodig) verbonden met de lange termijn. Basis is hierbij uit te gaan van flexibiliteit.

- Er lopen meerdere trajecten in de Provincie die belangrijke raakvlakken hebben met de komst van Autonome Voertuigen. Aanbevolen wordt de belangrijkste bevindingen in te brengen in ten minste:
 - De uitwerking van het Regionaal Toekomstbeeld OV (2040). Deze regionale uitwerking dient als input voor de landelijke uitwerking van Toekomstbeeld OV. Autonome voertuigen worden alleen meegenomen voor zover het gaat om zelfrijdende OV-concepten (zoals automatische metro). Zoals aangegeven in deze studie kunnen er grote veranderingen/verschuivingen in de vervoerwijzekeuze plaatsvinden wanneer ook de zelfrijdende auto meegenomen wordt. De komst van autonome voertuigen gaat daarbij onder andere ten koste van het huidige OV. Behalve autonome/zelfrijdende OV-concepten wordt aanbevolen in de regionale uitwerking ook rekening te houden met de komst van de zelfrijdende auto en de daarmee samenhangende, verschuivende modal split.
 - De Gebiedsgerichte Programma-Aanpak Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (MRA). Doel van de Programma-aanpak is de bereikbaarheidsopgaven van de belangrijkste economische toplocaties in de MRA van deur-tot-deur aan te pakken in samenhang met de verstedelijkingsopgave en - waar van meerwaarde - andere ruimtelijke opgaven als natuur, energie en water. De introductie van autonome voertuigen, de optredende effecten (de impact) en hiervoor benodigde en nog te definiëren interventies vormen een zeer belangrijk onderdeel van uiteindelijke visievorming en uitwerking. Aanbevolen wordt in de Programma-aanpak rekening te houden met de uitkomsten van deze studie.

6.2 Specifieke aanbevelingen

Zoals eerder aangegeven is verondersteld dat, afhankelijk van het scenario, 100% van de voertuigen Level 3/4 of Level 5 zal zijn. Deze keuze is gemaakt om duidelijk verschillen tussen de scenario's te zien en inzicht te krijgen in de maximale impact. In praktijk zal er een geleidelijke overgang plaatsvinden en zal er lange tijd een mix van voertuigen op de weg te vinden zijn. Zo zijn er geen uitspraken gedaan over verwachte penetratiegraden in verschillende jaartallen. Voor de specifieke aanbevelingen maken we een onderscheid naar de transitieperiode én naar de aspecten die in deze impactanalyse nog niet aan bod zijn gekomen of onderbelicht zijn gebleven.

6.2.1 Transitieperiode

Aanbevolen wordt, zoals ook volgt uit de generieke aanbevelingen en uit de KiM-studie "Paden naar een zelfrijdende toekomst", om de weg naar het eindbeeld toe vast te leggen in zogenaamde ontwikkelpaden. Onderdeel van deze ontwikkelpaden zijn interventies, welke specifiek gericht zijn op de transitie naar een toekomst met zelfrijdende voertuigen. Wij maken onderscheid naar een drietal (samenhangende) hoofdcategorieën van interventies tijdens de transitieperiode, namelijk gericht op "governance", "infrastructuur (en vervoersmodaliteiten)" en "data/techniek".

Hieronder is een lijst met interventies voor de transitiefase samengesteld, opgesplitst naar de drie hoofdcategorieën. Aanbevolen wordt voor de PNH en de Vervoerregio om vervolgonderzoek uit te voeren naar welke interventies voor hen het meest relevant en waardevol (kosten-efficiënt) zijn om op te nemen in het nieuw te ontwikkelen beleid.

Governance

Voor governance geldt dat een adaptief beleid noodzakelijk is om in te kunnen springen op veranderingen, waarbij middels "no-regret" maatregelen op de korte termijn inzicht verkregen kan worden in mogelijke reële of niet-reële toekomstpaden en hun tijdsbestek. Dit inzicht kan verkregen worden door het stimuleren van onderzoeken naar (de impact van) voertuigtechnologie, het stimuleren en faciliteren van pilots met zelfrijdende voertuigen en deelconcepten (bijvoorbeeld door realisatie van tijdelijke ontheffingen van de regelgeving en het faciliteren van ontwikkelingsfondsen voor dit doeleinde) en het experimenteren met partnerships waarin private en publieke partijen samenwerken. De verkregen inzichten bepalen de noodzaak voor:

- Investeren in infrastructuur (zowel fysiek als digitaal) voor de lange termijn;
- De gewenste/noodzakelijke rol van de overheid in het toelaten/reguleren/prioriteren/faciliteren van vervoersalternatieven, de bijbehorende subsidiering en reisinformatie(platformen);
- De noodzaak van de overheid om interventies uit te voeren voor bijvoorbeeld educatie (acceptatie/interactie/houding mens-machine en gebruik), regelgeving (aansprakelijkheidswijzigingen), omscholing en het stimuleren van bepaalde vervoersalternatieven en deelconcepten (middels subsidies, campagnes, etc).

Infrastructuur (en vervoersmodaliteiten)

Voor de transitiefase geldt dat voertuigen nog niet alles (zelf) kunnen waarnemen, met name in complexe (verkeers)situaties waarin ook fietsers en voetgangers onderdeel zijn van het systeem, en dat de voertuigen daarnaast ook afhankelijk zijn van de staat van de infrastructuur om vlot en veilig te kunnen functioneren. Zodoende wordt aanbevolen om:

- Te investeren in een goede staat van de infrastructuur (onder andere wegbelijning, bebording, asfalt) ten behoeve van de (visuele) oriëntatie van deze voertuigen;
- Te investeren in het vereenvoudigen van complexe verkeerssituaties. Toevoegen van capaciteit kan, waar mogelijk, onderdeel uitmaken van de maatregelen. Gedurende de transitie naar grootschalige toepassing van zelfrijdende voertuigen is een aantal concrete interventies in infrastructuur voor de hand liggend:
 - Het investeren in het scheiden van snel en langzaam verkeer om de verkeersveiligheid te verhogen voor kwetsbare weggebruikers en om het mengen van zelfrijdende en bestuurde voertuigen te vergemakkelijken.
 - Het inrichten van geregelde kruispunten bij drukke, onoverzichtelijke en kruisende verkeersstromen, waarbij de intelligente wegkantssystemen kunnen "praten" met de zelfrijdende voertuigen.

- Pilots uit te rollen met zelfrijdende voertuigen op eenvoudige infrastructuur (bijvoorbeeld separate infrastructuur zoals huidige HOV-banen).
- Gebruik te maken van de technologie voor het verder automatiseren van treinen, metro's en trams (die al over eigen infrastructuur beschikken) om deze modaliteiten concurrerender te maken met auto's door een verlaging van de operatiekosten.
- Flexibiliteit in te bouwen in langdurige OV-concessies waarmee ruimte gecreëerd worden voor adaptieve OV-systemen door bijvoorbeeld toevoeging/vervanging van huidig OV door zelfrijdende deelsystemen.
- Binnen de huidige concessie door middel van de vaak beschikbare experimenteerruimte, nu al te starten met innovatieve pilots zodat vroegtijdig duidelijk wordt welke concepten wel en vooral ook welke concepten niet werkbaar blijken te zijn (op het vlak van geïntegreerde concessievormen).
- Nader onderzoek te verrichten naar wat de impact van zelfrijdende voertuigen is op de assetmanagement strategie en operaties, en welke mogelijke herstructurering nodig is.
- Nu al te starten met de ontwikkeling van toetsingskaders om na te gaan in hoeverre er in lopende projecten en/of toekomstige projecten vooruitgekeken kan worden naar de komst van zelfrijdende voertuigen. Enerzijds moet voorkomen worden dat er onnodig geld wordt uitgegeven op korte en middellange termijn. Anderzijds kan mogelijk vooruitgelopen worden op de veranderende eisen die zelfrijdende voertuigen stellen aan het infrastructuurontwerp. Aanbevolen wordt in samenspraak met kennisinstituten te bepalen welke impact nu al kan worden meegenomen.

Data/techniek

Voor de transitiefase geldt dat naast hetgeen al is vermeld onder de overige twee hoofdcategorieën er ook een hoge mate van onzekerheid is over de (snelheid en richting van) technologische ontwikkelingen en de daarbij horende digitale behoeften. Zodoende wordt aanbevolen om:

- Te sturen op een gecontroleerde transitiefase door de realisatie van een (periodieke) kennisuitwisseling, in de vorm van partnerships, met alle betrokken partijen in de keten. Binnen deze partnerships kunnen enerzijds uniforme afspraken en verantwoordelijkheidsverdelingen worden vastgesteld met de betrokken partijen (overheden, toelatingsinstanties, bedrijfsleven waaronder de automobielsector en de ICT/data/software industrie) ten aanzien van zelfrijdende voertuigen. Anderzijds leiden deze partnerships tot een continue informatiedeling (in een snel veranderende technologische omgeving) over de digitale behoeften binnen het verkeers- en vervoerssysteem. Belangrijke aspecten hierin zijn onder andere data-inwinning, -opslag, -privacy en ethische issues voor zelfrijdende voertuigen.
- De lopende samenwerkingstrajecten met voertuigproducenten en andere partijen binnen de automotive sector voort te zetten en daarbij specifiek te richten op de noodzakelijke en veilige interactie tussen de weginfrastructuur(systemen) en zelfrijdende voertuigen.
- Te investeren in intelligente verkeerssystemen (iVRI's), wegwijzersystemen, communicatiesystemen (V2V, V2I) en alle aspecten van data (waaronder data-inwinning).
- Te investeren in een centralisatie van verkeersmanagement door professionalisering van de verkeerscentrale en de interactie op netwerkniveau met zelfrijdende voertuigen. Immers het doseren, versnellen en omleiden van verkeer (de drie primaire ingrepen) lukt niet met alleen lokale intelligentie en informatie-uitwisseling. Ook voor een verkeerscentrale 2.0 geldt daarmee dat nagedacht moet worden over dataopslag en -verrijking en de interface met (een vloot van) autonome voertuigen.

6.2.2 Van generieke impactanalyse naar specifieke effecten

In deze impactanalyse is gewerkt met vier scenario's en vijf gebiedstypen. Feitelijk is er daardoor sprake van een vereenvoudigde weergave van zeer complexe transitieprocessen. In deze studie is ook nog niet (modelmatig) gekeken naar tweede orde effecten. In dit kader stellen wij de volgende specifieke aanbevelingen voor:

- Een eerste aanbeveling is een gedetailleerde analyse uit te voeren naar de ruimtelijke spreidingseffecten die de komst van zelfrijdende voertuigen hebben. De belangrijkste vraag is in hoeverre ruimtelijke spreiding wordt bevorderd of niet. In deze studie is er vooralsnog vanuit gegaan dat slechts een klein deel van de bevolking zich elders vestigt, omdat hierbij de gedachte is dat een lager voorzieningenniveau in de regio ook een rol speelt. Tegelijkertijd draagt een grote spreiding ook bij een hogere woon-werkpendel, waar het sowieso al drukker wordt door de komst van zelfrijdende voertuigen. Vraag is welke mate van spreiding gewenst is, ook als wordt gekeken naar bijvoorbeeld natuurwaardebehoud.
- Een tweede aanbeveling betreft het sociaaleconomische domein. In deze studie wordt aangegeven dat er kans is om belangrijke verschuivingen in de arbeidsmarkt. Zo zullen bepaalde beroepsgroepen in de Level 5 scenario's overbodig worden (denk aan taxichauffeurs, buschauffeurs, maar ook bijvoorbeeld rijinstructeurs). Tegelijkertijd ontstaan door de komst van ongetwijfeld nieuwe beroepsgroepen. Inzicht in deze arbeidsmarktveranderingen zijn een belangrijke voorwaarde voor het inzetten van de juiste interventies voor dit aspect.
- De als uitgangspunt genomen gebiedsprofielen "Landelijk wonen en recreëren" en "Mainports en Hubs" kennen binnen deze gebieden sterk verschillende typen profielen. Het verdient aanbeveling binnen deze gebieden nader te differentiëren om daarmee recht te doen aan de onderliggende karakteristieken.
- De voorliggende studie is vooral gericht op personenvervoer. Aanbevolen wordt in het vervolg, in een separate studie specifiek aandacht te besteden aan het goederenvervoer in de breedste zin van het woord en daarbij ook rekening te houden met andere concepten (variërend van bijvoorbeeld van drone delivery tot 3D printing).
- Het wordt aanbevolen om, op basis van pilots en experimenten, een beter beeld te vormen van de hoogte van benodigde investeringen in de infrastructuur ten behoeve van de introductie van zelfrijdende voertuigen gedurende verschillende fasen. Dit kan vervolgens verwerkt worden in de robuustheidscheck voor infrastructuurinvesteringen om een goede afweging te maken.

REFERENTIES

- WLO – Welvaart en Leefomgeving, Toekomstverkenning, CPB / PBL, d.d. 2015.
- Macro – economie achtergronddocument, WLO – Welvaart en Leefomgeving, Toekomstverkenning 2030 en 2050, CPB / PBL, d.d. 2016.
- Spatial effects of automated driving: dispersion, concentration or both, Gelauff, G., Ossokina, I. and Teulings, C., d.d. 2017.
- NMCA Wegen Achtergrondrapport, Rijkswaterstaat, d.d. mei 2017.
- Snelder, M., Van Arem, B., Hoogendoorn, R. en van Nes, R., Methodische Verkenning Zelfrijdende Auto's en Bereikbaarheid, TU Delft - T&P 1501, ISSN 2212-0491, d.d. 2015.
- Impactanalyse zelfrijdende voertuigen, Boston Consulting Group, d.d. 17 augustus 2016.
- Ontwikkelingsbeeld Mobiliteit 2050 de PNH, Rapport, Must / RHDHV, d.d. 23 december 2016.
- Strategische visie Mobiliteit MRA, Inno-V, d.d. 12 september 2016.
- Paden naar een zelfrijdende toekomst – Vijf transitiestappen in beeld, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), d.d. maart 2017.
- Chauffeur aan het stuur? Zelfrijdende voertuigen en het verkeer- en vervoersysteem van de toekomst, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), d.d. oktober 2015.
- KPMG Autonomous Vehicles Readiness Index, d.d. januari 2018.
- Ronald Berger Automotive Disruption Radar – Issue #2, d.d. September 2017.
- <http://www.vervoerregio.nl/pagina/home#wat-doen-wij>
- Discussiedocument Koers NH2050, drie verhaallijnen op weg naar de koers NH2050, d.d. Oktober 2017.
- SER Advies nr. 2010/01

COLOFON

Opdrachtgever



PARVIN HOSEINI
Beleidsadviseur Mobiliteit

T +31 (0)23 5143305
M +31 (0)6 46382062
E hoseinip@noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland
Houtplein 33
2012 DE Haarlem
Nederland

Werkgroep opdrachtgever



PARVIN HOSEINI



CHRIS DE VEER



HARM-JAN MOSTERT



LODE GOOSSENS



DAVID UIJTERWAAL

Projectteam Arcadis/TNO



HENDRIK JAN BERGVELD
Projectleider / Senior Adviseur

T +31 (0)88 4261261
M +31 (0)6 27060591
E hendrikjan.bergveld@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland



MIRZA HOTIC
Junior Adviseur

T +31 (0)88 4261261
M +31 (0)6 50736530
E mirza.hotic@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland



MAAIKE SNELDER
Senior Adviseur

T +31 (0)88 866 0000
M +31 (0)6 31792874
E maaïke.snelder@tno.nl

TNO
Postbus 96800
2509 JE Den Haag
Nederland



ISABEL WILMINK
Senior Adviseur

T +31 (0)88 866 0000
M +31 (0)6 10656521
E isabel.wilmink@tno.nl

TNO
Postbus 96800
2509 JE Den Haag
Nederland



BART VAN AREM
Hoogleraar

T +31 (0) 15 2786342
M -
E b.vanarem@tudelft.nl

TU Delft
Postbus 5048
2600 GA Delft
Nederland



Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220 3800 AE Amersfoort,
Nederland
+31 (0)88 4261261
www.arcadis.com



Versie E, d.d. Juli 2018

Onze referentie: 079904714-A

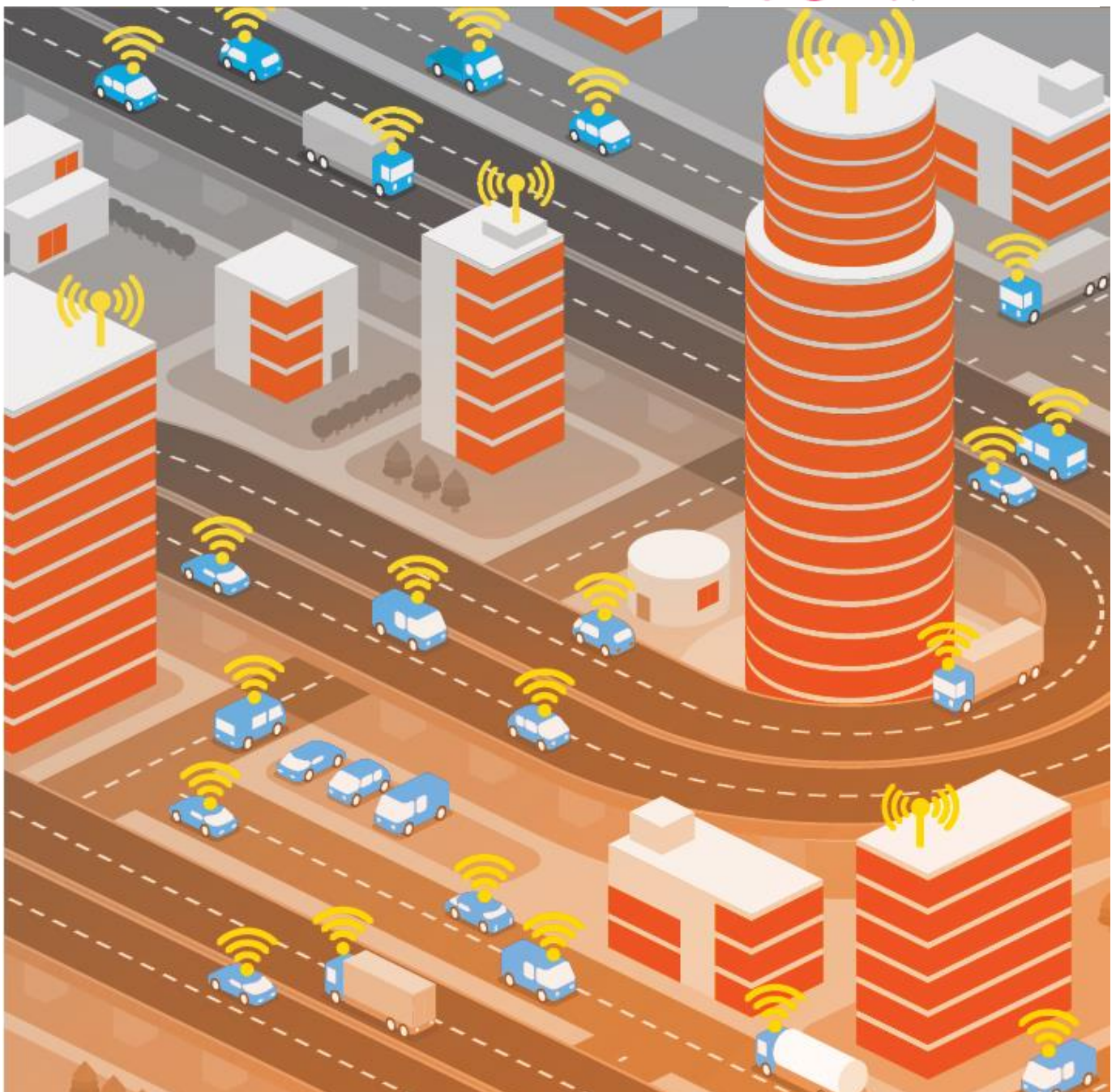
Copyright © 2018 Arcadis. All rights reserved.

IMPACTSTUDIE AUTONOME VOERTUIGEN

Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam

ACHTERGRONDBIJLAGE

Juli 2018





Inhoudsopgave

Bijlage A – Beleidsdocumenten	1
Bijlage B – Beleidsdoelen PNH – Auto	3
Bijlage C – Beleidsdoelen PNH – OV	7
Bijlage D – Beleidsdoelen Vervoerregio – integraal	9
Bijlage E – Vervoerconcepten en de belangrijkste kenmerken	11
Bijlage F – Quickscan tool	13
Modelbeschrijving	13
Algemene invoer	14
Scenario Specifieke Invoer	17
Bijlage G – Resultaten Impactanalyse (Beleidsarm)	21
Referentie 2040 Hoog	21
Provincie Noord-Holland	21
Gevoeligheidsanalyse	25
Gebiedstypen	26
Bijlage H: Interventies overzicht (Beleidsrijk)	33
Generieke interventies	33
Aandachtspunten	34
Interventies metropolitaan centrumstedelijk gebied	35
Interventies centrumstedelijk en stedelijk woon-werk gebied	36
Interventies landelijk wonen en recreëren	37
Interventies hubs en mainports	38
Bijlage I: Uitkomsten impactanalyse (Beleidsrijk)	39
Metropolitaan Centrumstedelijk gebied	39
Centrumstedelijk gebied	42
Stedelijk woon-werkgebied	45
Landelijk wonen en recreëren	48
Hubs (mainport en greenports)	51
COLOFON	55



BIJLAGE A – BELEIDSDOCUMENTEN

Hieronder is een overzicht van de geraadpleegde beleidsstukken voor de bepaling van onder andere de beleidsdoelstellingen van de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam (verder Vervoerregio).

Tabel 1: Beleidsdocumenten de PNH/de Vervoerregio.

Provincie Noord-Holland (PNH)
Ontwikkelingsbeeld Mobiliteit 2050 Provincie Noord-Holland
Verkenningen NH2050
Discussiedocument Koers NH2050
Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (actualisatie 2007)
Coalitieakkoord PNH
Structuurvisie Noord-Holland 2040
Visie Openbaar Vervoer 2020
Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (2014)
Investeringsagenda doorstroming OV (2015 – 2020)
Beleidskader Verkeersmanagement (2014).
Startnotitie Omgevingsvisie NH2050
Programma van Eisen OV-concessie Noord-Holland Noord 2018-2028
Programma van Eisen Gooi en Vechtstreek
Programma van Eisen OV-concessie Haarlem-IJmond 2016-2025
Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018-2019 PNH
Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2016 -2019
Vervoerregio en Metropoolregio Amsterdam (MRA)
Strategische visie mobiliteit MRA
Beleidskader Mobiliteit (Vervoerregio Amsterdam)
Impactanalyse Zelfrijdende Voertuigen (Boston Consulting Group)
GVB - Vervoerplan bij Start Noord/Zuidlijn
Investeringsagenda doorstroming OV 2015-2020

BIJLAGE B – BELEIDSDOELEN PNH – AUTO

Hieronder is een overzicht van de vastgestelde beleidsdoelstellingen voor de PNH op het gebied van wegen (auto)

Tabel 2: Indicatoren en (indien beschikbaar) het ambitieniveau van de indicatoren behorende bij de beleidsdoelen Auto.

Beleidsdoel	Indicator	Ambitie (normwaarde)
Auto		
Doorstroming/ Bereikbaarheid		De afwijking ten opzichte van de streefwaarden voor doorstroming in het noorden (grootweg boven de lijn Alkmaar-Purmerend) van de provincie met 5% afneemt.
		De afwijking ten opzichte van de streefwaarden voor doorstroming in het zuiden (onder de lijn Alkmaar-Purmerend) van de provincie tenminste gelijk blijft aan de huidige situatie.
		Vermindering van de spreiding van de reistijd op een traject met 10%. Dit geldt op netwerkniveau
	Snelheid/ betrouwbaarheid	De gemiddelde afhandelingsduur bij incidenten wordt met 10% beperkt door verbetering van het Incident Management
		Streefwaarde: Ratio actuele reistijd/ "free flow" reistijd op belangrijke trajecten: maximaal 1,3
		Streefwaarde: Ratio actuele reistijd/ "free flow" reistijd op minder belangrijke trajecten: maximaal 1,7
		Streefwaarde: Ratio actuele reistijd/ "free flow" reistijd op Provinciale (80km/h) wegen: maximaal 1,6
	Economische belang	Is verwerkt in de streefwaarde van de weg. Kaartmateriaal is beschikbaar
	Reistijd deur-tot-deur	Besloten in andere streefwaarden
	Voertuigverliesuren	Het zodanig optimaliseren van de VRI's (en het verkeerskundig beheer daarvan) dat het aantal voertuigverliesuren op lokaal niveau tot 2020 per jaar afneemt met 6% (gebaseerd op monitoring in 2013).
	Intensiteit	Besloten in andere streefwaarden
	Kwaliteit reisproduct	Niet gekwantificeerd
	Ontsluiting bedrijventerreinen	Niet gekwantificeerd
	Ontsluiting woonkern	Niet gekwantificeerd

Beleidsdoel	Indicator	Ambitie (normwaarde)
Auto		
Verkeersveiligheid	Ontsluiting publiekstrekker	Niet gekwantificeerd
	Regionale effectiviteit	Niet gekwantificeerd
	Aantal dodelijke ongevallen en ziekenhuisgewonden	Aantal ongevallen per kilometer weglengte. Mag niet leiden tot verslechtering van de verkeersveiligheid, gemeten in ongevalskans en doden en gewonden.
		Aantal Incident Management meldingen per kilometer weglengte
	Negeren van rood verkeerslicht	Per traject is op een representatieve dinsdag voor alle verkeerslichten in totaal het aantal keren bepaald dat men door rood rijdt. Hoe vaker men door rood rijdt, hoe onveiliger het is.
	Wegkenmerken	Niet gekwantificeerd
	Verkeerssoorten	Percentage vrachtverkeer
		Geslotenverklaring voor landbouwverkeer
	Snelheid	Per traject is een maatgevend weggedeelte bepaald. Voor dit weggedeelte is de geldende maximumsnelheid vergeleken met de overdag in 2010 daadwerkelijk gereden snelheid. Voor deze daadwerkelijk gereden snelheid is de V85 snelheid gekozen. Dit is de snelheid die door 15% van de passanten overschreden wordt. Er ontstaat een verkeersonveilige situatie als op een traject de V85 hoger ligt dan de maximumsnelheid toelaat. Dit is per traject aan te geven.
	Subjectieve veiligheid	CROW-richtlijn voor veilig inrichten is meegenomen in investeringsstrategie van PNH
	Sociale veiligheid	CROW-richtlijn voor veilig inrichten is meegenomen in investeringsstrategie van PNH
	Schoolroute	CROW-richtlijn voor veilig inrichten is meegenomen in investeringsstrategie van PNH
	Modal shift	CROW-richtlijn voor veilig inrichten is meegenomen in investeringsstrategie van PNH
	Externe veiligheid	CROW-richtlijn voor veilig inrichten is meegenomen in investeringsstrategie van PNH

Beleidsdoel	Indicator	Ambitie (normwaarde)
Auto		
Leefbaarheid/ duurzaamheid	Disability Adjusted Life Years (DALY's)	Onderlinge vergelijking trajecten ten opzichte van elkaar.
Beheer en onderhoud	Beeldkwaliteit niveau	Het kwaliteitsniveau is bepaald aan de hand van de landelijke CROW-systematiek voor beheerkosten openbare ruimte. Relevante beleidsthema's voor PNH ten aanzien van onderhoud zijn veiligheid, bereikbaarheid, comfort, aanzien, leefbaarheid en milieu. Binnen deze beleidsthema's worden vijf kwaliteitsniveaus onderscheiden. De kwaliteitsaanduidingen 'zeer hoog' tot en met 'zeer laag' komen overeen met landelijke begrippen zoals de aanduidingen A+ tot en met D of R++ tot en met R- van de CROW. Voor het onderhoud is onderscheid gemaakt naar de categorisering van de infrastructuur. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Per wegcategorie is een streefwaarde gehanteerd. Voor stroomwegen geldt een minimale eis aan de beeldkwaliteit van B (R), terwijl overige wegen een minimeis hebben van C (R-)
	Overige (technische) CROW-richtlijnen en Nen-normen	Vanuit het document Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2016 -2019 volgt dat er ook overige technische eisen conform de CROW-richtlijnen de Nen-normen van toepassing zijn op het onderhoud van de wegen. Dit betreft onder andere de dwars- en langsonvlakheidseisen. Voor een uitgebreide set van de technische eisen verwijzen we naar de CROW-richtlijnen.

BIJLAGE C – BELEIDSDOELEN PNH – OV

Hieronder is een overzicht van de vastgestelde beleidsdoelstellingen voor PNH op het gebied van openbaar vervoer.

Tabel 3: Indicatoren en (indien beschikbaar) het ambitieniveau behorende bij de beleidsdoelen Openbaar Vervoer.

Beleidsdoel	Indicator	Ambitie (normwaarde)
Openbaar Vervoer		
Doorstroming/ Bereikbaarheid		Stroomlijnenet:
	Snelheid	- Garantie dat het net tot 2020 bestendig blijft, en geen grote wijzigingen zal kennen. - Rijden op regionale verbindingen exclusief halteren gemiddeld sneller dan 25 km/u (voor het R-Net ligt de streefwaarde voor de snelheid nog iets hoger, namelijk op gemiddeld 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom);
	Betrouwbaarheid	Niet gekwantificeerd
	Frequentie	- Rijden zeven dagen per week van 's morgens vroeg tot 's avonds laat; - Rijden overdag bijna overal twee keer per uur of vaker en 's avonds minimaal eens per uur; - Bieden een directe verbinding met een NS-station en/of ander belangrijk knooppunt; - Vervoeren (of zullen gaan vervoeren) zo mogelijk meer dan 800 reizigers per werkdag - Hebben in het landelijk gebied een kostendekkingsgraad van tenminste 35% en in de steden van tenminste 30%;
	Ratio gemiddelde snelheid/ de "free flow" snelheid	Maximaal 1,25, daarna is er sprake van een knelpunt.
	Overige eisen en concessieafspraken	Voor OV-concessies worden een aantal gebieden onderscheiden binnen PNH en per gebied zijn specifieke programma's van eisen en Concessieafspraken van toepassing. Hierin zijn eisen opgenomen over onder andere maximale loopafstanden, minimale frequenties per woon- en werkgebied en maximale reistijden naar knooppunten. Anderzijds zijn er afspraken over de minimale kwaliteit, met klanttevredenheid als belangrijkste indicator, waarbij rituitval, punctualiteit en reisinformatie tevens goed moeten zijn. Tegelijkertijd zijn afspraken gemaakt over exploitatiesubsidie. Aangezien dit een groslijst aan afspraken en eisen betreft per gebied is dit niet opgenomen in dit document. Het bovenstaande kan teruggevonden worden in: - PvE OV-concessie Noord-Holland Noord 2018-2028 - PvE Gooi en Vechtstreek 2011 - 2019 - PvE -concessie Haarlem-IJmond 2016-2025
Beheer en onderhoud	Beeldkwaliteit niveau	Het kwaliteitsniveau is bepaald aan de hand van de landelijke CROW-systematiek voor beheerkosten openbare ruimte. Relevante

Beleidsdoel	Indicator	Ambitie (normwaarde)
Openbaar Vervoer		
		beleidsthema's voor PNH ten aanzien van onderhoud zijn veiligheid, bereikbaarheid, comfort, aanzien, leefbaarheid en milieu. Binnen deze beleidsthema's worden vijf kwaliteitsniveaus onderscheiden. De kwaliteitsaanduidingen 'zeer hoog' tot en met 'zeer laag' komen overeen met landelijke begrippen zoals de aanduidingen A+ tot en met D of R++ tot en met R- van de CROW. Voor de onderhoudseisen is onderscheid gemaakt naar het type OV-infrastructuur, zijnde Hoogwaardige OV-banen, Hoogwaardige OV-haltes en OV-haltes. De minimale streefwaarden voor de beeldkwaliteit voor haltevoorzieningen en vrijliggende busbanen zijn gesteld op B (R)

BIJLAGE D – BELEIDSDOELEN VERVOERREGIO – INTEGRAAL

Hieronder is een overzicht van de vastgestelde integrale beleidsdoelstellingen voor de Vervoerregio (voor zowel auto als openbaar vervoer).

Tabel 4: Indicatoren en (indien beschikbaar) het ambitieniveau van de indicatoren behorende bij de beleidsdoelen.

Beleidsdoel	Indicator	Ambitie (normwaarde)
Bereikbaarheid, Doorstroming, Betrouwbaarheid	Reistijd van deur tot deur	Betrouwbaarheid: Accepteren van een maximale spreidingsfactor van 1,2. (De spreidingsfactor is gedefinieerd als: (reistijd + standaarddeviatie)/reistijd). Dit houdt in dat op een reis van gemiddeld 30 minuten, we maximaal 6 minuten afwijking accepteren.
	CO ₂ balans van het mobiliteitssysteem	CO ₂ neutraal mobiliteitssysteem in 2050 (zero-emissie, dus uitstoot vrij). CO ₂ neutraal regionaal OV vanaf 2030.
Duurzaamheid, Gezondheid	Beleving van de deur-tot-deur reis voor het hele regionale mobiliteitssysteem	Het gebruiksoordeel voor alle deur-tot-deur-reizen, ongeacht de vervoerwijze wordt minimaal gewaardeerd op een 7,5.
	Aantal ernstige verkeersslachtoffers	Reductie van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden conform de landelijke doelstelling. Een daling van 25% in 2020 t.o.v. 2010.
	Railveiligheid	Het hanteren van het stand-still principe (de veiligheid mag niet verslechteren) en het ALARP-principe ¹ (als op een redelijke wijze en tegen redelijke kosten significante veiligheidsverbeteringen zijn te bereiken dan moeten deze worden uitgevoerd).
	Sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer	De veiligheid op haltes en in voertuigen mag niet slechter zijn dan in de openbare ruimte.
Verkeersveiligheid Sociaal	Ruimtegebruik mobiliteitssysteem	Het ruimtegebruik van het mobiliteitssysteem is efficiënt. Dit geldt zowel voor verbindingen als voor knooppunten en parkeervoorzieningen. In grootstedelijk gebied geven we de voorkeur aan vervoer dat de meeste mobiliteitswaarde heeft in relatie tot de ruimte dat het inneemt.
	Inpassing mobiliteitssysteem	Omgeving en mobiliteitssysteem passen bij elkaar. Het mobiliteitssysteem is goed ingepast in de omgeving. Dit geldt zowel voor de snelheid en de functionaliteit als voor de uitstraling en het materiaalgebruik.
Aantrekkelijke stad		

¹ As Low As Reasonable Possible.

Beleidsdoel	Indicator	Ambitie (normwaarde)
Gebiedsontwikkeling	Nabijheid	Ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan een efficiënter mobiliteitssysteem met behulp van verdichting, functiemenging, knooppuntontwikkeling en verkeersstructuren. Steeds meer mensen bereiken hun dagelijkse activiteiten op loop- en fietsafstand.

BIJLAGE E – VERVOERCONCEPTEN EN DE BELANGRIJKSTE KENMERKEN

Tabel 5: Vervoerconcepten en belangrijkste kenmerken (Bron: BCG, Arcadis, TNO, Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM)).

Vervoerconcept	Kenmerken
Zelfrijdende (privé)auto (niet gedeeld) 	- Privéauto met functies voor automatisch rijden op bepaalde wegen (Level 3/4) of overall (Level 5); - Auto wordt niet of nauwelijks gedeeld; - Auto heeft vaste thuisbasis; - Kan bij Level 5 parkeren op afstand; - Eigenaar betaalt voor aanschaf en gebruik; - Auto is iets duurder in aanschaf dan in de huidige situatie, maar goedkoper in gebruik (helemaal als het een elektrische auto betreft).
Zelfrijdende taxi (niet gedeeld) 	Level 3/4: - Taxidienst waarbij chauffeur alleen eerste en laatste stukje zelf hoeft te rijden; - Voertuig heeft een vaste thuisbasis (onder andere taxicentrales of thuis bij chauffeur); - Kosten voor gebruiker wellicht iets lager als blijkt dat dat taxichauffeur minder rusttijd nodig heeft; - Kosten zeker lager als auto elektrisch is. Level 5: - Taxidienst zonder chauffeur, deur-tot-deur; - Voertuig kan zich overall bevinden en parkeren; - Veel lagere kosten voor gebruiker (helemaal bij elektrische auto); - Nog onbekend is hoe efficiënt taxi's worden ingezet en dus hoeveel er nodig zijn.
Zelfrijdende deeltaxi (ritdelen) 	Level 3/4: - Taxidienst waarbij chauffeur alleen eerste en laatste stukje zelf hoeft te rijden; - Taxi wordt (de hele rit of een deel ervan) gedeeld met onbekenden; - Voertuig heeft vaste thuisbasis (onder andere taxicentrales of thuis bij chauffeur); - Kosten voor gebruiker waarschijnlijk lager dan nu, als bezettingsgraad echt omhooggaat (en als blijkt dat taxichauffeur minder rusttijd nodig heeft); - Kosten zeker lager als auto elektrisch is - Reistijd hoger als gevolg van extra stops en eventuele omweg. Level 5: - Taxidienst zonder chauffeur, deur-tot-deur, er worden continu mensen opgepikt en afgezet - Voertuig kan zich overall bevinden en parkeren - Veel lagere kosten voor gebruiker (helemaal bij elektrische auto) - Reistijd hoger als gevolg van extra stops en eventuele omweg; - Nog onbekend is hoe efficiënt taxi's worden ingezet en dus hoeveel er nodig zijn.
Zelfrijdende bus (gedeeld) 	Level 3/4: - Nog wel een bestuurder, maar die hoeft maar klein deel van de kilometers zelf te rijden (bus kan op stroomwegen en op gebiedsontsluitingswegen met gescheiden snel en langzaam verkeer autonoom rijden); - Wordt vooral ingezet op vaste routes/ in vast gebied; - Is interessant voor die relaties waar reguliere OV-voertuigen niet goed bezet zijn; - Vraag is of bus onderdeel moet zijn van OV-concessie, of ingezet mag worden door serviceprovider? - Meer bussen op de weg, maar levert een beperkte impact op capaciteit. Level 5: - Als Level 3/4, maar bij Level 5 is geen bestuurder meer nodig;

Vervoerconcept	Kenmerken
Low speed shuttle (last mile solution) 	- Door ontbreken bestuurder kan deze veel goedkoper ingezet worden (zeker als het een elektrisch busje betreft). - Voor- en natransport, van/naar OV-halte of parkeerterrein; - Relatief kleine voertuigen; - Geen chauffeur, soms wel een steward; - Vaste route of afgebakend (niet al te groot) gebied; - Meestal elektrisch dus lage energiekosten; - Vraag is of bus onderdeel moet zijn van OV-concessie, of ingezet mag worden door serviceprovider; - Shuttle moet redelijk dichtbij veilig gestald kunnen worden voor de uren dat deze niet in bedrijf is.
Zelfrijdende vrachtwagen 	- Bij Level 3/4 is nog een chauffeur nodig voor kleine stukjes van een rit, rest van de rit (op stroomwegen en gescheiden gebiedsontsluitingswegen) kan gerust worden, andere zaken, etc. - Bij Level 5 is geen chauffeur meer nodig. Daarmee dus veel goedkoper in te zetten, ook 's nachts (wellicht leidt dit tot meer vrachtverkeer over de weg)
Truck platoons 	- Bij Level 3/4 wordt eerste vrachtwagen manueel bestuurd, rest volgt (al dan niet met chauffeur aan boord); - Bij Level 5 rijdt hele platoon automatisch; - Truck platoons vragen om minder vaak rusten of er is (Level 5) helemaal geen rusttijd nodig; - Als gevolg van truck platooning is energieverbruik lager; - De impact op overig verkeer is nog onduidelijk, zeker bij langere platoons (>2 voertuigen); - Hoe frequent moeten de platoons zich opsplitsen, wordt dit geregeld met communicatie (creëren hiaten) of gescheiden infrastructuur?

BIJLAGE F – QUICKSCAN TOOL

Modelbeschrijving

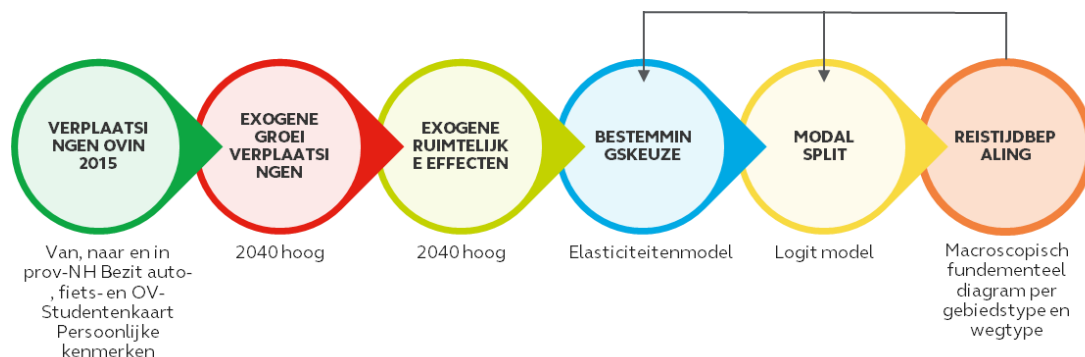
De 'standaard' verkeer- en vervoermodellen zoals het Landelijk ModelSysteem (LMS), Nederlands Regionaal Model (NRM), Verkeer Noordvleugel Model (VeNoM) en Verkeersmodel Amsterdam (VMA) zijn nog niet geschikt om het gecombineerde effecten van automatisch rijden en auto- en rijdelen te bepalen. Het LMS en NRM zijn wel aangepast om het effect van Level 3/4 automatisch rijden te kunnen inschatten. In het kader van de NMCA is in 2017 een eerste gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de effecten van automatisch rijden met het LMS.

Onderliggende studie gaat een aantal stappen verder. Naast Level 3/4 is ook Level 5 automatisch rijden beschouwd. Mensen die eerst geen auto konden rijden doordat ze te jong of te oud waren of geen rijbewijs hadden, kunnen dat nu ineens wel. Ook parkeren gaat er anders uit zien. Naast parkeren bij de bestemming en in garages, kunnen parkeerconcepten zoals valet parking en parkeren aan de rand van een wijk/stad een vlucht nemen. Dat laatste geldt zeker in combinatie met de komst van deelconcepten. De lagere kosten voor het gebruik van zelfrijdende auto's, taxi's, deeltaxi's en deelbusjes leiden in combinatie met een lagere tijdwaardering en hogere capaciteit leiden tot een verandering in bestemmingskeuze, vervoerwijzekeuze, voertuigbezetting en daarmee ook tot andere reistijden. Tevens is het mogelijk dat ruimtelijke effecten optreden. Gelauff et al. (2017) geven aan dat als gevolg van een lagere tijdwaardering een trek uit de steden plaatst vindt, terwijl als gevolg van een efficiënter OV-systeem in steden als gevolg van automatisering en delen een trek naar de steden plaats kan vinden.

TNO heeft daarom een quickscantool ontwikkeld waarmee de gecombineerde effecten van automatisch rijden en auto- en rijdelen kunnen worden verkend. De tool onderscheidt:

- 12 vervoerwijzen: Auto, autopassagier, trein, bus tram metro, fiets, lopen, zelfrijdende auto (Level 3, 4 of 5), zelfrijdende privétaxi, zelfrijdende deeltaxi, zelfrijdend deelbusje, vrachtauto's en automatische vrachtauto's. Daarnaast zijn er nog shuttles. Omdat die echter op specifieke relaties rijden en ze vaak slechtst bedoeld zijn voor een deel van de reis (voor- en natransport), zijn ze niet als hoofdvervoermiddel opgenomen.
- 2 niveaus van communicatie: autonoom, coöperatief. Hierbij kan worden aangegeven hoeveel procent van de zelfrijdende voertuigen autonoom of coöperatief rijdt.
- 4 wegtypes: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen met gescheiden rijbanen, gebiedsontsluitingswegen met gemengd verkeer, erftoegangswegen.
- 5 gebiedstypes: metropolitaan centrumstedelijk gebied, centrumstedelijk gebied, stedelijk woon-werkgebied, landelijk wonen en recreëren, hubs (mainport en greenports)
- 5 doelgroepen: autobezit & huishoudinkomen >30.000 euro, autobezit & huishoudinkomen ≤30.000 euro, geen autobezit & huishoudinkomen >30.000 euro, geen autobezit & huishoudinkomen ≤30.000 euro, vrachtverkeer.
- 3 parkeertypes: parkeren nabij de bestemming (of afgezet worden bij de bestemming), valet parking (verondersteld dichtbij de bestemming te zijn) en parkeren aan de rand van de wijk/stad.

De tool maakt geen onderscheid naar reismotieven. Figuur 1 geeft een beschrijving van de tool.



Figuur 1: Modelbeschrijving QuickScan Tool

1. De tool neemt alle verplaatsingen in en van en naar de provincie Noord-Holland uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland 2015 (OVIN) als uitgangspunt.
2. De tool veronderstelt exogene groei van het aantal verplaatsingen per gebiedstype op basis van LMS-inpunt voor het hoge WLO-scenario voor 2040. Daarnaast is de verandering in de capaciteit van stroomwegen,

gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen exogene input voor de tool. Deze is eveneens bepaald op basis van LMS-input voor het hoge WLO-scenario voor 2040.

3. Bestemmingskeuze-effecten worden benaderd middels een tijdelasticiteit die uit VMA is afgeleid. Omdat de tool geen reismotieven onderscheidt, is één gemiddelde elasticiteit verondersteld. Dit is een elasticiteit van -1. Dat wil zeggen dat als de reistijd of de tijdwaardering voor de auto met 10% afneemt, het aantal verplaatsingskilometers met 10% toeneemt. Dit representeert het effect dat mensen bijvoorbeeld verder kunnen gaan werken bij een lagere tijdwaardering, omdat ze reizen minder erg vinden.
4. Vervoerwijzekeuze-effecten worden bepaald met behulp van een logit model. Het model werkt met gegeneraliseerde kosten per vervoerwijze. De nutsfunctie bevat: kosten per kilometer, kosten per uur, parkeerkosten, parkeertijden, kosten prijsmechanismen (cordonheffing of kosten per kilometer), extra reistijd bij ritdelen, een vervoerwijzespecifieke constante, leeftijdummies en dummies voor autobezit, rijbewijsbezit, fietsbezit en bezit van een OV-studentenkaart. Het modal-split model is gekalibreerd op basis van het OVIN 2015. De nieuwe vervoerconcepten zitten uiteraard nog niet in het OVIN. Hier zijn dus aannames voor gemaakt over de parameters van de nutsfunctie op basis van de kenmerken van de vervoerconcepten. Tevens is het mogelijk dat bepaalde vervoerconcepten sterk op elkaar lijken en er dus eigenlijk een nested-logit functie gebruikt zou moeten worden. Omdat data hierover ontbreekt is er echter voor de eenvoudigere vorm van een standaard logit model gekozen.
5. Reistijdbepaling (toedeling) vindt plaats met behulp van een macroscopisch fundamenteel diagram per gebiedstype en wegtype. Dit is dus geen toedeling op wegvakniveau. De parameters per wegtype zijn bepaald op basis van kenmerken van de wegtypes (free-flow snelheid en rijstrookcapaciteit) en gevalideerd op basis van een artikel in NM-magazine waarbij met grote hoeveelheden Google-data een macroscopisch fundamenteel diagram is bepaald voor stedelijke wegen.

De invoer van de quickscantool bestaat algemene (niet-scenariospecifieke) invoer, en invoer die per scenario verschilt. Hieronder wordt eerst de algemene invoer voor de tool nader toegelicht, waarna ook de scenario specifieke invoer wordt besproken.

Algemene invoer

De algemene invoer beschrijft een aantal zaken die van invloed zijn op hoe aantrekkelijk een vervoerwijze wordt gevonden door de gemiddelde reiziger of een bepaalde groep reizigers. Het gaat daarbij om:

- Verschillen tussen Level 3/4 en Level 5 automatiseringsniveau van voertuigen.
- De gebruikerskosten naar vervoerwijze.
- De Value of Time naar vervoerwijze.
- Voorkeuren voor vervoerwijzen naar voor verschillende reizigersgroepen.
- Maximale afstand per verplaatsing naar vervoerwijze.
- Omrijfactoren naar vervoerwijze.
- Bezettingsgraad van deelconcepten.
- Aantal verplaatsingen per persoon.

Verschillen tussen Level 3/4 en Level 5 automatiseringsniveau van voertuigen

Aangenomen is dat bij Level 5 automatisering er automatisch kan worden gereden op alle mogelijke wegtypen. Hierbij is aangenomen dat er geen misbruik wordt gemaakt van neiging tot stoppen voor obstakels en de voertuigen dus ook op erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen 'goed' door kunnen rijden. Bij Level 3/4 wordt verondersteld dat op stroomwegen en een deel van de gebiedsontsluitingswegen (die waar langzaam en sneller verkeer goed van elkaar gescheiden zijn) automatisch kan worden gereden. Op 'grijze' gebiedsontsluitingswegen (met doorgaand verkeer maar een wegbeeld waarin langzaam en sneller verkeer niet goed gescheiden zijn) en op erftoegangswegen kan niet automatisch worden gereden. Er is altijd nog een chauffeur nodig in het voertuig.

Bij de scenario's met Level 5 voertuigen wordt er van uitgegaan dat alle voertuigen met elkaar en de infrastructuur communiceren. Dit heeft een behoorlijk grote invloed op de capaciteit. Uitgegaan is van een 30% toename van de capaciteit bij coöperatief rijden en een 5% afname van de capaciteit bij autonoom rijden. Door 40% van de Level 3/4 voertuigen gedaan wordt nog autonoom gereden (Snelder et al., 2015). In de scenario's met automatiseringsniveau Level 3/4 wordt er namelijk van uitgegaan dat minder voertuigen communiceren met andere voertuigen en de

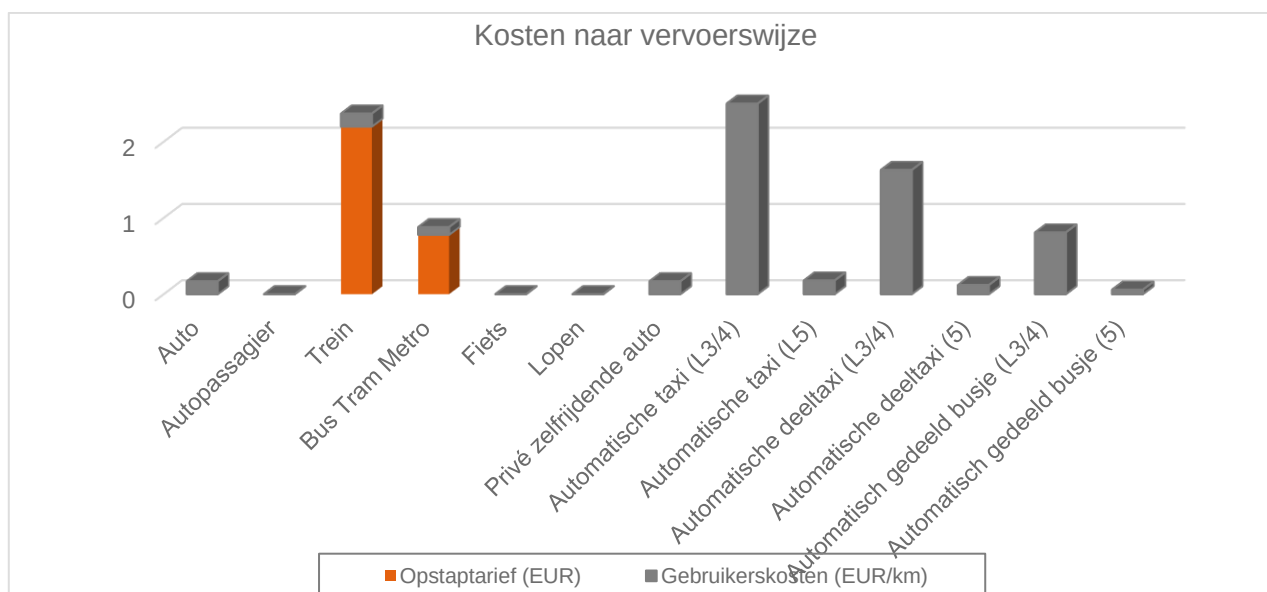
infrastructuur. De automatische voertuigen die niet communiceren houden meer afstand dan manueel bestuurd voertuigen, die op hun beurt weer meer afstand houden tot elkaar dan met elkaar communicerende voertuigen.

Het effect op de capaciteit is gelijk gehouden voor alle wegtypen, en zowel op wegvakniveau (hogere dichtheden) als op het niveau van kruisingen (hogere afrijcapaciteit).

Bij de scenario's met Level 5 voertuigen is ingesteld dat de vervoerwijze 'autopassagier' niet meer voorkomt. Iedereen is bij Level 5 in principe een passagier, of dit nu in een gedeeld of niet gedeeld voertuig is. Zelfrijdende privéauto's kunnen gedeeld worden door meerdere personen uit hetzelfde huishouden.

Kosten naar vervoerwijze

Figuur 2 geeft aan hoe de kosten in de quickscantool verschillen tussen de vervoerwijzen, en in sommige gevallen ook tussen de verschillende niveaus van automatisering. Het huidige openbaar vervoer heeft een opstaptarief en kosten per kilometer, voor de overige vervoerwijzen zijn alleen kosten per km aangenomen.



Figuur 2: Overzicht kosten naar vervoerswijze.

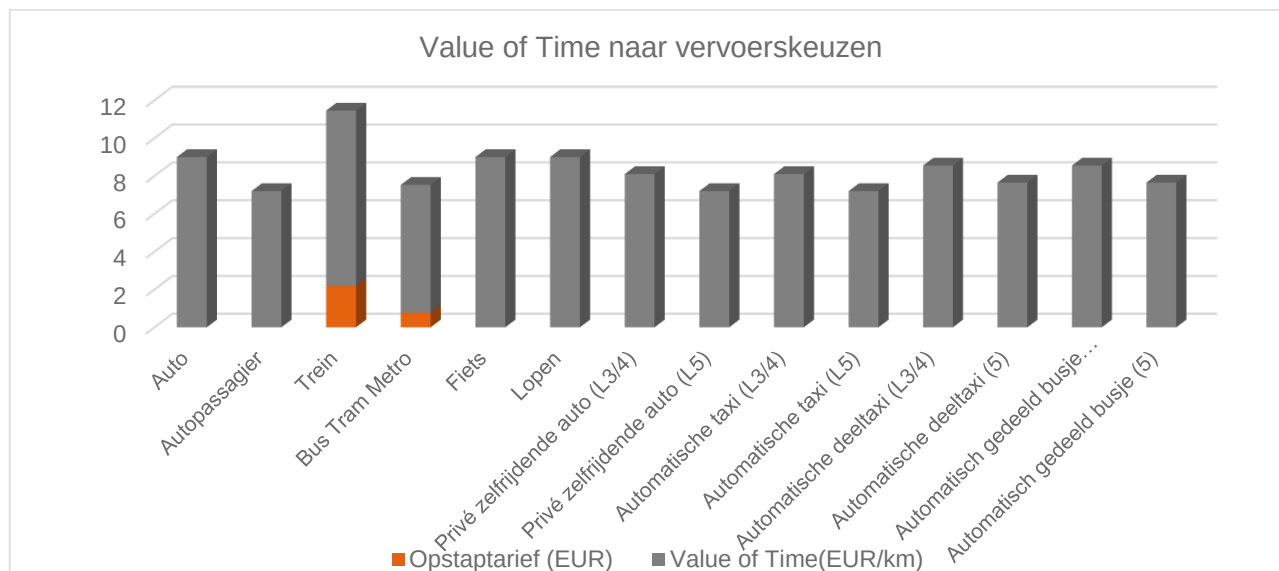
Te zien is dat de verschillen tussen de vervoerwijzen behoorlijk groot kunnen zijn. Enkele belangrijke conclusies ten aanzien van de kosten²:

- De normale auto is even duur als een zelfrijdende auto (een zelfrijdende auto is waarschijnlijk duurder in aanschaf, maar goedkoper in gebruik door een lagere verzekeringspremie en brandstofverbruik).
- De zelfrijdende auto is ongeveer even duur als een volledig automatische taxi (Level 5).
- Bus, tram en metro zijn door het opstaptarief duurder dan een volledig automatische deeltaxi en automatisch gedeeld busje. Niet meegenomen is dat bussen, trams en metro's ook zelfrijdend zouden kunnen worden en daardoor goedkoper zouden kunnen worden.
- Automatische taxi en deeltaxi zijn in de level 3/4 scenario's) duur in vergelijking met overige vervoerswijzen, vanwege de benodigde aanwezigheid van een chauffeur.
- Fietsen en lopen zijn de goedkoopste vervoerswijzen.

² De kosten voor de nieuwe vervoerconcepten zijn gebaseerd op de in 2016 door BCG uitgevoerde studie (Impactanalyse Zelfrijdende Voertuigen). De kosten voor een zelfrijdende auto blijven ongeveer gelijk aan de huidige auto. De normale auto is even duur als een zelfrijdende auto (een zelfrijdende auto is waarschijnlijk duurder in aanschaf, maar goedkoper in gebruik door een lagere verzekeringspremie en brandstofverbruik). Indien gedeeld worden, worden de kosten over meerdere personen gedeeld waardoor ze lager worden.

Value of Time

De waarden voor de Value of Time zijn afkomstig uit (KiM, 2013)³. Voor zelfrijdende voertuigen zijn de waarden voor de Value of Time gebaseerd op (Snelder et al., 2015). Figuur 3 geeft de gebruikte waarden voor de Value of Time⁴ (de monetaire waarde die gegeven wordt aan een uur reistijd). Naarmate een groter deel van de tijd aan andere activiteiten dan het besturen van een voertuig besteedt kan worden, dan daalt de Value of Time. Bij het gebruik van zelfrijdende voertuigen (of voertuigen die door een professionele chauffeur worden bestuurd) ligt de Value of Time dus relatief laag.



Figuur 3: Value of Time (VoT) naar vervoerskeuze

Voorkeuren voor vervoerwijzen voor verschillende reizigersgroepen

Naast kosten en tijden spelen andere factoren, zoals comfort en gezondheid, een rol in de vervoerwijzekeuze. In het quickscanmodel zijn hiervoor zogenaamde 'vervoerwijzespecifieke constanten' geschat op basis van OViN-data. Hierbij dient opgemerkt te worden dat deze constanten niet geschat kunnen worden voor de nieuwe vervoerconcepten omdat die niet in de OViN-data voorkomen. Aangenomen is dat voor een zelfrijdende privéauto dezelfde voorkeuren gelden als voor een conventionele auto. Voor een zelfrijdende taxi, deeltaxi en deelbusje is aangenomen dat de vervoerwijzespecifieke constanten respectievelijk 40%, 80% en 100% zijn van de vervoerwijzespecifieke constanten voor bus, tram en metro. Een zelfrijdende taxi is bijvoorbeeld daarmee 60% aantrekkelijker verondersteld dan bus, tram, metro (los van tijden en kosten). Deze aanname is behoorlijk van invloed op de resultaten. Om deze reden is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij de vervoerwijzespecifieke constante voor een zelfrijdende taxi, deeltaxi en deelbusje allemaal gelijk gesteld zijn aan bus, tram, metro. Dit is een voorzichtigere aanname.

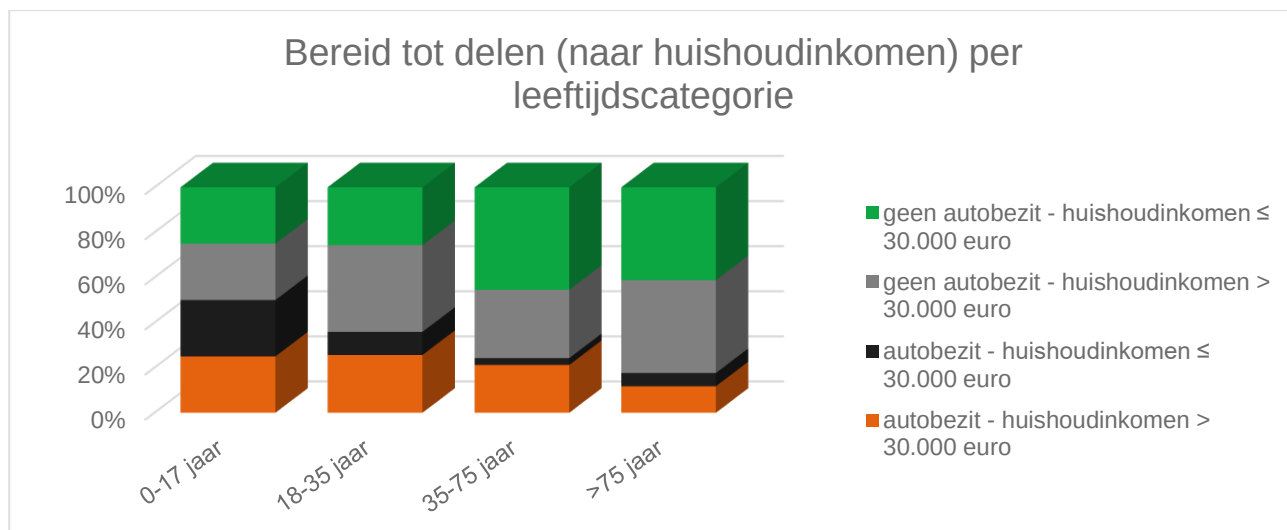
Er is rekening mee gehouden dat sommige vervoerwijzen minder aantrekkelijk zijn voor reizigers in bepaalde leeftijdsgroepen. Zo is op basis van OViN data bepaald dat 75+'ers minder graag met het openbaar vervoer reizen (bijvoorbeeld doordat ze niet voor de deur afgezet worden). Openbaar vervoer en deelconcepten zijn relatief aantrekkelijk voor reizigers tot 35 jaar.

Het QuickScan model veronderstelt dat mensen afwegingen maken op basis van kosten, reistijden (tijdwaardering) en andere voorkeuren. Hierdoor is het mogelijk dat fietsers, wandelaars en OV-gebruikers overstappen naar zelfrijdende voertuigen. Dit is overeenkomstig met de door BCG uitgevoerde enquête in Amsterdam (impactanalyse zelfrijdende voertuigen door BCG voor de gemeente Amsterdam).

In de 'niet-delen scenario's' is verondersteld dat niemand gebruik maakt van deelconcepten. In de scenario's waarin wel gedeeld wordt is verondersteld dat toch een deel van de mensen daar niet toe bereid is. Figuur 4 beschrijft de bereidheid tot delen (uitgesplitst naar huishoudinkomen) per leeftijdscategorie. Deze tabel is op basis van expert-input bepaald.

³ (KiM, 2013)

⁴ (Snelder, M, et al. 2015)



Figuur 4: Bereidheid tot delen, rekening houdend met de inkomsten van het huishouden, de leeftijdscategorie.

Maximale afstand per verplaatsing voor ritdeelconcepten

Voor automatische deeltaxi's en gedeelde busjes is een maximale verplaatsingsafstand van 35 km ingesteld, omdat verondersteld is dat de voertuigen niet te ver van hun 'thuisregio' vandaan gaan.

Omrijfactoren deelconcepten

Bij deelconcepten moet er rekening mee gehouden worden dat er wat extra afstand afgelegd wordt omdat:

- Het voertuig niet voor de deur klaar staat zoals dit bij privévoertuigen wel het geval is
- In de meeste voertuigen reizigers zitten met verschillende herkomsten en bestemmingen, waardoor wat omgereden moet worden om mensen op te pikken en af te zetten. Hoe meer reizigers een voertuig delen, hoe groter de omrijfactor zal zijn.
- De volgende omrijfactoren zijn aangehouden: 1,05 voor een automatische taxi, 1,2 voor een automatische deeltaxi en 1,4 voor een automatisch gedeeld busje.

Bezettingsgraad van deelconcepten

Verondersteld is dat de gemiddelde bezettingsgraad van de zelfrijdende deeltaxi en zelfrijdend deelbusjes respectievelijk 2, 5 en 5 personen is.

Aantal verplaatsingen per persoon.

Aangenomen is dat het aantal verplaatsingen per persoon gelijk blijft. Het is mogelijk dat zelfrijdende voertuigen nieuwe verplaatsingen mogelijk maken in het bijzonder bij Level 5. Hier is echter nog weinig over bekend. Naar verwachting zal slechts een beperkte groep mensen nieuwe verplaatsingen gaan maken. Beschikbaarheid van een voertuig is immers maar één van de factoren die bepaalt of iemand wel of geen verplaatsing maakt. Mensen die bijvoorbeeld vanwege ouderdomsverschijnselen een bepaalde verplaatsing niet meer kunnen maken, zullen ook nog steeds moeite hebben (misschien wel iets minder) om met een zelfrijdend voertuig die verplaatsing te maken.

Scenario Specifieke Invoer

Tabel 6 tot en met Tabel 9 beschrijven de invoer die per scenario verschilt. Dit betreft de volgende invoervariabelen:

- Het automatiseringsniveau (SAE levels) van de voertuigen in de scenario's. Dit heeft invloed op de noodzaak om een bestuurder (met rijbewijs) in het voertuig te hebben en daarmee op de kosten van verschillende vervoerwijzen.
- De penetratiegraad van communicatie: welk deel van de voertuigen communiceert met andere voertuigen en de infrastructuur. Dit heeft invloed op de capaciteit van het wegennet – hoe meer er gecommuniceerd wordt, hoe dichter voertuigen op elkaar kunnen rijden en hoe hoger de capaciteit van wegvakken en kruisingen kan zijn.

- De in het scenario veronderstelde aanwezigheid/beschikbaarheid van de verschillende vervoerwijzen. De insteek was om duidelijk onderscheidbare scenario's te creëren, waardoor sommige vervoerwijzen in een aantal scenario's verondersteld zijn totaal niet voor te komen.
- Parkeren: Nieuwe vervoerconcepten en de houding ten opzichte van delen hebben ook invloed op hoe geparkeerd wordt in een scenario. Er kunnen verschuivingen plaatsvinden van de huidige overheersing van parkeren nabij de bestemming naar parkeren op afstand (en vervolgens verder lopen, fietsen, regulier OV gebruiken of een last-mile solution) of automatische valet parking (de voertuigen parkeren zichzelf op niet al te lange afstand van de bestemming).
- Ruimtelijke effecten: De mogelijkheid om de tijd in het voertuig aan iets anders dan het besturen van dat voertuig te besteden en de lagere kosten van sommige nieuwe vervoerconcepten kunnen leiden tot ruimtelijke effecten waarbij mensen op andere plekken gaan wonen⁵

Tabel 6: Invoer scenario Level 5 - Delen

Invoervariabelen	Omschrijving
Automatiseringsniveau	100% van de voertuigen rijdt automatisch (L5)
Penetratiegraad communicatie	100% communicatie (alle voertuigen communiceren met elkaar en de infrastructuur)
Aanwezigheid vervoerconcepten	1 De huidige privépersonenauto verdwijnt. In landelijk gebied kan de conventionele privéauto nog wel worden gebruikt, maar deze wordt niet gekozen omdat de andere vervoerwijzen aantrekkelijker zijn. 2 Alle overige huidige vervoerwijzen blijven gebruikt worden. 3 De volgende nieuwe concepten worden mogelijk: zelfrijdende taxi, zelfrijdende deeltaxi, zelfrijdend deelbusje. In dit op delen gerichte scenario is geen sprake van gebruik van een privé zelfrijdende auto.
Parkeren	Reizigers worden altijd voor de deur afgezet. Er is geen verdere aanname gedaan over waar voertuigen parkeren als ze stil staan.
Ruimtelijke effecten	In dit op delen gerichte scenario trekken mensen van de landelijke gebieden en de kleinere steden naar de (centra van) grotere steden, omdat de deelconcepten daar goed aanslaan.

Tabel 7: Invoer scenario Level 5 – Niet Delen

Invoervariabelen	Omschrijving
Automatiseringsniveau	100% van de voertuigen rijdt automatisch (L5)
Penetratiegraad communicatie	100% communicatie (alle voertuigen communiceren met elkaar en infrastructuur)
Aanwezigheid vervoerconcepten	De huidige privéauto wordt zelfrijdend en er komen zelfrijdende taxi's (geen ritdeling) Alle overige huidige vervoerwijzen blijven gebruikt worden.
Parkeren	Er ontstaat een mix van parkeren voor de deur, automatische valet parking en parkeren op afstand (aan de rand van de wijk of stad, eventueel kan verder gereisd worden met OV, zelfrijdende taxi of low speed shuttle). In metropolitaan centrumstedelijk gebied wordt voornamelijk aan de rand van de stad geparkeerd (70%) en wordt heel weinig voor de deur geparkeerd (5%). In de overige stedelijke gebieden wordt meestal geparkeerd voor de deur of op een parkeergelegenheid aan de rand van de wijk of stad. In landelijk gebied wordt

⁵ Paden naar een zelfrijdende toekomst – Vijf transitiestappen in beeld, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), d.d. maart 2017

Invoervariabelen	Omschrijving
	nog voornamelijk voor de deur geparkeerd. In hubs (mainport, greenport) neemt automatische valet parking een grote vlucht (80%).
Ruimtelijke effecten	In dit niet op delen gerichte scenario is er een kleine shift van (metropolitaan) centrumstedelijk gebied naar de overige stedelijke gebieden en landelijk gebied.

Tabel 8: Invoer scenario Level 3/4 - Niet delen

Invoervariabelen	Omschrijving
Automatiseringsniveau	100% van de voertuigen kan automatisch rijden (L3/4) op bepaalde wegen.
Penetratiegraad communicatie	60% van de voertuigen communiceren met elkaar en de infrastructuur
Aanwezigheid vervoerconcepten	Alle huidige vervoerwijzen blijven beschikbaar. Er komen ook zelfrijdende taxi's (met chauffeur die echter niet de hele rit hoeft te besturen).
Parkeren	Grotendeels wordt voor de deur geparkeerd. In kleinere steden en landelijk gebied is dit zeker zo. In centrumstedelijk gebied is er een klein aandeel automatische valetparking (5%; vooral nabij evenementenlocaties) en wordt in 20% van de gevallen op afstand geparkeerd (aan de rand van wijk/stad, waarna er met OV, fiets, zelfrijdende taxi of low speed shuttle verder gereisd kan worden). In metropolitaan gebied is er een groter aandeel valetparking (20%) en op afstand parkeren.
Ruimtelijke effecten	Geen

Tabel 9: Invoer scenario L3/4 - Delen

Invoervariabelen	Omschrijving
Automatiseringsniveau	100% van de voertuigen kan automatisch rijden (L3/4) op bepaalde wegen.
Penetratiegraad communicatie	60% van de voertuigen communiceren met elkaar en de infrastructuur
Aanwezigheid vervoerconcepten	Alle vervoerwijzen zijn beschikbaar (let op: er is altijd een chauffeur nodig, hetgeen sommige nieuwe concepten minder aantrekkelijk want relatief duur maakt).
Parkeren	Parkeerlocatie verschilt per gebiedstype. In metropolitaan centrumstedelijk gebied en in hubs (mainport/greenport) wordt vooral op afstand geparkeerd (aan de rand van de wijk/stad, waarna er met OV, fiets, zelfrijdende taxi of low speed shuttle verder gereisd kan worden). In centrumstedelijk gebied en stedelijk woonwerk-gebied wordt nabij de bestemming geparkeerd of op afstand. In landelijk gebied wordt voornamelijk nabij de bestemming geparkeerd. In alle gebiedstypen heeft automatische valet parking een aandeel van 5-10%, behalve in landelijke gebied
Ruimtelijke effecten	Zeer kleine shift vanuit landelijk gebied en kleinere steden naar grotere steden.

BIJLAGE G – RESULTATEN IMPACTANALYSE (BELEIDSARM)

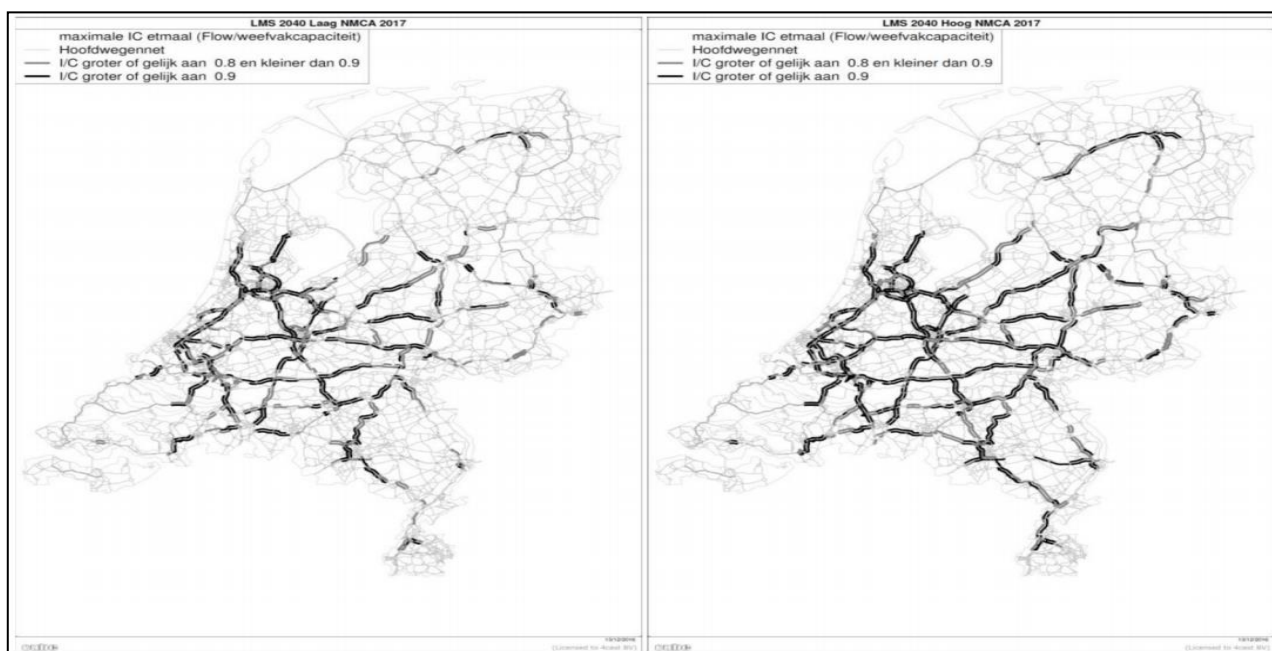
Deze bijlage gaat nader in op de resultaten van de impactanalyse zonder interventies (Beleidsarm) en is dus een aanvulling op hoofdstuk 4. Eerst wordt inzicht gegeven in de I/C verhouding in het referentiescenario 2040 Hoog. Vervolgens worden de resultaten voor de vier scenario's voor automatisch rijden en delen beschreven voor de provincie Noord-Holland beschreven en per gebiedstype.

Referentie 2040 Hoog

Als uitgangspunt is het WLO-scenario 2040 Hoog gekozen (CPB/PBL, 2015). *“In dit scenario is een snelle technologische groei en een groeiende bevolking verondersteld. Mensen leven langer en gezonder en blijven langer werken. Vertrouwen en samenwerking leiden een relatief open wereld met verdergaande globalisering en een toename van de internationale handel. ICT leidt tot productiviteitsgroei in de dienstensector via automatisering en robotisering. Er worden in dit scenario gemakkelijker afspraken gemaakt en risico's genomen en er heerst meer optimisme. De structurele jaarlijkse bbpgroei in Nederland is 2 procent per jaar, uitgesplitst in 1,8 procent productiviteitsgroei en 0,2 procent groei van de werkgelegenheid.”* De keuze voor het hoge scenario is gemaakt omdat daar de technologische ontwikkelingen het snelst gaan en het dus het meest waarschijnlijk is dat automatisch rijden om grote schaal op komt. Figuur 5 laat de I/C-verhouding zien in dit scenario als indicatie voor locaties waar congestie wordt verwacht.

Voor de volledigheid is in die figuur ook de I/C-verhouding in het lage WLO-scenario opgenomen. *“In scenario Laag zetten een trage technologische vooruitgang en een krimpende bevolking een rem op de economische groei. Er is gebrek aan samenwerking en vertrouwen, waardoor de internationale handel stagneert.”* Indien het lage scenario optreedt zal de impact van automatisch rijden en delen veel beperkter zijn.

De figuur laat zien dat in het hoge scenario op grote delen van het hoofdwegenet de I/C-verhouding groter is dan 0,9 (A2, A5, A7, A9, A10-oost). Op de A4 en de A10-West is de I/C-verhouding groter dan 0,8. Als het daar drukker wordt, zal er ook snel congestie ontstaan. De gebiedsontsluitingswegen zijn niet in deze kaart opgenomen. Het aantal voertuigverliesuren is op gebiedsontsluitingswegen in 2040 Hoog echter 10% à 15% hoger dan in de huidige situatie.

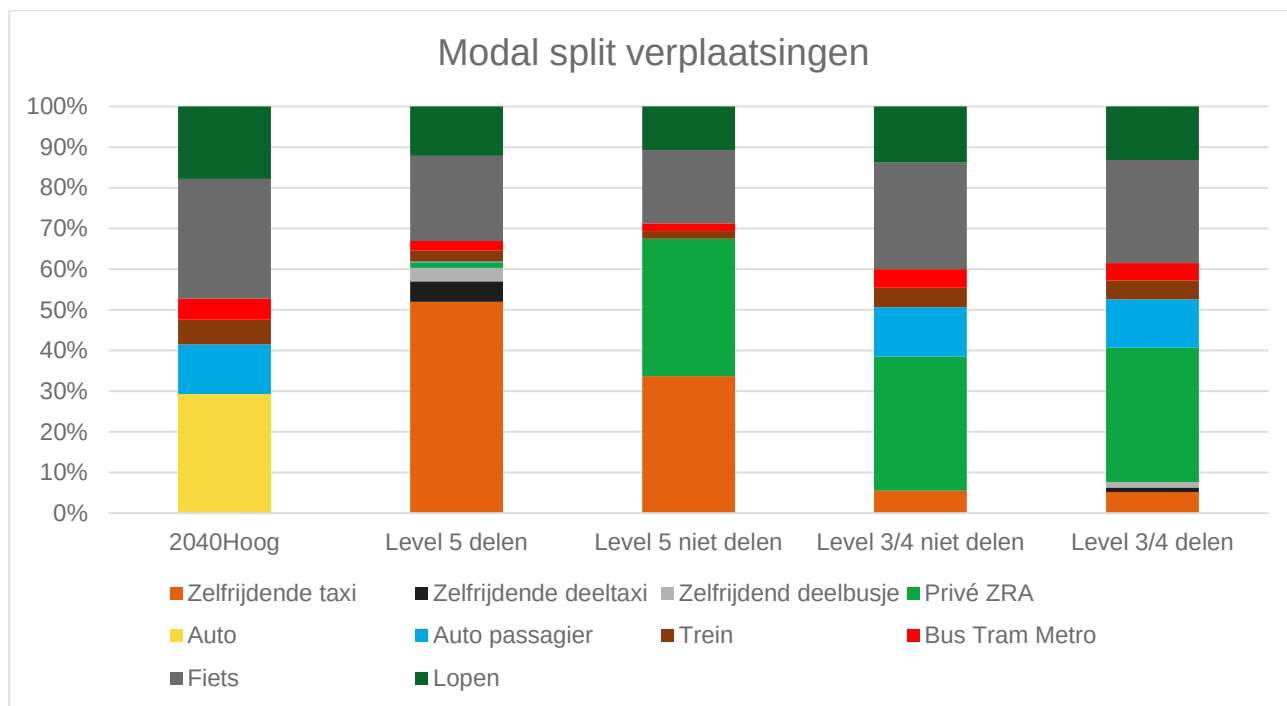


Figuur 5: I/C verhouding 2040 Laag (Links) en Hoog (Rechts). Bron: Rijkswaterstaat, 2017.

Provincie Noord-Holland

Modal split verplaatsingen

In Figuur 6 wordt per scenario beschreven hoe de modal split eruitziet in de verschillende scenario's.



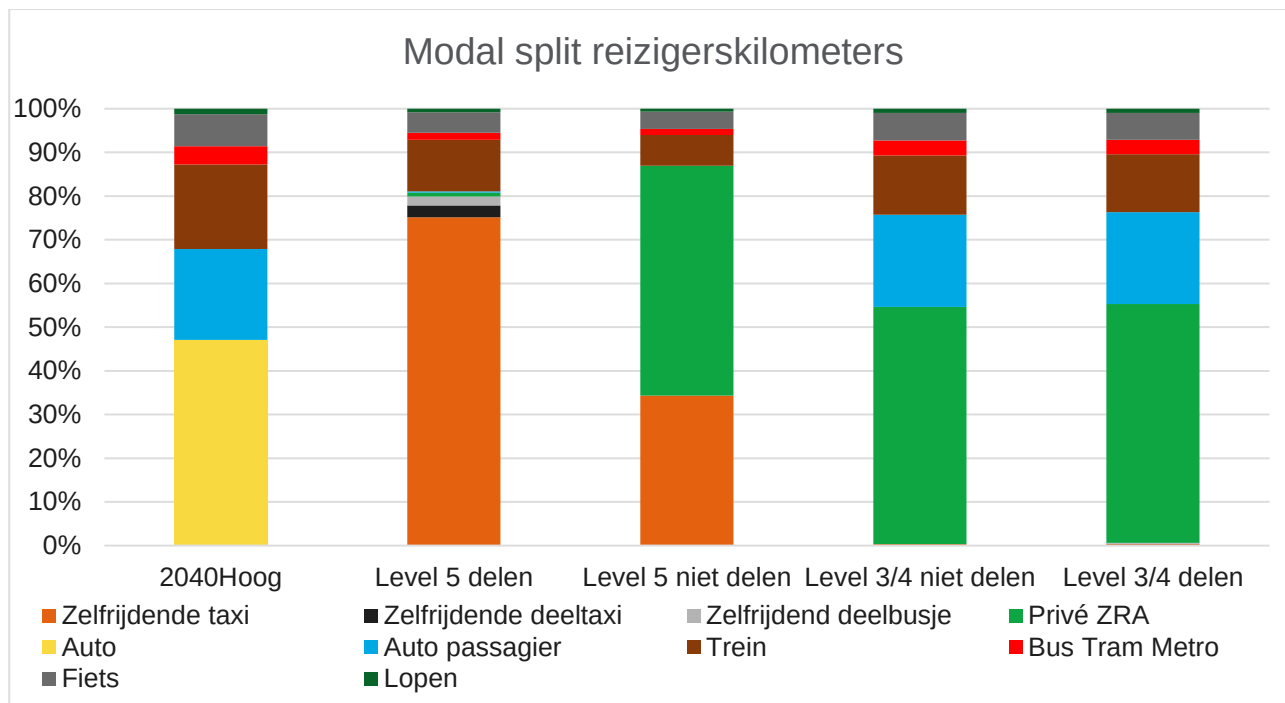
Figuur 6: Modal split – verplaatsingen (Provincie Noord-Holland)

Tabel 10: Kenmerken modal split verschillende scenario's.

Scenario	Kenmerken modal split
Level 5 - Delen	- Autopassagiers blijven passagier in een zelfrijdende taxi of kiezen deelconcepten - Lopen en fiets (active modes) worden minder aantrekkelijk. - Deelconcepten worden goed gebruikt, maar de niet-gedeelde zelfrijdende taxi wordt nog beter gebruikt, doordat de omrijtijd en wachttijd kleiner zijn en het er een voorkeur blijft bestaan voor privévoertuigen. Deze voordelen wegen op tegen de lagere kosten van de ritdeelconcepten. - Aandeel BTM en trein neemt af.
Level 5 - Niet delen	- De privéauto wordt zelfrijdend en wordt samen met de zelfrijdende taxi de dominante vervoerwijze (passagiersverplaatsingen komen hier bij – in hetzelfde voertuig), ten koste van fiets, lopen en regulier stedelijk OV. - Tijdens een workshop met de PNH en de Vervoerregio is de aanname gedaan dat er geen bussen, trams en metro's meer zijn in dit scenario. De vraag is of dat wel reëel is, want wat zijn dan je opties als je geen privéauto hebt? Alleen trein, fietsen en lopen. Dan is een langere verplaatsingen alleen mogelijk naar bestemmingen die per trein bereikbaar zijn. Dat leek niet reëel, dus we hebben BTM weer aangezet en deze vervoerwijze heeft in dit scenario een iets kleiner aandeel dan in 2040Hoog.
Level 3/4 - Niet delen	- Lijkt het meest op 2040Hoog. - Kleine toename in de auto (nu privé zelfrijdende auto en een paar procent zelfrijdende taxi)
Level 3/4 delen	Lijkt heel sterk op Level 3/4 - Niet delen. Delen is nog niet populair omdat de kosten nog niet veel lager liggen omdat er nog een chauffeur nodig is.

Modal split reizigerskilometers

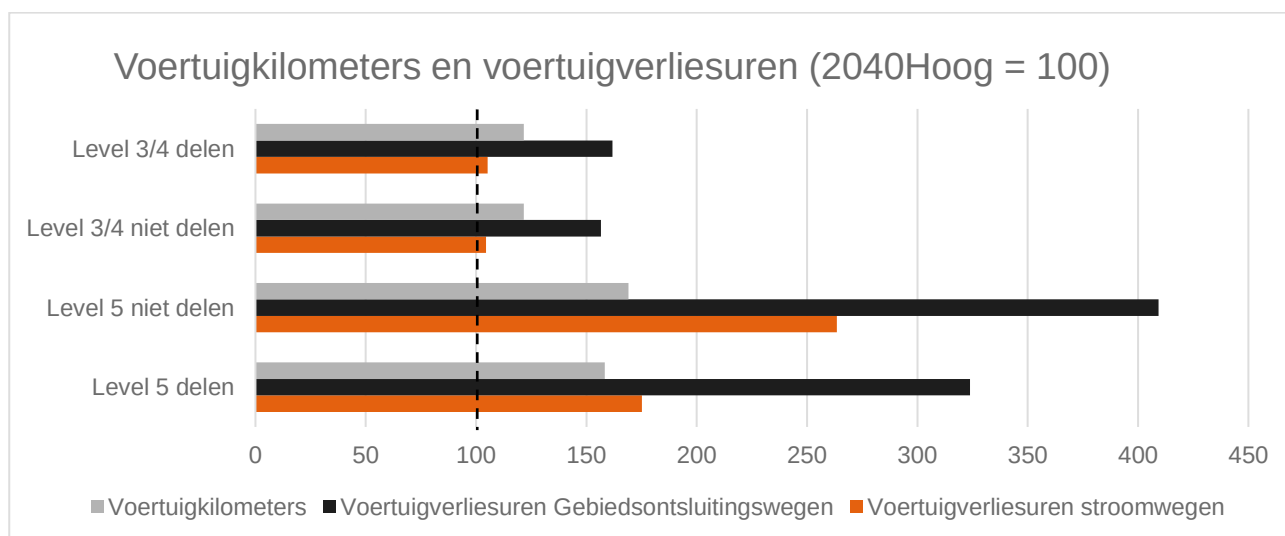
De modal split naar reizigerskilometers laat zien dat het aandeel van de 'active modes' (lopen en fietsen) afneemt, vooral in het scenario Level 5 – Delen (zie Figuur 7). In dit scenario is de zelfrijdende taxi zo aantrekkelijk dat meer dan 75% van alle kilometers hiermee afgelegd wordt. Dit gaat ook ten koste van de trein- en Bus/Tram/Metro kilometers (BTM). In de andere scenario's worden veel kilometers met de privé zelfrijdende auto afgelegd (bestuurders en/of passagiers) en daalt het aandeel van de trein en BTM minder.



Figuur 7: Modal split - reizigerskilometers

Voertuigkilometers en voertuigverliesuren

Figuur 8 geeft weer hoe het aantal voertuigkilometers en het aantal voertuigverliesuren zich in de scenario's verhouden tot de aantallen in het referentiescenario (2040Hoog).



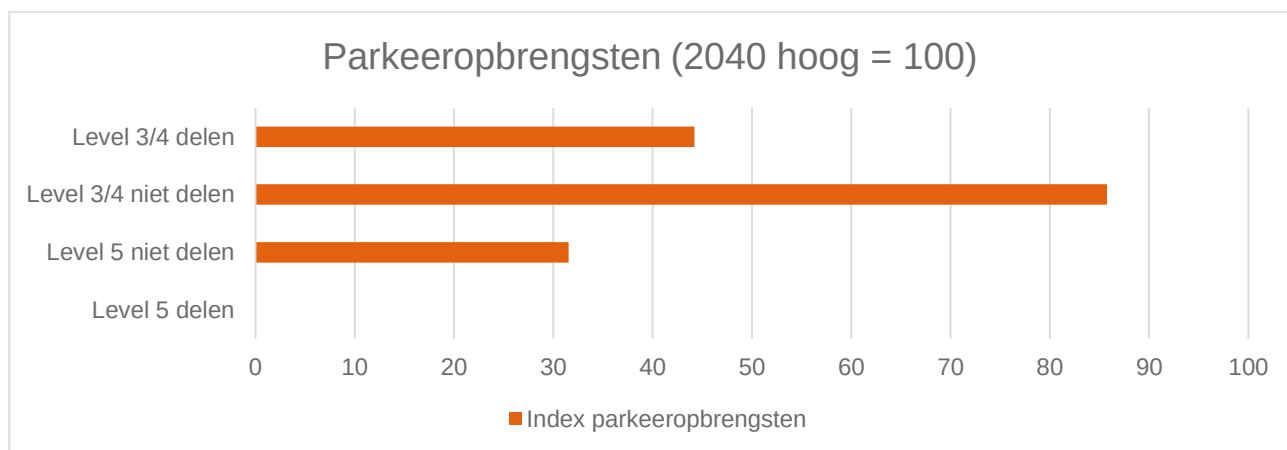
Figuur 8: Voertuigkilometers en voertuigverliesuren.

Op basis van Figuur 8 is het volgende beeld te schetsen:

- Bij Level 3/4 neemt de capaciteit op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen met gescheiden stromen toe omdat verondersteld is dat 60% van het verkeer op deze wegen coöperatief rijdt. Dit leidt tot een gemiddelde capaciteitstoename van 16%. Desondanks neemt het aantal voertuigverliesuren als gevolg van de toename in voertuigkilometers toe.
- Bij Level 5 Niet delen en Delen is een capaciteitstoename verondersteld van 30% op alle wegtypes omdat alle voertuigen coöperatief rijden. De toename in voertuigkilometers is echter veel groter. Dit leidt dus tot meer voertuigverliesuren op de wegen waar in het referentiescenario (2040 hoog) al file staat en de wegen waar in het referentiescenario nog maar weinig restcapaciteit over was.

Parkeeropbrengsten

De parkeeropbrengsten zullen naar verwachting in alle scenario's dalen, omdat minder of zelfs helemaal niet meer nabij een bestemming wordt geparkeerd. Aangenomen is dat verder weg van de bestemming parkeren goedkoper is. Bij level 5 delen wordt iedereen voor de deur afgezet en zijn er dus in het geheel geen parkeeropbrengsten meer. Eventuele kosten voor het parkeren van zelfrijdende (deel) taxi's en busjes zijn niet in de grafiek opgenomen.



Figuur 9: Index parkeeropbrengsten (2040Hoog = 100).

Gevoeligheidsanalyse

Er is een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om te verkennen hoe de uitkomsten veranderen bij andere aannames. Hieronder is de gevoeligheidsanalyse beschreven voor de modal split verplaatsingen.

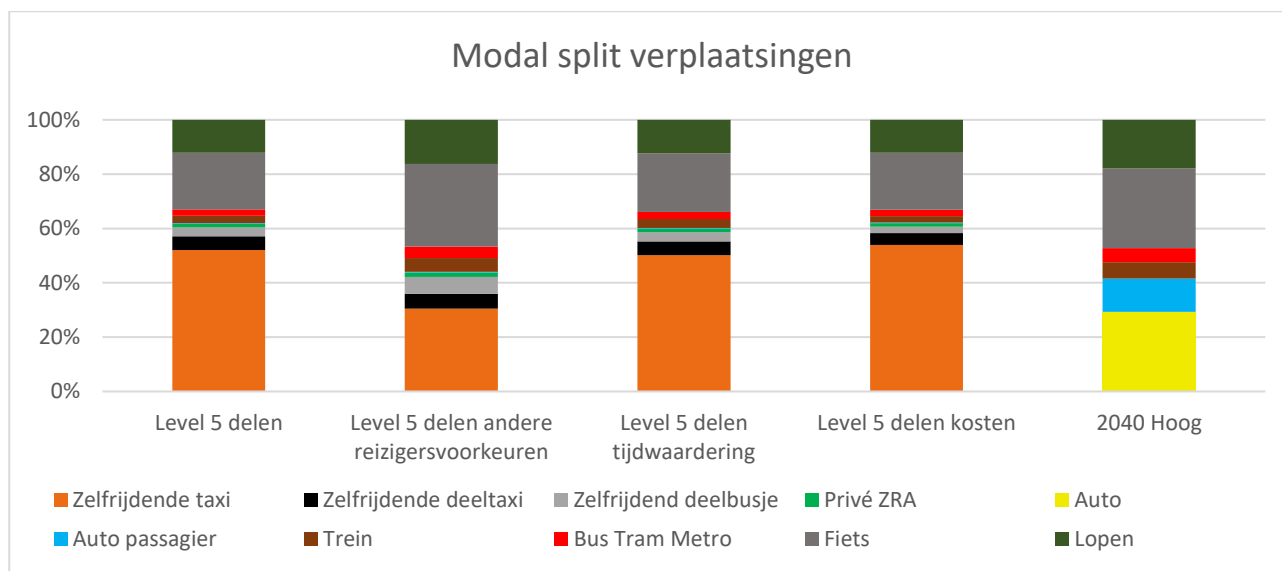
Zoals in bijlage F is beschreven is voor een zelfrijdende taxi, deeltaxi en deelbusje aangenomen dat de vervoerwijze specifieke constanten respectievelijk 40%, 80% en 100% zijn van de vervoerwijze specifieke constanten voor bus, tram, metro en metro. Een zelfrijdende taxi is bijvoorbeeld daarmee 60% aantrekkelijker verondersteld dan bus, tram, metro (los van tijden en kosten). Deze aanname heeft een behoorlijke invloed op de resultaten. Om deze reden is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij de vervoerwijze specifieke constante voor een zelfrijdende taxi, deeltaxi en deelbusje allemaal gelijkgesteld zijn aan bus, tram, metro.

Daarnaast is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de tijdwaardering. Voor een zelfrijdende taxi, deeltaxi en deelbusje is aangenomen dat deze respectievelijk een 20%, 15% en 15% lagere tijdwaardering hebben dan een autobestuurder (zie bijlage F). In deze gevoeligheidsanalyse is apart getest wat de invloed is van deze aanname door een modelrun te doen waarbij de tijdwaardering voor deze concepten gelijkgesteld is aan die van een autobestuurder (dus geen verbetering van de tijdwaardering).

Tot slot is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de kosten. Voor een zelfrijdende taxi, deeltaxi en deelbusje is aangenomen dat deze respectievelijk een 7,5% hoger, 30% lager en 65% lager zijn dan voor een autobestuurder (zie bijlage F en BCG-rapport). In deze gevoeligheidsanalyse is apart getest wat de invloed is van deze aanname door een modelrun te doen waarbij de kosten voor deze concepten gelijkgesteld is aan die van een autobestuurder (dus geen verbetering van de tijdwaardering).

In Figuur 10 zijn de verschillen in modal split aangegeven tussen de referentiesituatie 2040Hoog, het standaard level 5 delen scenario en de aangepaste level 5 delen scenario's (gevoeligheidsanalyse).

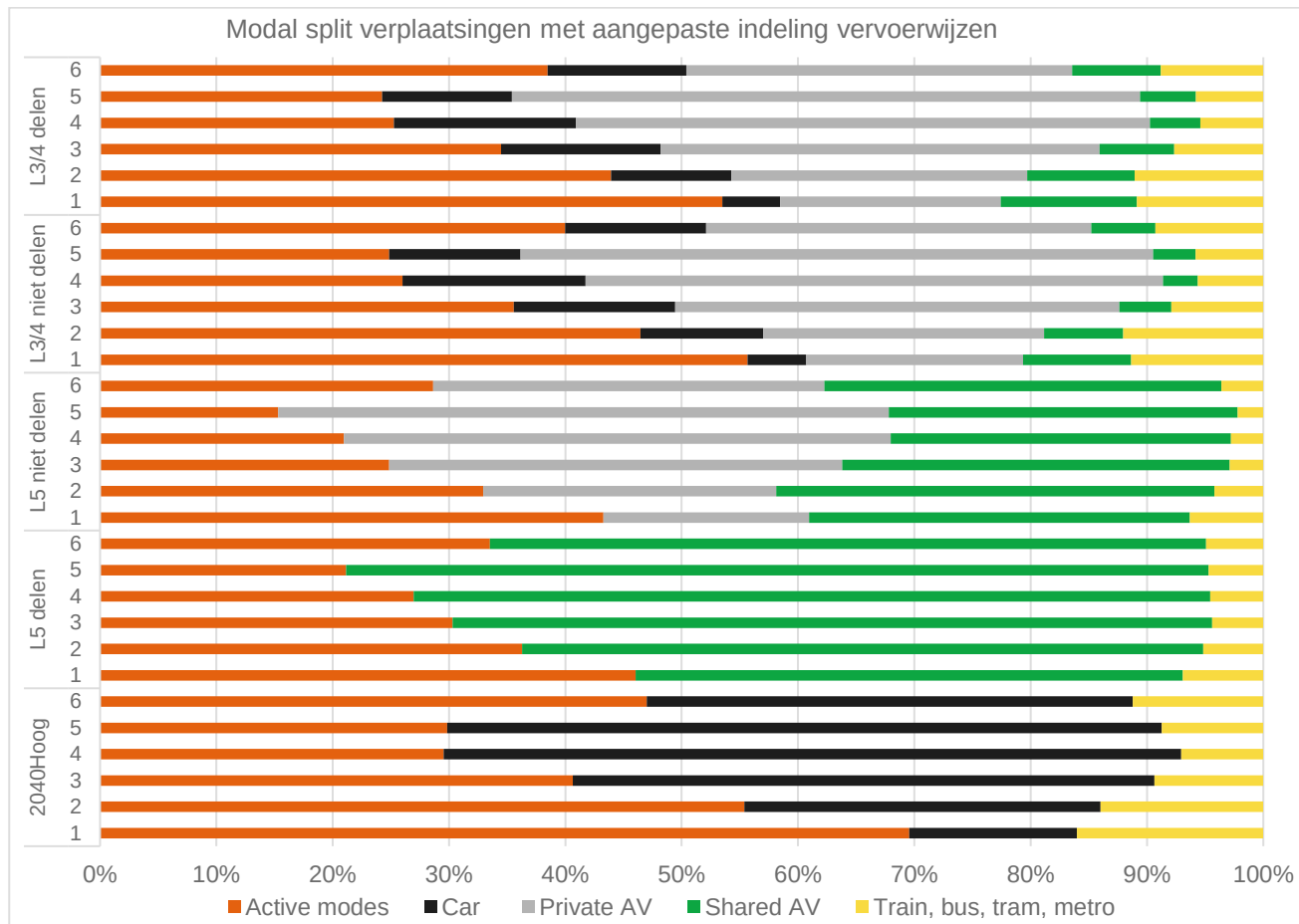
In de figuur is te zien, dat de invloed van de vervoerwijze specifieke constanten veruit het grootst is. Als de voorkeur voor het gebruik van de zelfrijdende taxi en deeltaxi in praktijk minder groot blijkt te zijn dan initieel verondersteld, dan is het aandeel van de zelfrijdende taxi aanzienlijk lager. Dit is met name ten faveure van fietsen en lopen, twee vervoerwijzen die relatief aantrekkelijker zijn geworden en voor een aanzienlijk deel van de verplaatsingen de next best option waren. Dit is met name in het level 5 delen scenario het geval.



Figuur 10: Modal split – verplaatsingen bij gewijzigde voorkeuren van reizigers

Gebiedstypen

In Figuur 11 is een overzicht weergegeven van de modal split van de verplaatsingen per scenario over alle gebieden (waaronder ook Provincie-breed). Hierbij is een aangepast indeling gebruikt voor de vervoerswijzen, waarbij modaliteiten zijn gecombineerd (ten behoeve van de leesbaarheid van de grafiek). Het betreft de combinatie fietsen en lopen gecombineerd tot “active modes”, deeltaxi’s en -busjes gecombineerd tot “shared AV” en de samenvoeging van bus, tram, metro en trein als ‘conventioneel’ openbaar vervoer.

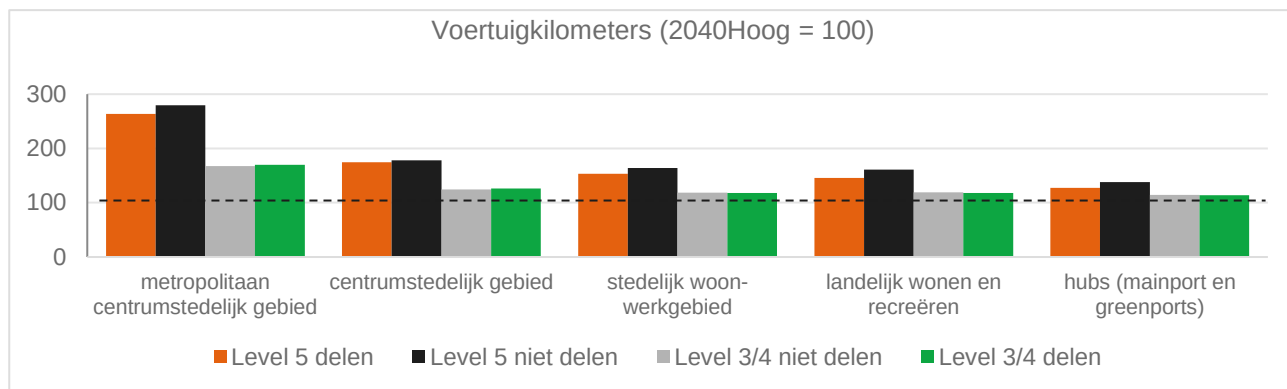


Figuur 11: Modal split van verplaatsingen voor alle scenario's over 6 gebieden (1= metropolitaan centrumstedelijk; 2= centrumstedelijk; 3= stedelijk woon-werk; 4= landelijk wonen en recreëren; 5- hubs & mainports; 6 = Provincie-breed).

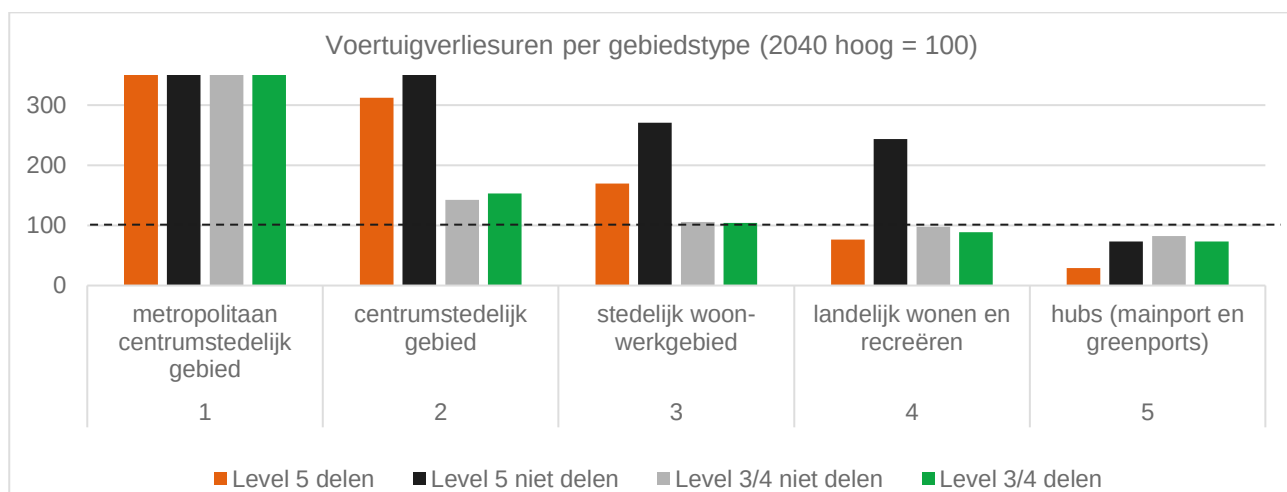
Op basis van Figuur 11 is het volgende beeld te schetsen:

- In het metropolitaan centrumstedelijk gebied wordt veel meer gelopen en gefietst dan in andere gebiedstypes (in alle scenario's). Ook wordt er relatief veel gebruik gemaakt van trein, bus, tram en metro.
- De modal split in centrumstedelijk gebied lijkt nog behoorlijk op de modal split van metropolitaan centrumstedelijk gebied. Des te minder stedelijk het gebiedstype, des te minder er gelopen en gefietst wordt, en des te meer er van de auto gebruik gemaakt wordt (geldt voor alle scenario's).
- Voor de hubs (mainports en greenports) geldt dat de verschillen tussen de hubs groot kunnen zijn. Een hub als Schiphol kent een aanzienlijk aandeel van openbaar vervoer, voor andere hubs ligt dit aandeel veel lager. Gemiddeld gezien worden er veel autoverplaatsingen gemaakt (in alle scenario's). Deelconcepten worden mondjesmaat gebruikt.

Figuur 12 en Figuur 13 beschrijven de wijziging in de voertuigkilometers en de voertuigverliesuren per gebiedstype.



Figuur 12: Overzicht voertuigkilometers per gebiedstype voor alle scenario's

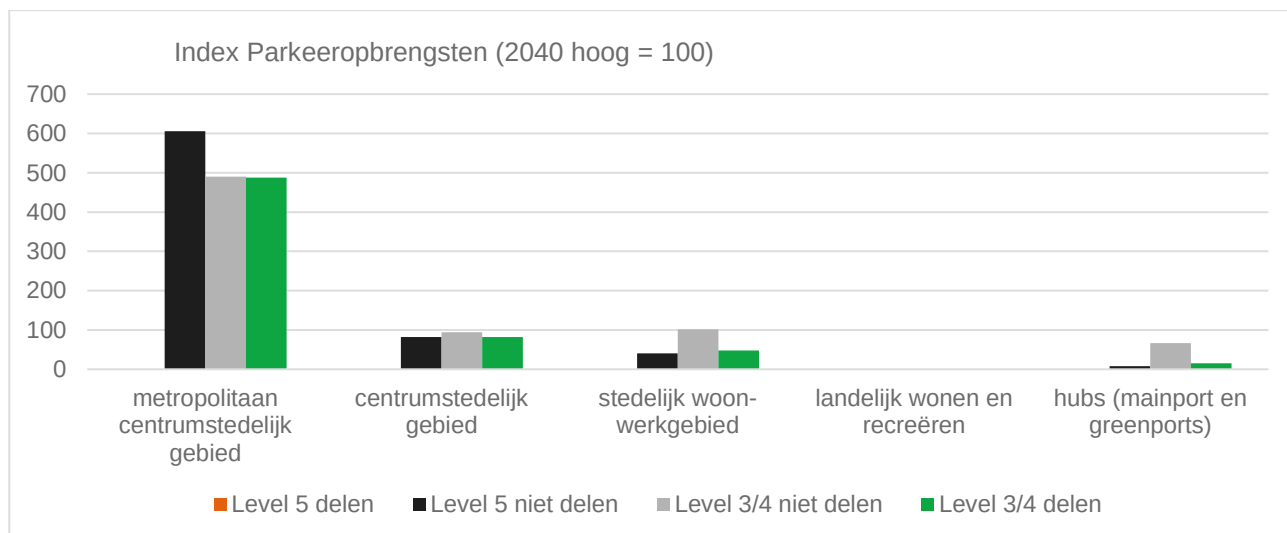


Figuur 13: Voertuigverliesuren voor stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen per gebiedstype voor alle scenario's.

Op basis van Figuur 12 en 13 is het volgende beeld te schetsen:

- In metropolitaan centrumstedelijk gebied en in centrumstedelijk gebied neemt het aantal voertuigverliesuren in alle scenario's sterk toe.
- De toename in het aantal voertuigkilometers en voertuigverliesuren is het grootst voor het metropolitaan centrumstedelijk gebied. De index voor het aantal voertuigverliesuren is voor dit gebiedstype zelfs afgekapt op 350.
- De Level 5 scenario's zijn aanzienlijk ongunstiger dan de Level 3/4 scenario's, waarbij het Level 5 niet-delen scenario maatgevend is. In Level 5 niet-delen neemt het aantal voertuigverliesuren in alle scenario's toe.
- In landelijk gebied blijft het aantal voertuigverliesuren in alle scenario's met uitzondering Level 5 – Niet delen ongeveer gelijk ondanks een kleine toename in voertuigkilometers.
- Bij hubs neemt het aantal voertuigverliesuren af ondanks een kleine toename in voertuigkilometers. Dit komt omdat de capaciteit toeneemt en er kennelijk nog restcapaciteit is op de wegen. Kanttekening hierbij is dat dit een gemiddelde is voor alle hubs. Een hub als Schiphol kent een groter aandeel personenvervoer. Het is dus aan te bevelen om in meer detail te analyseren wat de invloed is van zelfrijdende auto's en deelconcepten op de bereikbaarheid van Schiphol.
- Er is weinig verschil tussen de Level 3/4 scenario's.

Figuur 14: Parkeeropbrengsten per gebiedstype.



Figuur 14: Parkeeropbrengsten per gebiedstype.

Op basis van Figuur 14 is het volgende beeld te schetsen:

- In Level 5 delen is verondersteld dat je voor de deur wordt afgezet en er dus geen parkeerkosten zijn.
- In metropolitaan centrumstedelijk gebied nemen de parkeeropbrengsten sterk toe in alle scenario's met uitzondering van Level 5 delen. Dit komt doordat er meer verplaatsingen met privéauto's naar en in dit gebied worden gemaakt.
- In centrumstedelijk gebied is een afname van 18% te zien van de parkeeropbrengsten in Level 5 niet-delen en Level 3/4 delen. Bij Level 3/4 niet-delen blijven de opbrengsten ongeveer gelijk.
- In stedelijk woon-werkgebied is een afname van respectievelijk 60% en 52% te zien van de parkeeropbrengsten in Level 5 niet-delen en Level 3/4 delen. Bij Level 3/4 delen blijven de opbrengsten gelijk.
- In landelijk gebied is verondersteld dat parkeren gratis is. In praktijk is dit niet overal zo. Voor de locaties waar wel betaald moet worden, zullen net als in stedelijk woon-werk gebied de parkeeropbrengsten afnemen in Level 5 niet-delen en Level 3/4 delen.
- Bij Hubs nemen de parkeeropbrengsten in alle scenario's af. Bij Level 5 niet-delen en Level 3/4 delen dalen ze tot onder 15% van de opbrengsten in 2040 Hoog. Dit komt doordat een sterke toename in automatisch valet parking en parkeren op afstand wordt voorzien. Hiervan is aangenomen dat het goedkoper is.

Kwalitatieve beoordeling op (afgeleide) beleidsdoelstellingen

Tabel 1 geeft een kwalitatieve beoordeling van hoe in de scenario's gescoord wordt ten aanzien van (afgeleiden van de) beleidsdoelen. In de hoofdrapportage is dit kwalitatief vertaald naar de impact op de bredere beleidsdoelen, namelijk bereikbaarheid, verkeersveiligheid, sociale ontwikkeling, economische ontwikkeling en ruimtelijke ontwikkeling.

Hiervoor is een aantal KPI's bekeken die bij deze beleidsdoelen horen. Een plus betekent een positieve score ten aanzien van het beleidsdoel (een verbetering), een min een negatieve (een verslechtering).

Tabel 11: Beoordeling ten aanzien van beleidsdoelen naar scenario.

	Beoogde KPI	Level 5 delen	Level 5 niet delen	Level 3/4 niet delen	Level 3/4 wel delen
Bereikbaarheid (o.b.v. beoordeling reistijd betrouwbaarheid)	Standaarddeviatie – benaderd via inschatting voertuigverliesuren op stroomwegen	- Veel extra voertuigkilometers, wordt niet gecompenseerd door capaciteitstoename en delen van ritten. Dit speelt vooral in het metropolitane centrumstedelijke gebied en in mindere mate ook in centrumstedelijk gebied.	-- Veel extra voertuigkilometers, wordt niet gecompenseerd door capaciteitstoename. Dit speelt vooral in het metropolitane centrumstedelijke gebied en in mindere mate ook in centrumstedelijk gebied.	0/- Groei aantal voertuigkilometers wordt grotendeels opgevangen door capaciteitstoename.	0/- Groei aantal voertuigkilometers wordt grotendeels opgevangen door capaciteitstoename
Toegankelijkheid OV (o.b.v. OV-kwaliteit)	In de beoordeling is ervan uitgegaan dat zelfrijdende taxi, deeltaxi en deelbusje als openbaar vervoer kunnen worden beschouwd en rendabel geëxploiteerd kunnen worden.	+ / ++ Aandeel conventioneel OV neemt overal sterk af. Minder OV-lijnen met vaste dienstregeling, maar meer on-demand OV. Het aandeel van alle OV samen is ongeveer 65% dus korte wachttijden bij on-demand diensten zijn te verwachten (~hoge frequentie)	+ Aandeel conventioneel OV neemt af. Verschuiving naar zelfrijdende taxi (on-demand OV). Totale aandeel OV verdriedubbelt (maar betreft vooral zelfrijdende taxi)	0/+ Aandeel conventioneel OV neemt iets af. Verschuiving van lopen en fietsen naar zelfrijdende taxi (on-demand OV).	0/+ Aandeel conventioneel OV neemt iets af. Verschuiving van lopen en fietsen naar zelfrijdende taxi en in beperkte mate ook zelfrijdende deeltaxi en deelbusje (on-demand OV).
Opcenten (o.b.v. beoordeling omvang wagenpark)	Aantal auto's/vrachtauto's dat nodig is om aan de vraag te voldoen.	++ Geen privéauto's meer. Automatische taxi, deeltaxi's en deelbusjes kunnen door meerdere huishoudens op een dag worden gebruikt. Door ritten delen ook minder voertuigen nodig.	- Meer privéauto's nodig. Verschuiving van BTM en lopen en fietsen naar auto. Er wordt niet gedeeld.	- Meer privéauto's nodig. Verschuiving van BTM en lopen en fietsen naar zelfrijdende taxi. Er wordt niet gedeeld.	- Meer privéauto's nodig. Verschuiving van BTM en lopen en fietsen naar zelfrijdende taxi. Er wordt nauwelijks gebruik gemaakt van deelconcepten.
Duurzaamheid*	CO2- en andere emissies – benaderd via voertuigkilometers (bij gelijkblijvend wagenpark)	-- Sterke toename aantal voertuigkilometers (vooral in hoogstedelijk gebied), sterke afname gebruik conventioneel OV, lopen en fietsen.	-- Sterke toename aantal voertuigkilometers (vooral in hoogstedelijk gebied), afname gebruik conventioneel OV, lopen en fietsen.	0/- Toename aantal voertuigkilometers, afname lopen en fietsen.	0/- Toename aantal voertuigkilometers, afname lopen en fietsen.
	CO2-en andere emissies – bij schoon wagenpark (niet in referentie) Voor fijnstof dient opgemerkt te worden	+	+	+	+

	Beoogde KPI	Level 5 delen	Level 5 niet delen	Level 3/4 niet delen	Level 3/4 wel delen
	dat dit deels veroorzaakt wordt door slijtage (banden, weg), wat niet verdwijnt bij elektrificatie van het wagenpark				
Verkeersveiligheid	Ernstige verkeersslachtoffers – benaderd via voertuigkilometers en risicofactoren	- qua exposure ++ qua risico Het aandeel van fietsen en lopen neemt af, maar de hoeveelheid gemotoriseerde voertuigen waarmee ze potentieel in conflict kunnen komen neemt toe. Het is nog onbekend wat de gevolgen hiervan zijn.	- qua exposure ++ qua risico Het aandeel van fietsen en lopen neemt af, maar de hoeveelheid gemotoriseerde voertuigen waarmee ze potentieel in conflict kunnen komen neemt toe. Het is nog onbekend wat de gevolgen hiervan zijn.	0/- qua exposure + qua risico Veiligheidssystemen werken op alle wegen (ook bij level 3/4).	0/- qua exposure + qua risico Veiligheidssystemen werken op alle wegen (ook bij level 3/4).
	Vierkante meters verbindingen	0/- Verkeersvraag past niet binnen de huidige capaciteit. Op sommige delen van het netwerk misschien extra scheiding nodig van automatische voertuigen en voetgangers/fietsers.	- Verkeersvraag past niet binnen de huidige capaciteit. Op sommige delen van het netwerk misschien extra scheiding nodig van automatische voertuigen en voetgangers/fietsers.	0 Past binnen de huidige capaciteit.	0 Past binnen de huidige capaciteit.
Ruimtelijke ontwikkeling (o.b.v. functioneel ruimtegebruik)	Vierkante meters knooppunten	- Extra ruimte nodig voor strookwisselingen vanwege hogere dichtheid (voertuigen/km). Scheiding nodig van automatische voertuigen en voetgangers en fietsers.	-- Extra ruimte nodig voor strookwisselingen vanwege hogere dichtheid (voertuigen/km). Scheiding nodig van automatische voertuigen en voetgangers en fietsers.	- Extra ruimte nodig op stroomwegen voor strookwisselingen vanwege hogere dichtheid (voertuigen/km).	- Extra ruimte nodig op stroomwegen voor strookwisselingen vanwege hogere dichtheid (voertuigen/km).
	Vierkante meters parkeervoorzieningen – benaderd via verplaatsingen per parkeertype	++/+ Minder ruimtegebruik parkeerplaatsen op bestemmingen. Nieuwe parkeerplaatsen nodig (op afstand) voor deelauto's en busjes en veel op- en afstaphavens en -stroken.	+ Minder ruimtegebruik parkeerplaatsen op bestemmingen. Bestaande parkeergarages en evt. nieuwe nodig voor valet parking en parkeren op afstand, en op- en afstaphavens en -stroken.	0 Kleine toename parkeren op afstand en hele kleine toename valet parking.	0/+ Toename parkeren op afstand en kleine toename valet parking.
Ruimtelijke ontwikkeling	Benaderd via ruimtelijke ontwikkelingen en vervoerwijzekeuze	- Verschuiving van conventioneel OV, fietsen en lopen naar deelconcepten.	- Verschuiving van lopen en fietsen naar concepten met automatische voertuigen. Door een lagere tijdwaardering gaan mensen verder weg wonen van hun werk. Geldt bijvoorbeeld voor	0/- Hele kleine verschuiving van lopen en fietsen naar concepten met automatische voertuigen. Vrijwel geen ruimtelijke effecten verwacht.	0/- Hele kleine verschuiving van lopen en fietsen naar concepten met automatische voertuigen. Nauwelijks ruimtelijke ontwikkelingen verwacht; een klein aantal mensen trekt

	Beoogde KPI	Level 5 delen	Level 5 niet delen	Level 3/4 niet delen	Level 3/4 wel delen
			welgestelden die een privé ZV kunnen aanschaffen en de voorkeur hebben om in landelijk gebied te wonen.		vanuit het landelijk gebied en kleinere steden naar de grotere steden.

-- sterk negatieve ontwikkeling; - negatieve ontwikkeling; 0 neutraal; + positieve ontwikkeling; ++ sterk positieve ontwikkeling

BIJLAGE H: INTERVENTIES OVERZICHT (BELEIDSRIJK)

In de hoofdrapportage zijn de (belangrijkste) interventies tekstueel beschreven, waarbij in de onderstaande tabellen de interventies zijn samengevat categorie, waarbij onderscheid gemaakt is naar drie typen interventies, zijnde generieke interventies, specifieke interventies en aandachtspunten. Deze tabellen geven per interventie een korte toelichting.

Generieke interventies

Tabel 12: Generieke interventies.

Legenda: Bereikbaarheid = B; Economische ontwikkeling = E, Leefbaarheid/Duurzaamheid = L, Ruimtelijke ontwikkeling = R Sociale ontwikkeling = S; Vekeersveiligheid = V

Generieke (no-regret) interventies	KT	MLT	LT
Ontwikkeling integrale/multimodale Verkeer en Vervoer (netwerk)visie 2050			
• Integrale netwerkvisie op verkeer- en vervoersverbindingen (vervoersrelaties) voor het verkeerssysteem van de toekomst binnen de Provinciale netwerken (wegen, spoor, OV-busnetwerk en transferpunten); • Waarbij naast “verbindingen/netwerkschakels” meer dan ook wordt nagedacht over prioritering van doelgroepen en eventueel een selectief toegangsbeleid naar gebied en of tijd. B(E)(L) • Netwerkvisie met prioritering en toelating voertuigen/voertuig categorieën; • Deze netwerkvisie vraagt nauwe samenwerking met I&W en ProRail om ook de treinverbindingen te betrekken (enerzijds de toekomst van dunne(re) lijnen boven Alkmaar/Hoorn als het bundelen van vervoersstromen in metropolitane gebieden • Herziening BDU-grondslagen ten behoeve van gerichte subsidieverlening			
Provinciale Ruimtelijke Verordening			
• Toetsing van ontwikkelingen en ruimtelijke plannen op adaptatie mogelijkheden (herbestemmen van vrijgekomen functies en creëren van nieuwe gewenste toepassingsmogelijkheden	R		
Controle op lopende investeringen			
• Ontwikkeling toetsingskaders checklist/APK of infrastructuur investeringen in lijn liggen met toekomstige ontwikkelingen/ gebruik • Robuustheidscheck infrastructuur ontwerp o.b.v. wegontwerp Nota 2050 (van 2x2 volgens huidige normen naar 2x3 versmald profiel 2050)	E		
Onderhoud bestaande infrastructuur en aanleg nieuwe verbindingen			
• Herziening assetmanagement strategie: ○ Als gevolg van toename in verkeersintensiteit door coöperatief rijden – hogere verkeersintensiteiten met versnelde degeneratie en verminderde mogelijkheden voor hindervrij onderhoud (vermindering WBU) ○ Als gevolg van concentratie belasting (vorming rijsporen); • Herziening asset operations: ○ Verkeersmanagement beweegt naar toelating (selectiviteit management) en prioritering stromen en/of doelgroepen op zowel netwerk- (wegbeheerder overstijgend) als kruispunt niveau ○ Incident Management blijft relevant ○ Verkeersmanagement blijft relevant (pilots noodzakelijk om wisselwerking CAV, wegbeheerder) nader te onderzoeken en/of andere invulling te geven		EV	
Pilots, publiekscampagne en marketing			
• Educatie burgers/ gebruikers over gebruik en interactie zelfrijdende voertuigen (nationaal) • Educatie en stimulering van deelconcepten door onder andere uitrol van pilots zelfrijdende voertuigen; • Pilot met het beschikbaar stellen van busbanen voor gedeelde zelfrijdende voertuigen. • Pilot first- en last-mile om (24/7) bereikbaarheid bedrijventerreinen te faciliteren (Waarderpolder Haarlem, Zandhorst Heerhugowaard, Hoofddorp-Schiphol)			BRV

De PNH/Vervoerregio als werkgever en opdrachtgever

- Bundelen budgetten en vervoersvraag (semi-)overheid gefinancierde vervoersvormen (onder andere WMO) ten behoeve van vraag gestuurde vervoersconcessie (met ruimte voor autonome deelconcepten)
- Voorsorteren op het omscholen of bijscholen van overbodig personeel als gevolg van zelfrijdende voertuigen, bijvoorbeeld: ES(R)
- Eisen stellen aan her inzetbaarheid van personeel in volgende concessies;
- Leeftijdseisen stellen aan chauffeurspopulatie (bewuste oververtegenwoordiging van 45+)
- Voorbeeldfunctie: stimuleren van gebruik gedeelde voertuigen en OV voor woon-werk vervoer, reizen buiten spitsen, regulering beschikbare (parkeer)ruimte op werklocaties

Partnerships/allianties met bedrijven en maatschappelijke organisaties

- Verantwoordelijkheidsuitbreiding door vorming partnerships/alliantie en/of andere samenwerkingsvorm ten behoeve van verhoging mate van regulering (zelfrijdende) voertuigen B

Aandachtspunten

Tabel 13: Aandachtspunten.

Legenda: Bereikbaarheid = B; Economische ontwikkeling = E, Leefbaarheid/Duurzaamheid = L, Ruimtelijke ontwikkeling = R Sociale ontwikkeling = S; Verkeersveiligheid = V

Aandachtspunten	KT	MLT	LT
Opcenten • Deelauto's voor in de scenario's met delen: de vlooteigenaren zullen de opcenten betalen. Provincie moet daarop anticiperen. De vloot van deelauto's kan gesitueerd zijn in een ander gebied of zelfs in een compleet ander land. Om toch opcenten te verkrijgen dient men hier in het beleid rekening mee te houden (auto's staan niet meer op naam van eindgebruiker, (vrijwel geen privéauto's meer). • Fundamentele discussie over financiering provincies i.r.t. toekomst opcenten binnen MRB. Totaalaantal voertuigen daalt in delen scenario's waardoor opbrengst MRB + opcenten dalen. Provincie moet daarop anticiperen en alternatieven zoeken. • Fundamentele discussie over motorrijtuigenbelasting: eigen voertuig rijdt wezenlijk minder kilometers dan voertuig van fleet operator (al dan niet voor shared ritten) die voertuig over hele dag kan inzetten: betalen meer in lijn brengen met gebruik/belasting wegennet	E B		
Onderhoud bestaande infrastructuur en aanleg nieuwe verbindingen • Ontwikkelen data-uitwisseling met voertuigen (bijvoorbeeld: waar wordt schade aan assets (voertuigensensordata) geconstateerd (gaten, maar ook remvertraging of beeldherkenning of onveilige situaties (afgevalen lading/stormschade).		E V	
Verkeersveiligheid • Integrale standpuntvorming tussen onder andere besluitvormers, wegbeheerders en toelatingsinstanties (zoals RDW) ten aanzien van ethische en juridische keuzes omtrent verkeersveiligheid bij de uitrol en het gebruik van zelfrijdende voertuigen. – Vaststellen (uniforme) toelatingseisen voor zelfrijdende voertuigen i.r.t. verkeersveiligheid, waardoor zelfrijdende voertuigen over dezelfde/vergelijkbare keuze algoritme beschikken in onveilige verkeerssituaties; • Vaststellen (uniforme) voorwaarden ten aanzien van software en software-updates		V	V

Interventies metropolitaan centrumstedelijk gebied

Tabel 14: Interventies gebiedstype metropolitaan centrumstedelijk gebied

Legenda: Bereikbaarheid = B; Economische ontwikkeling = E, Leefbaarheid/Duurzaamheid = L, Ruimtelijke ontwikkeling = R Sociale ontwikkeling = S; Verkeersveiligheid = V

Specifieke interventies	KT	MLT	LT
Interventies om zelfrijdende voertuigen uit het centrumgebied te weren			
Verkennen mogelijkheden voor het invoeren van tolheffing/zonering voor het centrumgebied			
- Zonering instellen en/of aanscherpen normen voor centrumgebied, zoals bijvoorbeeld milieuzones, geluid- en uitstoot marges voertuigen - Tolheffing of kilometerheffing in specifieke (centrum)gebieden en/of gedurende specifieke tijdsperiode - Verantwoordelijkheidsuitbreiding door vorming partnerships/alliantie en/of andere samenwerkingsvorm ten behoeve van verhoging mate van regulering voertuigen	B(E)(L)		
Aanpassen parkeernormen			
- Verlaging parkeernormen in bestemming-/omgevingsplannen voor nieuwbouw naar minimum/gewenst niveau; - Stimuleren van het verlagen van de beschikbare parkeercapaciteit;	B(E)(L)	B(E)(L)	
Provinciale Ruimtelijke Verordening			
- Niet faciliteren ruimtereserveringen Kiss+Ride in centrumgebied - Hergebruik/herbestemming huidige parkeergelegenheden in centrumgebied - Ruimtereserveringen voor overstappunten/knooppunten		R	R
Interventies om OV en langzaam verkeer te stimuleren			
Onderhoud bestaande infrastructuur			
- Check op de ontwerpvisie van infrastructuur, waar bij conflicten tussen langzaam verkeer (lopen en fietsen) en zelfrijdende voertuigen de prioriteit gegeven wordt aan langzaam verkeer. - Uitbreiden en/of geschikt maken fiets- en wandelnetwerk en (fietsparkeer)faciliteiten van, naar en rondom knooppunten		B(E)(L)	
OV-concessieverlening			
Herijken/herontwikkeling netwerkvisie en OV-netwerk	BE	BE	
Pilots, publiekscampagnes en marketing (ten behoeve van promotie OV, fiets, wandelen en deelconcepten)			
- Bijdrage aan financiering probeeraanbod voor OV en fiets; - Inzet van gedragscampagnes ten behoeve van promotie en bewustwording fiets en wandelen - Bijdrage aan financiering ten behoeve van werkgeversaanpak (promotie lokaliseren van werkgevers nabij knooppunten)	BL	BL	

Interventies centrumstedelijk en stedelijk woon-werk gebied

Tabel 15: Interventies gebiedstypen Centrumstedelijk en Stedelijk woon-werkgebied.

Legenda: Bereikbaarheid = B; Economische ontwikkeling = E, Leefbaarheid/Duurzaamheid = L, Ruimtelijke ontwikkeling = R Sociale ontwikkeling = S; Verkeersveiligheid = V

Specifieke interventies voor centrumstedelijk en stedelijk woon-werk gebied	KT	MLT	LT
Interventies om zelfrijdende voertuigen in en rondom centra en knooppunten te reguleren			
Verkennen mogelijkheden voor het invoeren van tolheffing/zonering voor het centrumgebied			
- Zonering instellen en/of aanscherpen normen voor centrumgebied, zoals bijvoorbeeld milieuzones, geluid- en uitstoot marges voertuigen - Tolheffing of kilometerheffing in specifieke (centrum)gebieden en/of gedurende specifieke tijdsperiode - Verantwoordelijkheidsuitbreiding door vorming partnerships/alliantie en/of andere samenwerkingsvorm ten behoeve van verhoging mate van regulering voertuigen	B(E)(L)		
Aanpassen en/of verlagen van de parkeernormen			
- Verlaging parkeernormen in bestemming-/omgevingsplannen voor nieuwbouw naar minimum/gewenst niveau; - Stimuleren van het verlagen van de beschikbare parkeercapaciteit;	B(E)(L)	B(E)(L)	
Provinciale Ruimtelijke Verordening – ruimtereserveringen K+R en parkeren			
- Ruimtereservering voor K+R overstappunten/transferia op en nabij knooppunten, bijvoorbeeld aan de achterzijde/niet centrumzijde van stations (Hilversum/ Haarlem? Hoorn/ Heerhugowaard) - Niet faciliteren ruimtereserveringen Kiss+Ride in centrumgebied; - Hergebruik/herbestemming huidige parkeergelegenheden in centrumgebied		R	R
Interventies om OV, langzaam vervoer en deelconcepten te stimuleren			
Onderhoud en aanpassingen bestaande infrastructuur – aandacht voor fiets- en wandelnetwerk			
Uitbreiden en/of geschikt maken fiets- en wandelnetwerk en (fietsparkeer)faciliteiten rondom knooppunten		B(E)(L)	
OV-concessieverlening –			
Herijken/herontwikkeling netwerkvisie en OV-netwerk	BE	BE	
Pilots, publiekscampagnes en marketing (ten behoeve van promotie OV, fiets, wandelen en deelconcepten)			
- Bijdrage aan financiering probeeraanbod voor OV, fiets en deelconcepten; - Inzet van gedragscampagnes ten behoeve van promotie en bewustwording fiets en wandelen - Bijdrage aan financiering ten behoeve van werkgeversaanpak (promotie lokaliseren van werkgevers nabij knooppunten)	BL	BL	

Interventies landelijk wonen en recreëren

Tabel 16: Interventies gebiedstype Landelijk wonen en recreëren.

Legenda: Bereikbaarheid = B; Economische ontwikkeling = E, Leefbaarheid/Duurzaamheid = L, Ruimtelijke ontwikkeling = R Sociale ontwikkeling = S; Veerkracht = V

Specifieke interventies voor centrumstedelijk en stedelijk woon-werk gebied	KT	MLT	LT
Herijking OV-concessieverlening			
Herijken/herontwikkeling netwerkvisie en OV-netwerk – inzet zelfrijdende voertuigen op niet rendabele OV-trajecten			
- Herijken/herontwikkeling netwerkvisie; - Herontwikkeling en/of uitbreiding OV-concessie met inbegrip van zelfrijdende (deel)concepten op huidig onrendabele OV-trajecten (bijvoorbeeld bus en trein trajecten in Noord-Holland Noord boven Alkmaar)	BS(E)	BS(E)	
Financiële bijdrage uit BDU aan gemeenten en/of subsidieregeling voor burgers, bedrijven en organisaties – bundeling van budgetten ten aanzien van doelgroepenvervoer			
Bundelen financiering ten behoeve van vraag gestuurd doelgroepen vervoer (bijvoorbeeld PGB-vervoer)	S(E)	S(E)	
Pilots, publiekscampagnes en marketing (ten behoeve van promotie zelfrijdende voertuigen) – uitrol pilots zelfrijdende deelconcepten			
Bijdrage aan financiering ten behoeve van ZV-deelconcepten pilots;	BS(E)	BS(E)	
Interventies om deelconcepten te stimuleren			
Pilots, publiekscampagnes en marketing (ten behoeve van promotie deelconcepten)			
- Inzet van gedragscampagnes ten behoeve van promotie en bewustwording deelconcepten - Bijdrage aan financiering probeeraanbod voor deelconcepten;	BS(E)	BS(E)	
Onderhoud en aanpassingen bestaande infrastructuur			
Onderhoud en aanpassingen bestaande infrastructuur – aandacht voor uitbreiding wegecapaciteit			
Capaciteitsuitbreiding van wegen en overige knelpunten in landelijk gebied ten behoeve van uitrol zelfrijdende voertuigen (bijvoorbeeld N9, N241 en N245 ten Noorden van Alkmaar en Heerhugowaard in het Level 5 -niet delen scenario)		B(S)	

Interventies hubs en mainports

Tabel 17: Interventies gebiedstype Hubs en mainports.

Legenda: Bereikbaarheid = B; Economische ontwikkeling = E, Leefbaarheid/Duurzaamheid = L, Ruimtelijke ontwikkeling = R Sociale ontwikkeling = S; Veerkracht = V

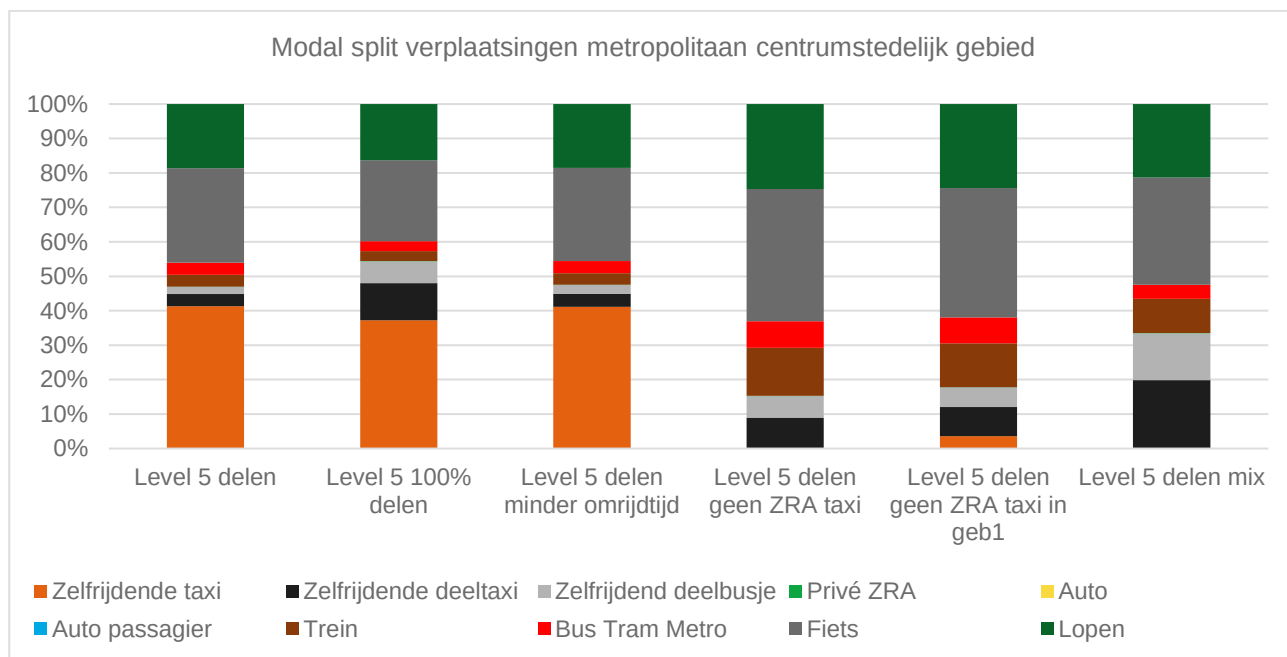
Specifieke interventies voor hubs en mainports	KT	MLT	LT
Provinciale Ruimtelijke Verordening			
Ruimtereserveringen voor K+R-faciliteiten Schiphol			
- Ruimtereserveringen ten behoeve van het realiseren van een verdeling van K+R-plekken op en nabij Schiphol met - Het doel om de parkeerdruk op de terminals te verlichten als ook het omliggende wegennetwerk te ontlasten. Hieraan gekoppeld kunnen ook nieuwe businesscases worden uitgewerkt, zoals bijvoorbeeld het aanbieden van verschillende producten voor K+R gebruik ('premium' versus 'standard' K+R reserveringen o.b.v. afstand tot de terminal).		BR	
Pilots, publiekscampagnes en marketing (ten behoeve van promotie vervoers- en logistieke concepten)			
Pilots, publiekscampagnes en marketing (ten behoeve van promotie zelfrijdende voertuigen) – uitrol pilots ZV			
- Bijdrage aan financiering: - ten behoeve van zelfrijdende deelconcepten first- en last-mile passagiersvervoer van en naar terminals op Schiphol - ten behoeve van uitrol innovatieve logistieke en vervoersconcepten voor vrachtovervoer met zelfrijdende voertuigen (bijv. platooning) tussen Greenport en Schiphol Rijk (ongestoorde logistieke verbinding op exclusieve infrastructuur), West-as en/of Zuid-as Dok logistiek centrum.		BE	
Onderhoud en aanpassingen bestaande infrastructuur			
Onderhoud en aanpassingen bestaande infrastructuur – aandacht voor herziening assetmanagement strategie			
- Herziening assetmanagement strategie: - Als gevolg van een toename in verkeersintensiteit en verkeersbelasting door vrachtverkeer door toedoen van coöperatief rijden (platooning) is er sprake van een versnelde degeneratie (onder andere rijspoorvorming) waardoor de kosten voor onderhoud toenemen. Nagedacht moet worden over materiaalgebruik voor maatgevende corridors en het wegennetwerk rondom mainports. - Door toedoen van een toename in verkeersintensiteit zijn er verminderde mogelijkheden voor hindervrij onderhoud (vermindering WBU)	E(B)(V)	E(B)(V)	
PNH als werkgever/opdrachtgever			
Voorsorteren op het omscholen of bijscholen van overbodig personeel als gevolg van zelfrijdende voertuigen, bijvoorbeeld:			
Leeftijdseisen stellen aan chauffeurspopulatie (bewuste oververtegenwoordiging van 45+)		SE	

BIJLAGE I: UITKOMSTEN IMPACTANALYSE (BELEIDSRIJK)

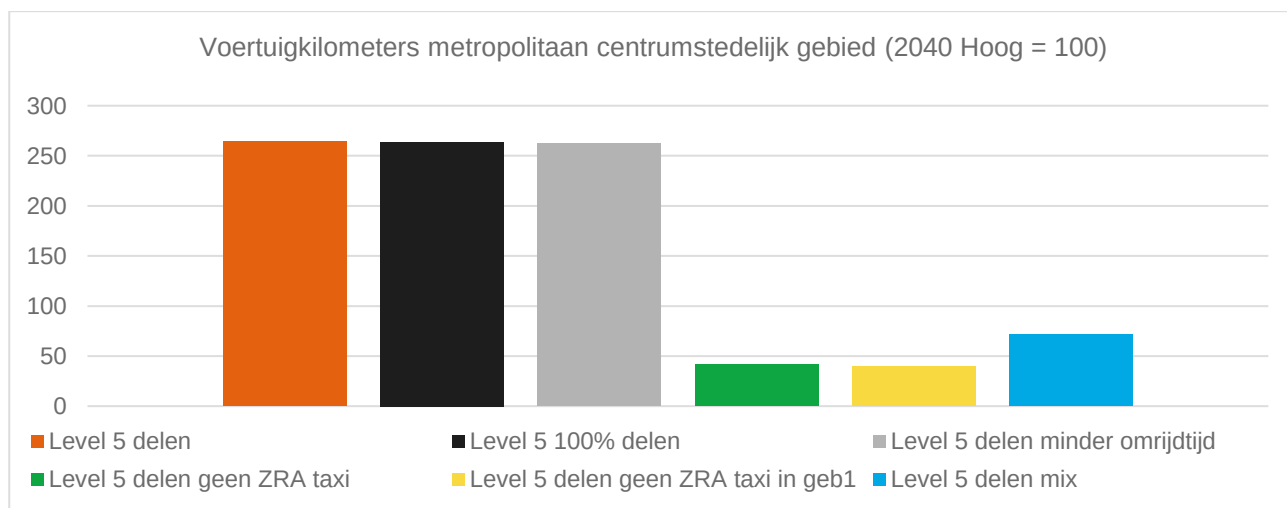
Deze bijlage gaat nader in op de resultaten van de impactanalyse met interventies (Beleidsrijk). Deze bijlage toont de resultaten per gebiedstype. Een beschrijving van de doorgetrekkende interventies en de conclusies zijn te vinden in het hoofdrapport (paragraaf 5.2 en 5.3).

Metropolitaan Centrumstedelijk gebied

Impact van interventies in level 5 delen



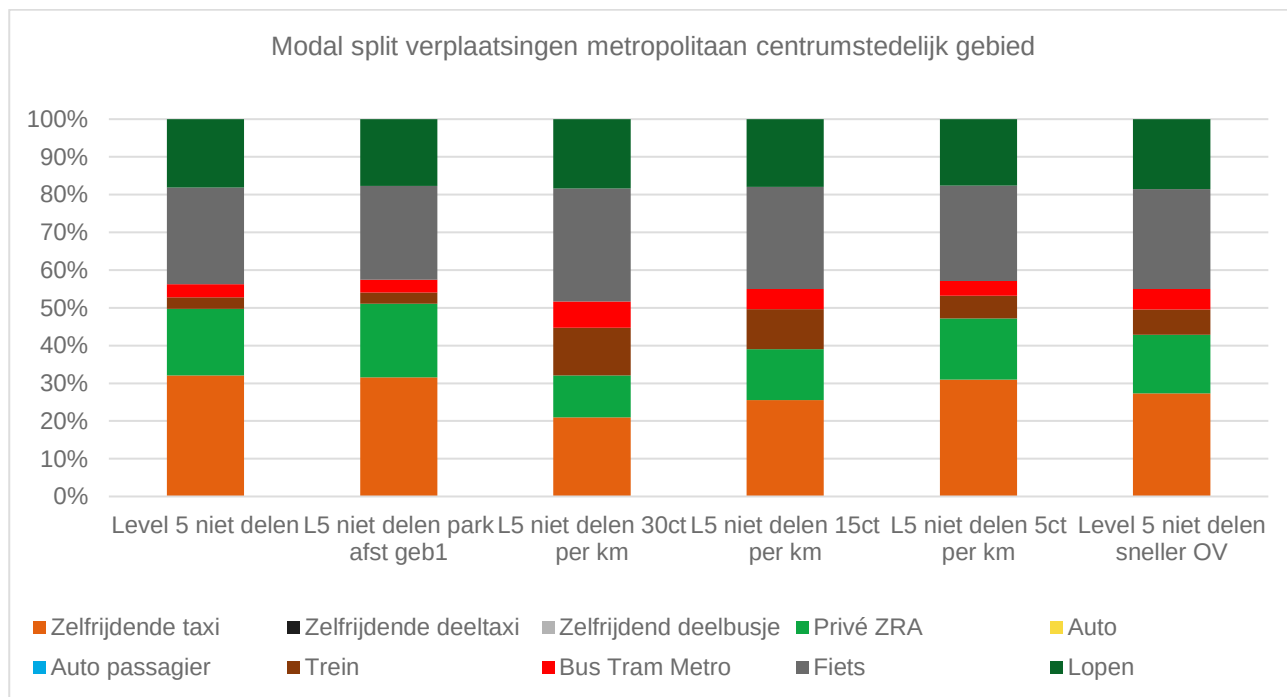
Figuur 15: Effect van interventies op de modal split in metropolitaan centrumstedelijk gebied in level 5 delen⁶



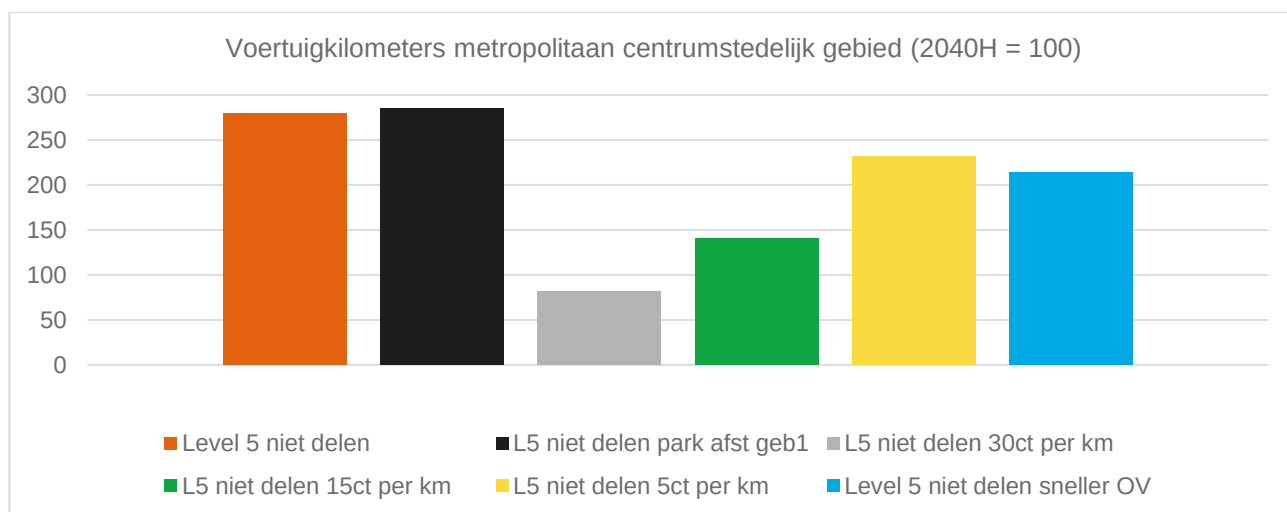
Figuur 16: Effect van interventies op de voertuigkilometers in metropolitaan centrumstedelijk gebied in level 5 delen (index 2040 = 100)

⁶ Bij de interventie 'geen zelfrijdende taxi in metropolitaan centrumstedelijk gebied' is nog een klein aandeel te zien voor de zelfrijdende taxi. Dit zijn verplaatsingen met een zelfrijdende taxi van mensen die in metropolitaan centrumstedelijk gebied wonen. De verplaatsingen worden elders gemaakt.

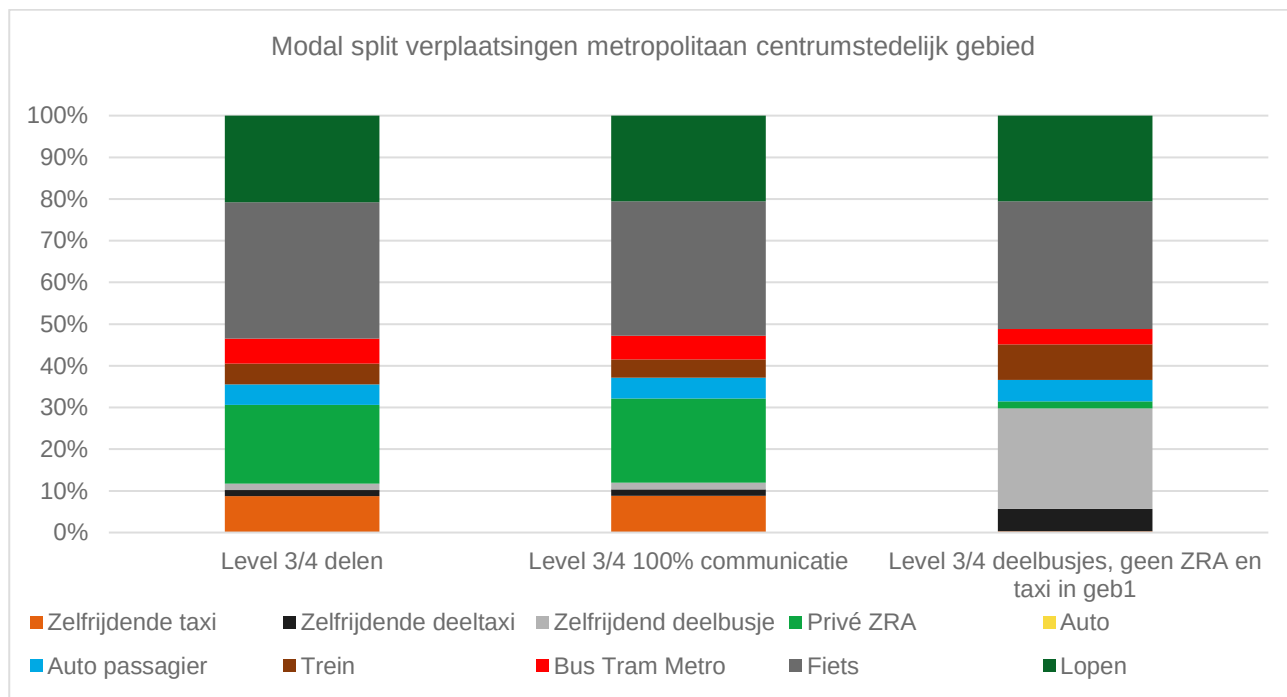
Impact van interventies in level 5 niet delen



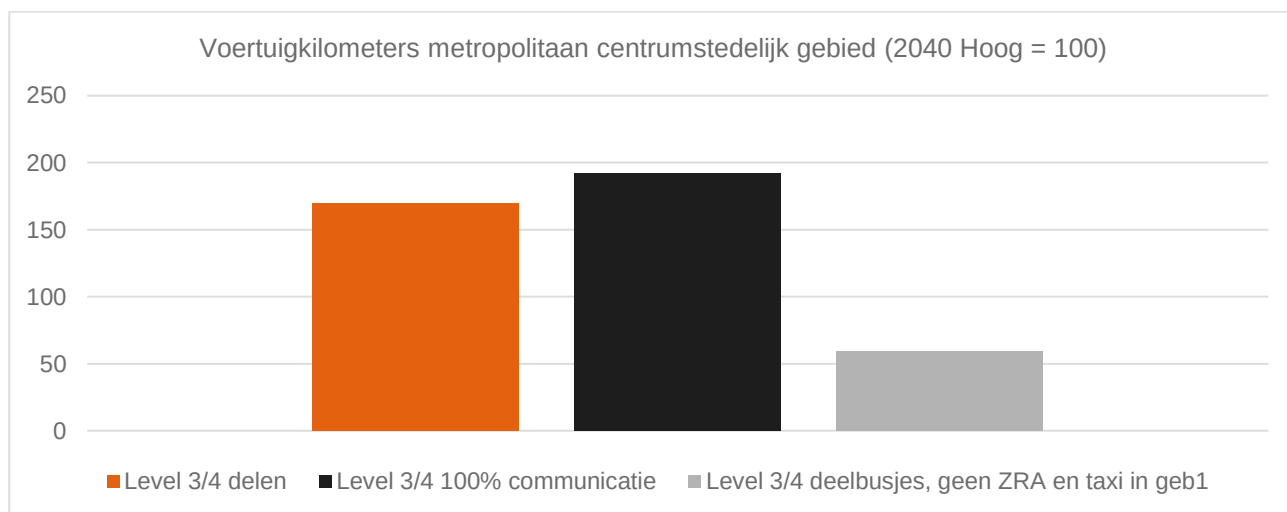
Figuur 17: Effect van interventies op de modal split in metropolitaan centrumstedelijk gebied in level 5 niet delen



Figuur 18: Effect van interventies op de voertuigkilometers in metropolitaan centrumstedelijk gebied in level 5 niet delen (index 2040 = 100)

Impact van interventies in level 3/4 niet delen

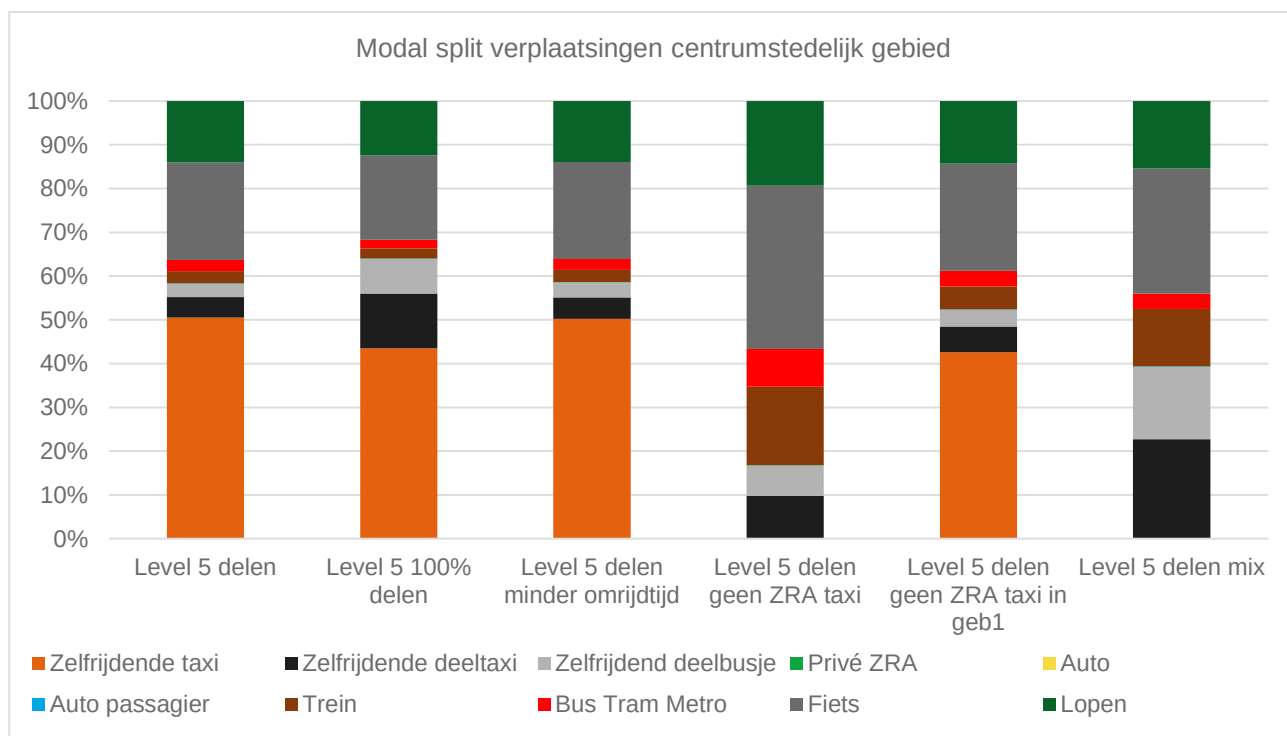
Figuur 19: Effect van interventies op de modal split in metropolitaan centrumstedelijk gebied in level 3/4 delen



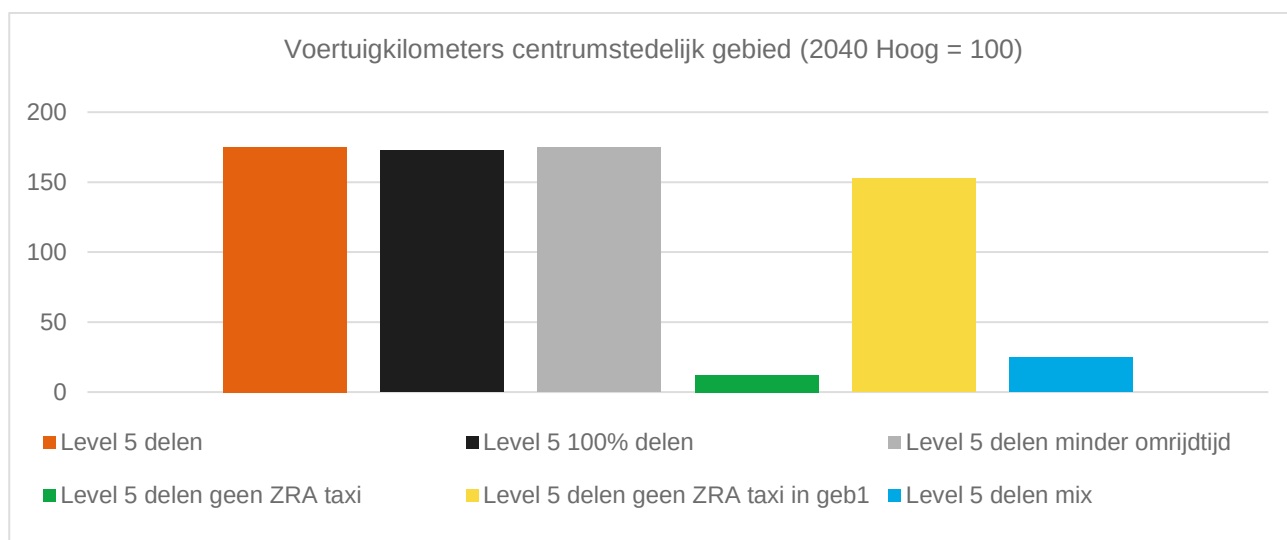
Figuur 20: Effect van interventies op de voertuigkilometers in metropolitaan centrumstedelijk gebied in level 3/4 delen (index 2040 = 100)

Centrumstedelijk gebied

Impact van interventies in level 5 delen

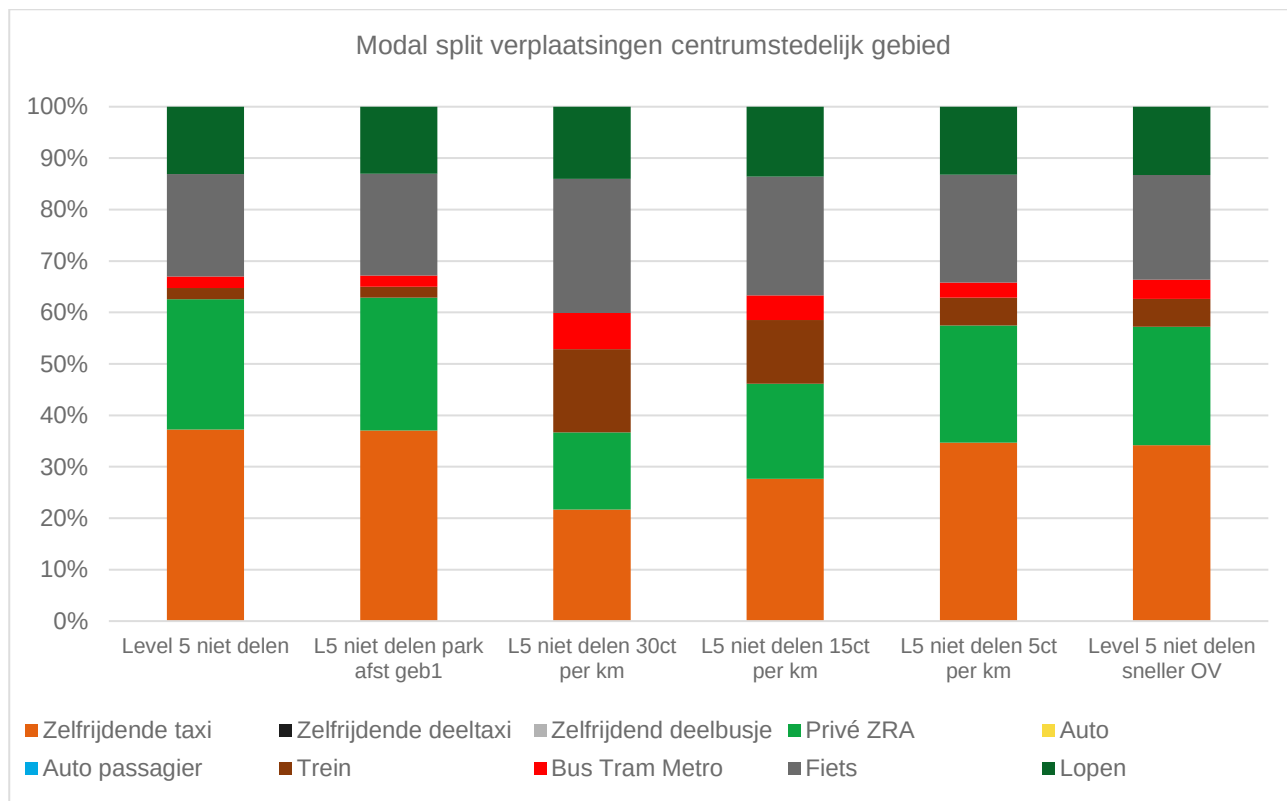


Figuur 21: Effect van interventies op de modal split in centrumstedelijk gebied in level 5 delen

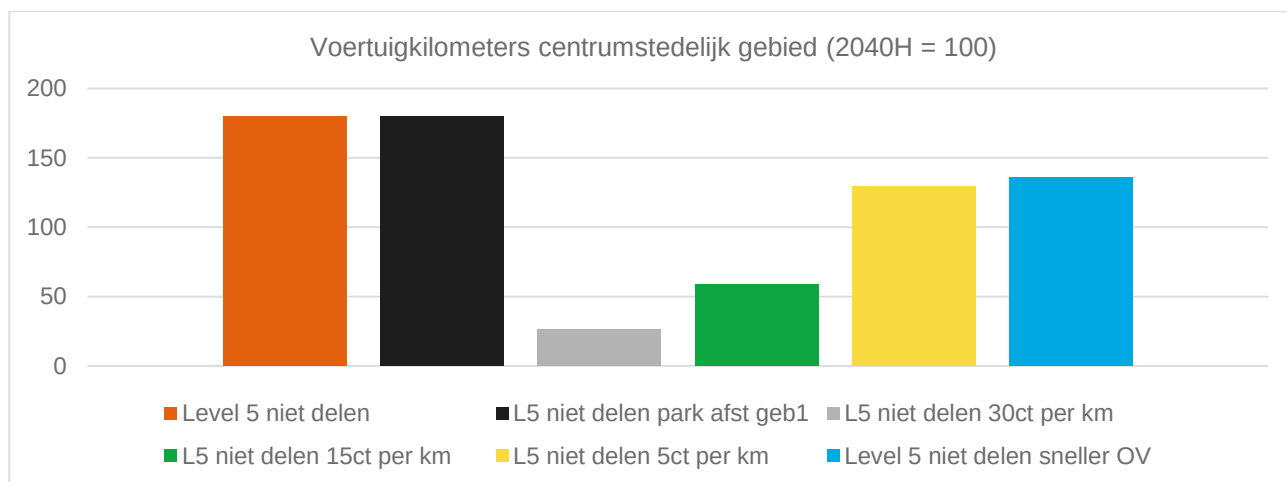


Figuur 22: Effect van interventies op de voertuigkilometers in centrumstedelijk gebied in level 5 delen (index 2040 = 100)

Impact van interventies in level 5 niet delen

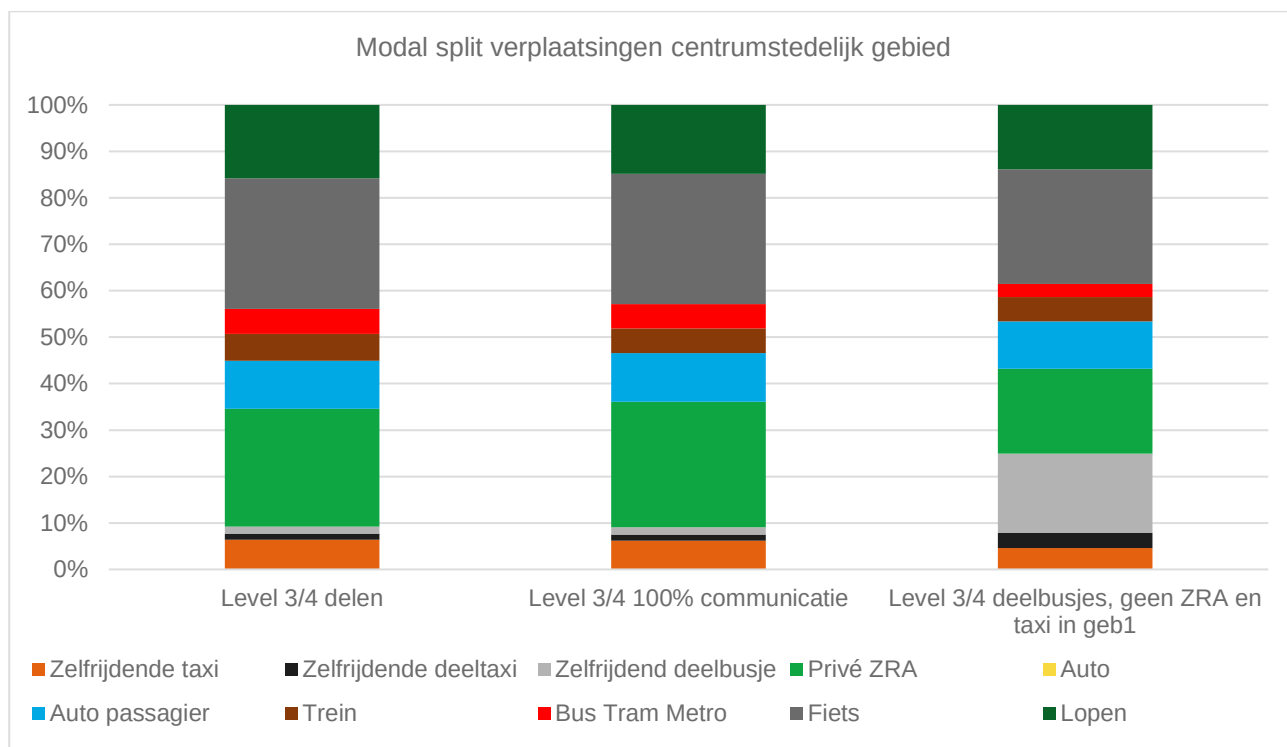


Figuur 23: Effect van interventies op de modal split in centrumstedelijk gebied in level 5 niet delen

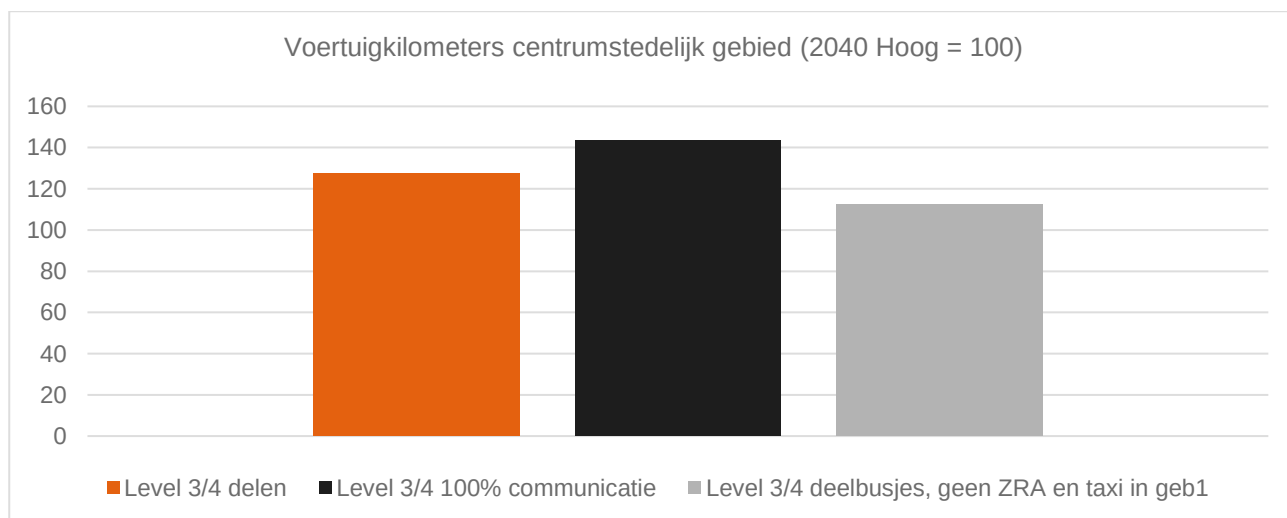


Figuur 24: Effect van interventies op de voertuigkilometers in centrumstedelijk gebied in level 5 niet delen (index 2040 = 100)

Impact van interventies in level 3/4 delen



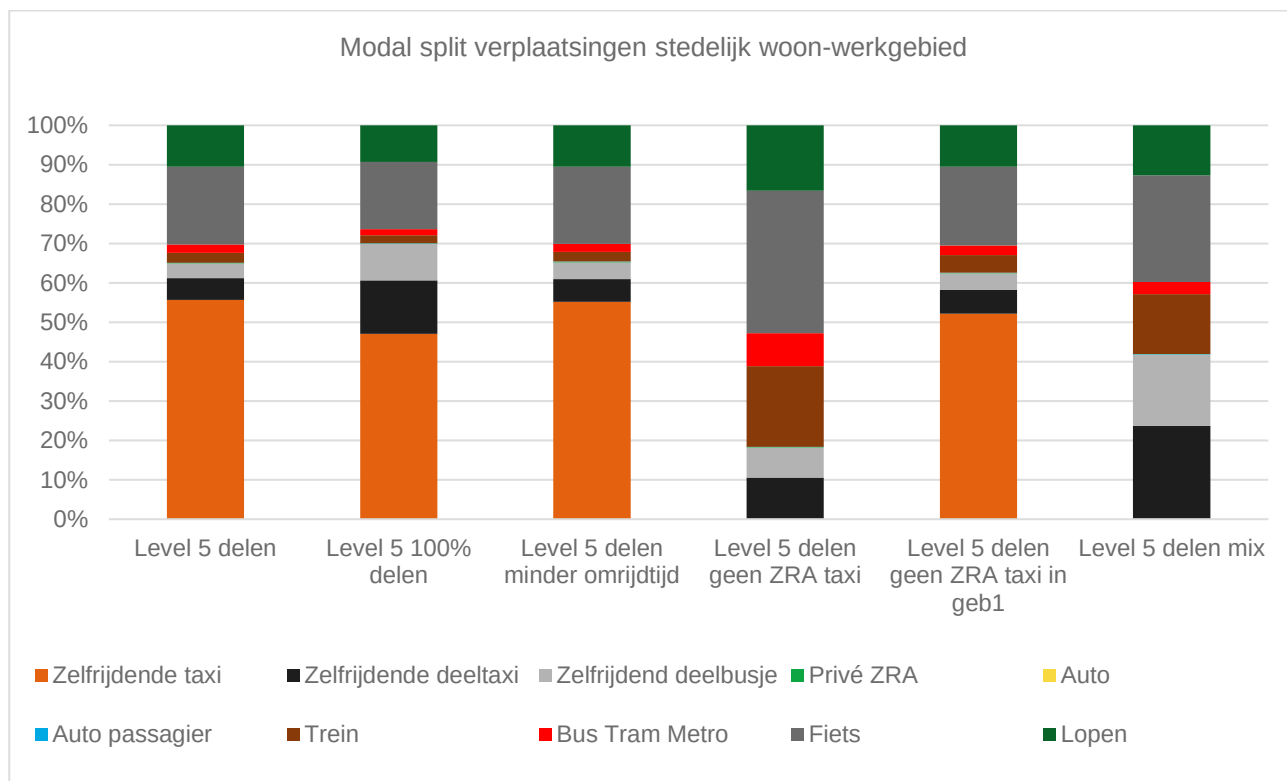
Figuur 25: Effect van interventies op de modal split in centrumstedelijk gebied in level 3/4 delen



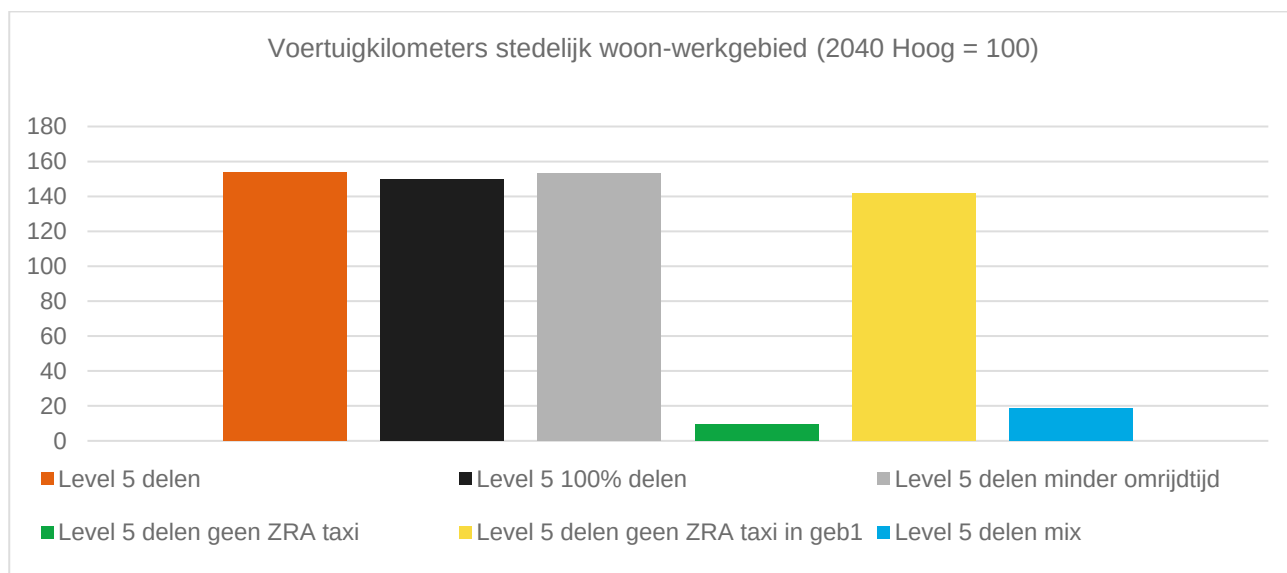
Figuur 26: Effect van interventies op de voertuigkilometers in centrumstedelijk gebied in level 3/4 delen (index 2040 = 100)

Stedelijk woon-werkgebied

Impact van interventies in level 5 delen

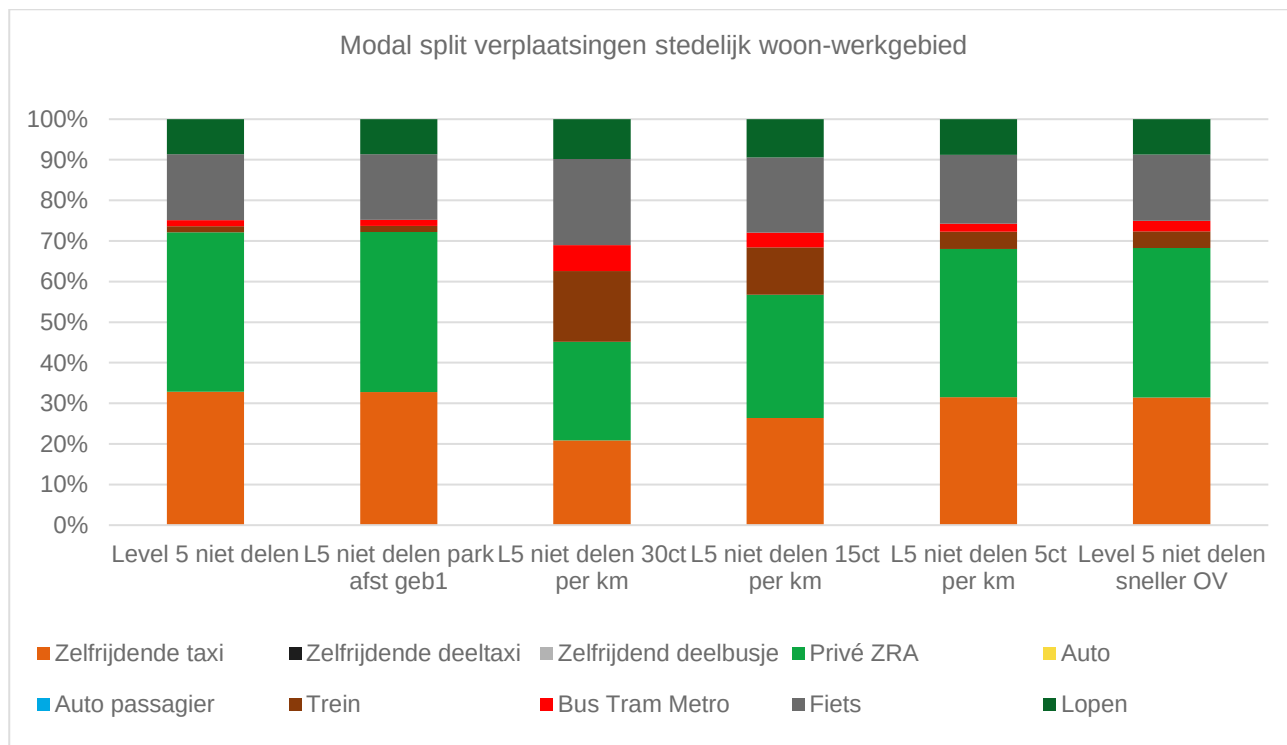


Figuur 27: Effect van interventies op de modal split in stedelijk woon-werkgebied in level 5 delen

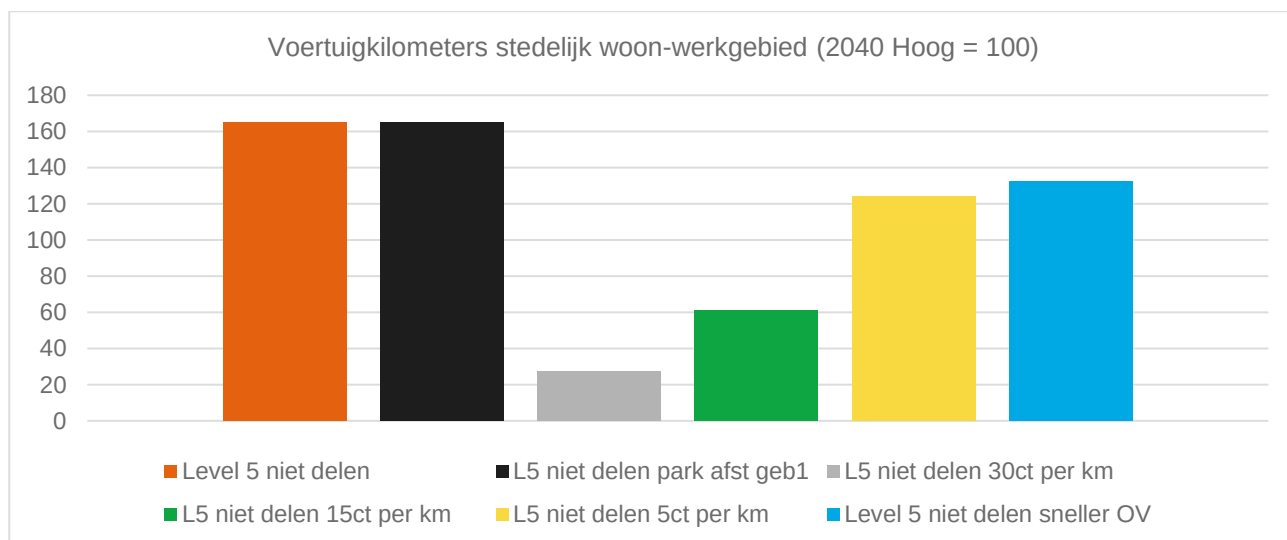


Figuur 28: Effect van interventies op de voertuigkilometers in stedelijk woon-werkgebied in level 5 delen (index 2040 = 100)

Impact van interventies in level 5 niet delen

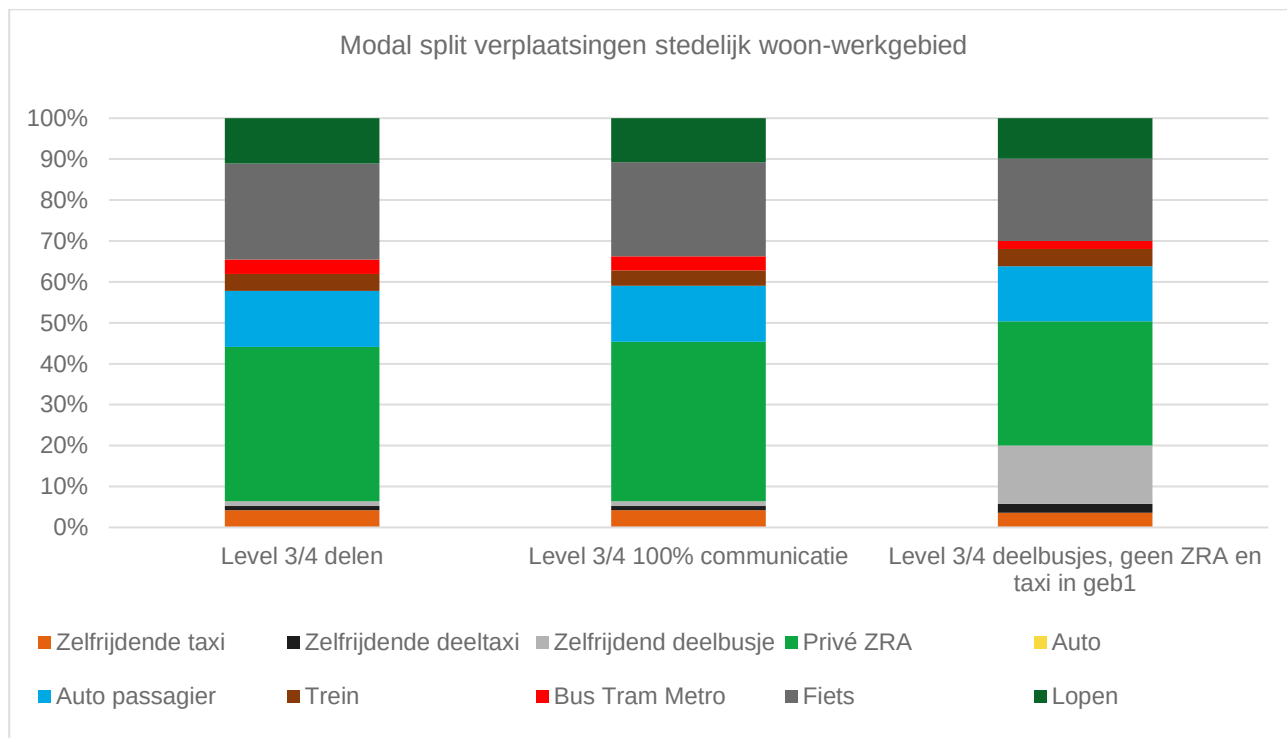


Figuur 29: Effect van interventies op de modal split in stedelijk woon-werkgebied in level 5 niet delen

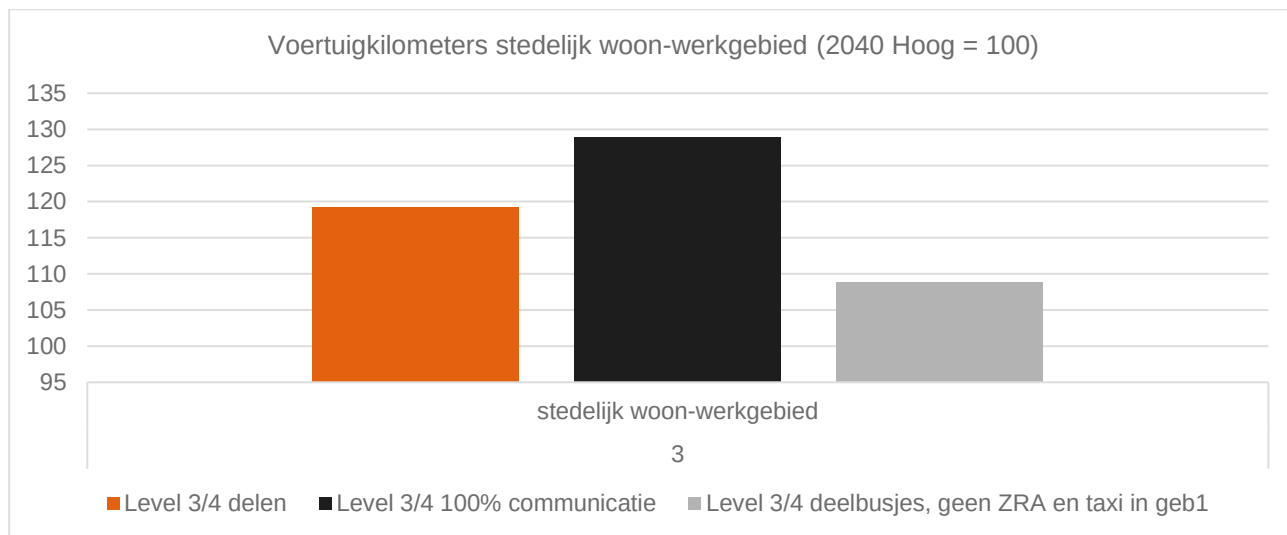


Figuur 30: Effect van interventies op de voertuigkilometers in stedelijk woon-werkgebied in level 5 niet delen (index 2040 = 100)

Impact van interventies in level 3/4 delen



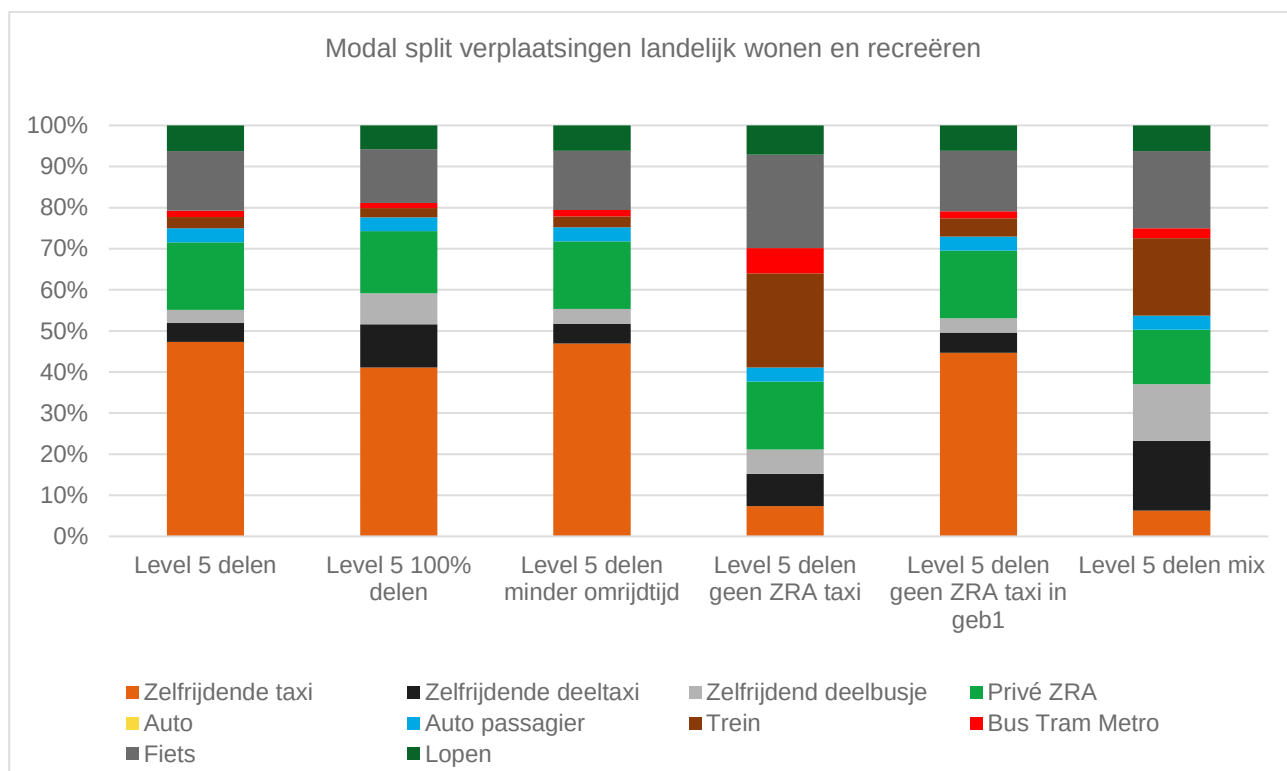
Figuur 31: Effect van interventies op de modal split in stedelijk woon-werkgebied in level 3/4 delen



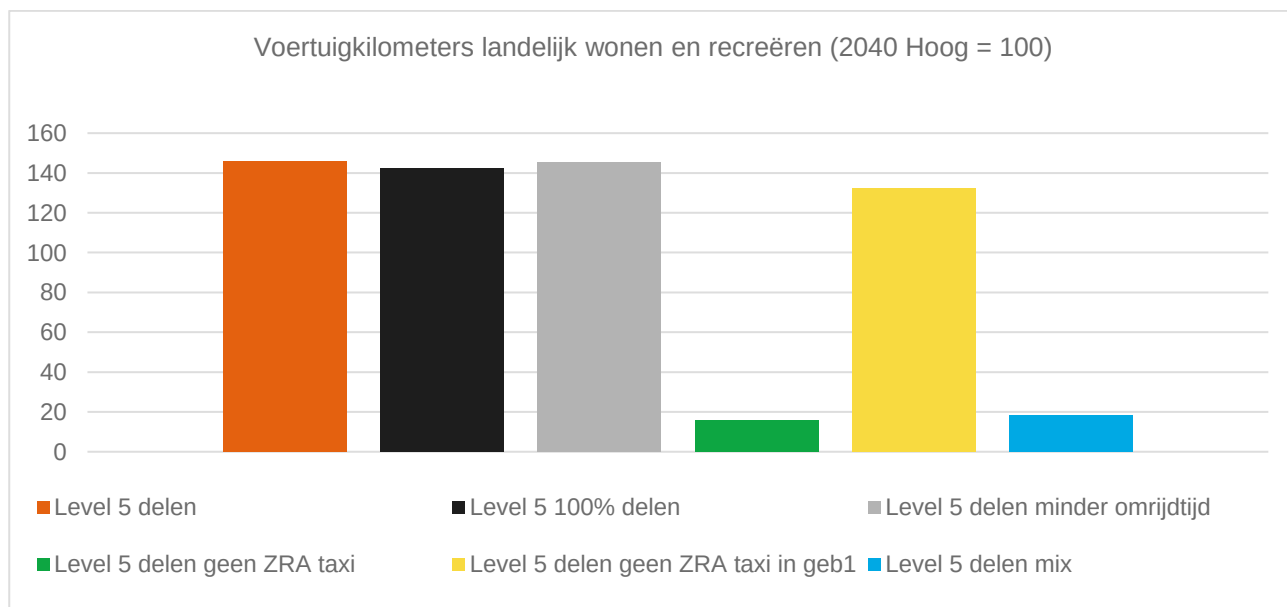
Figuur 32: Effect van interventies op de voertuigkilometers in stedelijk woon-werkgebied in level 3/4 delen (index 2040 = 100)

Landelijk wonen en recreëren

Impact van interventies in level 5 delen

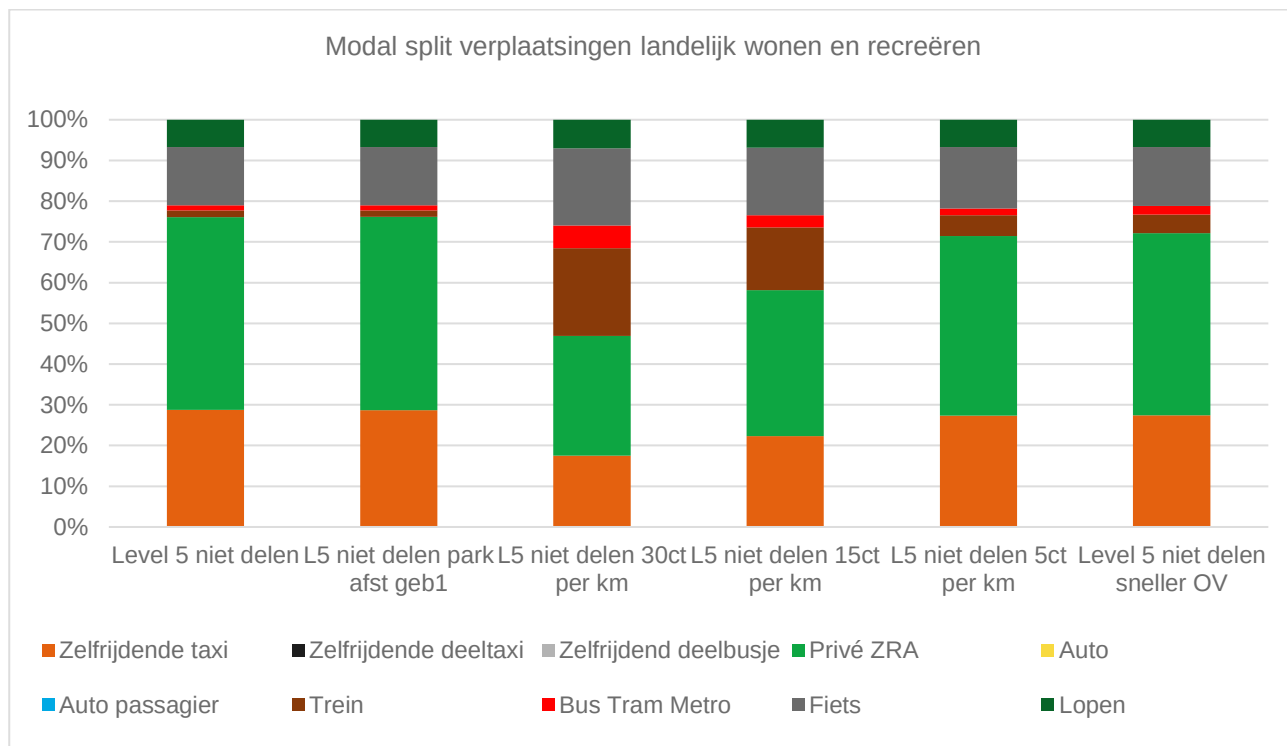


Figuur 33: Effect van interventies op de modal split in landelijk wonen en recreëren in level 5 delen

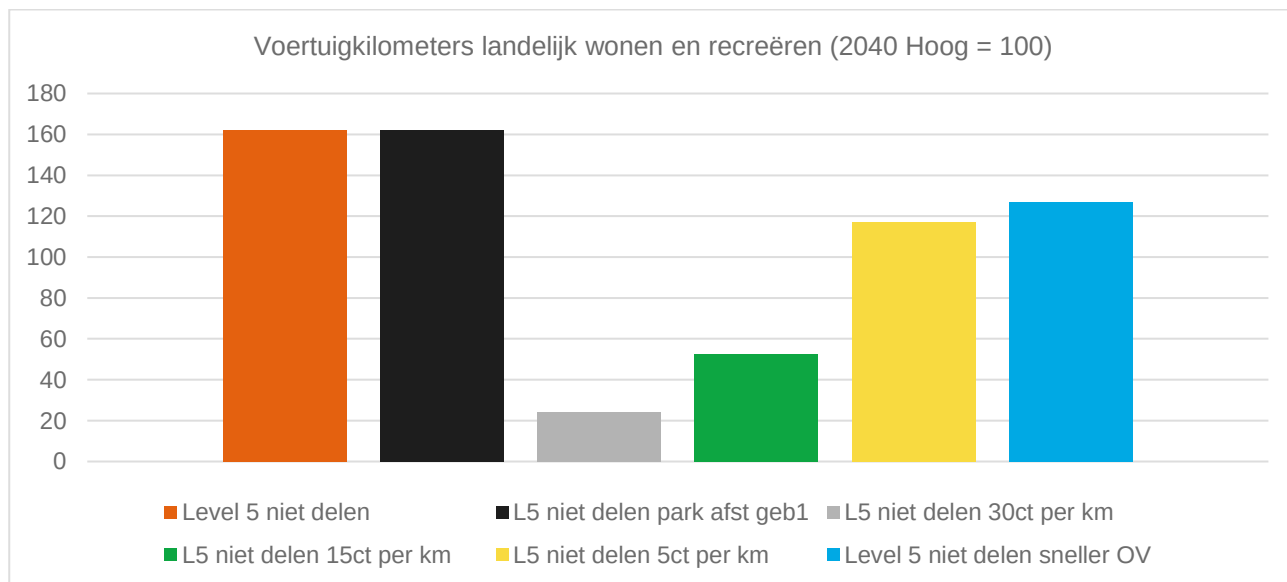


Figuur 34: Effect van interventies op de voertuigkilometers in landelijk wonen en recreëren in level 5 delen (index 2040 = 100)

Impact van interventies in level 5 niet delen

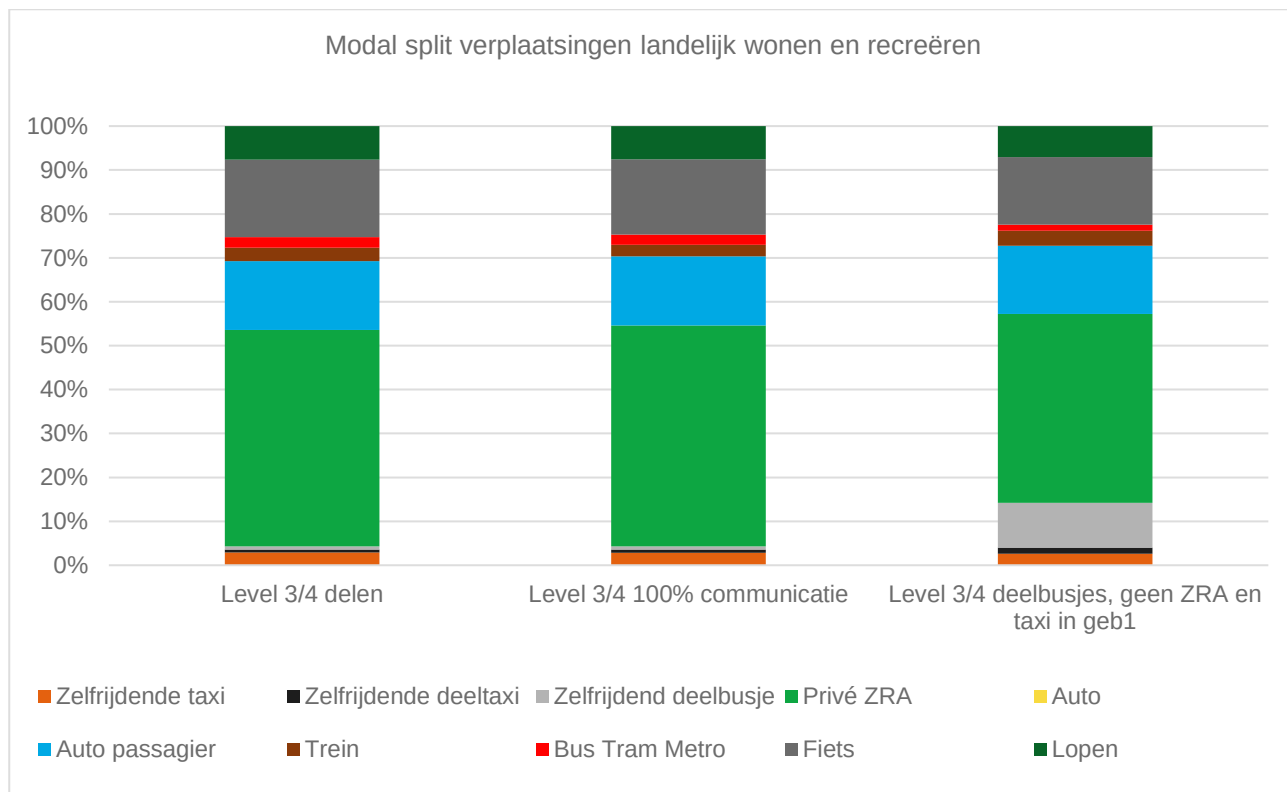


Figuur 35: Effect van interventies op de modal split in landelijk wonen en recreëren in level 5 niet delen

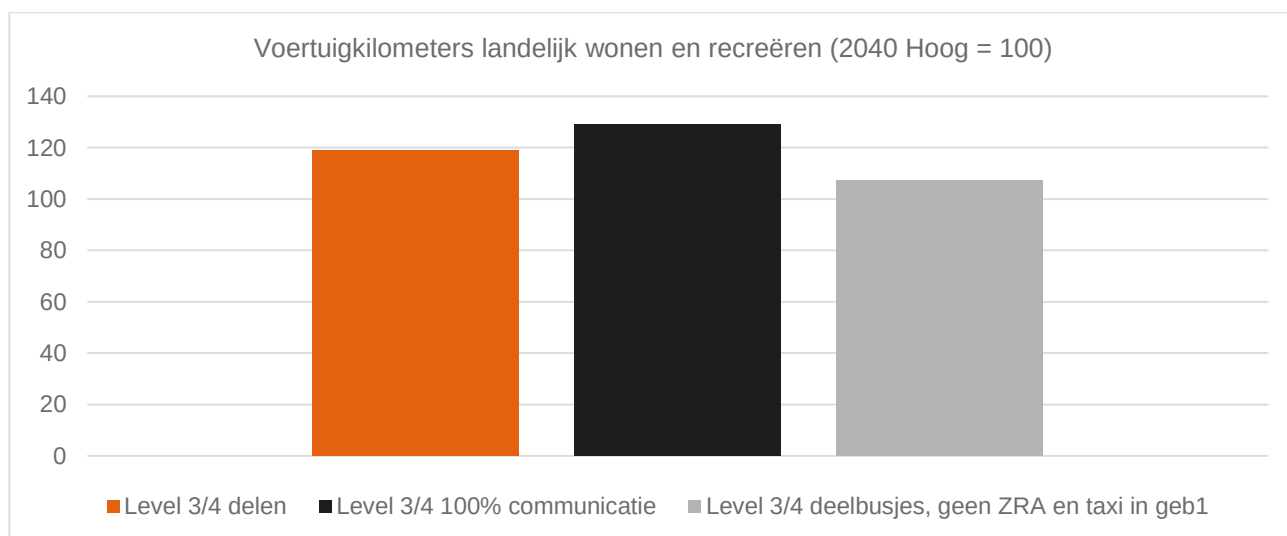


Figuur 36: Effect van interventies op de voertuigkilometers in landelijk wonen en recreëren in level 5 niet delen (index 2040 = 100)

Impact van interventies in level 3/4 delen



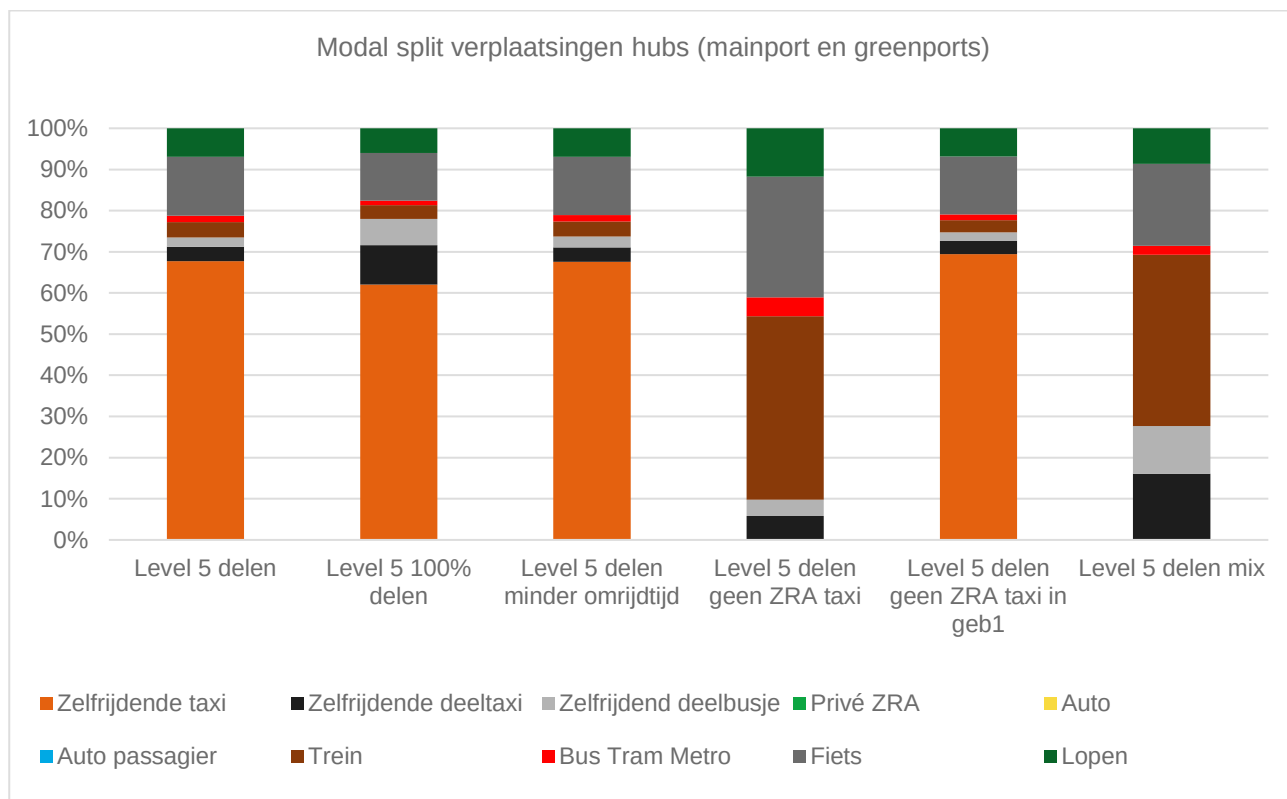
Figuur 37: Effect van interventies op de modal split in landelijk wonen en recreëren in level 3/4 delen



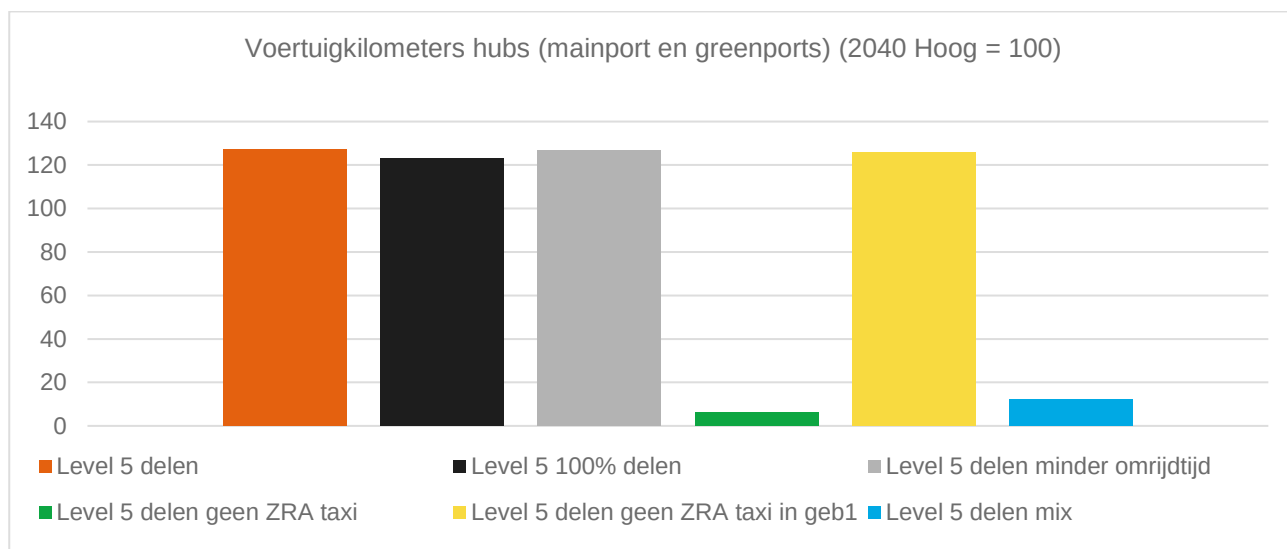
Figuur 38: Effect van interventies op de voertuigkilometers in landelijk wonen en recreëren in level 3/4 delen (index 2040 = 100)

Hubs (mainport en greenports)

Impact van interventies in level 5 delen

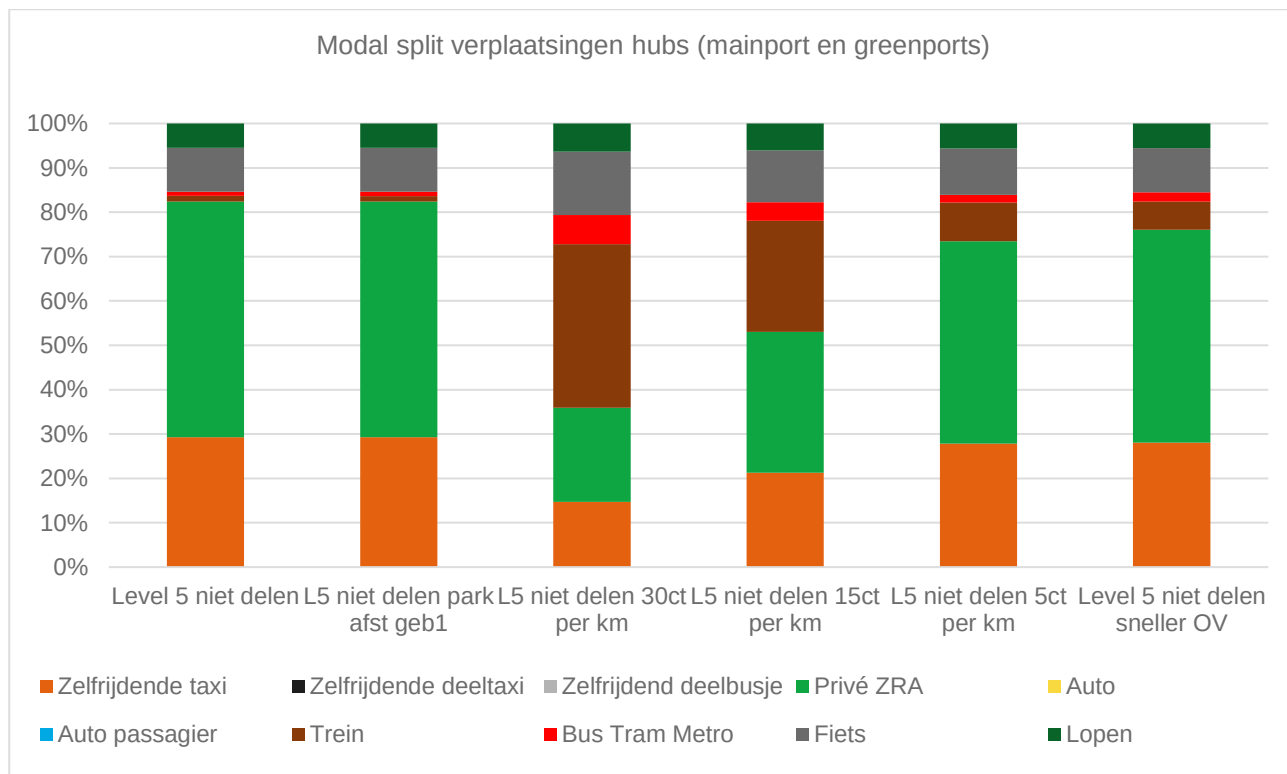


Figuur 39: Effect van interventies op de modal split in hubs (mainport en greenports) in level 5 delen

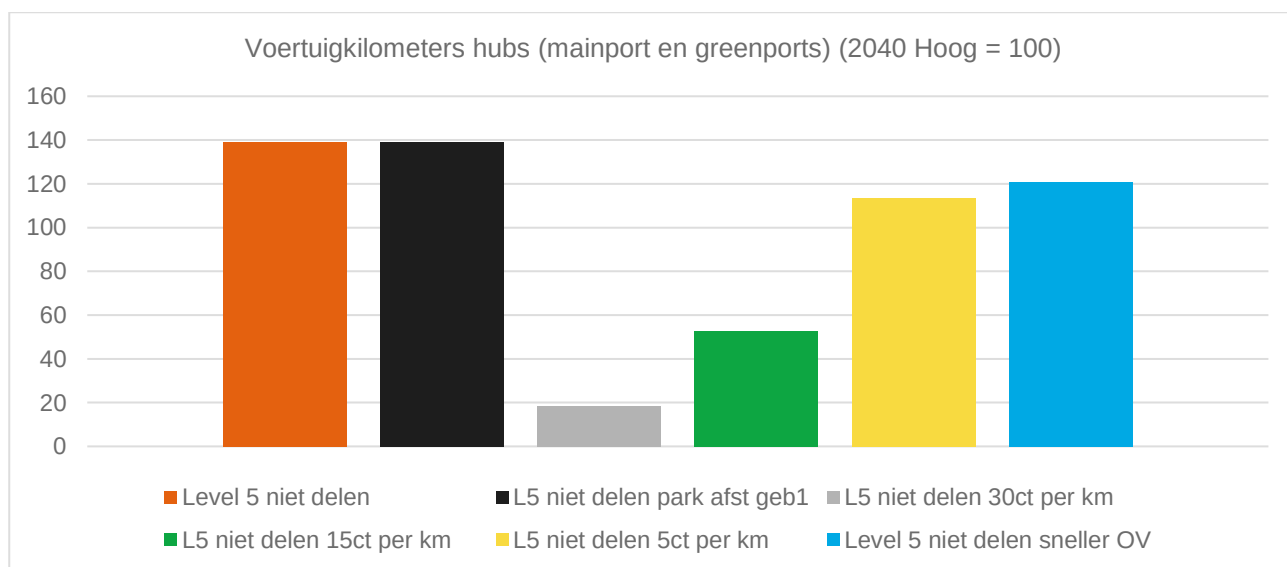


Figuur 40: Effect van interventies op de voertuigkilometers in hubs (mainport en greenports) in level 5 delen (index 2040 = 100)

Impact van interventies in level 5 niet delen

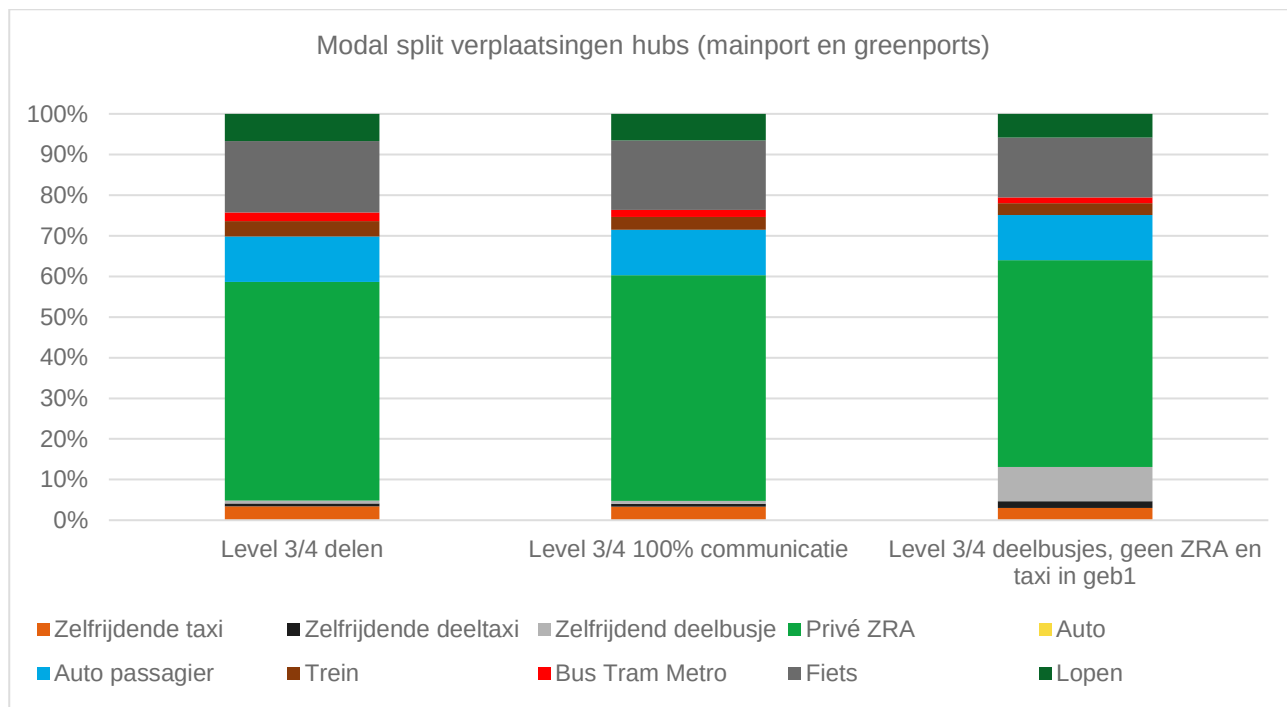


Figuur 41: Effect van interventies op de modal split in hubs (mainport en greenports) in level 5 niet delen

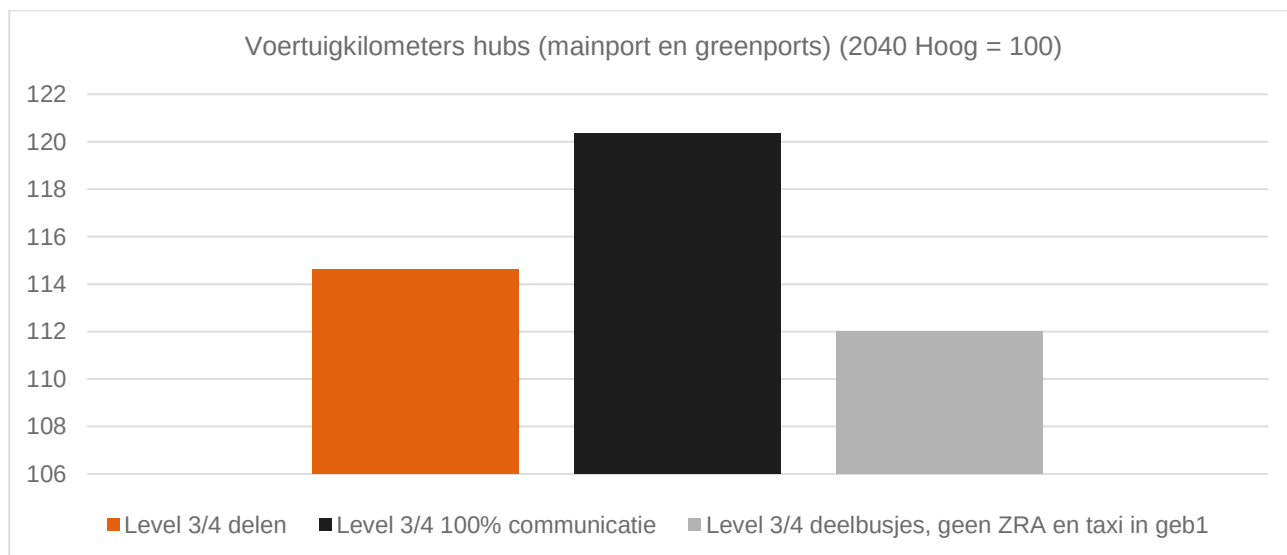


Figuur 42: Effect van interventies op de voertuigkilometers in hubs (mainport en greenports) in level 5 niet delen (index 2040 = 100)

Impact van interventies in level 3/4 delen



Figuur 43: Effect van interventies op de modal split in hubs (mainport en greenports) in level 3/4 delen



Figuur 44: Effect van interventies op de voertuigkilometers in hubs (mainport en greenports) in level 3/4 delen (index 2040 = 100)

COLOFON

Opdrachtgever



PARVIN HOSEINI
Beleidsadviseur Mobiliteit

T +31 (0)23 5143305

M +31 (0)6 46382062

E hoseinip@noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Houtplein 33

2012 DE Haarlem

Nederland

Werkgroep opdrachtgever



PARVIN HOSEINI



CHRIS DE VEER



HARM-JAN MOSTERT



LODE GOOSSENS



DAVID UIJTERWAAL

Projectteam Arcadis/TNO



HENDRIK JAN BERGVELD
Projectleider / Senior Adviseur

T +31 (0)88 4261261
M +31 (0)6 27060591
E hendrikjan.bergveld@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland



MIRZA HOTIC
Junior Adviseur

T +31 (0)88 4261261
M +31 (0)6 50736530
E mirza.hotic@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland



MAAIKE SNELDER
Senior Adviseur

T +31 (0)88 866 0000
M +31 (0)6 31792874
E maaïke.snelder@tno.nl

TNO
Postbus 96800
2509 JE Den Haag
Nederland



ISABEL WILMINK
Senior Adviseur

T +31 (0)88 866 0000
M +31 (0)6 10656521
E isabel.wilmink@tno.nl

TNO
Postbus 96800
2509 JE Den Haag
Nederland



BART VAN AREM
Hoogleraar

T +31 (0) 15 2786342
M -
E b.vanarem@tudelft.nl

TU Delft
Postbus 5048
2600 GA Delft
Nederland



Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220 3800 AE Amersfoort,
Nederland
+31 (0)88 4261261
www.arcadis.com

Versie E d.d. Juli 2018

Onze referentie: 079904713-A

Copyright © 2018 Arcadis. All rights reserved.

INGEKOMEN - 2 AUG. 2018

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

dhr. A.D. Akkies

BU/INFRA

Telefoonnummer 06 3169 0582

akkiesa@noord-holland.nl

1 | 4

Betreft: Stand van zaken Leeghwaterbruggen Alkmaar (N242)

Verzenddatum

- 2 AUG. 2018

Geachte leden,

Kenmerk

1112239/1112235

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis/zenden wij u het volgende toe:

Uw kenmerk

De bouw van de Leeghwaterbruggen in Alkmaar (N242) stagneert. Op 15 mei 2018 heeft de gemeente Alkmaar als bevoegd gezag een bouwstop afgekondigd, omdat de opdrachtnemer onvoldoende kon aantonen dat de constructieve veiligheid geborgd is. Door de bouwstop kon niet gestart worden met het aanbrengen van de fundering. Deze werkzaamheden liggen op het kritieke pad. De herstart van het werk was voorzien in de week van 16 juli. In de verwachting dat de bouwstop zou worden opgeheven, was de opdrachtnemer al gestart met de voorbereidingen. De boorstellingen werden geplaatst. De aangeleverde documenten bleken echter nog steeds onvoldoende. De gemeente Alkmaar kon de bouwstop daarom slechts gedeeltelijk opheffen. Voor cruciale onderdelen geldt de bouwstop nog steeds. Dit betekent dat het werk aan de fundering nog steeds niet is gestart. Dit is niet acceptabel. Graag informeren wij u met deze brief over de stand van zaken en de maatregelen die inmiddels zijn genomen.

Start uitvoering zomer 2017

Eind 2016 is de opdracht verleend om de Leeghwaterbruggen te vernieuwen. De uitvoering startte in de zomer van 2017 met het vervangen van de klep van de zuidelijke brug. Na de ingebruikname (begin september 2017) is een aanvang gemaakt met de voorbereiding van de noordelijke brug. In januari 2018 werd de oude brug gesloopt; sindsdien rijdt al het verkeer over de nieuwe zuidelijke brug.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Fundering: kritieke pad

Na de sloop zou volgens de eerste planning in mei gestart worden met de fundering. De fundering ligt op het kritieke pad. Er wordt gebruik gemaakt van boorpalen. Met boorpalen wordt het risico van verzakkingen en schade geminimaliseerd. Nadeel is dat gespecialiseerde boorstellingen nodig zijn die, zeker in de huidige overspannen markt, ver van te voren gereserveerd moeten worden.

Vergunningaanvraag onvoldoende: bouwstop

Om te kunnen starten met het werk aan de fundering is een vergunning van de gemeente Alkmaar noodzakelijk. De gemeente toetst onder andere de constructieve veiligheid van het ontwerp en de aanpak. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het verkrijgen van deze vergunning. Bij de toetsing van de vergunningaanvraag door de gemeente bleek dat de documenten onvoldoende waren. De gemeente zag zich genooddaakt om op 15 mei 2018 een bouwstop af te kondigen.

Escalatieoverleg al in maart: afspraken

Een bouwstop was niet verwacht, maar al eerder was geconstateerd dat de voorbereiding moeizaam verliep. Al op 23 maart 2018. vond het eerste formele escalatieoverleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemer plaats. Tijdens deze bijeenkomst lichtte de provincie onder meer toe waar verbeteringen in organisatie en aanpak noodzakelijk werden geacht en werd afgesproken dat de opdrachtnemer een planning zou aanleveren. Bovendien zou opdrachtnemer een bijeenkomst organiseren om de samenwerking tussen de teams van opdrachtgever en opdrachtnemer te herijken.

Provincie en gemeente: alles in het werk gesteld

In de veronderstelling dat de bouwstop zou kunnen worden opgeheven, was de herstart van het werk verschoven naar de tweede week van juli. De voorbereidingen werden getroffen en waren ook op de bouwplaats zichtbaar omdat de boorstellingen geplaatst werden. Gelet op het maatschappelijk belang van deze brug hebben zowel medewerkers van de provincie als de gemeente Alkmaar alles in het werk gesteld om het werk door te laten gaan. De inzet ging ver uit boven hetgeen vanuit het contract of de vergunningverlening gevraagd wordt. Er is veel extra overleg gevoerd, toetstermijnen zijn verkort van drie weken naar één dag en de opmaak en inhoud van documenten is tot op instructieniveau besproken.

Gedeeltelijke opheffing bouwstop

Helaas bleken de documenten vlak voor start werk nog steeds van onvoldoende kwaliteit. De bouwstop kon slechts gedeeltelijk worden opgeheven. Dit betekende dat ook nu niet gestart kon worden met de fundering.

Formele ingebrekestelling

De gebrekkige voorbereiding en het feit dat het de opdrachtnemer, ondanks grote inzet van zowel de gemeente Alkmaar als de provincie, maar niet lukte om de bouwstop op te heffen, was voor de provincie aanleiding om de opdrachtnemer bij brief op 6 juli 2018 formeel in gebreke te stellen. De aannemer werd hierin kort gezegd gesommeerd een deugdelijk herstelplan inclusief planning aan te leveren en te bevestigen dat de bruggen uiterlijk op 29 maart 2019 weer in gebruik kunnen worden genomen zonder dat de aannemer aanspraak maakt op vertragings- en versnellingskosten.

Escalatieoverleg 19 juli 2018: afspraken

Op 19 juli 2018 vond het laatste escalatieoverleg plaats. Hierin is aangegeven dat de opdrachtnemer maatregelen moet nemen waarmee aangetoond wordt dat sprake is van een beheerst proces op basis van een geaccepteerde planning.

Deze afspraken zijn gemaakt en hebben betrekking op wijzigingen in organisatie en kwaliteit van proces en product. Afgesproken is dat de provincie intensiever bij de voorbereiding betrokken wordt.

De projectleiding bij de opdrachtnemer wordt gewijzigd en de organisatie uitgebreid. Er wordt een "shared office" georganiseerd, waarin opdrachtnemer en opdrachtgever gezamenlijk voortgang en inhoud van ontwerp en aanpak bespreken. Verder stelt de opdrachtnemer een onafhankelijk bureau aan, dat de documenten toetst die bij de provincie worden aangeleverd. Het akkoord van dit bureau is voorwaarde voor verzending. Er gaan geen documenten naar het bevoegd gezag zonder dat deze documenten door ons zijn beoordeeld.

Alhoewel de planning fors onder druk staat, wordt alles op alles gezet om toch te voldoen aan de afgesproken datum waarbij de bruggen weer in gebruik zijn (eind maart 2019). In eerste instantie is alle inzet nu gericht op het opheffen van de bouwstop.

Zodra meer bekend is over aanpak en planning, informeren wij u daarover vanzelfsprekend op zo kort mogelijke termijn.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

b/a

provinciesecretaris
C.P. de Vries

b/a

voorzitter
J. Geldhof

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast



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

A.T. van Dijk

BEL/MOB

telefoonnummer 06-25036997

dijka@noord-holland.nl

INGEKOMEN - 6 SEP. 2018

1 | 2

Betreft: Vertraging in gunning van het hoofdcontract HOV 't Gooi

Verzenddatum

- 6 SEP. 2018

Geachte leden,

Kenmerk

148676/1121258

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

Uw kenmerk

De halfjaarrapportage van het project HOV 't Gooi wordt u eerdaags toegezonden. In deze rapportage melden wij u onder andere dat de definitieve gunning van de werkzaamheden in Hilversum voor HOV in 't Gooi zal worden uitgesteld. De bouwopdracht voor Hilversum omvat onder meer de aanleg van de busbaan, de natuurbrug bij Anna's Hoeve en de bouw van een dubbellaagse spoorwegonderdoorgang op de Oosterengweg.

De reden voor het uitstel is dat, na een periode van gunstige aanbiedingen bij onze aanbestedingen van werkzaamheden in de GWW-sector, wij inmiddels te maken met een gespannen zo niet overspannen markt. Dit leidt tot hogere aanbiedingen dan verwacht, met als gevolg dat de werkzaamheden voor HOV in 't Gooi niet meer binnen het door uw Staten gevoteerde krediet passen.

Gedurende de zomer is derhalve gewerkt aan een voordracht voor een aanvullend krediet ten behoeve van de commissie M&F van 17 september 2018 respectievelijk de vergadering van Provinciale Staten van 8 oktober 2018. In diezelfde periode heeft één van de aanbidders bezwaar aangetekend tegen de voorlopige gunning. Deze laatste ontwikkeling heeft recent plaatsgevonden, derhalve ná het tijdvak waarover in de halfjaarrapportage aan u wordt gerapporteerd. Dit bezwaar is momenteel in procedure. Of de afhandeling van het bezwaar voor (extra) vertraging gaat zorgen, is thans nog niet duidelijk.

Tenslotte zijn door leden van de gemeenteraad van Hilversum tijdens de recesperiode schriftelijke vragen gesteld aan het College van Burgemeester en Wethouders (ex artikel 4, RvO) over het uitstel van de aanbesteding. De beantwoordingstermijn van deze vragen door het College van B&W is

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Houtplein 33

Haarlem [2012 DE]

www.noord-holland.nl

beperkt. Dit betekent dat deze de toezending aan Provinciale Staten van de halfjaarrapportage doorkruist i.c. daarop vooruit loopt. De consequentie daarvan zou zijn dat de informatie over het uitstel van de gunning en de redenen eerder openbaar zou worden dan dat u formeel bent geïnformeerd door middel van de halfjaarrapportage.

Teneinde dit te voorkomen en u tevens aanvullend op de hoogte te stellen van het bezwaar op de voorlopige gunning, informeren wij u tussentijds langs deze weg.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland


provinciesecretaris

R.M. Bergkamp


voorzitter

J.W. Remkes

INGEKOMEN - 9 JULI 2018

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

mw. D.J.M. Janmaat

BU/INFRA

Telefoonnummer +31235144537

janmaatd@noord-holland.nl

1 | 3

**Betreft: Gemeentelijke bijdrage burgerparticipatie - N236 Franse
Kampweg - Tweede gesprek**

Verzenddatum

- 9 JULI 2018

Kenmerk

1095832/1095835

Geachte leden,

Uw kenmerk

Hierbij sturen wij u een terugkoppeling van het gesprek dat gedeputeerde mevrouw Post heeft gehad op woensdag 20 juni 2018 met wethouder mevrouw Wolthers van gemeente Hilversum en wethouder mevrouw Munneke-Smeets van Gooise Meren inzake het project N236 Franse Kampweg. Dit gesprek is gevoerd naar aanleiding van uw verzoek in de Provinciale Staten vergadering van 26 maart 2018.

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben in 2016 een motie aangenomen inzake de Franse Kampweg, waarbij ons college is verzocht een pilot te houden met burgerparticipatie. In deze motie zijn geen budgettaire kaders meegegeven. Gemeenten Gooise Meren en Hilversum waren en zijn zeer verheugd dat Provinciale Staten een pilot burgerparticipatie hebben willen starten voor dit deel van de weg. De provincie heeft samen met belanghebbenden een uitgebreid participatietraject doorlopen, met als resultaat dat een aantal van de belanghebbenden de voorkeur heeft uitgesproken voor variant I (rotonde). De meerkosten van een rotonde zijn circa 1 miljoen euro ten opzichte van de voorkeursvariant van de provincie. Uw Staten hebben hiervoor geen budget beschikbaar gesteld.

In het burgerparticipatieproces hebben we consequent aangegeven dat er geen budgettair kader was meegegeven. Er is echter wel over oplossingen gesproken die duurder waren dan de voorkeursvariant. Leerpunt is dat een participatietraject zonder specifieke kaders aan de voorkant tot deze situatie kan leiden.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben de voorkeur voor de 0-variant ter plekke. Hiermee wordt de N236 duurzaam veilig ingericht en past binnen de eisen en richtlijnen voor infrastructuur van de provincie Noord-Holland. Er is dus geen grond op basis waarvan een duurdere oplossing noodzakelijk is. Willen gemeenten een andere (en duurdere) oplossingsrichting, dan moeten zij bereid zijn financieel bij te dragen.

Het verzoek van gedeputeerde mevrouw Post op 20 juni 2018 aan de gemeenten was of zij willen bijdragen aan de voorkeursvariant rotonde die uit het burgerparticipatietraject is gekomen. De gemeenten zien het verkeersveiligheidsvraagstuk echter primair als een vraagstuk voor de provincie Noord-Holland in haar rol als wegbeheerder van de N236. De gemeenten hebben andere prioriteiten op het gebied van verkeersveiligheid en hebben daardoor geen middelen beschikbaar om een financiële bijdrage te leveren aan eventuele meerkosten. In januari 2018 heeft een zelfde gesprek plaatsgevonden met de vertegenwoordigers van de vorige colleges met een zelfde uitkomst.

De gemeenten hebben aan de gedeputeerde gevraagd of nagekeken kan worden of aan de noordzijde van de N236 ook een fietspad kan blijven bestaan. Gedeputeerde mevrouw Post heeft toegezegd, dat dit wordt bestudeerd. Voorwaarde is wel dat het duurzaam veilig volgens de richtlijnen kan worden aangelegd binnen het beheergebied van de provincie. Ook zullen tijdens de uitwerking van het ontwerp naar uitvoering de gemeenten en de belanghebbenden uit de omgeving betrokken worden. Optimalisaties die passen binnen het ontwerp en geen financiële consequenties hebben, kunnen dan ook worden meegenomen. Gemeenten Hilversum en Gooise Meren hebben hun vertrouwen uitgesproken dat Provinciale Staten het project zullen afronden door optimalisatie van de gekozen variant met de participanten uit te werken alvorens te starten met de uitvoering van de werkzaamheden.



Samengevat betekent dit, dat uw verzoek niet heeft geleid tot andere inzichten. Wij gaan derhalve over tot de uitvoering van de 0-variant. Bij de uitwerking van het ontwerp van deze 0-variant wordt bekeken of het fietspad aan de noordzijde kan blijven bestaan en of er optimalisaties binnen het ontwerp passen die geen financiële consequenties hebben. Het ontwerp zal in overleg met de gemeenten en de belanghebbenden uit de omgeving worden uitgewerkt.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris **R.M. Bergkamp**

voorzitter **J.W. Remkes**

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

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

dhr. A.D. Akkies

BU/INFRA

Telefoonnummer 06 3169 0582

akkiesa@noord-holland.nl

INGEKOMEN 13 SEP. 2018

1 | 2

Verzenddatum

Betreft: Stand van zaken Leeghwaterbrug

13 SEP. 2018

Kenmerk

1124077/1124076

Geachte leden,

Ter uitvoering van artikel 1 67, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u over het volgende:

Uw kenmerk

De bouw van de Leeghwaterbrug in Alkmaar (N242) stagneert. De gemeente Alkmaar heeft op 15 mei 2018 een bouwstop afgekondigd. Hierover hebben wij u al eerder op 2 augustus 2018 geïnformeerd. Graag informeren wij u met deze brief over de stand van zaken en de maatregelen die inmiddels zijn genomen.

Na het escalatieoverleg van 19 juli 2018 tussen de provincie en de aannemer zijn er afspraken gemaakt over het vervolgtraject. Kern van de afspraken is dat de aannemer op basis van een herstelplan inclusief planning aantoont dat hij de bouw van de brug met een beheerst proces tot een goed einde brengt.

Inmiddels is de projectleiding bij de aannemer gewijzigd en de organisatie uitgebreid. Tegelijkertijd is de provincie intensiever bij de voorbereiding betrokken om de kwaliteit van het werk van de aannemer te monitoren en waar nodig bij te sturen. Sinds 12 augustus 2018 is er één dag in de week een 'shared office' georganiseerd, waarin medewerkers van de provincie hun kennis en kunde delen om gezamenlijk voortgang van inhoud van ontwerp en aanpak te bevorderen. De inzet is vooral gericht op het opheffen van de bouwstop.

De samenwerking in de shared office betekent niet dat de risico's uit het contract veranderen.

Het herstelplan inclusief planning is conform afspraak 31 augustus 2018 aangeleverd. De aannemer heeft op 4 september het plan op directionniveau toegelicht. Het herstelplan wordt nog aangescherpt, maar is voor ons van voldoende kwaliteit om door te gaan. De planning is het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

meest kritisch en kent twee belangrijke data. De herstart van het werk en de ingebruikname van de nieuwe brug.

Volgens de nieuwe planning kan de brug half september 2019 weer in gebruik genomen worden. De aannemer gaat uit van een bouwtijd van minder dan een jaar. Dat is voor een project van deze omvang en complexiteit realistisch. Tegelijkertijd betekent dit in vergelijking met de eerder gecommuniceerde datum van maart 2019 een vertraging van een half jaar. In de planning is een risicobuffer opgenomen om tegenvallers (zoals niet werkbare dagen in de winter) op te kunnen vangen.

Het kritieke pad van de planning wordt bepaald door de datum dat weer gestart kan worden met werken. Om te kunnen starten moet de bouwstop zijn opgeheven. De vereiste documenten worden momenteel door de aannemer opgesteld om ingediend te worden bij de gemeente Alkmaar (het bevoegd gezag). Om zowel kwaliteit als voortgang te borgen is met de gemeente Alkmaar afgesproken dat de documenten pas aan hen worden aangeleverd als de provincie deze heeft goedgekeurd.

Volgens planning worden in de week van 8 oktober a.s. de boorstellingen geplaatst om in de week van 15 oktober a.s. te kunnen starten met het aanbrengen van de fundering.

Als blijkt dat de bouwstop er niet op tijd af gaat, ontstaat een nieuwe situatie.

Zodra meer bekend is, zullen wij u daarover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast.



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

INGEKOMEN 20 JUNI 2018

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

Mw. K. Blokker-Limburg
AD/CC

Telefoonnummer +31235143485
limburgk@noord-holland.nl

Betreft: Auditopvolging peildatum 1 maart 2018

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u het volgende toe:
De auditopvolging per 1 maart 2018.

Auditopvolging is een instrument om de aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer, de externe Accountant en Concerncontrol systematisch door te voeren in beleid en uitvoering. De auditopvolgingsrapportage dient tevens als sturings- en verantwoordingsinstrument van het management naar het provinciaal bestuur. Per halfjaar wordt gerapporteerd aan de auditstuurgroep, GS en PS.

De *notitie auditopvolging* bevat een analyse op de status van de openstaande aanbevelingen per 1 maart 2018. In de *Auditopvolgingslijst per 1 maart 2018* wordt per openstaande aanbeveling gerapporteerd over de stand van zaken.

Het algemeen beeld is dat er ondanks de hoeveelheid van nieuwe aanbevelingen het afgelopen half jaar voldoende aandacht is voor de aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer, de externe accountant en Concerncontrol. Meerdere langer lopende dossiers zijn het afgelopen halfjaar afgerond of bevinden zich nu in de afrondende fase.

Verzenddatum

20 JUNI 2018

Kenmerk

1076932/1076944

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl

Bij de volgende auditopvolgingsrapportage zal kritisch worden gekeken of aanbevelingen over de jaren heen van de accountant kunnen worden samengevoegd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

2 bijlage(n)

- Notitie Auditopvolging
- Auditopvolgingslijst per 1 maart 2018

Uw contactpersoon

K. Blokker-Limburg

AD/CC

Verseonnr: 1076932/1087657

Telefoonnummer +31235143485

limburgk@noord-holland.nl

Betreft Auditopvolging per 1 maart 2018

Memo

12 april 2018

1|3

De Auditopvolgingslijst is een instrument om de opvolging van aanbevelingen systematisch te monitoren en eventuele risicogebieden binnen de organisatie onder de aandacht te brengen. Per halfjaar wordt hierover via de auditstuurgroep gerapporteerd aan GS en PS. In de Auditopvolgingslijst wordt een overzicht gegeven van alle overgenomen aanbevelingen uit onderzoeken van de Randstedelijke Rekenkamer, de externe Accountant en Concerncontrol die per 1 maart 2018 openstaan of waarvan de implementatie het afgelopen halfjaar is afgerond. Voorliggende notitie bevat een samenvatting en een analyse van Concerncontrol op de stand van zaken betreffende de auditopvolging.

Overzicht verloop.

Omschrijving	Aantal	RR ¹	Acc	CC
Openstaande acties per 1 september 2017	35	13	12 ²	10
Nieuwe aanbevelingen tot 1 maart 2018	37	9	16	12
Totaal aantal acties waarover dit memo rapporteert	72	22	28	22
Acties die niet zijn overgenomen ³ afgelopen periode	1	-	-	1
Afgeronde acties afgelopen periode	15	3	8	5
Acties die vervallen op de lijst	-	-	-	-
Openstaande acties per 1 maart 2018	56	19	20	16

Afgelopen periode zijn er in totaal 37 nieuwe aanbevelingen gedaan waarvan de meeste afkomstig zijn uit de Management Letter 2017 van de accountant. In totaal worden er 16 aanbevelingen van de lijst afgevoerd, waarvan er 15 zijn afgerond en 1 niet is overgenomen. Van deze 16 hebben er 6 al betrekking op de nieuwe aanbevelingen. Per

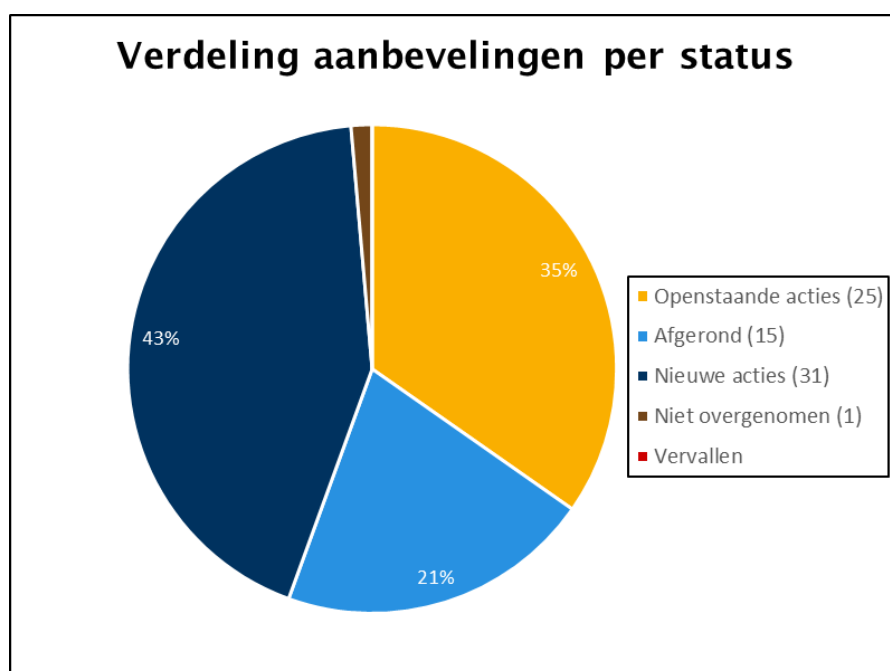
¹ Randstedelijke Rekenkamer(RR), Externe accountant (Acc), Concerncontrol(CC)

² In de vorige rapportage is per abuis 11 neergezet i.p.v. 12. Totaal hierdoor ook met 1 opgehoogd naar 35

³ 'Niet overgenomen' wil zeggen dat GS in hun (bestuurlijke) reactie op het onderliggende rapport aangeven de betreffende actie niet uit te zullen voeren.

saldo zijn er het afgelopen half jaar van de 35 openstaande acties per 1 september 2017 10 afgevoerd. In het diagram hieronder wordt een overzicht gegeven van de verdeling van de aanbevelingen waarover wordt gerapporteerd per status.

Verdeling aanbevelingen per status



Randstedelijke Rekenkamer

Momenteel staan er 19 aanbevelingen open uit onderzoeken van de Randstedelijke Rekenkamer. Deze aanbevelingen hebben betrekking op de onderwerpen: Financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen, Geluidshinder provinciale wegen, Uitvoering op afstand, informatieveiligheid, Stillegebieden en Het Waddenfonds gemonitord (8). De opvolging van de aanbevelingen uit het onderzoek Natuurlijk bevoegd is afgerond. Aan de opvolging van de overige aanbevelingen uit rapporten van de Randstedelijke Rekenkamer wordt momenteel gewerkt waarbij de opvolging van meerdere aanbevelingen in dit jaar zal plaatsvinden en/of afhankelijk van de (toekomstige) besluitvorming in opvolgende jaren.

Externe accountant

De opvolging van aanbevelingen vanuit de externe accountant gaat over het algemeen redelijk voorspoedig. Er zijn diverse voorstellen geformuleerd richting de accountant om opvolging te geven aan de adviezen als beleid maken voor prestatieverklaringen; vernieuwing begrotingssystematiek; verstevigen VIC en monitoring realisatie begroting waarbij de verzwaring van de administratieve lastendruk

zoveel mogelijk beperkt wordt. Afronding voor een aantal aanbevelingen wordt voor het eind van dit kalenderjaar verwacht waarbij nog wel afstemming gezocht wordt met de nieuwe accountant vanaf boekjaar 2018. Ten aanzien van de aanbevelingen over de P&C cyclus worden de openstaande aanbevelingen meegenomen bij het ontwerpen van de nieuwe begrotingssystematiek die in de begrotingscyclus van 2019 geïmplementeerd zal worden. Er staan in totaal nog 20 aanbevelingen open vanuit de accountant waarvan 13 uit de recent vastgestelde Management Letter 2017. Dit zijn veelal geen nieuwe aanbevelingen maar betreffen reeds eerdergenoemde aanbevelingen uit eerdere jaren (2016 en 2015) die in ver gevorderd stadium zijn van opvolging maar nog niet definitief afgerond. Bij de volgende auditopvolgingsrapportage zullen deze aanbevelingen kritisch worden beoordeeld en daar waar mogelijk samengevoegd.

Concerncontrol

Er staan nog 17 aanbevelingen open vanuit Concerncontrol (CC). Zes van de nog openstaande aanbevelingen vanuit Concerncontrol komen uit het onderzoek naar de begrotingssystematiek en worden meegenomen in het ontwerp van de vernieuwde begrotingssystematiek onder het traject verbeteren P&C cyclus waaraan momenteel wordt gewerkt. De Implementatie van de nieuwe systematiek wordt verwacht in de begrotingscyclus van 2019.

Een aantal nieuwe aanbevelingen vanuit Concerncontrol komen uit het onderzoek Vorming en uitputting reserves en het onderzoek naar Aanbestedingsprocedure projecten boven EU-grenzen. Uit de voortgangsrapportage blijkt dat de aanbevelingen uit beide onderzoeken voortvarend opgepakt worden waardoor afronding in 2018 kan worden verwacht.

Conclusie

Het algemeen beeld is dat er ondanks de hoeveelheid van nieuwe aanbevelingen het afgelopen half jaar voldoende aandacht is voor de aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer, de externe accountant en Concerncontrol. Meerdere langer lopende dossiers zijn het afgelopen halfjaar afgerond of bevinden zich nu in de afrondende fase. Bij de volgende auditopvolgingsrapportage zal kritisch worden gekeken of aanbevelingen over de jaren heen van de accountant kunnen worden samengevoegd.

Bestuurlijke Aanbevelingen

Stand van zaken per 1 maart 2018

Toelichting

In bijgaand overzicht zijn alle nog openstaande aanbevelingen opgenomen uit onderzoeksrapporten van Internal Audit die uitgevoerd zijn in opdracht van een directeur. Bij de aanbevelingen wordt aangegeven uit welk onderzoek deze afkomstig is/zijn en hoeveel van de aanbevelingen uit dit onderzoek er reeds zijn afgerond.

Managementletter 2014 Auteur Onderzoek: Accountant
Vastgesteld op: 20 jan 2015

Afgeronde aanbevelingen:



Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
2.	VIC: Wij adviseren ter versterking van de interne beheersing per proces een risico-controlmatrix op te stellen waarmee in één oogopslag een beeld van de belangrijkste risico's per proces en de hieraan gekoppelde beheersingsmaatregelen zichtbaar is.	Dit wordt in de loop van 2015 opgepakt als verdere uitwerking van de systematische aanpak van risicomanagement.	AD/CC	In het najaar van 2017 is gestart met het opstellen van werkprogramma's voor de meest materiële processen. Dit betreft inkoop, aanbestedingen, salarissen, subsidies, huren&pachten, begrotingswijzigingen. In deze werkprogramma's is een risico-controlmatrix opgenomen. De aanbeveling is hiermee afgerond.	 Afgerond

Archiefinspectie 2014 Auteur Onderzoek: Concerncontrol
Vastgesteld op: 20 jan 2015

Afgeronde aanbevelingen:



Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
2.3	Stel een compleet en samenhangend overzicht van alle digitale en papieren archief in de organisatie op, inclusief alle systemen buiten Verseon waarin archiefwaardige bescheiden worden opgeslagen en stel daar beheermaatregelen voor op.	Deze aanbeveling zal worden overgenomen.	CZ/I&I	Onze archiefwaardige bestanden zitten grotendeels in Verseon, maar ook buiten Verseon worden archiefwaardige bestanden bewaard. Een totaaloverzicht van de digitale archieven wordt op dit moment geactualiseerd.	 2019-K1

Financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen Auteur Onderzoek: Randstedelijke Rekenkamer
Vastgesteld op: 14 dec 2015

Afgeronde aanbevelingen:



Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1.	Spreek met GS af om een visie op het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen te ontwikkelen en om deze visie vast te leggen in beleid. Spreek af dat de risicogerichte benadering hierin wordt meegenomen.	Wij zijn bereid hieraan mee te werken. Voor het uitoefenen van het financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen is op dit moment een ambtelijk beoordelingskader beschikbaar. Voor de begrotingscyclus 2016 zal dit kader worden toegepast. Daarbij zal het toezicht in lijn met het Gemeenschappelijk toezichtskader 2014 worden uitgevoerd. Dit houdt in dat een risicogerichte benadering daarvan onderdeel uitmaakt. Afhankelijk van de resultaten van de begrotingsronde 2016 zal worden gezien of wij een nadere visie dienen vast te stellen.	KAB/IBT	(1) Zoals al per 1-9-17 gemeld heeft de voortgang van het traject FT2020 (vernieuwing van het gemeenschappelijk toezichtkader voor het financieel toezicht op de gemeenten) vertraging opgelopen. De uitkomsten daarvan i.c.m. de landelijke ontwikkelingen rondom de toekomst van het toezicht maken dat een visie op het financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen naar verwachting nu pas in de tweede helft van 2018 tot stand zal kunnen komen. Wel zal het Vakberaad Gemeentefinanciën (dat ook het nieuwe kader voor de gemeenten formuleert) voor de zomer 2018 een start maken met het opstellen van een gemeenschappelijk kader voor het financieel toezicht op de regelingen. Gaande dat traject zullen de landelijke ontwikkelingen daarin zo veel mogelijk worden meegenomen. Noord-Holland zal haar aanpak t.z.t. op dat kader afstemmen. (2) Op dit moment wordt in Noord-Holland het toezicht op de regelingen wel al risicogericht uitgevoerd. Analooq aan de gemeenten wordt onderscheid gemaakt tussen aanpak van de zgn. lichte regelingen (veelal uitvoeringsregelingen) met geen financiële problemen en de reguliere regelingen. Voor de lichte regelingen wordt volstaan met een beperkte analyse van de financiën.	 2018-K4

Managementletter 2015

Auteur Onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 14 mrt 2016

Afgeronde aanbevelingen:

11

/12

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1.	De vastlegging van prestatiedocumentatie van de levering van de goederen en/of diensten is niet in het inkoopproces gewaarborgd. Het risico bestaat dat de prestatie mogelijk niet aan de provincie is geleverd. Aanbevolen wordt nadere richtlijnen op te stellen en te verankeren in de SAP-workflow. Bij het opstellen van deze richtlijnen dient rekening gehouden te worden met de aard, de omvang en het risicoprofiel van de betreffende inkoop.	Prestatieverklaringen zijn een gebruikelijk onderdeel van bv projecten op het gebied van "Werken" binnen de provincie. Een verklaring wordt in Verseon (bv termijnstaten) opgeslagen. Ook bij inhuur op urenbasis is een ondertekende urenstaat een prestatieverklaring die in SAP aan de factuur hangt. In het geval van kleinere prestaties is een prestatieverklaring niet altijd aanwezig en zal de ambtenaar (goederenontvanger) in SAP tekenen voor prestatie akkoord. Voor de voornoemde processen en voor de overige processen zal in samenspraak met de accountant worden onderzocht of en zo ja hoe prestatieverklaringen verankerd gaan worden in de SAP-workflow danwel in een ander provinciaal proces, in samenhang met andere controles die reeds worden uitgevoerd.	CZ/SI CZ/CSC	Er is een concept interne richtlijn i.z. prestatiebewijzen opgesteld die wordt afgestemd met de accountant. Prestatiebewijzen op elke inkoop worden niet realistisch gedacht door de interne organisatie. Het verankeren van afspraken rond prestatiebewijzen zal kunnen plaatsvinden wanneer de procedure is vastgesteld. Afstemming zal plaatsvinden met de nieuwe accountant vanaf boekjaar 2018.	 2018-K1
3.	Neem het toetsen van prestatiedocumentatie op in de verbijzonderde interne controle	De toetsing van prestatiedocumentatie vindt voor de projecten B&U standaard plaats (bv op basis van urenstaten of controle bij levering van materialen). In 2016 wordt onderzocht in hoeverre de toetsing van prestatiedocumentatie ook voor andere processen binnen PNH (bv inhuur externen) opgenomen gaat worden in de VIC.	AD/CC	In de uitgevoerde interne controles 2017 en in de werkprogramma's interne controle 2018 is de toets op prestatiedocumentatie opgenomen. In het najaar van 2017 is een concept richtlijn opgesteld over het vastleggen van prestatiedocumentatie. Er zal nog overleg plaatsvinden met de (nieuwe) accountant over de precieze grens waarbij prestatiedocumentatie gearchiveerd moet worden. Met het opnemen van de toetsing in de werkprogramma's is deze aanbeveling afgerond.	 Afgerond

Geluidshinder provinciale wegen

Auteur Onderzoek: Randstedelijke Rekenkamer
Vastgesteld op: 13 juni 2016

Afgeronde aanbevelingen:

2

/6

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1.	Vraag GS ervoor te zorgen dat het Actieplan aan alle wettelijke eisen voldoet. Het tweede Actieplan van de provincie Noord-Holland voldoet in grote mate aan de gestelde criteria. Het Actieplan bevat een groot deel van de informatie die het volgens het Besluit milieubeheer zou moeten bevatten.	Het voldoen aan de wettelijke eisen is ons uitgangspunt bij het opstellen van het actieplan geluid. Ten aanzien van één wettelijke eis willen we een nuancering geven. Dat betreft de eis om in kaart te brengen in welke mate vastgestelde hogere waarden voor woningen worden overschreden. Er bestaat geen compleet landelijk overzicht van woningen met een hogere waarde. Verschillende bestuurslagen (gemeente, provincie en rijk) dienen hiervoor informatie aan het kadaster te leveren. Dit gebeurt echter niet altijd consequent waardoor er geen compleet overzicht bestaat. Met de invoering van Swung 2 zullen de hogere waarden vervallen. Hierdoor achten wij inzet op het compleet krijgen van dit hogere waarden overzicht voor het volgende actieplan geluid niet efficiënt.	BEL/OMB	Het actieplan is in concept afgerond. Formele besluitvorming vindt plaats in Q3 2018 nadat PS met het benodigde budget via de kadernota 2019 heeft ingestemd.	
2.	Vraag GS om bij het Actieplan een duidelijk doelmatigheidscriterium te hanteren zodat de gemaakte keuzes transparant zijn. De afweging over de voorgestelde maatregelen in de actieplannen is onderbouwd en begrijpelijk. Een uitzondering hierop is de toelichting op het doelmatigheidscriterium.	Bij het opstellen van de vorige actieplannen was geen uniform (IPO- of landelijk) doelmatigheidscriterium voorhanden voor provinciale wegen. Daarom hebben we een doelmatigheidscriterium laten opstellen voor de afweging van geluidsreducerende maatregelen op basis van de verhouding tussen kosten voor maatregelen en de gezondheidswinst. Dit criterium is onderbouwd en de verschillende afwegingsmomenten van het criterium zijn in het achtergronddocument van het actieplan toegelicht. Naar onze mening is dit doelmatigheidscriterium duidelijk en transparant al blijft dit complexe materie. Wij zijn daarom voorstander van een gezamenlijk en uniform doelmatigheidscriterium voor provinciale wegen. Via onze samenwerking met andere provincies in IPO-verband zullen we ons hiervoor inzetten. Als een dergelijk uniform doelmatigheidscriterium bij een volgende ronde actieplannen wel voorhanden is dan zijn wij van plan dat te gebruiken.	BEL/OMB	Er is geen gezamenlijk doelmatigheidscriterium beschikbaar vanuit het IPO. Daarom zullen wij een eigen doelmatigheidsafweging maken in het actieplan geluid.	
3.	Vraag GS te zorgen voor een transparante verantwoording over de realisatie van het Actieplan. In het tweede Actieplan is opgenomen dat in totaal 120 km stil asfalt is gerealiseerd. Er is daarbij geen uitsplitsing gemaakt in de aanleg van stil asfalt ten behoeve van het eerste Actieplan en dat ten behoeve van reconstructies in het kader van de Wet geluidshinder terwijl dit onderscheid in het kader van de kaderstellende en controlerende rol van PS wel van belang is.	Wij willen de verantwoording over de realisatie van het actieplan voortaan beter laten aansluiten op de geformuleerde maatregelen, bijvoorbeeld door de realisatie van stil asfalt voortkomend uit het actieplan expliciet te benoemen.	BEL/OMB	Dit wordt meegenomen bij het opstellen van het actieplan geluid 2018-2022. Formele besluitvorming hierover vindt plaats in Q3 2018 nadat PS met het benodigde budget via de kadernota 2019 heeft ingestemd.	
5.	Bepaal op welke wijze u (PS) betrokken wenst te zijn bij het volgende Actieplan. Op grond van de Wet milieubeheer stellen GS het Actieplan vast. In tegenstelling tot de Actieplannen van gemeenten, waar de gemeenteraad verplicht geconsulteerd moet worden, is de rol van Provinciale Staten niet wettelijk vastgelegd. De betrokkenheid van PS behoorde dan ook niet tot de onderzoeksvragen en er zijn geen beoordelingscriteria geformuleerd.	Wij zijn te allen tijde bereid de Staten te informeren. Bij het eerste actieplan heeft een bespreking plaatsgevonden in de betrokken PS-commissie van het ontwerp-actieplan. Bij het tweede actieplan is de betrokkenheid van PS groter geweest. Naast twee besprekingen in de PS-commissie is het actieplan vastgesteld door PS vanwege de financiële consequenties van het plan. Wij hebben het voornemen PS bij het opstellen van het volgende actieplan wederom te betrekken via bespreking in de betrokken PS-commissie.	BEL/OMB	Dit wordt meegenomen bij het opstellen van het actieplan geluid 2018-2022. Formele besluitvorming hierover vindt plaats in Q3 2018 nadat PS met het benodigde budget via de kadernota 2019 heeft ingestemd.	

Uitvoering op afstand

Auteur Onderzoek: Randstedelijke Rekenkamer
Vastgesteld op: 13 juni 2016

Afgeronde aanbevelingen:

2

/6

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1.	Zie erop toe dat GS een nota VTH opstellen die als kader fungeert voor de uitvoering van de VTH-taken door de OD NZKG.	In de nota VTH die op dit moment wordt opgesteld, wordt een overkoepelend kader beschreven voor de uitvoering van de VTH-taken in Noord-Holland. Dus niet alleen voor de OD NZKG. Dit wordt een integraal document voor de uitvoering van VTH-taken.	BEL/OMB	Overleg en afstemming met de vier Noord-Hollandse omgevingsdiensten heeft tijd gevraagd. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de Nota VTH en wordt deze na een laatste afstemming met de omgevingsdiensten in het tweede kwartaal van 2018 ter vaststelling aangeboden aan GS.	 2018-K2
3.	Vraag GS om ervoor te zorgen dat de opdracht aan de OD NZKG wordt vastgesteld voor aanvang van het jaar waarop deze betrekking heeft en dat het een volledig en actueel bedrijvenbestand bevat.	Zoals bij het feitelijke wederhoor is opgemerkt is een bedrijvenlijst (of –bestand) een dynamische lijst. De bedrijvenlijst zoals die op enig moment is opgesteld door OD NZKG is op dat specifieke moment leidend en volledig. OD NZKG (en daarmee de provincie) heeft dus te allen tijde een actueel overzicht van bedrijven. Niettemin zullen wij ervoor zorgen dat ook bij de actualisatie van de dienstverleningsovereenkomst (DVO) een – opdat moment- actuele bedrijvenlijst is opgenomen.	BEL/OMB	De voormalige dienstverleningsovereenkomst, nu - met de komst van prestatiegericht financieren (PGF) - 'uitvoeringsovereenkomst', wordt tegelijkertijd met het uitvoeringsprogramma 2018 voor OD NZKG ter vaststelling aangeboden aan GS. Door de overgang van lumpsumfinanciering naar PGF heeft OD NZKG meer tijd nodig gehad voor het opstellen van het uitvoeringsprogramma. Beide worden voor het eind van het eerste kwartaal 2018 ter vaststelling aangeboden.	 2018-K1
4.	Vraag GS indicatoren op te stellen die beter inzicht geven in de kwaliteit van de uitvoering van de VTH-taken bij majeure risicobedrijven. Dit kan bijvoorbeeld in landelijk verband worden afgesproken.	Met de verordening kwaliteit VTH omgevingsrecht die per 1 juli 2016 wordt vastgesteld en inwerking treedt, worden de kwaliteitscriteria waaraan OD NZKG moet voldoen geformaliseerd. Vanaf dat moment wordt het ook mogelijk om betere indicatoren op te stellen om inzicht in de kwaliteit van de uitvoering van de VTH-taken te krijgen. Samen met de twee andere opdrachtgevers van OD NZKG voor Brzo-inrichtingen (de provincies Flevoland en Utrecht) zullen wij onderzoek doen naar indicatoren die het gewenste inzicht bieden in de uitvoeringspraktijk.	BEL/OMB	Samen met de provincies Utrecht en Flevoland is een memo opgesteld voor behandeling in de ambtelijke adviescommissie (AAC) VTH van het IPO. Indien deze adviescommissie en de bestuurlijke adviescommissie akkoord is dan is de verwachting dat de indicatoren in het derde kwartaal van 2018 kunnen worden vastgesteld. Het opstellen in landelijk verband is complexer en vergt daardoor meer tijd.	 2018-K3
5.	Vraag GS om ervoor te zorgen dat de directeur van de OD NZKG conform het mandaatbesluit periodiek een overzicht verstrekt aan GS van de besluiten die in de uitoefening van het mandaat zijn genomen.	Wij zien geen meerwaarde in een periodieke opsomming van alle besluiten die in de uitoefening van het mandaat zijn genomen. Bij het verstrekken van mandaat hoort ook het vertrouwen dat de gemandateerde deze bevoegdheid op een goede wijze uitvoert. Informatie over de vele, geheel conform het mandaat genomen,, besluiten biedt geen meerwaarde en zorgt voor extra administratieve lasten bij zowel OD NZKG als de provincie. GS kiezen ervoor met OD NZKG in gesprek te blijven over de besluiten die in de uitoefening van het mandaat zijn genomen daar waar het politiek gevoelige dossiers betreft.	BEL/OMB	Door afwezigheid in verband met ziekte bij de sector Juridische Zaken heeft afronding van de actualisatie van het mandaat enige vertraging opgelopen. Naar verwachting wordt dit in het tweede kwartaal van 2018 ter vaststelling aangeboden aan GS.	 2018-K2

Begrotingssystematiek

Auteur Onderzoek: Concerncontrol
Vastgesteld op: 27 juni 2016

Afgeronde aanbevelingen:

1

7

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1.	Draag zorg voor een zodanige begroting op programmaniveau dat: a) per beleidsprogramma duidelijk is wat het gewenste maatschappelijk effect is; b) uit de doelformuleringen blijkt welke ambities de provincie wil realiseren; c) de begroting inzicht biedt in de meerjarige te realiseren doelstellingen/output, wat daarvan reeds gerealiseerd is en water in de komende jaar/jaren gerealiseerd dient te worden om de doelstelling/output te bereiken; d) de begroting zelf en/of de daarin opgenomen hyperlinks zowel PS als andere belanghebbenden het door hen gewenste inzicht geven in de causaliteit tussen de doelen en instrumenten onderling, het onderliggende provinciale beleid en waarom het aannemelijk is dat dat beleid en de gekozen instrumenten zullen bijdragen aan het realiseren van de doelen; e) gewaarborgd is dat alle relevante beleidsstukken zijn toegelicht/opgenomen, dat alle prioriteiten juist zijn verwerkt en dat alle toelichtende teksten uniform door de hele begroting worden ingevuld.	De aanbevelingen uit het onderzoek van het interne auditteam neemt het college van GS over. Ons college ziet binnen de huidige begrotingssystematiek voldoende aanknopingspunten om een eerste verbeterstap te zetten. In de begroting 2017 en de zomernota 2016 kan invulling aan een deel van de aanbevelingen worden gegeven. Het betreft voornamelijk het opnemen en het leesbaarder maken van relevante informatie over reserves, investeringen, uitgavensoorten en dekking.	CZ/FIN	De vernieuwde begrotingssystematiek is op 12 februari 2018 door Provinciale Staten vastgesteld en wordt geïmplementeerd in de begrotingscyclus 2019	
2.	Neem , gegeven de wensen van PS, in overweging in de begroting zelf of via hyperlinks: a) op programmaniveau inzichtelijk te maken welke uitgavensoorten binnen de kostencategorieën zijn begroot en welke lasten gedekt worden uit reserves door deze direct te begroten binnen het betreffende programma; b) de mogelijkheid te bieden in te kunnen zoomen op een beleidsdoel door binnen het programma te linken naar het betreffende beleidsdoel. De gebruiker wordt dan automatisch doorgelinkt naar de bijbehorende financiële tabellen, toelichting en te behalen doelstellingen bij dit beleidsdoel.	Zie toelichting aanbeveling 1.	CZ/FIN	Idem als hierboven	
4.	Laat in de zomernota zien wat de voortgang van de realisatie van de begroting van zowel de afgesproken doelen en output is alsmede de bestedingen van de bijbehorende beschikbaar gestelde budgetten en wat de invloed is van het inzetten van reserves en geef een actuele uitputting van deze reserves weer in de zomernota.	Zie toelichting aanbeveling 1.	CZ/FIN	Idem als hierboven	
5.	Maak expliciet of de voorgestelde maatregelen tot bijsturing er al dan niet toe zullen leiden of en wanneer de gewenste output alsnog zal worden gerealiseerd en wat de gevolgen voor de doelrealisatie zijn.	Zie toelichting aanbeveling 1.	CZ/FIN	Idem als hierboven	
6.	Licht afwijkingen tussen begroting en realisatie zo toe dat duidelijk is: a) wat oorzaak en gevolg ervan zijn; b) wat bij afwijkingen van PMI de meerjarige gevolgen zijn voor de kapitaallasten.	Zie toelichting aanbeveling 1.	CZ/FIN	Idem als hierboven	
7.	Zorg dat de verantwoorde resultaten in de programmaverantwoording te controleren zijn op basis van interne/externe registraties en brondocumenten als onderbouwing van de gerealiseerde doelen en output uit de programmabegroting.	Zie toelichting aanbeveling 1.	CZ/FIN	Idem als hierboven	

Informatieveiligheid

Auteur Onderzoek: Randstedelijke Rekenkamer

Vastgesteld op: 3 oktober 2016

Afgeronde aanbevelingen:

3

/3

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
2.	Zorg ervoor dat een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid in 2016 wordt vastgesteld.	Deze aanbeveling nemen wij over. Het huidige informatiebeveiligingsbeleid stamt uit 2012 en zal dit jaar geactualiseerd worden. Wij hechten belang aan heldere en werkbare kaders. Informatieveiligheid is als fundament onder het Concerninformatieplan (CIP) dit jaar opnieuw stevig verankerd in een strategisch bedrijfsvoeringkader. Op ambtelijk niveau zal dit uitgewerkt worden in tactisch en operationeel informatieveiligheidsbeleid.	CZ/CIO	Interprovinciaal is besloten de IBI te vervangen door de betreffende ISO-marktnormen 27001 en 27002. De IBI is hierop gebaseerd, dus per saldo zal er naar verwachting niet veel veranderen. De afgesproken normen worden binnen PNH geoperationaliseerd via zgn. "zakboekjes". Inmiddels zijn er een aantal door de directie vastgesteld, deze worden geleidelijk aangevuld met nieuwe onderwerpen.	 Afgerond

Stiltegebieden

Auteur Onderzoek: Randstedelijke Rekenkamer

Vastgesteld op: 28 November 2016

Afgeronde aanbevelingen:

2

/3

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
2.	Indien PS naar aanleiding van de bespreking onder aanbeveling 1 aanpassingen van het stiltegebiedenbeleid wensen, vraag GS deze dan mee te nemen in de huidige actualisatie van het stiltegebiedenbeleid.	zie reactie op aanbeveling 1 uit het onderzoek Stiltegebieden.	BEL/OMB	In het vierde kwartaal is aangevangen met het organiseren van de eerste stiltetafel. In het eerste kwartaal 2018 heeft de eerste stiltetafel plaatsgevonden, de overige twee stilte tafels volgen. In het tweede kwartaal zijn de resultaten van de 3 stiltetafels bekend, ligt er een voorstel voor de handhavingsstrategie voor de stiltegebieden en een voorstel voor het opnemen van stiltegebieden in de omgevingsvisie. Al deze bouwstenen kunnen worden gebruikt om stiltebeleid voor de omgevingsvisie gereed te maken in het tweede kwartaal.	 2018-K2

Managementletter 2016

Auteur Onderzoek: Accountant
Vastgesteld op: 7 februari 2017

Afgeronde aanbevelingen:

8

/12

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
2.	Wij adviseren u om vast te leggen wat de VIC medewerker heeft gecontroleerd. Daarnaast adviseren wij u om verwijzingen op te nemen in de gehanteerde documenten zodat de werkzaamheden van de VIC medewerker opnieuw uit te voeren is door een derde.	Dit betekent dat er niet alleen wordt afgevinkt bij de uitvoering van de IC, maar dat ook de aannemelijkheid van de waargenomen uitvoering (kwalitatief) wordt beschreven. Deze opmerkingen hebben betrekking op zowel de uitvoering van de Interne Controles als ook op de VIC en vraagt om een beter gestructureerd intern controlebeleid. Dit wordt opgepakt bij de doorontwikkeling van de Verbijzonderde Interne Controle die in 2017 wordt uitgevoerd, op basis van een in 2017 op te stellen beleidsplan Interne Beheersing. In dit beleidsplan worden onze visie op en de doelstellingen van interne beheersing beschreven. In een plan van aanpak wordt beschreven hoe wij het beleidsplan willen realiseren.	AD/CC	In de werkprogramma's interne controle 2018 zijn de uit te voeren interne controles en de daarbij behorende checklists opgenomen. Daarnaast zijn eisen gesteld aan de vastlegging van de interne controle activiteiten. Beleidsplan Interne Beheersing zal in Q1 2018 definitief worden gemaakt na overleg met de nieuwe accountant. Hiermee is de aanbeveling afgerond.	 2018-K2
4.	Ten aanzien van de begrotingscyclus adviseren wij om de transparantie richting PS te vergroten door tussentijds, bijvoorbeeld via de Zomernota, PS te informeren over de tussentijdse realisatie	Wij vinden het positief dat EY heeft vastgesteld dat het begrotingsproces is verbeterd, als gevolg van het opvolgen van uw aanbevelingen. Er is daarnaast een traject gaande waarin samen met PS het begrotingsproces geëvalueerd wordt om te bezien hoe de informatievoorziening richting PS verder geoptimaliseerd kan worden. Wij zullen hierin nagaan of deze aanbeveling opvolging behoeft.	CZ/FIN	De vernieuwde begrotingssystematiek is op 12 februari 2018 door Provinciale Staten vastgesteld en wordt geïmplementeerd in de begroting 2019 en alle rapportages van de P&C-cyclus 2019. Bij de aanbevelingen en verbetervoorstellen is uitgegaan van het behoud van de basisstructuur van het format, zoals het gebruik van de doelenboom. De Rekeningencommissie evalueert jaarlijks (in november) of nadere verbeteringen in de Begrotingssystematiek noodzakelijk zijn.	 2018-K3
5.	Drie keer per jaar wordt een concernmanagementrapportage uitgebracht. Wij adviseren u om ook de overige baten en lasten mee te nemen in de rapportage	De concernmanagementrapportage (CMR) is een ambtelijke rapportage gericht op de verantwoording van de ontwikkeling van de kosten werkapparaat van de provincie. Andere baten en lasten die geen onderdeel zijn van de kosten werkapparaat worden daarom in principe niet opgenomen op de rapportage. Op dit moment loopt reeds een onderzoek naar de doorontwikkeling van de bestuurlijke informatievoorziening. Hierin wordt eveneens gekeken naar de functie van de CMR en de mogelijkheid om de ambtelijke rapportage ten aanzien van programmabudgetten te uniformeren en optimaliseren.	CZ/FIN, AD/CC	In januari/februari 2018 is de Concernmanagementrapportage (CMR) geëvalueerd. Hiervoor is een evaluatienotitie geschreven ten behoeve van de directie. Naar aanleiding hiervan wordt het voorstel gedaan om de CMR aanzienlijk uit te breiden. Niet alleen de apparaatskosten maar ook de inhoudelijke voortgang en de programmabudgetten zullen hierin opgenomen worden. De CMR 2018 T1 zal in een nieuw format uitgebracht worden en zal (rekening houdend met een groei-model) de gewenste informatie bevatten. Inmiddels is besloten dat CMR meeloopt in het traject verbeteren P&C cyclus. 2018 T1 zal daardoor niet lukken. Koers is nu T2.	 2018-K3
8.	Wij adviseren u om in de werkinstructies expliciet op te nemen hoe controles uitgevoerd dienen te worden. Hierbij adviseren wij u om minimaal de volgende punten over de interne beheersingsmaatregel te beschrijven in de werkinstructies: 1. Wat is de interne beheersingsmaatregel. 2. Wie voert deze interne beheersingsmaatregel uit. 3. Wanneer dient deze interne beheersingsmaatregel uitgevoerd te worden. 4. Hoe dient de interne beheersingsmaatregel uitgevoerd te worden. 5. Op basis waarvan dient de interne beheersingsmaatregel uitgevoerd te worden. 6. Hoe dienen de werkzaamheden voor de interne beheersingsmaatregel gedocumenteerd te worden (en waar).	Wij onderkennen dat op werkinstructieniveau de voorgestelde details nog niet altijd zijn uitgewerkt. Wel menen wij dat door ervaring, training, coaching-on-the-job en andere beheersmaatregelen er voldoende bewustzijn is ten aanzien van de opzet en benodigde toepassing van de aanwezige beheersmaatregelen. Desondanks zijn wij met EY van mening dat op onderdelen verdere aanscherping wenselijk is. Wij zullen dit op korte termijn ter hand nemen. Voor de realisatie van het VIC-plan 2017 voert Concerncontrol met behulp van externe ondersteuning een plan van aanpak uit, waarmee de Interne beheersing in lijn wordt gebracht met de visie en doelstellingen van het (nog op te stellen) Beleidsplan Interne Beheersing. Het realiseren van adequate beschrijvingen van processen en toetsing hiervan maken hier een essentieel onderdeel van uit.	CZ/FIN, CZ/SI, CZ/CSC	Voor de financiële hoofdprocessen kaderbrief, begroting, begrotingswijzigingen en jaarrekening vindt een actualisatie plaats van de procesbeschrijvingen. Hierin worden deze onderdelen meegenomen en waar nodig aangescherpt. Tevens wordt dit afgestemd op de uitvoering van het VIC-plan. Voor de interne controle rechtmatigheid zijn voor de 6 meest kritische werkprocessen werkprogramma's opgesteld waarin de risico's en beheersmaatregelen zijn vastgelegd.	 2018-K2
10.	Wij adviseren u bij de verdere digitalisering van het subsidieproces het afdwingen van zichtbare kwalitatieve toetsen, bevindingen en vastgestelde conclusies in de workflow te borgen inclusief interne toetsing op de kwaliteit hiervan.	Deze aanbeveling is gelijk aan voorgaand jaar. Dit onderwerp is op de Auditopvolgingslijst 2016 opgenomen, waarna is besloten dat de aanbeveling niet wordt overgenomen, omdat huidige processen (werking) hier reeds voldoende aanknopingspunten bieden. In het documentair informatiesysteem Verseon is zichtbaar welke functionarissen een toets hebben uitgevoerd. Het heeft naar ons idee geen meerwaarde om in Verseon de AO over te typen waarop is getoetst (i.p.v. enkel het akkoord van de toetser, zoals dat nu in Verseon wordt vastgelegd). In de AO-beschrijving is al vastgelegd waarop wordt getoetst. Wel zullen daar waar noodzakelijk de interne werkinstructies worden aangepast aan de hiervoor genoemde zes vereisten waaraan een werkinstructie dient te voldoen. Deze werkzaamheden maken ook onderdeel uit van het hiervoor genoemde plan van aanpak, waarmee Concerncontrol opzet, bestaan en werking van de beheersmaatregelen rond het subsidieproces nagaat.	CZ/SI	Afgerond. Het controleplan voor subsidies is opgesteld.	 Afgerond

14.	Ten aanzien van de IT beheerprocessen en bevindingen is de provincie dit jaar een project gestart met als doel het beheerniveau te verhogen. Dit jaar zijn er door u reeds een aantal stappen gezet om de beheersing te verhogen. Het doorvoeren van de door u gewenste verbeteringen vergt echter tijd en wij hebben vastgesteld dat het (voor de jaarrekening) gewenste beheerniveau in 2016 nog niet is bereikt.	De SAP_ALL autorisaties zijn voor zover mogelijk opgeschoond en de logging is conform aanbeveling gerealiseerd. De SAP_ALL autorisaties geldt nog voor 2 personen, die periodiek worden gecontroleerd via loggingoverzichten. In het kader van de afronding van het verbeterplan zullen voor de resterende 34 accounts een passende oplossing worden gevonden, uiterlijk 1 ^o kwartaal 2017. EY voert in het eerste kwartaal 2017 een toets uit op de realisatie van het verbeterplan.	CZ/I&I	Voor de twee PNH SAP beheerders met SAP_ALL rechten zijn nieuwe profielen gemaakt. De SAP_ALL autorisaties zullen voor beide beheerders voor 1 maart worden verwijderd.	 Afgerond
-----	---	--	--------	---	---

Provinciaal Opdrachtgeverschap

Auteur Onderzoek: Concerncontrol
Vastgesteld op: 14 maart 2017

Afgeronde aanbevelingen:

0

/1

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1.	Leg in een visiedocument vast op welke wijze de provincie de OD's in wil zetten om haar (milieubeleids)doelstellingen te bereiken, wat dit betekent voor de afspraken die de provincie hiervoor met de OD's moet maken en voor het kennisniveau waarover de interne organisatie zou moeten beschikken.	Wij onderschrijven de conclusie dat een integraal document met daarin een visie voor de uitvoering van de VTH-taken bij kan dragen aan een betere uitvoering van de bevoegdheden en taken door de OD's en zo beter kan bijdragen aan de beleidsdoelen van de provincie. In 2017 wordt een Nota VTH opgesteld waarin een overkoepelend kader, inclusief visie, wordt beschreven voor de uitvoering van de VTH-taken in Noord-Holland door de OD's.	BEL/OMB	Omwillen van de duidelijkheid wordt de Nota VTH (met daarin een beschrijving van het overkoepelend kader voor de uitvoering van de VTH-taken) en een visiedocument (met daarin afspraken over het kennisniveau voor de interne organisatie) losgekoppeld. Het onder dit punt bedoelde visiedocument wordt aangevuld met de rol en inzet van de omgevingsdiensten bij de (invoering van de) Omgevingswet. Afstemming hierover met de vier Noord-Hollandse omgevingsdiensten én vaststelling door GS wordt in het tweede kwartaal van 2018 verwacht.	

Beleidsontwikkeling

Auteur Onderzoek: Concerncontrol
Vastgesteld op: 28 maart 2017

Afgeronde aanbevelingen:

2

/2

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1.	Hanteer het toetsingskader beleidsontwikkeling als integraal overzicht van kwaliteitscriteria en maak hierbij gebruik van de beschikbare hulpmiddelen voor een verdere verdiepingsslag.	Wij zien de tabel met indicatoren van een goed beleid als waardevolle bijdrage van dit auditrapport en zouden zelfs zo ver willen gaan dit als norm te stellen, met name inhoudelijk als leidraad voor beleidsmakers en onszelf, zoals gezegd los van de volgorde waarin de genoemde stappen in de praktijk worden genomen.	BEL/O&I	Er wordt uitvoering gegeven aan het Plan van Aanpak. Het opvolgingstraject voor kwaliteitscriteria beleidsprocessen bestaat, conform het Plan van Aanpak, uit vier onderdelen. 1. Eilanden van reflectie: Er is een programmering voor dit jaar opgesteld; er zullen drie Eilanden van reflectie worden georganiseerd voor verschillende programma's. Eilanden van reflectie zullen vanaf nu jaarlijks worden geprogrammeerd. 2. Hulpmiddelen voor toepassen kwaliteitscriteria: Er is een overzicht opgesteld per kwaliteitscriterium met een aanduiding van de hulpmiddelen die ingezet kunnen worden om aan het criterium invulling te geven. Er zijn diverse hulpmiddelen opgesteld. Overzicht en hulpmiddelen zijn te vinden in de intranetwerkrumte 'Kwaliteit van beleid' (https://plein.noord-holland.nl/Configuratie/Werkruimten/Kwaliteit_van_Beleid). 3. Instrumentenlab: Het instrumentenlab loopt. Recent hebben labs plaatsgevonden over provinciale uitwegen, zonneparken en het fietsbeleid en er staan labs gepland zoals voor smart mobility. 4. Opname kwaliteitscriteria in leergang Strategisch beleidsadviseur. In november is lesmateriaal ontwikkeld, in december is de eerste training gegeven.	
2.	Draag zorg voor waarborgen in het proces van beleidsontwikkeling dat gegeven de fase waarin dit proces zich bevindt de relevante kwaliteitscriteria worden toegepast. Bepaal in welke fase van beleidsontwikkeling het voorstel zich bevindt (bijvoorbeeld visievorming of planontwikkeling), geef aan wat het doel van het beleidsdocument is en motiveer welk deel van het toetsingskader wel/niet van toepassing is.	Waar wij voor willen waken is dat op basis van dit rapport een "vinkjes" cultuur ontstaat of het proberen vast te leggen van iteratieve beleidsprocessen in een voorgeschreven procedure. Het gaat er immers om tijdens het beleidsproces regelmatig een moment van reflectie in te bouwen om te checken of aan alles is gedacht: een actoranalyse, nut en noodzaak van participatie etcetera en dit eventueel snel te repareren. De vastgelegde procedures rond staven en rode minuten borgen al de bestuurlijke referentiepunten in het beleidsproces. Waar wij wel aan hechten is dat op elk gewenst moment transparant kan worden aangeven welke stappen uit de tabel al wel zijn genomen en welke (nog) niet en waarom.	BEL/O&I	Idem	

Natuurlijk bevoegd

Auteur Onderzoek: Randstedelijke Rekenkamer

Vastgesteld op: 10 juli 2017

Afgeronde aanbevelingen:

2

/2

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
2.	Vraag GS om een kaart bij te houden met daarop de bosgebieden waarvoor de provincie vanaf 2017 verantwoordelijk is vanuit de Wet natuurbescherming.	Tijdens de commissie vergadering merkte de Randstedelijke Rekenkamer op dat: "Met betrekking tot aanbeveling 2, merken we op dat de bestaande kaarten, zoals de natuurbeheertypekaart, geen inzicht geven in de bosgebieden waarvoor de provincie vanaf 1 januari 2017 verantwoordelijk voor is geworden. We vinden het wel van belang dat deze gebieden inzichtelijk zijn; niet enkel voor de gemeenten en initiatiefnemers, maar juist ook voor de provincie". Gehoord de nadere toelichting van de Randstedelijke Rekenkamer hebben wij besloten deze aanbeveling over te nemen.	BEL/GRN	Kaart is digitaal beschikbaar. https://maps.noord-holland.nl/GeoWeb51HTML5/index.html?viewer=Houtopstanden	 Afgerond
3.	Overweeg om een actueel overzicht bij te laten houden van beschikbare locaties die in aanmerking komen voor natuurcompensatie.	Wij nemen deze aanbeveling over en zullen een lijst samenstellen van gebieden die in aanmerking komen voor compensatie. Deze lijst zullen wij echter niet openbaar maken, aangezien openbaarheid zal leiden tot grondspeculatie op de desbetreffende percelen.	BEL/GRN	Terrein behorende organisaties (TBO's) hebben gronden beschikbaar. Wij kunnen initiatiefnemers desgewenst doorverwijzen naar de tbo's	 Afgerond

Controle jaarrekening 2016

Auteur Onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 10 juli 2017

Afgeronde aanbevelingen:

3

/5

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1.	Begrotingsbeheer: Wij adviseren Gedeputeerde Staten om na te gaan of de informatievoorziening richting Provinciale Staten op dit punt aangescherpt kan worden. Wij begrijpen dat momenteel begrotingswijzigingen veelal in de zomernota worden gebundeld en aangeboden ter autorisatie. Wij adviseren om verwachte majeure afwijkingen van de begroting frequenter aan Provinciale Staten in de vorm van begrotingswijzigingen aan te bieden. Op deze wijze kan door de Provinciale Staten tijdiger inzicht worden verkregen in eventuele onderuitputting. Analyse van het resultaat 2016: Wij adviseren de Gedeputeerde Staten de informatievoorziening rondom begrotingsafwijkingen aan te scherpen en deze meer frequent aan te bieden aan de Provinciale Staten.	In de actuele cyclus zijn er meerdere momenten in het jaar waarop begrotingswijzigingen aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Gebruikelijk kennen wij een viertal begrotingswijzigingen, waarvan de Zomernota en de laatste begrotingswijziging een belangrijke wijziging van de initiële begroting met zich meebrengen. Naar onze mening biedt het toevoegen van extra begrotingswijzigingen geen meerwaarde voor de informatievoorziening richting Provinciale Staten. Overigens zullen wij hierover in overleg treden met Provinciale Staten. Wij zijn van oordeel dat verschillen tussen de initiële begroting en jaarrekeningcijfers grotendeels veroorzaakt worden door onzekerheden m.b.t. de afwikkeling van subsidies. Mede naar aanleiding van bevindingen in voorgaande jaren, evenals de audit naar de begrotingssystematiek, is samen met Provinciale Staten reeds een traject gestart om de begrotingssystematiek verder te verbeteren. Daarnaast is de onderuitputting in de jaarrekening 2016 aanleiding geweest voor de directie om een ambtelijk actieplan op te stellen met betrekking tot de verschillende aspecten van onderuitputting. Dit actieplan richt zich op de volgende speerpunten (naast het instrument van en de procedures rondom subsidies): - Sturing op de reserves en de robuustheid van daarin opgenomen projecten en programma's; - Verbeteren van de sturing en informatievoorziening omtrent budgetuitputting gedurende het jaar.	CZ/FIN	De vernieuwde begrotingssystematiek is op 12 februari 2018 door Provinciale Staten vastgesteld en wordt geïmplementeerd in de begroting 2019 en alle rapportages van de P&C-cyclus 2019. Bij de aanbevelingen en verbetervoorstellen is uitgegaan van het behoud van de basisstructuur van het format, zoals het gebruik van de doelenboom. De resultaten van de doorlichting reserves zijn op 16 januari 2018 aan Provinciale Staten aangeboden. De indeling van en sturing op de reserves houdt verband met het verbeteren van de begrotingssystematiek in algemene zin. Een nieuwe indeling van de reserves zal in de kaderbrief 2019 worden voorgesteld en de spelregels omtrent het beheer worden in de Nota reserves en voorzieningen 2018 geactualiseerd. Provinciale Staten hebben eerder aangegeven geen behoefte te hebben aan een hogere frequentie van financiële informatie.	 2018-K3
5.	Voorziening subsidiecrediteuren: Bij de implementatie van de vernieuwde BBV richtlijnen in 2017 adviseren wij Gedeputeerde Staten de post subsidiecrediteuren op te nemen onder de verplichtingen (overlopende passiva). Dit om de vergelijkbaarheid met andere provincies te verhogen.	Wij zullen in 2017 evalueren of de verwerking van de subsidieverplichtingen aanpassing behoeft.	CZ/FIN	De correctie naar overlopende passiva 2017 is in de jaarrekening 2017 verwerkt. Daarmee is deze aanbeveling afgerond.	 Afgerond
6.	Voorziening groot onderhoud wegen en vaarwegen: Op dit moment wordt ten behoeve van de kaderbrief 2018 de onderhoudsbehoefte geactualiseerd. Wij constateren dat de voorziening groot onderhoud zoals opgenomen in de jaarrekening toereikend is voor de begrote onderhoudskosten tot en met 2024. Wij adviseren GS om op basis van de actuele onderhoudsbehoefte de gehanteerde systematiek van de voorziening te evalueren. Hierbij willen wij u adviseren een duidelijk onderscheid te maken tussen jaarlijks terugkerende onderhoudskosten en meerjarige onderhoudskosten. Ook hier willen wij u in het kader van de vernieuwing BBV en vergelijkbaarheid met andere provincies in overweging geven het genoemde onderscheid en het egaliserende karakter van de voorziening meer te benadrukken.D167	Wij nemen de aanbeveling van de accountant over. We zullen de evaluatie van de gehanteerde systematiek van de voorziening betrekken bij de actualisatie van de nota Onderhoud Kapitaalgoederen.	BU/BSP CZ/FIN	Begin 2018 is uitgebreid met de accountant gesproken over de systematiek. Dat heeft er toe geleid dat een groot aantal geldstromen vanuit de voorziening overgeheveld worden naar de exploitatie. In de voorziening blijven alleen onderhoudsprojecten in de openbare ruimte die niet via de gebiedscontracten lopen. Het surplus in de voorziening is ingezet om de begrote stortingen in de komende jaren te verlagen. Deze handelwijze is ook afgestemd met de landelijke commissie BBV.	 2018-K2

Managementletter 2017

Auteur Onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 5 februari 2018 RekCie - PS PM

Afgeronde aanbevelingen:

3

/16

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1	Informatie en communicatie: Wij adviseren u om de frequentie van tussentijds financiële rapportering te verhogen tot minimaal tweemaal per jaar. Hierbij kan worden overwogen om met een afwijkingenrapportage te werken om de administratieve last voor de organisatie van de aanvullende rapportering beheersbaar te houden. Om de transparantie richting Provinciale Staten te vergroten adviseren wij om tussentijds, bijvoorbeeld via de Zomernota, Provinciale Staten te informeren over de tussentijdse realisatie en hierbij ook de balansstanden te betrekken.	Op dit moment vindt rapportering via de zomernota en de laatste begrotingswijziging plaats. Provinciale Staten hebben eerder aangegeven geen behoefte te hebben aan een hogere frequentie van financiële informatie. De opmerkingen inzake balansstanden etc. zullen wij betrekken in ons lopende project verbetering financiële informatievoorziening	CZ/FIN	De vernieuwde begrotingssystematiek is op 12 februari 2018 door Provinciale Staten vastgesteld en wordt geïmplementeerd in de begroting 2019 en alle rapportages van de P&C-cyclus 2019. Bij de aanbevelingen en verbetervoorstellen is uitgegaan van het behoud van de basisstructuur van het format, zoals het gebruik van de doelenboom. De Rekeningencommissie evalueert jaarlijks (in november) of nadere verbeteringen in de Begrotingssystematiek noodzakelijk zijn. In project verbetering financiële informatievoorziening worden maatregelen uitgewerkt ter verbetering van het proces en de kwaliteit van de financiële informatie (2019/Q4)	 2019-K4
2	Betrouwbaarheid begroting: Wij hebben Gedeputeerde Staten geadviseerd om te onderzoeken of de kwaliteit van de primaire begroting kan worden verbeterd en of afwijkingen ten opzichte van de gewijzigde begroting in een eerder stadium kan worden gesignaleerd en verwerkt. Op het moment van onze tussentijdse controle zijn er geen verbeteringen reeds gerealiseerd binnen het begrotingsproces welke onderbestedingen verminderen dan wel mitigeren. Wel lopen er initiatieven gericht op het verder professionaliseren van uw begroting.	Het verschijnsel van onderbesteding is bekend en krijgt binnen het project verbetering financiële informatievoorziening aandacht. Doordat er vele afhankelijkheden zijn met zowel publieke als private partners, waar de provincie niet altijd invloed op heeft, zullen maatregelen niet alleen beperkt kunnen worden tot de eigen organisatie. Eerder hebben wij rondom BDU Kleine Infrastructuur reeds maatregelen getroffen. Wij zullen een onderzoek starten naar de wijze waarop wij ook bij andere partijen meer grip kunnen krijgen op de uitputting door externe partijen en naar het realiteitsgehalte van de betreffende begrotingsposten (afrondding medio 2018).	CZ/FIN	In samenwerking met sector Subsidies wordt een analyse van de onderbesteding uitgevoerd.	 2018-K2
3	Prestatielevering: Wij adviseren Gedeputeerde Staten te komen tot een procedure om te borgen dat de prestatielevering in voldoende mate en eenduidig wordt vastgelegd op het moment van factuurautorisatie binnen uw financiële pakket. Wij vragen u hierbij tevens aandacht te hebben voor voldoende functiescheiding tussen degene die bestelt en degene die ontvangt. Deze applicatie control kan, op het moment dat uw ITGC's effectief zijn, zorgdragen voor aanzienlijk minder gegevensgerichte werkzaamheden en derhalve een efficiëntere controle. Daarnaast adviseren wij u nadrukkelijk om de controlegrens van € 50.000 aanzienlijk te verlagen. De controle op de prestatielevering is cruciaal en noodzakelijk om mogelijke fraude risico's te beheersen. Hierbij achten wij een ondergrens van € 50.000 te hoog.	Op dit onderwerp hebben wij 2 maatregelen ingezet: 1) De controle op prestatielevering is onderdeel geworden van het werkprogramma interne controle inkoop en aanbesteding. 2) Er is een wijziging op de interne richtlijn goederenontvangst in voorbereiding. In de concept wijziging is nu inderdaad € 50.000 als grens opgenomen. Wij zullen deze grens heroverwegen en de afspraken met de accountant verwerken in deze richtlijnen. Tegelijkertijd willen wij de administratieve lasten, zeker voor kleinere uitgaven, beperkt houden. Functiescheiding tussen de prestatiebevestiging en factuurmandatering is reeds in het systeem geborgd.	CZ/SI AD/CC	Met het opnemen van de prestatielevering in de werkprogramma's interne controle is een deel van deze aanbeveling afgewikkeld. Ten aanzien van de controlegrens zal met de nieuwe accountant (vanaf boekjaar 2018) een afspraak worden gemaakt. Dit deel van de aanbeveling blijft nu nog openstaan.	 2018-K2
4	Afgrenzen subsidielasten: Wij adviseren het management om, in lijn met 2016, een integrale analyse uit te voeren naar de juistheid van de opgenomen subsidie verplichtingen per 31 december 2017 alsmede de waarderingsgrondslag van uw subsidies helder op te nemen in de grondslagen in uw jaarrekening. Ten aanzien van de rubricering van deze post als voorziening, hanteren wij het standpunt dat deze post meer karakteristieken heeft van een verplichting (overlopend passief post). Zoals ook geadviseerd bij de jaarrekeningcontrole 2016 achten wij het noodzakelijk uit hoofde van de vergelijkbaarheid met andere provincies dat de gehele positie wordt ondergebracht onder de verplichtingen. Deze verschuiving heeft geen impact op vermogen of resultaat.	In het kader van ons tussentijds balansdossier 2017 hebben wij deze analyse reeds uitgevoerd en bij het opmaken van de jaarrekening zal deze nogmaals uitgevoerd worden en definitief gemaakt worden. Wij achten deze twee momenten voldoende. Bij het opstellen van de jaarrekening 2017 zullen wij aandacht hebben voor de waarderingsgrondslagen subsidies. In eerdere jaren hebben we op verzoek van de externe accountant de rubricering gewijzigd naar voorzieningen. Wij zullen richting de jaarrekening 2018/2019 meer principieel de systematiek en de waarderingsgrondslagen rondom subsidies bezien, aangezien hier door de provincies verschillend mee wordt omgegaan. Wij zullen in overleg met de accountant bezien hoe deze wijziging in de jaarrekening 2017 verwerkt kan worden, ook met het oog op het hierboven genoemde traject.	CZ/SI	De analyse op de subsidie verplichtingen per 31 december 2017 is bij de jaarrekening uitgevoerd. De correctie naar overlopende passiva 2017 is in de jaarrekening 2017 verwerkt. Daarmee is deze aanbeveling afgerond.	 Afgerond

5	Voorziening groot onderhoud: In lijn met de eisen vanuit de BBV dient een voorziening groot onderhoud onderbouwd te zijn met een actueel onderhoudsplan. (...) gedurende de jaarrekeningcontrole 2016 stelden wij vast dat de provincie in gevallen gecombineerde projecten uitvoert. (...) Wij vragen Gedeputeerde Staten om bij de jaarrekening 2017 deze werkzaamheden met verschillende dekkingsbronnen in beeld te brengen en de verdeling van deze lasten over de categorieën klein onderhoud, groot onderhoud en levensduur verlengend onderhoud objectief te onderbouwen aan de hand van brondocumentatie. Daarnaast vragen wij om actuele onderhoudsplannen die aansluiten op de stand van de voorziening per 31 december 2017. De onderhoudsplannen dienen uit te gaan van het door Provinciale Staten vastgestelde kwaliteitsniveau. De uitwerking van dit kwaliteitsniveau is vervolgens aan Gedeputeerde Staten. Wij vragen Gedeputeerde Staten om de uitgangspunten van de onderhoudsplannen transparant en objectief te onderbouwen met brondocumentatie. Een onderdeel van deze onderbouwing is ook backtesting, in hoeverre zijn de schattingen uit voorgaand jaar in 2017 gerealiseerd. Afwijkingen dienen te worden geanalyseerd en betrokken in de schattingen voor 2018 en verder.	Wij zijn reeds gestart met de voorbereidingen zodat deze analyse in een vroegtijdig stadium beschikbaar is. Wij zullen dit ook zo mogelijk voorafgaand aan het jaarrekeningtraject met de accountant afstemmen. Daarbij zullen de gemengde projecten met de verschillende dekkingsbronnen in beeld gebracht worden en hierbij kunnen ook de lasten over de verschillende categorieën objectief worden onderbouwd. De provincie is ISO55001 gecertificeerd (assetmanagement). Wij beschouwen het beheer en onderhoud proces van PNH dan ook als goed, zie ook het rapport van de Rekenkamer. De huidige werkwijze is dat op basis van de cijfers van 31 december het PMO wordt geactualiseerd en aansluit op de stand van de voorziening. Deze inzichten zullen ook input zijn voor de kaderbrief 2019. Het college van GS kan de uitgangspunten van de onderhoudsplannen transparant onderbouwen. Naast de projectenrapportage waarin wordt aangegeven in hoeverre de schattingen uit voorgaand jaar 2017 zijn gerealiseerd, wat de grootste project afwijkingen zijn en wat de gevolgen hiervoor zijn in 2018 wordt er ook bij de uitvoering van onderhoudsplannen (PMO) gekeken naar trendmatige ontwikkelingen. De aanbeveling om meer aan nacalculatie per project te doen nemen we dan ook over.	BU/BSP CZ/FIN	Begin 2018 is er een overleg plaats gevonden met de accountant over de systematiek van voorziening. Dit overleg heeft er toe geleid dat een groot aantal geldstromen vanuit de voorziening overgeheveld worden naar de exploitatie. In de voorziening blijven daarentegen alleen de onderhoudsprojecten in de openbare ruimte die niet via de gebiedscontracten lopen. Het surplus in de voorziening wordt is ingezet om de begrote stortingen in de komende jaren te verlagen. Deze handelswijze is ook afgestemd met de commissie BBV.	
6	VIC: Momenteel worden de eerste pilots gedraaid om het vernieuwde VIC-plan in 2018 in werking te laten treden. Door EY is momenteel kennis genomen van de opzet van de nieuwe werkprogramma's alsmede in hoofdlijnen besproken. Wij achten deze ontwikkeling in opzet een goede stap om de interne beheersing verder te professionaliseren. Graag voeren wij met u vervolggesprekken om de juiste inbedding van de VIC in de organisatie te bespreken met voldoende oog voor de onafhankelijke positie en deskundigheid. Wij adviseren de beheersmaatregelen opgenomen in de lijn nauwkeurig te omschrijven. De documentatie van de uitvoering van de beheersmaatregelen dient te voldoen aan stringente voorwaarden, welke wij graag met u bespreken.	Wij waarderen de steun vanuit de accountant inzake de nieuwe werkprogramma's. De opmerking inzake nauwkeurige omschrijving beheersmaatregelen betrekken wij bij het verder definitief maken van de werkprogramma's. Overigens spreekt de accountant een voorkeur uit voor een centrale VIC-afdeling. De uitvoering van de VIC is op dit moment grotendeels decentraal belegd. In ons beleidsplan interne beheersing zullen we de afweging tussen centraal of decentraal verder uitwerken en hierover een standpunt innemen dat aansluit bij de organisatie-inrichting en besturingsfilosofie van de organisatie.	AD/CC	Naast de 6 werkprogramma's interne controle is in februari 2018 een startnotitie organisatie rechtmatigheidscontrole in de directie besproken. Deze startnotitie geeft belangrijke input voor het beleidskader interne beheersing. In een volgende auditopvolgingslijst zal de follow up hiervan aangegeven worden.	
7	Zichtbare toetsing subsidie aanvragen/verantwoordingen: Bij het vaststellingsproces dient specifiek aandacht besteed te worden aan de zichtbare toetsing op de subsidievoorwaarden en prestatieafspraken, en deze toetsing dient duidelijk zichtbaar vastgelegd te worden. Wij adviseren u hierin om de procedures rondom het vastleggen van de beoordeling van de subsidieverantwoordingen te formaliseren. Daarnaast adviseren wij u om een zichtbare collegiale toetsing uit te voeren op de besluitvorming tot het vaststellen van de subsidie.	Wij zijn van mening dat in het huidige proces zowel de inhoudelijke, juridische en financiële toets voldoende is geborgd. Wel kan de zichtbaarheid en de documentatie van deze toetsing nog verbeterd worden. Dit aspect zullen wij meenemen in het werkprogramma interne controle 2018.	CZ/SI CZ/CSC	Er is een controle plan voor subsidies gemaakt dat invulling geeft aan de toetsing van subsidie aanvragen/ verantwoordingen. In de AO van het subsidieproces is overigens ook collegiale toetsing in het proces opgenomen, zowel op juridisch, financieel en inhoudelijk (door de mandaathouder) gebied.	
8	Memoriaalboekingen: Door middel van het instellen van richtlijnen voor het documenteren van memoriaalboekingen kunt u foutieve boekingen voorkomen. Daarnaast adviseren wij om een inhoudelijke toets uit te laten voeren door de een onafhankelijke medewerker op de juiste verwerking van memoriaalboekingen.	Naar aanleiding van dit advies zullen wij het bestaande formulier en de richtlijnen herbeoordelen en aandacht besteden aan de minimale kwaliteitseisen van documentatie en de zichtbaarheid van de toetsing.	CZ/FIN CZ/CSC	Het proces van memoriaalboekingen wordt aangepast met minimale kwaliteitseisen van documentatie en toetsing.	

9	Periodiek afsluitproces: Wij adviseren u om procedures en richtlijnen op te stellen omtrent het maandelijks afsluiten van de financiële administratie. Deze werkzaamheden dienen op gestructureerde wijze plaats te vinden en gedocumenteerd te worden. Op deze uitgevoerde werkzaamheden dient een gedetailleerde controle plaats te vinden. Hierbij kan aandacht worden besteed aan: > stand van zaken restantbudgetten; > beoordeling van de waardering van vaste activa en investeringen; > beoordelen van up-to-date zijn van invoer > begrotingswijzigingen; > beoordeling volledigheid doorbelastingen en kostenallocatie; > stand van zaken uitputting kredieten.	Op dit moment is er geen sprake van een “harde” tussentijdse afsluiting. De zogenaamde “hard-closure” is bij overheidsinstellingen ook geen gemeengoed aangezien baten en lasten van de programma’s niet gelijkmatig over het jaar zijn verdeeld. Wel moeten we blijvend scherp zijn of ons planning & control proces geoptimaliseerd kan worden. Wij zullen dan ook bij de implementatie van onze nieuwe projectenmodule en bij het project verbetering Financiële Informatievoorziening deze aanbevelingen meenemen en specifieke aandacht besteden aan de zichtbaarheid en documentatie van de periodieke afsluitwerkzaamheden.	CZ/FIN	Begin 2018 zijn de contouren voor het uitvoeringsprogramma ‘Verbeteren Financiële Informatievoorziening’ en een daaraan gekoppelde herimplementatie van de financiële modules van SAP vastgesteld. De onderdelen betrouwbaarheid en monitoring van de realisatie van de begroting, vastlegging en documentatie van financiële informatie en introductie van een periodiek afsluitproces maken hiervan deel uit. Afronding van herimplementatie van de financiële modules van SAP is gepland op 1 januari 2020. In 2019 zullen binnen het programma al een aantal quick wins (o.a. introductie periodiek afsluiten, eindejaarsprognose) worden gerealiseerd. Een eerste opzet hoe dit periodiek afsluitproces ingericht kan worden is intern opgesteld.	
10	Monitoring realisatie begroting: Uit voorgaande perioden is gebleken dat de primaire begroting van uw organisatie diverse optimistische ramingen bevat, welke resulteren in een onderuitputting. Wij begrijpen van het management dat de onderuitputting ook deels wordt veroorzaakt door externe factoren/partijen. Desondanks adviseren wij Gedeputeerde Staten om het realiteitsgehalte van bepaalde begrotingsposten nader te onderzoeken en alsmede op een meer periodieke wijze begrotingswijzigingen aan te bieden aan Provinciale Staten. Op deze wijze is in een eerder stadium duidelijk welk rekeningresultaat u realiseert.	Wij onderkennen de problematiek van de onderuitputting. Doordat er vele afhankelijkheden zijn met zowel publieke als private partners, waar de provincie niet altijd invloed op heeft, zullen maatregelen niet alleen beperkt kunnen worden tot de eigen organisatie. Provinciale Staten hebben eerder aangegeven weinig meerwaarde te zien in het verhogen van de frequentie van begrotingswijzigingen. Dit komt ook de navolgbaarheid en overzichtelijkheid niet ten goede. Zoals hierboven aangegeven starten wij een onderzoek naar de wijze waarop wij meer grip kunnen krijgen op de uitputting door externe partijen en naar het realiteitsgehalte van de betreffende begrotingsposten (afronding medio 2018).	CZ/FIN	Begin 2018 zijn de contouren voor het uitvoeringsprogramma ‘Verbeteren Financiële Informatievoorziening’ en een daaraan gekoppelde herimplementatie van de financiële modules van SAP vastgesteld. De onderdelen betrouwbaarheid en monitoring van de realisatie van de begroting, vastlegging en documentatie van financiële informatie en introductie van een periodiek afsluitproces maken hiervan deel uit. Afronding van herimplementatie van de financiële modules van SAP is gepland op 1 januari 2020. In 2019 zullen binnen het programma al een aantal quick wins (o.a. introductie periodiek afsluiten, eindejaarsprognose) worden gerealiseerd. (2019/Q4)	
11	Formalisering gunningsprocedure: Wij adviseren u een standaardformulier te hanteren binnen het aanbestedingsproces voor het beoordelen van de inschrijvingen. Door middel van het opstellen van een standaard format brengt u structuur en uniformiteit aan binnen uw dossiervorming. Daarnaast wordt middels een standaard format de toetsingscriteria, inclusief beoordeling van de inschrijvingen, inzichtelijk en de vergelijkbaarheid vergroot. Deze aanpassingen zorgen voor een verbeterde informatievoorziening aan de Gedeputeerde Staten ten behoeve van het aanbestedingsbesluit.	Wij hebben reeds standaard sjablonen in gebruik voor zowel gunning onder de Europese drempel als gunning boven de Europese drempel (als onderdeel van de toolkit). Wij zullen bij onze interne controles de toepassing en documentatie rondom deze standaard sjablonen optimaliseren.	CZ/SI	Zie bestuurlijke reactie.	
12	Contractenadministratie: Wij adviseren u om procedures en richtlijnen op te stellen die de volledigheid van het contractensysteem waarborgen. Daarnaast achten wij het van belang om een duidelijke richtlijn te hanteren voor een uniforme werkwijze bij de verschillende sectoren. Voor de jaarrekeningcontrole dient er een aanbestedingsanalyse en inventarisatie van de niet uit de balans blijvende verplichtingen te worden uitgewerkt. Bij de aanbestedingsanalyse wordt achteraf vastgesteld dat de inkoop in lijn met aanbestedingsregels hebben plaatsgevonden.	Wij zullen de reeds bestaande afspraken formaliseren en de werkwijze vanuit de verschillende bedrijfsonderdelen harmoniseren. Wij zullen bij de jaarrekeningcontrole zorgdragen voor een aanbestedingsanalyse, waarbij we de huidige rapportage als primaire basis gebruiken en aanvullen met de wensen vanuit de accountant.	CZ/SI	Werkwijze contractadmin dient nog geformaliseerd te worden. Voor wat betreft de aanbestedingsanalyse zijn voorbereidingen getroffen om deze analyse op te stellen. Bij de jaarrekening 2017 heeft de aanbestedingsanalyse plaatsgevonden.	

13 Totstandkoming voorziening groot onderhoud wegen en vaarwegen: Voor ieder areaal in de voorziening groot onderhoud dient te worden uiteengezet wie (provincie of aannemers gebiedscontract) verantwoordelijk is voor het groot onderhoud. Het kan ook zijn dat bepaalde delen van het onderhoud van de gebieden is uitbesteed en dat specifieke onderdelen (bijvoorbeeld baggerwerkzaamheden) nog wel in eigen beheer zijn van de provincie. Enkel de verwachte lasten voor de eigen onderhoudswerkzaamheden komen dan in aanmerking voor egalisatie middels de voorziening groot onderhoud. Door de invoer van de gebiedscontracten zijn de aannemers verantwoordelijk voor het behoud van de gestelde kwaliteitseisen aan de wegen en vaarwegen. De provincie dient inzichtelijk te maken wat de invoering van de gebiedscontracten voor impact heeft op de toekomstige stortingen en onttrekkingen aan de voorziening groot onderhoud wegen en vaarwegen. Op het moment dat onderhoud is uitbesteed aan een derde partij voor een vast bedrag per jaar waarbij het risico van kostenover- en onderschrijdingen bij de aannemer liggen kan geen voorziening voor egalisatie worden gevormd/aangehouden.	De onderhoudsplannen (PMO) worden periodiek getoetst. Op basis van de laatste onderbouwde financiële cijfers en inspectieresultaten zal ook dit jaar het PMO worden geactualiseerd en aansluiten op de stand van de voorziening. De inzichten zullen input zijn voor de kaderbrief 2019. Hierbij wordt rekening gehouden met de verdeling vast en variabel onderhoud. Mede door de invoering van de gebiedscontracten wordt de gehanteerde systematiek van de voorziening groot onderhoud momenteel geëvalueerd (inclusief de dotatie in de voorziening). Bij het bepalen van de stand van de voorziening groot onderhoud op moment van balansdatum wordt inzichtelijk gemaakt wat het effect en invloed is van het invoeren van de gebiedscontracten op de stortingen in en de onttrekkingen aan de voorziening groot onderhoud. Dit zal naar verwachting tot een neerwaartse aanpassing van de voorziening leiden.	BU/BSP CZ/FIN	Door de sector Beheerstrategie en Programmering Infrastructuur is in samenwerking met CC en FIN een notitie opgesteld over de doorontwikkeling van de voorziening groot onderhoud. In deze notitie zijn nog een aantal grijze gebieden, waarover onzekerheid bestaat of deze toekomstige uitgaven ten last van een voorziening gebracht mogen worden. Deze notitie is besproken met de accountant (EY) op maandag 5 februari 2018. De uitkomst van dit gesprek was dat het mogelijk is om een surplus te hebben in deze voorziening per 31 december 2017. De afspraak is gemaakt dat B & U de omvang van dit surplus in beeld brengt en dat bij de vaststelling van de NKG in 2018 een voorstel wordt gedaan voor de bestemming van dit surplus.	
14 Beheersing en onderbouwing van de financiële vaste activa/verbonden partijen: Wij adviseren om een onafhankelijke controle in te richten op de opgestelde waardering van de financiële vaste activa. Hierbij adviseren we de waardering te baseren op de meest recente informatie en inschattingen. Wij vragen verder de aandacht van Gedeputeerde Staten om zorg te dragen voor tijdige en gedegen financiële analyses op de ontvangen informatie. De naleving van de gemaakte afspraken met de verbonden partijen omtrent de tijdige aanlevering van relevante financiële informatie is hierbij cruciaal.	Wij hebben dit advies reeds in de planning van de jaarrekening 2017 verwerkt. Vanuit Concerncontrol zal de waardering en verwerking van de verbonden partijen een expliciet aandachtspunt zijn in het jaarrekeningtraject.	CZ/FIN	In de planning van de jaarrekening 2017 zijn afspraken vastgelegd over de onderbouwing en de waardering van de financiële vaste activa/verbonden partijen. Het team verbonden partijen stelt jaarlijks een overzicht op m.b.t. de onderbouwing en de waardering. Een onafhankelijke controle op deze onderbouwing en waardering wordt uitgevoerd door de concerncontroller.	
15 IT omgeving – changemanagement: Wij bevelen u aan zorg te dragen voor een gedegen vastlegging van uitgevoerde (test)werkzaamheden, conform uw interne procedure, waarbij voldoende aandacht wordt gegeven aan de diepgang van testwerkzaamheden aan de hand van het risicoprofiel van de wijziging. Het opstellen van een classificatiematrix kan een mogelijk hulpmiddel zijn voor het bepalen van dit risicoprofiel en de uit te voeren (test)werkzaamheden.	Wij hebben in 2017 het testproces geprofessionaliseerd, met name op het uitvoeren en vastleggen van testen en testresultaten. We werken nu aan de aanbeveling voor het gebruik van een risico assessment t.b.v. de impactbepaling én de gevolgen voor het testtraject (RRBT) zodat in de zomer 2018 deze aanbeveling is opgevolgd.	CZ/II	Voor SAP wijzigingen hebben we een standaard risico assessment procedure ingevoerd, die bij iedere wijziging wordt toegepast. Hiermee is dit punt afgerond.	
16 IT omgeving – Logisch toegangsbeheer: In dit kader bevelen wij u aan de SAP_ALL profielen, van gebruikers- en serviceaccounts, zoveel als mogelijk in te trekken en 'customized roles' aan te maken voor specifieke beheertaken. Daarnaast bevelen wij u aan om gebruik te maken van zogenaamde 'firefighter-accounts' ten behoeve van het uitvoeren van incident gedreven werkzaamheden. (...) Daarnaast bevelen wij u aan om periodiek een analyse uit te voeren op mogelijk nieuwe (inherente) functiescheidingsconflicten en kritische rechten, zodat de provincie inzicht verkrijgt en behoud in de aanwezig (inherente) functie-scheidingsconflicten in de SAP-systemen.	Wij onderkennen de opmerkingen en zijn blij met het feit dat het gros van de aanbevelingen goed is uitgevoerd. Wij zullen de overgebleven aanbevelingen opnemen in onze planning met als doel om voor de zomer van 2018 deze aanbevelingen opgevolgd te hebben, onder het voorbehoud dat er geen technische belemmeringen zijn.	CZ/II	Voor de twee PNH SAP beheerders met SAP_ALL rechten zijn nieuwe profielen gemaakt. De SAP_ALL autorisaties zullen voor beide beheerders voor 1 maart worden verwijderd (zie ook aanbeveling ML). De andere aanbeveling betreffende periodieke analyses zullen we in overleg nemen.	

Aanbestedingsprocedure projecten boven EU- grenzen

Auteur Onderzoek: Concerncontrol

Vastgesteld op: 3 oktober 2017

Afgeronde aanbevelingen:

2

17

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1	Laat een inventarisatie uitvoeren naar de volledigheid, samenhang en actualiteit van de kaders en processen met betrekking tot aanbesteding. Benoem zowel voor de algemene kaders als de directiespecifieke kaders proceseigenaren die verantwoordelijk zijn voor het opstellen en het actueel houden van deze kaders alsmede de naleving van die kaders. Houdt daarbij rekening met de aanbevelingen van de externe accountant over de kwalitatieve eisen die worden gesteld aan deze kaders en processen. De proceseigenaren dienen hierbij de andere directies te betrekken zodat er onderlinge afstemming is, de procesketen inzichtelijk wordt en de kaders en (eventuele) procedurebeschrijvingen op elkaar aansluiten / elkaar aanvullen. Hierdoor kunnen de kaders en procedures efficiënt en doelmatig als keten worden ingericht. Dit met het oog op de toekomstige ontwikkelingen in het kader van de rechtmatigheidsverklaring afgegeven door GS.	De aanbeveling met betrekking tot de inventarisatie van de volledigheid, samenhang en actualisatie van de processen en kaders rond aanbesteden wordt overgenomen. Hierbij moet worden meegenomen dat, zoals hierboven staat aangegeven, het organisatiebrede kader van het inkoopproces onder regie staat van de directie Concernzaken. Er zal worden onderzocht of de directiespecifieke processtappen concernbreed kunnen worden overgenomen en/of dat het proces vereenvoudigd kan worden. Dit onderzoek past binnen de pilot die in hoofdstuk 1 wordt geschetst in de samenvatting (onder recente ontwikkelingen). Daarover is al een verkennend gesprek gevoerd met Concern Control. De inventarisatie kan in die pilot worden opgestart en vervolgens worden opgevolgd ofwel door de betreffende proceseigenaren ofwel in samenspraak door alle directies.	CZ	In het kader van de jaarrekeningcontrole 2017 is een integrale controle uitgevoerd op de aanbestedingsdossiers 2017. Daarnaast is voor de Verbijzonderde Interne controle een werkprogramma opgesteld om het proces van Europese aanbestedingen te toetsen.	 2018-K1
2	Neem beheersmaatregelen gericht op risicomanagement bij aanbestedingen en de uitvoering van het project, niet alleen risico's en beheersmaatregelen ten aanzien van rechtmatigheid maar ook aanbesteding specifieke (flankerende) risico's. Het benoemen van risicocategorieën (bijvoorbeeld bestuurlijke risico's, omgevingsrisico's, financiële risico's enzovoorts) draagt er aan bij dat risicoanalyses gestructureerd plaatsvinden. Hiervoor kunnen de beschrijvingen van B&U als voorbeeld dienen.	De aanbeveling ten aanzien van het uitvoeren van structurele risicoanalyses wordt overgenomen. Deze processtap is inmiddels opgenomen in de concept AO Europees aanbesteden. Daarmee wordt een risicoanalyse (specifiek gericht op het aanbestedingsproces) uitgevoerd bij elke Europese aanbesteding, en worden de risico's en beheersmaatregelen tijdens het proces opgevolgd. Er zal worden verkend of de B&U aanpak voor risicobeheersing organisatiebreed voor projecten kan worden toegepast. Nu al wordt deze aanpak bij B&U aanbestedingen, maar incidenteel ook bij aanbestedingen voor andere directies uitgewisseld en geeft een B&U risicoadviseur in voorkomende gevallen advies.	CZ	Risicomanagement is opgenomen als processtap binnen het EA proces. De invulling van dit punt (het hoe) staat dit jaar in het sectorplan als project.	 2018-K4
3	Richt een centrale database in waar de risicoanalyses en evaluaties worden bewaard om zo het lerend vermogen binnen de provincie te versterken;	De aanbeveling inzake het inrichten van een centrale database voor het bijhouden en opvolgen van risicoanalyses en evaluaties zullen wij verkennen in concernbreed verband. Het lijkt namelijk effectiever om dit op te pakken voor alle grotere projectrisico's en evaluaties en niet alleen die rond het aanbestedingsproces.	CZ	Evaluaties is opgenomen als processtap binnen het EA proces. De invulling van dit punt (het hoe) staat dit jaar in het sectorplan als project.	 2018-K4
4	Stimuleer evaluatiemomenten binnen de procedure waarbij het risicomanagement en de aanbesteding structureel en continu worden besproken en geëvalueerd niet alleen op het proces en de inhoud maar ook op houding en gedrag om zo het leerproces te versterken.	De aanbeveling inzake het stimuleren /aanjagen van evaluatie momenten binnen de aanbestedingsprocedure wordt overgenomen. In de concept AO Europees aanbesteden zijn (zie ook punt 2) momenten ingebouwd voor risicobeheersing. Aan het einde van de aanbestedingsprocedure is een evaluatie opgenomen om de gehele aanbesteding te evalueren.	CZ	Evaluaties is opgenomen als processtap binnen het EA proces. De invulling van dit punt (het hoe) staat dit jaar in het sectorplan als project.	 2018-K4
5	Stel een beoordelingsprotocol op met betrekking tot de selectie en beoordelingsprocedure waarbij er tijdens het selectieproces tevens structureel aandacht wordt besteed aan de bewustwording van de gevoeligheid en geheimhouding van het selectieproces binnen het selectieteam.	Het opstellen van een beoordelingsprotocol met betrekking tot de selectie en beoordelingsprocedure is staande praktijk en kan dus worden overgenomen. De aanbeveling om daarin structureel aandacht besteden aan de bewustwording van de gevoeligheid en geheimhouding van het selectieproces is daarop een aanvulling. Deze aanvulling zal in de concept AO Europees aanbesteden worden opgenomen en zal worden betrokken in de advisering van de Inkoopadviseur binnen het aanbestedingsproces.	CZ	Dit moet nog worden opgenomen in de AO Europees aanbesteden.	 2018-K2

6	Stuur gericht sturen op een goede dossiervorming zodat kennisoverdracht en de herleidbaarheid van het aanbestedingsproces gewaarborgd zijn.	Het gericht sturen op een goede dossiervorming zodat kennisoverdracht en de herleidbaarheid van het aanbestedingsproces gewaarborgd zijn, is staande praktijk. Deze aanbeveling kan dus worden overgenomen. Daarbij wordt opgemerkt dat dossiervorming tijdens een Europese aanbesteding plaatsvindt op beschermde projectmappen en niet in Verseon vanwege het vertrouwelijke karakter van een aanbestedingsproces. Tijdens het begeleiden van een aanbesteding zal de inkoopadviseur de projectleider hierin adviseren met betrekking tot zijn verantwoordelijkheid en met betrekking tot de hulpmiddelen die er zijn om het aanbestedingsdossier samen te stellen. Dit is tevens aangescherpt in de concept AO Europees aanbesteden.	CZ	Afgerond	 Afgerond
7	(Extra toezegging opdrachtgever)	De overgenomen aanbevelingen worden, waar aangegeven, samen met de eerder door de accountant aan de orde gestelde aanbevelingen op het gebied van het inkoopproces, opgenomen in de nieuwe AO Europees aanbesteden. Naar verwachting is deze AO in concept gereed per oktober 2017. De AO wordt geborgd binnen de inkoopfunctie en gedeeld met de organisatie en met de projectteams die gaan aanbesteden zodat vooraf de rollen, taken en verantwoordelijkheden van alle betrokkenen binnen een aanbesteding duidelijk zijn en men elkaar hierop kan aanspreken.	CZ	Afgerond	 Afgerond

Second opinion MTR coalitieakkoord

Auteur Onderzoek: Concerncontrol

Vastgesteld op: 26 september 2017

Afgeronde aanbevelingen:

1

/1

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1	Als GS of PS een document zoals de MTR willen gebruiken als instrument voor eventuele bijsturing dan dient een relatie te (kunnen) worden gelegd tussen de stand van zaken zoals beschreven in de MTR en de ambities van het college voor de desbetreffende collegeperiode. Eén van de mogelijkheden is om in een Uitvoeringsprogramma concrete doelen en/of activiteiten op te nemen.	Ten aanzien van de suggestie om in een uitvoeringsprogramma concrete doelen en/of activiteiten op te nemen, willen wij graag enkele kanttekeningen plaatsen. Allereerst merken wij op dat het Uitvoeringsprogramma bij het coalitieakkoord op onderdelen wellicht nog niet altijd even concreet kon zijn, maar dat de MTR dat concrete karakter wel degelijk draagt. Tal van voorgenomen activiteiten uit het uitvoeringsprogramma zijn in MTR nader uitgewerkt en leiden ook tot concrete resultaten. Deze constatering hangt in belangrijke mate samen met een meer fundamentele kanttekening die te plaatsen is bij de gedane aanbeveling. Deze kanttekening betreft het speelveld waarin de provincie zich bevindt alsook de door ons uitgesproken ambitie uit het coalitieakkoord tot het geven van ruimte. Allereerst het speelveld. Zoals ook uit de MTR mag blijken, opereert de provincie niet in een vacuüm. De MTR laat duidelijk zien dat op tal van activiteiten sprake is van samenwerking met andere partijen en anderen ook nadrukkelijk nodig zijn om tot resultaat te komen. Daar komt bij dat wij in het coalitieakkoord juist de ambities hebben uitgesproken om ruimte te geven. Ruimte aan vernieuwing, duurzaamheid en ondernemerschap. Wij willen, samen met de Noord-Hollanders, ruimte geven aan groei voor een provincie die ertoe doet. Deze ambitie en de vaak noodzakelijke samenwerking met anderen teneinde tot resultaat te komen, verhouden zich niet altijd even goed met het opnemen van al te concrete activiteiten of doelen in een uitvoeringsprogramma. Zeker in een uitvoeringsprogramma bij een coalitieakkoord dat een levensduur heeft van vier jaren.	BEL	GS zijn van mening dat het Uitvoeringsprogramma bij het coalitieakkoord op bepaalde onderdelen inderdaad nog niet altijd even concreet kon zijn, maar geven tevens aan dat de MTR wel degelijk concreet is. De vorm van het huidige Uitvoeringsprogramma is bij het begin van deze collegeperiode bepaald. De mogelijkheid om een nieuw Uitvoeringsprogramma op te stellen, dient zich pas na de provinciale verkiezen van maart volgend jaar aan. Het nieuwe college zal dan in overleg met de Staten bepalen of opnieuw een Uitvoeringsprogramma bij het coalitieakkoord wordt opgesteld. Als er een nieuw programma komt, moet ook bepaald te worden hoe het programma vorm wordt gegeven. GS zullen daarbij de aanbeveling om het programma verder te concretiseren meenemen binnen de ruimte die de opzet van het programma daarvoor biedt.	

Vorming en uitputting reserves

Auteur Onderzoek: Concerncontrol

Vastgesteld op: 9 januari 2018

Afgeronde aanbevelingen:

0

/4

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1	Om te kunnen sturen op de cijfers in bovenstaande tabel beveelt interne Audit aan om nader onderzoek te doen naar bestedingsplannen in voorbereiding om vast te stellen in welk stadia deze zijn en wanneer ze gereed zullen zijn, zodat inzichtelijk wordt waarvoor en wanneer beslag op die reserves zal worden gelegd. Dit mede gegeven de omvang en opeenvolging van last minute mutaties in de schil 2 en 3. Daarom beveelt IA tevens aan om na te gaan of er voor het resterende saldo in schil 3 nog bestedingsplannen zullen worden ontwikkeld.	De provinciale organisatie is doorlopend bezig met het ontwikkelen, uitwerken, uitvoeren van beleid. Dat betekent voor de stand van de reserves dat er bij elke momentopname nieuwe informatie is die in een overzicht zoals in dit onderzoeksrapport beoordeeld is moet worden meegenomen. Dat is inherent aan de aard van de activiteiten. In dat licht beschouwen wij de aanbeveling om nader onderzoek te doen naar de bestedingsplannen in voorbereiding dan ook als integraal onderdeel van de reguliere werkzaamheden, waarbij de beschikbare ruimte in reserves wordt meegewogen in het ontplooiën van de gewenste activiteiten.	BEL CZ/FIN	CZ/FIN heeft hierin de lead vanuit de actualisatie van de nota reserves en voorzieningen en het verbeteren van de informatievoorziening. Het is dan ook belangrijk dat de informatievoorziening rond de bestedingen uit de reserves en het tot stand komen van de bestedingsplannen op orde is. Dat is randvoorwaardelijk voor een goede sturing (en creëren van eigenaarschap). Dit traject zal concernbreed aangevlogen moeten worden waarbij de betrokkenheid vanuit de lijnorganisatie en directiecontrol zeer wenselijk is. Zie ook besluit PS 12 februari 2018 begrotingssystematiek: per reserve 1 operationeel doel etc. De vervolgacties zitten met name ook in het traject verbeteren P&C cyclus. In de ontwikkelopgave begroting product en proces en ontwikkelopgave inhoudelijke informatievoorziening en nieuwe CMR.	 2018-K4
2	Ontschotting van de programma overstijgende bestemmingsreserves waarbij de diverse compartimenten binnen deze reserves worden opgeheven en herverdeeld naar een specifieke bestemmingsreserve waarbij het doel zo specifiek mogelijk is benoemd. Bijvoorbeeld door de compartimenten openbaarvervoer binnen de reserves TWIN-H en EXIN-H her te verdelen naar een bestemmingsreserve openbaarvervoer.	De aanbevelingen in dit rapport leveren een waardevolle bijdrage aan de discussie over de verbetering van sturing en beheersen van reserves. Zoals in het rapport wordt opgemerkt dient de kadernota reserves en voorzieningen in 2018 geactualiseerd te worden. Dat is een ideaal moment om de in dit rapport gesignaleerde knelpunten aan te pakken, waarin de aanbevelingen ook zeker zullen worden opgenomen.	BEL CZ/FIN	Idem	 2018-K4
3	Het benoemen van één eigenaar (bestuurlijk en ambtelijk) per reserve die verantwoordelijk is voor de sturing op en beheersing van deze reserve	Idem	BEL CZ/FIN	Idem	 2018-K4
4	Actieve sturing en verantwoording door de eigenaar van de reserve over de uitputting van de reserves en de voortgang van de bijbehorende bestedingsplannen. Hierbij dient bij de kapitaallastenreserves extra aandacht geschonken te worden aan de projectbegrotingen en de werkelijke project uitgaven in relatie tot de hoogte van de betreffende kapitaallasten reserve.	Idem	BEL CZ/FIN	Idem	 2018-K4

Recreatieschap Spaarnwoude

Auteur Onderzoek: Randstedelijke Rekenkamer

Vastgesteld op: 20 september 2017

Afgeronde aanbevelingen:

0

/1

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1	Geen - alle aanbevelingen zijn gedaan aan het AB van het recreatieschap	Geen - Tekin heeft gereageerd als voorzitter van het DB, niet namens PNH.	BEL	Het recreatieschap is bezig met het opvolgen van de aanbevelingen uit het onderzoek, alleen dit neemt enkele jaren in beslag. Het schap moet bijvoorbeeld een nieuwe lange termijn visie opstellen. Vanwege de gemeenteraadsverkiezingen in maart jl. heeft het huidige bestuur ervoor gekozen om deze taak (opstellen lange termijn visie) aan het nieuwe bestuur over te laten. Er is daarvoor een overdrachtsdocument opgesteld.	 2020-K2

Het Waddenfonds gemonitord

Auteur Onderzoek: Randstedelijke Rekenkamer

Vastgesteld op: 23 januari 2018

Afgeronde aanbevelingen:

0

/8

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Voortgang per 1 maart 2018	Status/Deadline
1	Onderstaande aanbevelingen zijn gedaan aan PS. Start op korte termijn een discussie over de gewenste onafhankelijke besluitvorming over de Waddenfondsmiddelen. Dit kan bijvoorbeeld binnen het huidige model van verlengd provinciaal bestuur door de Kwaliteitscommissie een bindend advies te laten uitbrengen over subsidieaanvragen die betrekking hebben op majeure projecten, waarvan AB en DB alleen met zwaarwegende argumenten mogen afwijken. Ook denkbaar is dat de huidige bestuurlijke constructie ter discussie wordt gesteld. Onderzocht kan dan worden hoe het Waddenfonds op een andere manier dan de huidige gemeenschappelijke regeling vorm gegeven kan worden. Hierbij is onder meer te denken aan een stichting of een provinciale verordening die het mogelijk maakt om externe onafhankelijke bestuurders te benoemen.	<i>Reactie GS:</i> In uw eerste aanbeveling stelt u voor om op korte termijn een discussie te starten over de gewenste onafhankelijke besluitvorming over de Waddenfondsmiddelen en doet u de suggestie te kijken naar andere bestuursvormen dan een gemeenschappelijke regeling. Aanbevelingen van de rekenkamer nemen wij altijd zeer serieus en wij hebben de neiging deze over te nemen, zeker als deze ons beleid versterken. Maar, zoals we hierboven hebben aangegeven, is de keuze voor een gemeenschappelijke regeling is een wettelijk instrument en bij de provincies een zeer gebruikelijke en ook gewenste vorm, als het gaat om het scheiden van beleid en uitvoering. Een gemeenschappelijke regeling staat op voldoende afstand van de potentiële gebruikers, maar wel met voldoende democratische legitimatie. Het overnemen van uw aanbeveling zou ertoe kunnen leiden dat deze vorm voor het Waddenfonds terzijde wordt geschoven. Gezien het bovenstaande willen wij de mogelijke consequenties en implicaties van uw eerste aanbeveling goed doordenken en daar de benodigde tijd voor nemen alvorens wij hierover een weloverwogen standpunt kunnen innemen. In dat kader willen wij graag met u in gesprek en wij zullen hiertoe het initiatief nemen. In afwachting hiervan lijkt een structuurdiscussie over de organisatie en governance van het Waddenfonds ons op dit moment niet opportuun.	BEL	Bestuurlijk gesprek met Noordelijke Rekenkamer en Randstedelijke Rekenkamer is ingepland. In PS is afgesproken dat zij geïnformeerd worden over dit gesprek en dat er een 'Benen op Tafel'-bijeenkomst met de Statencommissie wordt georganiseerd	 2018-K3
2	Stel als kader voor het Waddenfonds dat op de inhoud van voortgangsrapportages van subsidieontvangers moet worden gereageerd. Voorts is het wenselijk dat vertegenwoordigers van het Waddenfonds frequent in contact treden met de subsidieontvangers en de gesubsidieerde projecten bezoeken. In beide gevallen dienen gemaakte afspraken te worden vastgelegd en gearchiveerd, zodat daar later op kan worden teruggekomen.	<i>Op onderstaande aanbevelingen heeft het Waddenfonds gereageerd . GS heeft hier geen standpunt over ingenomen en toezeggingen op gedaan . Deze aanbevelingen (2 en 8a) gaan over het toezicht op en de handhaving van subsidieverstreking. Het algemeen bestuur van het Waddenfonds heeft in 2014 besloten om aan te sluiten bij het zgn. Rijkssubsidiekader. Een belangrijk uitgangspunt in dat kader is verantwoord vertrouwen en risicoacceptatie. Aan dit vertrouwensprincipe wordt in de dagelijkse praktijk vormgegeven door subsidieontvangers niet in alle gevallen te belasten met verantwoordingen, rapportages en controles. Deze lijn is verankerd in de door het algemeen bestuur vastgestelde Algemene subsidieverordening van het Waddenfonds. We onderschrijven uw aanbeveling dat het wenselijk is dat vertegenwoordigers van het Waddenfonds frequent contact onderhouden met subsidieontvangers en projecten bezoeken. Daarnaast moeten we vaststellen dat de personele capaciteit van de Uitvoeringsorganisatie zijn beperkingen kent en er dus keuzes moeten worden gemaakt. Op dit moment wordt een door ons bestuur vast te stellen beleidslijn Toezicht en handhaving voorbereid, waarin die keuzes (meer) inzichtelijk worden gemaakt.</i>	Waddenfonds	De uitvoeringsorganisatie Waddenfonds is bezig met opstellen van beleidslijn Toezicht en Handhaving. Planning is dat het Dagelijks Bestuur van het Waddenfonds deze beleidslijn voor de zomer vaststelt.	 2018-K3
3	Neem het besluit dat voor 1 mei 2018 er een monitoring- en evaluatiesysteem moet zijn vastgesteld, dat inzicht geeft in de mate waarin gesubsidieerde projecten (zowel majeure als thematische projecten) bijdragen aan de Waddenfondsdoelen. Het ligt dan voor de hand dat AB en DB van het Waddenfonds de opdracht aan de Waddenacademie verstrekken om zo'n monitoring- en evaluatiesysteem te ontwikkelen en te onderhouden. In de subsidieafspraken dient dit te worden opgenomen.	In reactie tot uw aanbeveling 3 kunnen wij u melden dat wij voor de zomer van 2018 een besluit willen nemen tot vaststelling van het monitorings- en evaluatiesysteem.	Waddenfonds	Planning is dat het Dagelijks Bestuur van het Waddenfonds voor de zomer een besluit neemt over een monitorings- en evaluatiesysteem.	 2018-K3
4	Neem het besluit dat subsidieaanvragen die bijdragen aan de Waddenfondsdoelen op gelijke wijze dienen te worden behandeld. Het verschil in beoordelingsregime tussen de zogenoemde majeure projecten uit het Investeringskader van de provincies en de aanvragen van thematische projecten van derden en gemeenten dient te verdwijnen.	Het beoordelingsregime van subsidieaanvragen ligt vast in de Algemene Subsidieverordening Waddenfonds 2017 dat voorziet in gelijke beoordeling van alle aanvragen. Er is geen verschil in beoordeling van majeure projecten (die tevens bijdragen aan het realiseren van het Investeringskader Waddengebied) en subsidieaanvragen van thematische projecten. De inhoudelijke grondslag voor de toets op doeltreffendheid en de toepassing van uitgangspunten ligt in het Uitvoeringskader 2017-2026. Dit kader is eveneens identiek voor de beoordeling van aanvragen van majeure als van thematische projecten. Ook hierover treden wij graag met u in overleg om te onderzoeken waar de discrepantie ligt tussen uw conclusie en aanbeveling op dit punt en onze waarneming.	Waddenfonds	Bestuurlijk gesprek (Dagelijks Bestuur) met Noordelijke Rekenkamer en Randstedelijke Rekenkamer is ingepland. Resultaat van dit gesprek wordt teruggemeld aan het Algemeen Bestuur van het Waddenfonds	 2018-K3

5	Heroverweeg eerdere besluitvorming over de organisatiekosten naar rato van het Waddenfondsbudget (in casu de 5%-norm). Ga bij de aankomende besluitvorming over de organisatiekosten van het Waddenfonds uit van de benodigde taken en de hierbij behorende werkzaamheden. Bepaal vervolgens welke competenties nodig zijn om deze taken op een goede wijze uit te voeren. Het is dus niet wenselijk om vooraf de organisatiekosten te maximeren op een bepaald percentage, maar om een taken-middelen discussie leidend te laten zijn in het streven om het Waddenfonds toe te rusten voor een doelmatige uitvoering van haar verantwoordelijkheden.2	Wij onderschrijven deze aanbeveling. De directeur zal uitwerking geven aan de benodigde functies en taken voor een doelmatige uitvoering van onze verantwoordelijkheden.	Waddenfonds	Planning is dat de directeur uitvoering geeft aan deze aanbeveling en dat het Dagelijks Bestuur van het Waddenfonds hierover voor de zomer geïnformeerd wordt.	
6	Volg de (onder)uitputting van de Waddenfondsmiddelen en start uiterlijk in 2024 interprovinciaal overleg over de periode na 2026. In dat overleg dient rekening te worden gehouden met een structurele onderuitputting van het Waddenfonds en met de investeringsbehoefte van het gebied. Entameer daarover tijdig overleg met de betrokken minister(s).	Het Waddenfondsbestuur hecht er aan alleen subsidie te verlenen aan zorgvuldig uitgewerkte en doeltreffende projecten. Reservevorming is een bewuste keuze om — mede in verband met aanstaande majeure projecten — in toekomstige financieringsbehoefte te kunnen voorzien. Wij verwachten dat rand de aangekondigde midterm -review in 2021 zicht zal zijn op een forse aanwending van de gevormde reserves. De in 2021 nog beschikbare reserves kunnen in de midterm -review aanleiding geven tot voorstellen over een wijziging van inzet van middelen; zowel qua tempo en aard (majeur en thematisch).	Waddenfonds	Planning is dat bij de midterm review in 2021 duidelijkheid is over eventuele reserves.	
7	Laat vastleggen op welke momenten de Staten inhoudelijk worden geïnformeerd over de voortgang van projecten (output) en de realisatie van de Waddenfondsdoelen (outcome). Dit laatste kan bijvoorbeeld door te bepalen dat vanaf 1 januari 2019 inhoudelijke tussentijdse evaluaties van de bijdrage van gesubsidieerde projecten aan de Waddenfondsdoelen zullen plaatsvinden. Stel de Staten op de hoogte van samenvattingen en overzichten van deze inhoudelijke evaluaties.	Naar aanleiding van uw aanbeveling 7 constateren wij dat in de Jaarstukken (Jaarrekening/Jaarverslag) jaarlijks openbaar inzicht wordt gegeven in de voortgang van projecten in de Jaarstukken [ex artikel 18 van het Bestuursakkoord]. Ter toelichting hierop merken wij op dat in de afgelopen jaren is gewerkt aan vergroting van de inzichtelijkheid van de voortgang van projecten en de daarvoor gereserveerde en daaraan bestede middelen, in relatie tot het realiseren van de hoofddoelen en themadoelen (monitoring). Ten aanzien van de evaluatie van de 'outcome' heeft het bestuur geconstateerd dat voor het kunnen inschatten van de effectiviteit van de WF-projecten in afstemming met diverse partijen meetreeksen en modellen moeten worden bepaald en gegenereerd en dat metingen moeten worden verricht (gebiedsmonitoring). Dit sluit aan bij uw constatering dat het tot stand brengen van tussentijdse evaluaties over de doelrealisatie van het Waddenfonds gebaseerd moet zijn op het in beeld hebben van de trends en ontwikkelingen in het Waddengebied om de effectiviteit van interventies zichtbaar te maken. Het tot stand brengen van gebiedsmonitoring voor meerdere doeleinden is een bredere taak dan de opdracht om de effectiviteit van Waddenfondsprojecten te evalueren. Derhalve heeft het Waddenfondsbestuur de Waddenprovincies verzocht hier een rol in te nemen. De Waddenprovincies nemen deel aan het programmeren van de 'basisonderzoek' voor beheer en beleid. Ook de Waddenacademie is aangesloten bij die programmering opdat met — wetenschappelijk verantwoord — beleidsmatig relevante indicatoren periodieke rapportages van de stand van het waddengebied kunnen worden gegenereerd (Stand van het Wad en Waddenbarometer). Een dergelijk project is complex en veelomvattend en behoeft derhalve tijd. De Waddenprovincies en het Waddenfonds zetten zich in om de Basismonitoring en de daaruit af te leiden (effect)rapportages tot een succes te maken.	Waddenfonds		n.n.b
8	Voorts geeft het rekenkameronderzoek aanleiding tot de volgende verbeterpunten: a. Zorg ervoor dat uiterlijk 1 maart 2018 het sanctiebeleid voor misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidie is vastgesteld. b. Laat in de Jaarverslagen voor zowel de geweigerde subsidieaanvragen als voor projecten die niet tot uitvoering komen aangeven, wat de reden van afwijzing was en welk (type) projecten het betreft, zodat dit inzicht kan bijdragen aan betere subsidieverzoeken. c. Indien de Staten een motie aannemen over het functioneren van het Waddenfonds die ook de beide andere provincie betreft, adresseer in die motie dan ook expliciet het AB van het Waddenfonds.	In aanbeveling 8a wordt in dat licht gesproken over sanctiebeleid voor misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidie. We willen erop wijzen dat het Waddenfonds met regelmaat handhavend optreedt, door bijvoorbeeld de subsidieverlening in te trekken of de subsidie lager vast te stellen. De Algemene wet bestuursrecht biedt hiervoor het instrumentarium. We zullen voormelde beleidslijn zo spoedig mogelijk vaststellen. De aanbeveling over dossiervorming met betrekking tot toezicht en handhaving nemen we graag ter harte, waarbij tevens zal worden geregeld dat te allen tijde wordt gereageerd op voortgangsrapportages.	Waddenfonds	De uitvoeringsorganisatie Waddenfonds is bezig met opstellen van beleidslijn Toezicht en Handhaving. Planning is dat het Dagelijks Bestuur van het Waddenfonds deze beleidslijn voor de zomer vaststelt.	

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

dhr. J. Fritz

CZ/COM

Telefoonnummer +31235143029

fritzj@noord-holland.nl

INGEKOMEN 23 JULI 2018

1 | 3

Verzenddatum

Betreft: Bescherming privacy op de website

23 JULI 2018

Kenmerk

1102496/1102503

Geachte leden,

Uw kenmerk

In de commissie Mobiliteit & Financiën (M&F) van 17 mei 2018 heeft u gesproken over een brief van een inwoner over privacyschendingen op de website. Wij hebben toen toegezegd om u op de hoogte te houden van de uitkomsten van het onderzoek hoe de privacy van gebruikers van de website beter bewaakt kan worden.

Inmiddels is geïnventariseerd welke scripts van externe leveranciers draaien op de website die mogelijk persoonsinformatie verzamelen. Dat blijkt te gaan over vier scripts: Google Analytics, Siteimprove, Facebook en ArcGIS. Per script is bekeken welke maatregelen er kunnen worden genomen om het niet noodzakelijk verzamelen van persoonsgegevens te voorkomen en te voldoen aan de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG).

Afgezien van deze vier scripts worden er op de website geen persoonsgegevens verzameld, tenzij gebruikers daar expliciet zelf voor kiezen, bijvoorbeeld voor het aanvragen van een subsidie. Met de leverancier van de website is een zogenaamde verwerkersovereenkomst gesloten, waarmee de provincie voldoet aan de AVG.

Google Analytics en Siteimprove

De provincie gebruikt Google Analytics en Siteimprove om de bezoekersstatistieken bij te houden en kwaliteit en vindbaarheid van de website te bewaken. Zo wordt aan de hand van deze statistieken wekelijks bepaald welke links onder 'Veelgevraagd' op de homepage worden geplaatst. Ook kunnen links die verwijzen naar niet (meer) bestaande pagina's worden verwijderd en helpen deze tools met het verbeteren van de vindbaarheid van informatie op de website, op Google en andere zoekmachines. Beide functionaliteiten zijn dus onmisbaar voor de dienstverlening aan bezoekers van de site.

Naar aanleiding van deze inventarisatie zijn de instellingen van Google Analytics aangepast. Daarbij is gebruik gemaakt van de instructie van de Autoriteit Persoonsgegevens, waarmee de provincie voldoet aan de AVG. Hiermee worden dus geen op personen herleidbare gegevens meer verzameld door Google op onze website. Voor Siteimprove

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

werden persoonsgegevens als IP-adressen al geanonimiseerd. Met de leverancier zal een verwerkingsovereenkomst worden afgesloten, waarmee wordt verzekerd dat wordt voldaan aan de AVG. Dit zal voor het zomerreces zijn afgerond.

Facebook

Op de website zijn op verschillende plekken functionaliteiten aanwezig om actuele Facebookberichten van de provincie te tonen of om gebruikers de mogelijkheid te bieden berichten op Facebook te delen. De meeste van deze functionaliteiten verzamelen geen persoonsgegevens. Dit is op dit moment alleen het geval bij de Facebookwidget op projectpagina's, die de meest actuele Facebookberichten van projecten op de website laat zien. Deze widget maakt, wanneer een bezoeker van de website is ingelogd op Facebook, ongemerkt verbinding met het persoonlijke Facebookaccount van de bezoeker. Daarmee kan Facebook dus data van bezoekers van de website verzamelen. Hoewel dit niet perse verboden is binnen de AVG, vinden wij dit ongewenst. Deze widget is daarom vervangen door een zogenaamde 'serverside' widget, waarbij geen verbinding meer wordt gemaakt met het Facebookaccount van de bezoeker. Hiermee wordt er nergens op de website meer ongemerkt verbinding gemaakt met het Facebookaccount van bezoekers.

ArcGIS

Op de website draaide ook een script van ArcGIS. Hiermee kunnen kaarten worden ingevoegd op de website. In de praktijk maakt de provincie echter gebruik van een andere methode voor het tonen van kaarten. Dit script is daarmee overbodig en is van de website verwijderd.

AVG

Wij kunnen ons voorstellen dat u meer wilt weten over wat de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) precies inhoudt. De Autoriteit Persoonsgegevens geeft op de website www.hulpbijprivacy.nl meer informatie over wat deze verordening precies inhoudt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris
R.M. Bergkamp


voorzitter
C.J. Loggen

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast.

metropool regioamsterdam

Geachte Raadsleden en Statenleden van de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u graag in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Het maandelijkse Bericht wordt ook gearchiveerd op de [MRA-website](#).

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Metropoolregio Amsterdam zet [circulaire inkoop](#) op de kaart
- Future of the Region: Van 'state of mind' naar '[state of action](#)'
- Economische Verkenningen MRA 2018: [economie groeit, werkloosheid daalt](#)
- Rijk en regio [investeren fors in spoor](#) rond Amsterdam
- Ontwikkelplan stippelt route uit naar [circulaire MRA](#)-economie
- Vervoerregio [lanceert](#) Regionale Thermometer Mobiliteit
- EMA trekt [medische bedrijven](#) naar Metropoolregio Amsterdam
- Stations als [schakel tussen](#) de stad en het groen

SAVE THE DATE: MRA Congres op vrijdag 19 oktober 2018

De MRA Agendacommissie heeft besloten dat het tweejaarlijkse MRA Congres wordt gehouden in evenementenlocatie Gooiland in Hilversum op vrijdag 19 oktober. Noteer de datum in uw agenda!

Heeft u suggesties of ideeën voor het programma, neem dan contact op via info@metropoolregioamsterdam.nl

Via uw griffier ontvangt u separaat een 'Save the Date'.

Inwerkprogramma's voor gemeenteraden

Na de gemeenteraadsverkiezingen op 21 maart 2018 worden in de deelregio's inwerkprogramma's georganiseerd. Op dit moment wordt in overleg met griffiers gewerkt aan 'op maat-programma's', waarin de nieuwe raad wordt geïnformeerd en het gesprek tussen raadsleden en bestuurders over de inhoudelijke samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam wordt gevoerd. Dit wordt per deelregio ook met de Vervoerregio Amsterdam afgestemd. In de [MRA Brochure](#) ('Samenwerken aan de toekomst - Een overzicht van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam in 2018') treft u al veel informatie over de Metropoolregio Amsterdam.

De reeds geplande inwerkprogramma zijn op:

27 juni 2018 Zuid-Kennemerland

(De inwerkprogramma's voor Gooi en Vechtstreek, Zaanstreek-Waterland, Amstelland-Meerlanden en IJmond hebben reeds plaatsgevonden)

Geüpdatete 45 actiepuntenlijst, de MRA Agenda en MRA Brochure

De [geüpdatete versie van de MRA Agenda](#) kunt u downloaden via de MRA-website. Dat geldt ook voor de laatste update van de [45 actiepunten](#) (7 mei 2018).

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Het volgende 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt eind volgende maand.

Met vriendelijke groet,

Rijk van Ark
Directeur MRA Bureau

*) De 36 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp, Wijdmeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.

**) De 7 regio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

metropool regioamsterdam

Geachte Raadsleden en Statenleden van de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijks brief informeren wij u graag in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Het maandelijks Bericht wordt ook gearchiveerd op de [MRA-website](#).

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- [Femke Halsema voorzitter](#) Metropoolregio Amsterdam
- Manifest [Landbouw en Landschap](#) in de Metropoolregio Amsterdam
- NS vervoert [fors meer reizigers](#) in Metropoolregio Amsterdam
- Noordzeekanaalgebied zet in op [halvering CO2](#)-emissie in 2030
- [Recordaantal](#) kantoren in MRA omgezet in woningen
- Documentaire brengt uitdagingen voor [gezonde metropool](#) in beeld
- Metropoolregio Amsterdam heeft primeur met [intelligente laadpaal](#)
- Oplevering nieuwe [zeesluis vertraagd](#) – havens blijven bereikbaar
- Oogst [Landschapstriënnale](#) 2017 in woord en beeld

SAVE THE DATE: MRA Congres op vrijdag 19 oktober 2018

Begin juli is de 'save the date' voor het tweejaarlijkse MRA Congres via de griffie(r) naar u verzonden. Het congres vindt plaats in evenementenlocatie Gooiland in Hilversum op vrijdag 19 oktober van 11.00 tot 16.30 uur. Noteer de datum vast in uw agenda! Een uitnodiging met aanmeldingsmogelijkheid volgt begin september.

Bijeenkomsten in de deelregio's in de opmaat naar het MRA Congres

In de aanloop tot het MRA Congres worden in verschillende deelregio's bijeenkomsten gehouden met bestuurders en raads- en Statenleden. Iedere deelregio heeft een eigen opzet en behandelt onderwerpen die voor hen belangrijk zijn.:

19 september - Zaanstreek-Waterland
20 september - Zuid-Kennemerland
24 september - Gooi en Vechtstreek
9 oktober - IJmond
12 oktober - Amstelland en Meerlanden

Geüpdatete 45 actiepuntenlijst, de MRA Agenda en MRA Brochure

De [geüpdatete versie van de MRA Agenda](#) kunt u downloaden via de MRA-website. Dat geldt ook voor de laatste update van de 45 actiepunten (13 juli 2018).

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.
Het volgende 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt eind volgende maand.

Met vriendelijke groet,

Rijk van Ark
Directeur MRA Bureau

*) De 36 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp, Wijdmeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.

**) De 7 regio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

metropool regioamsterdam

Geachte Raadsleden en Statenleden van de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u graag in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Het maandelijkse Bericht wordt ook gearchiveerd op de [MRA-website](#).

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- [Startup in Residence](#) uitgerold in Metropoolregio Amsterdam
- De nieuwe Omgevingswet vraagt om '[anders denken](#)'
- Groter deel [bedrijventerreinen](#) MRA is toekomstbestendig

Begin september: Uitnodiging en programma MRA Congres 19 oktober 2018 in Hilversum

Via uw griffier ontvangt u een begin september een uitnodiging voor het MRA Congres met daarin het programma en hoe u zich kan aanmelden.

Het congres vindt plaats in evenementenlocatie Gooiland in Hilversum op vrijdag 19 oktober van 11.00 tot 16.30 uur. Noteer de datum vast in uw agenda!

Begin juli is de 'save the date' (bijgevoegd) voor het tweejaarlijkse MRA Congres via de griffie(r) naar u verzonden.

Bijeenkomsten in de deelregio's in de opmaat naar het MRA Congres

In de aanloop tot het MRA Congres worden in verschillende deelregio's bijeenkomsten gehouden met bestuurders en raads- en Statenleden. Iedere deelregio heeft een eigen opzet en behandelt onderwerpen die voor hen belangrijk zijn.:

19 september - Zaanstreek-Waterland
20 september - Zuid-Kennemerland
24 september - Gooi en Vechtstreek
9 oktober - IJmond
12 oktober - Amstelland en Meerlanden

Concept MRA Werkplan en Begroting 2019

De Regiegroep van 10 oktober a.s. bespreekt het [concept van het MRA Werkplan / Begroting](#) en stelt deze vast. Voor de zomervakantie is het concept namens de MRA Agendacommissie via de griffiers aan de Raads- en Statenleden aangeboden.

Geüpdatete 45 actiepuntenlijst, de MRA Agenda en MRA Brochure

De [geüpdatete versie van de MRA Agenda](#) kunt u downloaden via de MRA-website. Dat geldt ook voor de [laatste update van de 45 actiepunten \(13 juli 2018\)](#).

Bestuurders in de MRA Platforms

De MRA telt drie platforms: [Ruimte](#), [Economie](#), [Mobiliteit](#). Deze zijn samengesteld uit wethouders en gedeputeerden. Onder het platform Ruimte vallen de portefeuillehoudersoverleggen [Wonen](#), [Duurzaamheid](#) en [Landschap](#). Na de recente gemeenteraadsverkiezingen zijn er enkele mutaties binnen de platforms en de portefeuillehoudersoverleggen. Wie in welk platform zit, is vermeld op de MRA-website.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.
Het volgende 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt eind volgende maand.

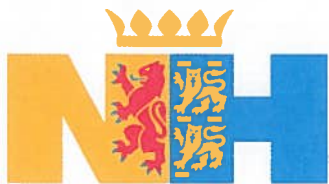
Met vriendelijke groet,

Rijk van Ark
Directeur MRA Bureau

*) De 36 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp, Wijdmeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.

**) De 7 regio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.



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

dhr. P. de Ruiter

CZ/CIO

Telefoonnummer +31235143803

ruiterp@noord-holland.nl

INGEKOMEN 20 JULI 2018

1 | 3

Betreft: het voorkomen van incorrect verzamelen van data

Verzenddatum

20 JULI 2018

Geachte leden,

Kenmerk

1101709/1101722

In de commissie Economie, Energie & Bestuur (EEB) van 18 juni 2018 heeft u besproken of en hoe in de algemene voorwaarden van alle aanbestedingsregels voorwaarden kunnen worden opgenomen om incorrect verzamelen van data te voorkomen. De gedeputeerde inkoop heeft u toegezegd de informatie die hij mondeling met u deelde, schriftelijk aan te bieden en een toelichting te geven op het beleid.

Uw kenmerk

De provincie zal zich meer rekenschap geven van de werkwijze waarmee de toekomstige leveranciers onderzoeken uitvoeren en welke maatregelen leveranciers treffen om onjuistheden te voorkomen. Ter bescherming van persoonsgegevens en het voorkomen van incorrect verzamelen van persoonsgegevens heeft de provincie in het kader van de AVG maatregelen getroffen, waaronder maatregelen specifiek op het terrein van inkoop.

Per 1 december vorig jaar is een Functionaris Gegevensbescherming (FG) en per 1 februari dit jaar een Informatiebeveiligingsfunctionaris (CISO) aangesteld. Beide functionarissen zijn uit hoofde van hun functie geruime tijd bezig de consequenties die de AVG heeft voor de provincie in kaart te brengen (waaronder implementatie van interne procedures en de wijze waarop leveranciers dienen om te gaan met informatie-verwerkende-processen van de provincie). Een plan van aanpak voor de implementatie van de AVG is opgesteld en dat heeft inmiddels geresulteerd in een aantal aanpassingen in de interne werkwijze en procedures van de provincie. De belangrijkste daarvan zijn:

- Het inrichten van een privacy organisatie door middel van het vaststellen van beleid inclusief verantwoordelijkheden en bevoegdheden.
- Een algemeen privacyreglement persoonsgegevens van personeelsleden Noord-Holland 2018 (vastgesteld door GS 8 mei 2018)
- Een ingericht register van verwerkingen, waarin wordt gedocumenteerd welke persoonsgegevens met welk doel worden

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

verwerkt, waar deze gegevens vandaan komen en met wie ze worden gedeeld.

- Een model verwerkersovereenkomst wat noodzakelijk is, indien de opdrachtnemer (de verwerker) persoonsgegevens verwerkt ten behoeve van de provincie (de verwerkersverantwoordelijke). Een verwerkersovereenkomst dient te worden bijgesloten bij een hoofdovereenkomst en te worden geregistreerd in het register van verwerkingen.
- Een protocol voor het afhandelen van datalekken. Dit houdt in dat de provincie een datalek onverwijld moet melden aan de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) en in bepaalde gevallen ook aan betrokkenen.
- Een procedure voor het afhandelen van rechten van betrokkenen, zodat personen van wie de provincie (bijzondere) persoonsgegevens verwerkt, deze rechten kunnen uitoefenen.
- Daarnaast zijn diverse communicatieve acties binnen de provincie ondernomen om te zorgen dat medewerkers op de hoogte zijn van de AVG en weten waar ze terecht kunnen met vragen. Onder andere zijn flyers verspreid, mededelingen op het intranet geplaatst en is een interview geplaatst in het interne personeelsblad.
- Een aanpassing in de algemene Inkoopvoorwaarden, die in de komende periode aan GS zal worden voorgelegd, met een artikel dat vermeldt dat partijen informatie en (persoons)gegevens niet aan derden openbaar maken, tenzij hiermee vooraf schriftelijk is ingestemd of tenzij hier een wettelijke verplichting of rechterlijk bevel aan ten grondslag ligt.
- De inkoopjablonen zijn aangepast voor meervoudig onderhandse aanbestedingen. Voor enkelvoudige aanbestedingen en voor Europese aanbestedingen moet dat nog gebeuren. Dit zal op korte termijn worden gerealiseerd. De aanpassing van de inkoopjablonen is gedaan in de vorm van een vraag aan de (interne) aanvrager om alert te zijn op persoonsgegevens die zullen worden verwerkt bij de uitvoering van de in de markt te zetten opdracht. Mocht dit aan de orde zijn, dan wordt de aanvrager verwezen naar de Functionaris Gegevensbescherming die er vervolgens voor zorgdraagt dat het inkoopproces voldoet aan de AVG-normen. Het gaat hierbij onder andere om het afsluiten van de eerder genoemde verwerkersovereenkomst, om de uitvraag naar informatiebeveiligingsmaatregelen van de leverancier en om de registratie in het register van verwerkingen.
- Bij EU aanbestedingen zullen altijd adviseurs betrokken zijn van de sector Inkoop en de sector Informatievoorziening en ICT die tijdens het inkoopproces controleren of wordt voldaan aan de AVG.



Met het nemen van deze maatregelen voldoet de provincie wat betreft de aanbestedings- en inkoopprocedures naar onze mening aan de vereisten van de AVG.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

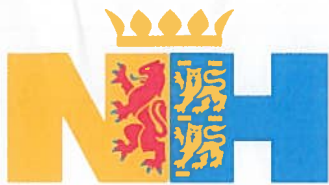
R.M. Bergkamp



voorzitter

B.A. A. Tekin

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast



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

dhr J.J. van den Berg

BEL/BS

Telefoonnummer +31235144076

bergjj@noord-holland.nl

INGEKOMEN 19 JULI 2018

1 | 4

Verzenddatum

19 JULI 2018

Kenmerk

1100288/1100289

Uw kenmerk

Betreft: regiodeals in Noord-Holland

Geachte leden,

In het regeerakkoord heeft het kabinet de ambitie opgenomen om regionale opgaven aan te pakken samen met andere overheden, het bedrijfsleven, kennisinstanties en maatschappelijke organisaties. Daarvoor is voor de periode 2018-2022 een budget van 950 miljoen euro uitgetrokken (de 'Regio Envelop'). Uit dit budget kan geput worden om 'regio deals' af te sluiten tussen het Rijk en partijen uit de regio. Op 8 juni 2018 is hierover een brief gestuurd aan de Tweede Kamer door de minister van LNV, die het proces rond de regiodeals coördineert.

We informeren u hierbij over de actuele stand van zaken omtrent mogelijke regiodeals die in Noord-Holland in de maak zijn en waarbij de provincie Noord-Holland betrokken is. In de Kaderbrief 2019-2022, die op 9 juli 2018 door u is vastgesteld, zijn middelen gereserveerd ter ondersteuning van regiodeals in Noord-Holland. Het gaat om een bedrag van in totaal 29 miljoen euro voor de periode 2019-2021. Deze middelen zijn overigens ook bedoeld om regionale projecten te financieren die tot stand komen in het kader van het Interbestuurlijk Programma van Rijk, IPO en VNG.

Zoals blijkt uit de brief van de minister van LNV, worden diverse eisen gesteld waaraan regiodeals moeten voldoen. In alle gevallen is sprake van cofinanciering van Rijkszijde tot een maximum van 50%, waarbij het gaat om bedragen tussen minimaal 5 en maximaal 40 miljoen euro per regiodeal. Tot 1 september 2018 kunnen aanvragen worden ingediend, die meedingen in een eerste 'tranche' van in totaal 200 miljoen euro aan Rijkscofinanciering. In een latere periode komt dan nog een tweede tranche beschikbaar.

De regiodeal-aanvraag kan de vorm hebben van een beknopte programmaopzet ('two pager'), die in de periode september-oktober 2018 vervolgens ambtelijk door de betrokken regionale- en Rijkspartijen verder wordt uitgewerkt. Later dit najaar beslist het kabinet welke regiodeals zullen worden gehonoreerd.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Aanvullende besluitvorming over de cofinanciering en bestuurlijke governance kan vanaf dat moment plaatsvinden. In de brief spreekt de minister van LNV de ambitie uit om deze regiodeals in het voorjaar van 2019 te kunnen ondertekenen. De verwachting is dat vanuit het hele land een dusdanig groot aantal regiodeals zal worden ingediend, dat het beschikbare budget van 200 miljoen fors wordt overschreden. Dit betekent dat er een gerede kans is dat niet alle vanuit Noord-Holland ingediende voorstellen zullen worden gehonoreerd.

Sinds het bekend worden van het kabinetsvoornemen rond de regiodeals wordt in Noord-Holland aan diverse voorstellen gewerkt door wisselende combinaties van overheden, kennisinstanties, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Op dit moment zijn nog niet alle voorstellen voldoende uitgewerkt om de deadline van 1 september 2018 te kunnen halen. Er komt echter ook nog een tweede tranche van cofinanciering, waarvoor die voorstellen desgewenst zouden kunnen worden ingediend.

Momenteel zijn in elk geval drie voorstellen al voldoende uitgewerkt om wel voor 1 september 2018 te kunnen worden ingediend. Ons College is intensief bij deze drie concept-regiodeals betrokken, omdat de inhoud daarvan goed aansluit op de doelstellingen uit ons collegeakkoord *Ruimte voor Groei*. Het gaat om drie voorstellen, die hieronder in het kort worden toegelicht:

1. Haven Den Helder

Het draaipunt van deze regiodeal is de ontwikkeling van de haven van Den Helder. Die haven is een noodzakelijke voorwaarde voor de vitaliteit en de sociaaleconomische ontwikkeling van de regio die sterk onder druk staat. De regiodeal speelt in op het snel toenemende belang van duurzame energieopwekking op zee en op het feit dat het ministerie van Defensie weer meer mogelijkheden krijgt om te investeren.

De ontwikkeling van de haven is alleen mogelijk als het Rijk en de regio nauw gaan samenwerken aan oplossingen voor genoemde opgaven, en als alle betrokken rijkspartijen zich, samen met regionale partners, maximaal inspannen om belemmeringen in bijvoorbeeld regelgeving en beleid weg te nemen.

Er wordt daarbij gestreefd naar toekomstbestendige en ecologisch verantwoorde ('*building with nature*') diversificatie van de haven, waarbij naast de traditionele marine-activiteiten ook gezocht wordt naar meer ruimte voor civiel medegebruik, zoals offshore wind en aanlanding en opslag van energie. Deze regiodeal heeft tevens een onderzoeks- en innovatiecomponent waarin samen met bedrijfsleven, marine, overheden en kennisinstellingen wordt gewerkt aan een onderwijs en innovatieagenda.

Het gaat in totaal om een investeringsimpuls van circa 55,75 miljoen euro. Er wordt van het Rijk een inzet vanuit de regiodeal gevraagd van 12 miljoen euro. Het regiodeal-voorstel zal worden ingediend door de provincie Noord-Holland.

2. Energy & Health-campus Petten

Deze regiodeal is bedoeld om een bijdrage te leveren aan de realisatie van de Energy & Health Campus. De huidige locatie te Petten zal worden omgevormd tot een levendige en breed toegankelijke Campus op het gebied van onderzoek naar Energy & Health. Met de campusontwikkeling wordt een impuls gegeven aan de regionale werkgelegenheid, kennisontwikkeling, innovatie, toerisme en natuurbenutting. De Campus zal een grote aantrekkingskracht krijgen op internationaal bedrijfsleven en toptalent op het gebied van onderzoek naar duurzame energiesystemen en medische isotopen. Samenwerking met Terra Technica is voorzien. Ook is voorzien in een publieksfunctie op de Campus. Deze heeft meer te bieden voor de regio. Bijvoorbeeld een high- end educatief interactief bezoekerscentrum voor alle leeftijden, waar het brede publiek veel kan leren over de nieuwste inzichten over volksgezondheid en een CO2 neutrale maatschappij. Dit bezoekerscentrum maakt het toeristisch product van Petten en omgeving completer en robuuster.

De concept-regiodeal wordt een overkoepelende aanvraag, waar diverse projecten onder zijn geschaard. Betrokken partners zijn, naast de provincie Noord-Holland, Stichting ECN/NRD, ECN part of TNO, stichting Pallas reactor, gemeente Schagen, JRC, Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord, Staatsbosbeheer en Curium.

Het budget van het gehele programma wordt geschat op circa 40 – 60 miljoen euro, hetgeen betekent dat er een cofinancieringsaanvraag bij het Rijk zal worden gedaan voor 20 miljoen euro. Deze cofinanciering wordt gevraagd aan betrokken partners. Van de provincie Noord-Holland wordt gevraagd om als partner aan deze regiodeal mee te werken, en om de intentie uit te spreken die mee te willen financieren.

3. Wadden en Texel

Deze regiodeal is gericht op de ontwikkeling van het Waddengebied, waaronder ook het programma 'Eilanden met nieuwe kracht' op Texel valt (en de ontwikkeling van de haven van Den Helder, die hierboven reeds is vermeld).

Deze regiodeal loopt via de samenwerking van het investeringskader Waddengebied, in samenwerking met de provincies Friesland en Groningen. Het onderdeel 'Eilanden met nieuwe kracht' wordt in coproductie met Texel ontwikkeld. Er wordt uitvoering gegeven aan de ambitie voor de transitie naar een zelfvoorzienende, duurzame en circulaire samenleving. De maatregelen richten zich op de energietransitie, transport en circulaire energie.

De provincie Groningen is penvoerder voor deze concept-regiodeal en zal het voorstel indienen. Van de provincie Noord-Holland wordt gevraagd om als partner aan deze regiodeal mee te werken, en om de intentie uit te spreken mee te willen financieren. Bij de financiering vanuit de regio is het relevant dat mede aanspraak kan worden gedaan op middelen vanuit het Waddenfonds, al dan niet onder de vlag van het investeringskader 2016-2026 (het sluit aan op de opgave 'Eilanden op Eigen Kracht'), en vanuit 'de Kop Werkt'.

4. Eventuele andere voorstellen

Het valt te verwachten dat in de zomerperiode nog enkele andere voorstellen gereed zullen komen die als regiodeals kunnen worden ingediend, bijvoorbeeld vanuit de MRA. Wanneer die voorstellen bijdragen aan onze provinciale beleidsdoelstellingen, dan zal ons College daaraan steun verlenen. Wij zullen u later dit jaar informeren over de stand van zaken en de verdere uitwerking van de regiodeals.

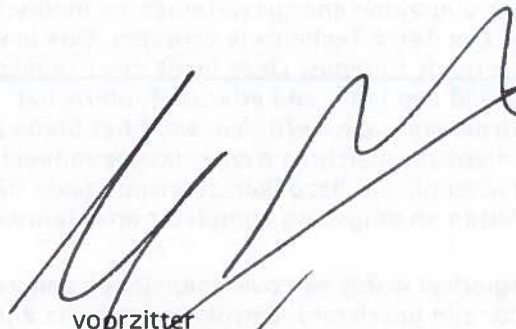
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

Industrie in het Noordzeekanaalgebied: Vliegwiel voor een duurzame metropool



1. Inleiding



2. Kansen



3. Transitie



4. Dit is er nodig



5. Conclusie



**"Wij gaan het gewoon doen.
Kansen voor circulaire industrie en duurzame energie verzilveren."**



Inleiding

De urgentie om onze lineaire economie om te bouwen tot een klimaatneutrale, circulaire economie, staat sinds het klimaatakkoord van Parijs buiten kijf. Hernieuwbare energie en duurzame grondstoffen zijn de essentiële pijlers voor een nieuw op te bouwen energie- en industrieel systeem.

Op mondiaal, Europees, landelijk en regionaal-lokaal niveau zijn forse doelstellingen afgesproken. Nationaal wordt CO₂-reductie verplicht in een klimaatwet: ten opzichte van 1990 moet de CO₂-emissie in 2030 met minimaal 49% gedaald zijn en in 2050 met 95%.

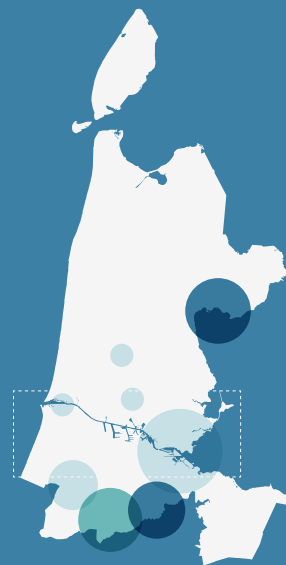
Vliegwiel voor verduurzaming

Het Noordzeekanaalgebied (NZKG) herbergt één van de grootste industriële complexen van Nederland, variërend van Tata, tot aan de voedingsmiddelenindustrie, circulaire industrie, brandstoffenoverslag en ook datacenters. Een industrie die in toenemende mate een verbinding vormt tussen internationale en regionale energiesystemen en grondstofstromen. Een groot deel van onze energie in de metropool komt namelijk uit het Noordzeekanaalgebied via elektriciteitsproductie, restwarmtelevering aan onze woningen, brandstoffen, hergebruik van afvalstromen, biomassa verwerking, enzovoort. Deze zeer diverse industrie fungeert als vliegwiel voor de verduurzaming en de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De industrie werkt daarmee als vliegwiel voor de duurzame transitie: indien je op de knop 'industrie' drukt, beïnvloed je het hele systeem.

In de periode tot 2030 komt circa 6 GW aan extra groene elektriciteitsproductie direct voor onze kust. Het grootste offshore windpark van Nederland staat nu figuurlijk en straks letterlijk voor de deur. Dit geeft het NZKG de kracht en het potentieel om snel grote stappen te zetten. De komst van grootschalige windenergie is essentieel voor de gestelde doelen van de industrie, helemaal gezien het feit dat diverse fossiele energiecentrales versneld worden uitgeschakeld. Aansluiting op deze windparken vormt de drijvende kracht achter veel van de vervolgstappen in de regionale energieketen.

Dankzij innovatieve technologische ontwikkelingen zijn er nieuwe mogelijkheden ontstaan om de emissie van CO₂ verder terug te dringen én als grondstof te hergebruiken. Bijvoorbeeld in combinatie met waterstof. Hiermee komen er steeds meer daadwerkelijk toepasbare opties voor een duurzame chemie, emissieloos wegtransport en schone brandstoffen voor de lucht- en zeevaart. De industrie in het NZKG speelt een cruciale rol als bron van hernieuwbare energie en leverancier van grondstoffen voor circulaire alternatieven én als gebruiker van hernieuwbare energie en duurzame grondstoffen uit de regio. Dit gebruik creëert schaalvoordelen waarvan overige sectoren kunnen profiteren. Bebouwde omgeving, mobiliteit, glastuinbouw en industrie versterken elkaar om te komen tot een duurzame metropool. Samen met de overheid en publieke partners staat de industrie voor de uitdaging om zelf de CO₂-emissies terug te dringen en tegelijkertijd de rol van 'vliegwiel' met succes te vervullen. En dus samen op weg te gaan naar een internationaal concurrerende, CO₂-neutrale en circulaire metropool. Deze aanpak kan een blauwdruk zijn voor landelijke en internationale uitdagingen; de groene showroom voor de toekomst

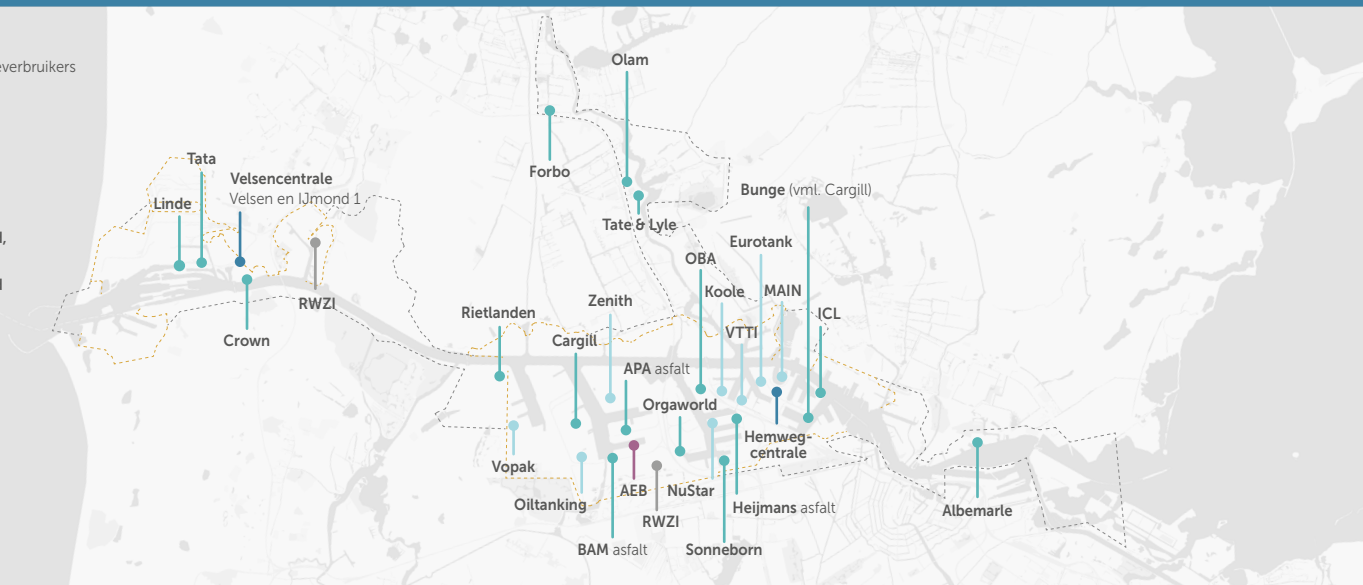
"Showroom voor toekomst van energie"



Energieverbruik Noord-Holland, 254 p/j

- Bebouwde omgeving, 112 p/j
- Landbouw, 17 p/j
- Mobiliteit, 64 p/j
- Industrie, 61 p/j

- Industrie, grote energieverbruikers
- Electriciteit, productie
- Brandstof, opslag
- Afvalwater, verwerking
- Noordzeekanaalgebied, projectgebied
- Noordzeekanaalgebied





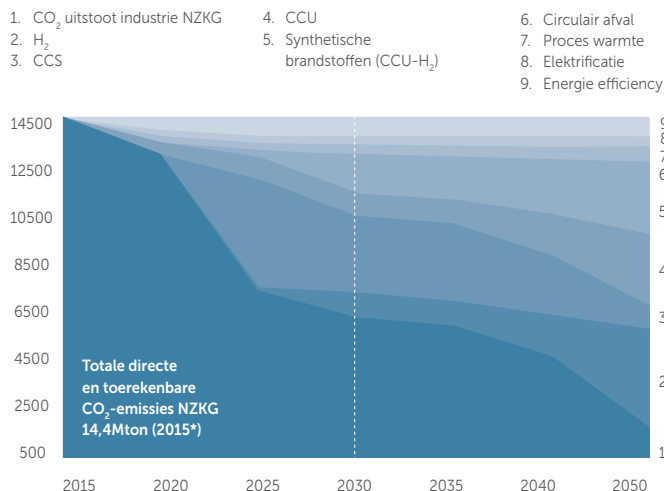
Alle voorwaarden voor de duurzame transitie zijn aanwezig in het NZKG. De regio herbergt alle functies, spelers en uitdagingen die voor een succesvolle transitie nodig zijn. Maar het vraagt wel een proactieve inzet van bedrijfsleven, publieke 'infra' partners en overheden.

De regio staat voor grote opgaven. Terwijl de CO₂-emissies moeten worden teruggedrongen, groeit de bevolking en daarmee ook de bebouwing, hoeveelheid afval, het aantal vervoersbewegingen, behoefte aan arbeidsplaatsen en de energiebehoefte. Tegelijkertijd, en elkaar versterkend, trekt de regio bedrijven aan waaronder industriële spelers, variërend van start-ups tot gerenommeerde wereldspelers, en datacenters met een grote energiebehoefte. Op dit moment vormt de beschikbaarheid van voldoende elektriciteitscapaciteit al een knelpunt voor de vestiging van grootgebruikers. Als daarbij de transitie van het energieverbruik in de bebouwde omgeving, mobiliteit en industrie ('aardgasloos') wordt opgeteld is duidelijk dat er gezamenlijk hard moet worden gewerkt aan de beschikbaarheid van voldoende hernieuwbare energie in de regio (zoals wind- en zonne-energie, biogas, restwarmte, geothermie en waterstof).

Pijlers voor oplossingen

In de MRA zijn ingrediënten voor oplossingen en kansen volop aanwezig:

- › Sterke industriële bedrijven: binnen de MRA en specifiek het NZKG, is een lange traditie van een diverse, innovatieve en internationaal concurrerende industrie. De industriële bedrijven zijn in staat de noodzakelijke transitie als kans te benutten en willen helpen de transitie van de regio naar CO₂-neutraliteit en circulariteit te verwezenlijken.
- › Innovatiekracht: niet alleen de bestaande industrie toont innovativiteit in processen en producten, het gehele economisch klimaat in de regio wordt gekenmerkt door innovatie. Kennisinstellingen die zich richten op toepasbare innovaties, een hoog aantal start-ups en scale-ups ondersteunt door 'incubators' en een hele hoge diversiteit aan bedrijvigheid op een relatief klein oppervlakte met de nodige 'kruisbestuiving' tot gevolg.
- › Grote vraag naar hernieuwbare energie: de uitdaging vormt tegelijkertijd de kans. Doordat hier de vraag naar hernieuwbare energie voor de bebouwde omgeving en mobiliteit (wegtransport, scheepvaart en luchtvaart) dusdanig hoog zal zijn, biedt dit voldoende schaal om publieke infrastructuur en private productie-investeringen tot een logische keuze te maken.
- › Een strategische ligging: voor de kust wordt grootschalige uitbouw van windparken voorbereid die in 2030 gerealiseerd zal zijn. Een grote Europese zeehaven met fijnmazige infrastructuur geschikt voor het grootschalig bufferen



*Groeï in industriële activiteiten, en daarmee CO₂ emissies, als ook reguliere energie-efficiëntieverbeteringen worden verondersteld beide gemiddeld ca. 1-2% op jaar te bedragen en elkaar op te heffen. Een van de maatregelen die nu reeds in de cijfers is opgenomen is Hisarna. Deze maakt efficiënte groei van de staalproductie mogelijk waarbij het merendeel van de extra CO₂ emissie wordt afgevangen.

van energie (zowel voor energie van de Noordzee als importstromen) en de op- en overslag van hernieuwbare grondstoffen. Het NZKG vormt nu al een energieknoppunt met infrastructuur voor de aanlanding van gas, aardolie, productie en transport van elektriciteit en (bio-) brandstoffen. Waar nu nog fossiele energie wordt opgewekt, ligt opgeslagen of wordt getransporteerd, zal dat in de toekomst plaatsvinden met hernieuwbare stromen.

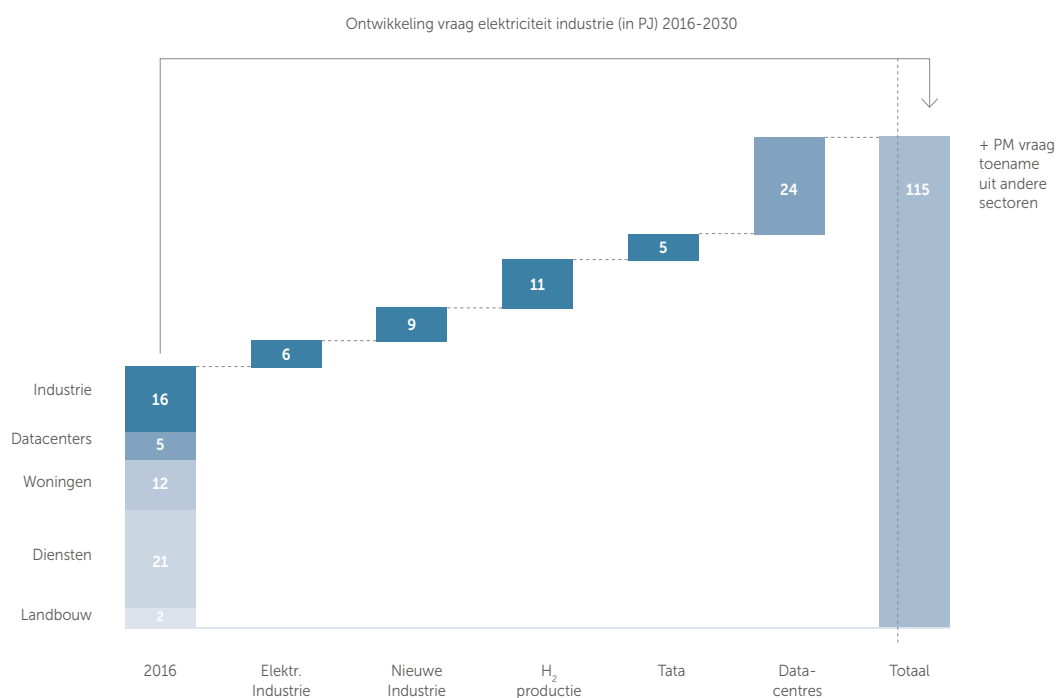
- › Quality of life & goed opgeleide bevolking: de regio trekt mensen aan vanwege de hoge levensstandaard en kwaliteit van onderwijs. De kenniscentra in de regio en de vele jonge ondernemingen geven een impuls aan allerlei innovaties. Met grote spelers, uitgebreide start-up campussen en financiële centra in de directe nabijheid kan opschaling snel gerealiseerd worden. Tegelijkertijd hebben we ook werknemers met technische en ambachtelijke kwaliteiten hard nodig. De Metropoolregio Amsterdam is dan ook de sterkst groeiende regio van Nederland. Zeker voor bedrijven die met innovatieve toepassingen de transitie willen versnellen is de 'quality of life' voor de werknemers, de beschikbaarheid van uiteenlopende typen gekwalificeerde werknemers en afnemers een belangrijker factor om juist in deze regio aan de slag te gaan.
- › Ambitieuze overheden, met heldere visie gericht op verduurzaming, regionale samenwerking en versterking van de internationale concurrentiepositie.



Deze unieke mix brengt duurzame oplossingen dichtbij en is economisch kansrijk. Het is een impuls voor een nieuwe industrie en economie, gebouwd op duurzame energiebronnen en grondstoffen.

Daarvoor zijn fundamentele veranderingen en investeringen nodig: we moeten fossiele grondstoffen en brandstoffen verantwoord vervangen door circulaire alternatieven op basis van reststromen (waaronder CO₂) en hernieuwbare energie op basis van zon, restwarmte, biotische reststromen, geothermie, warmte-koude opslag en vooral wind op zee.

Vraag naar duurzame energie neemt sterk toe de komende jaren:



H₂ en CO₂ als alternatief voor fossiel

Uit die groene elektriciteit kan via elektrolyse waterstof (H₂) worden gemaakt. Dit is makkelijk op te slaan. Waterstof heeft bovendien de unieke eigenschap dat het zowel energiedrager is als grondstof. Van de combinatie van waterstof en CO₂ kunnen veel producten gemaakt worden die nu nog geproduceerd worden uit aardolie. Denk hierbij aan synthetische kerosine en de productie van syngas als basis voor de duurzame chemie.





Kansen van het Noordzeekanaalgebied

Opgaven en kansen

Het Noordzeekanaalgebied is het gebied om te bewijzen dat het k n: klimaatdoelen halen, reststromen hergebruiken  n de economie en werkgelegenheid werkelijk duurzaam laten groeien. We willen kansen op synergie benutten door voort te bouwen op elementen die verweven zijn met het gebied:

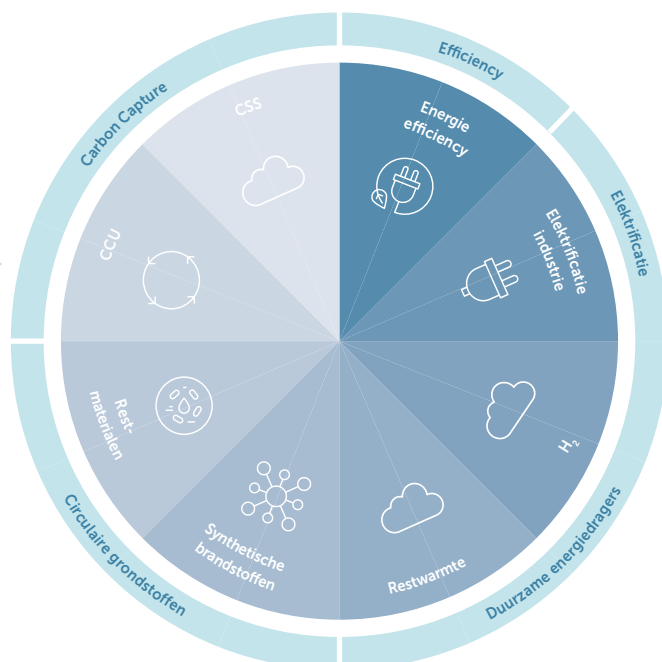
- › In 2030 komt het grootste deel van de Nederlandse elektriciteitsopwekking van windmolens in de Noordzee. Hiervoor bouwen we de komende jaren nieuwe offshore windparken. De energie van deze parken kan aan land worden gebruikt of opgeslagen in de haven, bijvoorbeeld in de vorm van waterstof. Deze waterstof kan op veel manieren worden toegepast: voor de mobiliteit, als basis voor de productie van schone brandstoffen voor zee- en luchtvaart, voor circulaire chemie  n als seizoenonafhankelijke buffer voor onze energiebehoeften. Daarvoor is H₂-infrastructuur randvoorwaardelijk.

- › CO₂ is zeer geschikt voor de circulaire productie van nieuwe materialen en brandstoffen. Onder andere Tata Steel, AKZO Nobel, HVC, AEB Amsterdam en Greenport Aalsmeer spelen een belangrijke rol in het afvangen, opslaan en hergebruik van CO₂ als grondstof. Daarvoor is de aanleg van CO₂-infrastructuur nodig.
- › Deze nieuwe infrastructuur vormt een vliegwiel voor innovatie. Het NZKG wordt hiermee aantrekkelijker voor innovatieve partijen met oplossingen voor CO₂-reductie en circulaire productieprocessen.
- › De regio wil zo spoedig mogelijk overschakelen op duurzame energiebronnen om mogelijk al in 2030 aardgasvrij te zijn en vervoer emissieloos te maken. Dit vergt een enorme transformatie van ons regionale energiesysteem naar elektriciteit, restwarmte, groen gas en H₂ toepassingen. Dit vraagt om een ingrijpende aanpassingen aan het elektriciteitsnet en uitbreiding van het warmtenet. Hierdoor wordt duurzame industrie en de bebouwde omgeving nog beter verbonden en synergiën benut.

Wereldspelers en plug-and-play-infra zijn de vliegwielen voor nieuwe waardeketens en verduurzaming

We versterken de regio

- › Metropool aardgasvrij
- › Vervoer emissieloos
- › Afval is grondstof
- › Duurzame energiebronnen



En bedienen de wereld

- › Duurzame brandstoffen
- › Circulaire industrie
- › Duurzame datacenters

1. Industrie:
Business & innovatie

2. Publieke partners:
'Plug-and-play' H₂, warmte,
Electra, gas en CO₂ infra

3. Overheden:
Leefomgeving, investeringsklimaat,
ruimte & regelgeving



Transitieprogramma naar een CO₂-neutrale industrie

Voor het realiseren van de duurzame ambities voor het NZKG hebben we de industrie, infrastructuur en overheid hard nodig. Welke stappen moeten we zetten en wat zijn de randvoorwaarden? We willen daar samen de schouders onder zetten, ieder vanuit zijn eigen kracht.

Het NZKG wil een bijdrage leveren aan de realisatie van circulaire economie en klimaatneutrale samenleving. Tegelijk willen we onze internationale concurrentiepositie verbeteren en willen de individuele bedrijven marktkansen benutten. De directe uitstoot van de industrie in het NZKG bedraagt 14,4 megaton¹ (Mton) CO₂.

Afgesproken doelen zijn halvering in 2030 van de huidige jaarlijkse CO₂-uitstoot van 14,4 megaton en in 2050 hergebruik van vrijwel alle grondstoffen en minimalisering van de CO₂-uitstoot. We zien de industrie als basis voor een nieuw systeem voor de metropool. Wat nodig is voor vermindering van CO₂-uitstoot en hergebruik van producten en grondstoffen, is tegelijk de basis voor deze nieuwe economie. Door circulaire processen in te richten, speelt de industrie een cruciale rol. De kritieke bouwstenen hiervoor zijn CO₂ en waterstof.

¹ Directe emissies industrie NZKG 8,6Mton en elektriciteitscentrales Velsen 5,8Mton = 14,4Mton. Elektriciteitscentrale Hemweg (4Mton) is onderdeel tafel elektriciteit.

Dat doen we programmatisch bijvoorbeeld op basis van onderstaande uitdagingen:



1. Metropool aardgasvrij:

Via de productie van groen gas en (rest)warmte draagt de industrie (met datacenters) bij aan aardgasvrije HVAC (heating, ventilatie en airconditioning) -oplossingen op weg naar een aardgasvrije metropool in 2040.



2. Vervoer emissieloos:

Distributiesystemen voor transport en mobiliteit, met in 2030 een laainfrastructuur voor waterstof- en elektrisch rijden. Distributie van emissievrije (synthetische) brandstoffen voor zwaar vrachtverkeer, zeevaart en luchtvaart.



3. Afval als grondstof:

Afalstromen uit de regio worden gescheiden en geschikt gemaakt voor hergebruik als hoogwaardige grondstof in de industrie. Ook CO₂ wordt afgevangen en hergebruikt.



4. Benutten duurzame energiebronnen:

Aanlanding en draaischijf van hernieuwbare elektriciteit en groene waterstof. Een offshore cluster verricht installatie en onderhoud van offshore windenergie uit de Noordzee. Kansen voor hoge temperatuurgeothermie en overige hernieuwbare bronnen.



5. Duurzame brandstoffen:

Synthetische brandstoffen worden in de regio geproduceerd, op- en overgeslagen en verhandeld.



6. Circulaire industrie:

Industrie wordt onderdeel van het circulaire systeem en levert duurzame producten en hoogwaardige technologie aan de wereldmarkt.



7. Duurzame datacenters:

Amsterdam en Noord-Holland zijn hét Europese knooppunt voor duurzame datacenters.



Transitieprogramma naar een CO₂-neutrale industrie

Onze belangrijkste initiatieven die momenteel in beeld zijn, richten zich op de productie van waterstof, synthetische brandstoffen, syngas als basisgrondstof voor de chemie, energiebesparing en elektrificatie. De industrie is verantwoordelijk voor het optuigen ervan. Net- en havenbedrijven moeten de “plug-and-play”-infrastructuur voor de distributie van waterstof, elektra en hoogwaardige CCS/CCU-infrastructuur inrichten, zodat ook toekomstige innovaties en start-ups hier snel op kunnen inspelen. Hiermee worden ook de randvoorwaarden gecreëerd die nodig zijn om in de toekomst nieuwe projecten te initiëren die we misschien nu nog niet eens kunnen inbeelden. De technische ontwikkelingen gaan immers snel en met goede infrastructuur kan de toepasbaarheid in de regio worden versneld.

Groene waterstofproductie

Eén van de pilotprojecten betreft de productie van groene waterstof. Met dit basisbestanddeel worden synthetische brandstoffen gemaakt voor de scheep- en luchtvaart (synthetische kerosine). Het tweede project is de productie van syngas (synthetisch groen gas) voor mobiliteit en de gebouwde omgeving. De waterstofprojecten hebben prioriteit vanwege hun hoge opbrengst in de beperking van CO₂-uitstoot en hun brede toepassingsmogelijkheden voor zowel energie als ook circulaire chemie. Daarom bouwen we Nederlands grootste groene waterstoffabriek: een 100 MW-elektrolyse-faciliteit. Deze wordt gevoed door wind op zee en kan worden opgeschaald naar 1 GW in 2030 tot mogelijk zelfs 5 GW in 2050. Dit vormt het uitgangspunt voor de productie van syngas – de basisgrondstof voor een duurzame chemie.

Afval = Grondstof

Hergebruik van grondstoffen en materialen maakt het mogelijk om slimmer om te gaan met ons afval en bespaart daarmee ontginning van nieuwe grondstoffen (en leidt dus ook tot CO₂

reductie). We richten ons op grootschalig recyclen van plastics en op het hergebruik van biologisch afvalstromen (m.b.v. bioraffinage).

Carbon capture-infrastructuur

Het derde initiatief betreft het afvangen en hergebruiken van CO₂: carbon capture. De CO₂ uit de fabrieken van Tata Steel en AEB Amsterdam wordt afgevangen en kan als grondstof dienen voor schone energie, of kan via pijpleidingen worden afgenomen door bijvoorbeeld producenten van groen gas of tuinders.

Na het afvangen zijn er twee mogelijkheden: CCS (carbon capture storage) en CCU (carbon capture usage). We vangen zoveel mogelijk CO₂ af. Omdat de afzetmarkt voor CO₂ nog klein is, kiezen wij voorlopig voor tijdelijke CCS in lege gasvelden in de Noordzee. Zodra de infrastructuur staat en de markt voor CO₂-hergebruik op stoom komt, optimaliseren we echter naar CCU. Daar zit wat ons betreft de echte toekomst.

Waterstofinfrastructuur

Grootschalige opslag van energie in de vorm van elektronen is moeilijk. Voor lange afstanden en seizoen overbruggingen zijn daarom moleculaire vormen van energie nodig. De uiteindelijke energiemix moet bestaan uit een combinatie van elektriciteit en synthetische brandstoffen (op basis van koolstof- en waterstofmoleculen). Een hoogwaardige waterstofinfrastructuur die IJmuiden met Amsterdam verbindt en aansluit op een landelijke infrastructuur, is daarbij cruciaal.

Geen Gronings aardgas meer

Veel grotere en ook kleinere ondernemingen variërend van voedingsmiddelenindustrie tot elektriciteitsproductie, nemen afscheid van Gronings gas. De omschakeling naar elektrificatie, warmte boilers en waterstof vraagt een versterking van het elektriciteitsnet en aanpassing van de warmte- en gasinfrastructuur.





Hoofdstuk 3

Dit is er nodig

De industrie in het NZKG wil de technologische en economische kansen benutten en daarmee vliegwiel zijn voor een duurzame regio. Met een gezamenlijke aanpak van de klimaatproblematiek en de best practices die daaruit ontstaan, versterken we onze concurrentiepositie en blijven we een zeer aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en investeren.

Voor een CO₂-neutraal en circulair systeem zijn lef en leiderschap nodig. Industrie, publieke partners en overheid zijn afhankelijk van elkaar voor investeringen in technologie, infrastructuur en regelgeving. Publieke partners willen investeren in nieuwe infrastructuur als zeker is dat de industrie deze gebruikt. De industrie investeert in nieuwe technologie en capaciteit als er vertrouwen is in de tijdige beschikbaarheid van infrastructuur en regelgeving. De overheid ontwikkelt regelgeving als er vertrouwen is in maatschappelijk draagvlak.

De oplossing? Een gezamenlijke planning van transitiepaden, die de samenhang van publieke én private investeringen, regelgeving en tijdspaden duidelijk maakt. Daarnaast moet verantwoord worden geanticipeerd met nieuwe regelgeving en no-regret-investeringen in de infrastructuur, onafhankelijk van transitiepaden.

No-regret-infrastructuur

De omvang en ligging van het industriële cluster in het NZKG maken dat het behoort tot één van de kernregio's van deze transitie. Daarnaast zijn naar de toekomst toe – met alle onzekerheden van dien – een paar infrastructuren onontbeerlijk: CO₂, H₂, elektriciteit.

Om het hergebruik van CO₂ (CCU) te realiseren, is carbon capture-infrastructuur nodig. Denk aan een pijplijn om CO₂ van Tata Steel en AEB naar tuinbouwbedrijven te pompen en op termijn naar nieuwe chemische installaties gevoed door syngas. Ook is een waterstofinfrastructuur noodzakelijk, zoals een leiding om waterstof naar oliebedrijven in het havengebied te transporteren. Een verzwaring van de elektra-infrastructuur is daarnaast nodig voor datacenters, productie van waterstof en voor elektrificatie van de groeiende industrie. We verwachten dat de vraag naar elektriciteit vanuit de industrie in 2030 is toegenomen met 55 PJ (Peta joule), exclusief de groeiende vraag vanuit andere sectoren. Windparken in de Noordzee kunnen helpen om aan de toenemende vraag te voldoen.

Steun overheden

Meerdere initiatieven zijn rendabel, maar veel nu ook nog niet. De techniek is beschikbaar, maar de kosten zijn vaak nog hoog. Ook regelgeving kan nog belemmerend werken, evenals vergunningverlening die hergebruik van reststromen stimuleert. Ook zullen we de ruimtelijke inbedding en milieueffecten snel moeten organiseren. In het NZKG gaan we met steun van de landelijke overheid deze transitie rendabel mogelijk maken.





Conclusie

Dat het klimaat verandert, raakt ons ook dichtbij. Het veranderlijke weer - zware regenbuien afgewisseld met droogte - merken we inmiddels dagelijks. Juist in het NZKG, waar een groot deel ver onder de zeespiegel ligt, zijn we kwetsbaar. De noodzaak van een gezamenlijke aanpak is daarom groot.

Het Noordzeekanaalgebied onderscheidt zich door een combinatie van elementen. Het NZKG heeft wereldspelers in sterke sectoren, innovatiekracht dankzij kennisinstellingen en kennisintensieve bedrijven, een grote luchthaven nabij, uitzicht op offshore windparken en bedrijvigheid gericht op een biobased en circulaire economie. De uitgangspositie is sterk.

CO₂-reductie als vliegwiel

De noodzaak om CO₂ te reduceren leidt tot creativiteit en vernieuwing. Te beginnen bij vermindering van gebruik van fossiele brandstoffen en eindigend bij complexe procesinnovaties met hoogwaardig hergebruik van grondstoffen. Ondernemingen maken hun eigen afwegingen waar de schaarse gelden in te investeren: energiebesparing, elektrificatie, herinrichting van processen en het afvangen van CO₂. Ze investeren tevens in nieuwe technologieën van waterstofproductie, tot hergebruik van plastics. Spannend en uitdagend waarmee we het uiterste vragen van mensen en ondernemingen. De technische mogelijkheden liggen binnen handbereik, de marktpotentie ligt aan de horizon.

Tien jaar geleden was wind op zee nog onbetaalbaar, nu staan we op het punt dat windparken subsidievrij gebouwd kunnen worden. Die horizon is dus dichterbij dan we wellicht denken.

Sterke concurrentiepositie

Het bedrijfsleven wil samen met publieke partners vooroplopen in deze duurzame transitie.

Het NZKG is de ideale omgeving om duurzame én economisch aantrekkelijke initiatieven te testen. Als het hier werkt, kan het overall. De industrie speelt een cruciale rol in het succes van deze initiatieven, maar kan het niet alleen. Daarbij zijn de rentabiliteit van projecten, een tijdige beschikbaarheid van voldoende energie-infrastructuur en een ondersteunende overheid vanzelfsprekende randvoorwaarden. Dat maakt snelle opschaling van innovatieve projecten mogelijk, waarmee op termijn ook start-ups en scale-ups profiteren van een gerichte aanpak van infrastructuur voor CO₂-emissie.

Samen sterk, iedereen nodig

Om deze omvangrijke, uitdagende en complexe opgave waar te maken is iedereen uitgenodigd. Iedereen op zijn of haar plaats in een bedrijf, publieke onderneming of bij de overheid. Dat is én nodig voor het resultaat én maakt samenwerken voor een doel de sleutel tot veel voldoening en succes; de levende spaken vormen het vliegwiel voor duurzame toekomst van de Metropoolregio Amsterdam.





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

mw D. Lieuwen

BEL/REE

Telefoonnummer +31235143389

lieuwend@noord-holland.nl

INGEKOMEN 20 JULI 2018

1 | 4

Verzenddatum

Betreft: Stand van zaken 'Voedsel Verbindt' MRA

19 JULI 2018

Geachte leden,

Kenmerk

1091790/1091802

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) stellen wij u op de hoogte van ons besluit. Verder informeren wij u graag in deze brief over de voortgang van de regionale samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (hierna: MRA) en de omliggende landbouwproductiegebieden op het thema duurzame regionale voedselvoorziening.

Uw kenmerk

Op 17 juli 2018 hebben wij besloten:

- kennis te nemen van het rapport 'Voedsel Verbindt MRA';
- kennis te nemen van het voorstel 'Food MRA – Opzet strategie en governance' over de governancestructuur van het voedselnetwerk in de MRA en de omliggende landbouwproductiegebieden Noord-Holland Noord en Flevoland.

Provinciaal beleid 2016-2019 agri & food MRA

In de uitvoeringsagenda Economie 2016-2019 staat dat wij ons inzetten voor agri & food in de MRA bij het realiseren van een Regionaal beleidskader, een Uitvoeringprogramma (Roadmap) en een governance structuur voor het voedselnetwerk. Om onze provinciale duurzame ambities op gebied van agri & food te realiseren sluiten we graag aan bij de ontwikkelingen vanuit het voedselnetwerk MRA.

De complexiteit van het voedselsysteem

Het thema voedsel komt steeds vaker aan de orde op de bestuurlijke agenda. Waar overheidsbeleid tot op heden vaak was gericht op optimalisatie van primaire productieomstandigheden en beperken van milieueffecten, vragen nu in toenemende mate ook andere aspecten aandacht. Het gaat dan om de relatie tussen voortgaande verstedelijking en het omringende land dat de steden voedt, logistieke en circulaire uitdagingen die dit met zich brengt, verschuivende aandacht van voldoende voedsel naar gezond en lokaal geproduceerd voedsel, *branding* en beleving van voedsel (gastronomie, toerisme), belang van kennis en innovatie, enz. Zo is bijvoorbeeld 20% van het

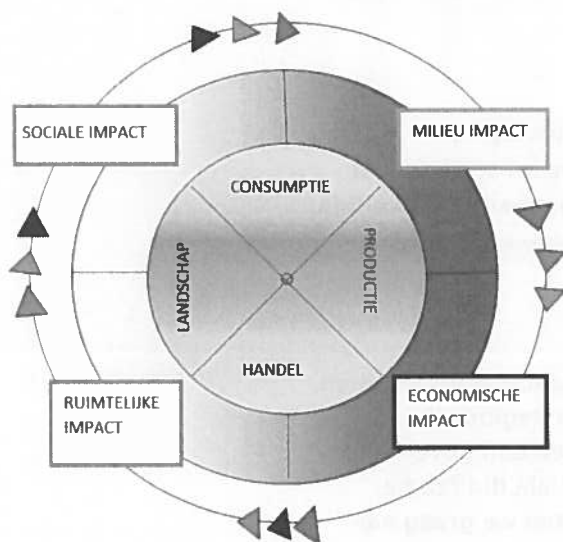
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

vrachtverkeer in de stad Amsterdam voedsel gerelateerd en is 70% van de welvaartsziekten op de wereld gerelateerd aan wat we eten.

Voedsel is een thema overstijgend onderwerp. Het heeft een relatie met veel andere onderwerpen, zoals milieu, logistiek, gezondheid, ruimte, landschap en (circulaire) economie, klimaat en arbeidsmarkt & onderwijs. Met het uitvoeringsprogramma 'Voedsel Verbindt MRA' willen netwerkpartijen de samenhang en de samenwerking tussen die thema's rondom voedsel versterken. Ze hebben immers impact op elkaar. En omdat de onderwerpen beleidsmatig gefragmenteerd belegd zijn bij verschillende overheden en organisaties biedt netwerkend samenwerken een goede oplossing om voedselvraagstukken op te pakken. Dat gaat natuurlijk niet allemaal tegelijk, het netwerk zal zich moeten inspannen om te kunnen starten met een aantal opgaven waarop zij zich kan focussen. Een manier van werken die ook uitstekend past bij de provinciale organisatie (Samen NH, samen doen en participatief netwerken).

Onderstaande figuur A. geeft een beknopte weergave van hoe het voedselsysteem in elkaar zit en van de invloeden (sociaal, milieu, economisch en ruimtelijk) en de afhankelijkheden binnen het systeem.



Aantal voorbeelden van invloeden en afhankelijkheden:

Sociale domein: onze lifestyle heeft invloed op wat we eten, en daarmee op **hoe** (milieu) en **waar** ons voedsel wordt geproduceerd en soms ook **gegeten** (ruimtelijk) en hoeveel geld daarvoor wordt uitgegeven (economie).

Milieu domein: het aantal kilometers dat voedsel aflegt, voordat het op ons bord ligt, verminderen van 30.000 km naar 20.000 km heeft invloed op **hoe** het ruimtelijk domein er dan uit zal moeten zien en heeft impact op **wat** (sociaal) er kan worden gegeten en **wie** de extra vraag naar voedsel kunnen produceren/verwerken (economie).

Economisch domein: lokale handel en voedselverwerking leidt tot werkgelegenheid en inkomen in de metropoolregio (sociaal) en heeft invloed **waar** voedselverwerkende industrie (ruimtelijk) zich vestigen en de daarmee samenhangende bedrijvigheid, ruimte die dan niet voor natuur of recreatie kan worden benut (milieu).

Ruimtelijk domein: de inrichting van de ecologische groen structuur en stedelijke groenvoorziening heeft invloed op het gevoel van welbevinden (sociaal), vergroening in steden draagt bij aan het voorkomen van hittestress en het vermogen om grote hoeveelheden regen op te nemen (milieu) dat leidt tot nieuwe economische verdienmodellen zoals urbanfarming (economie).

Figuur A.

Terugblik

In 2017 nam een aantal bestuurders in de MRA, onder wie gedeputeerde Landbouw, het initiatief om inzichtelijk te maken wat er op het terrein van voeding gaande is in de maatschappij en in het bijzonder in de MRA. Dat resulteerde in het rapport 'Voedsel Verbindt MRA' dat wij u hierbij aanbieden (bijlage 1). Hierin is de ambitie geformuleerd dat onze regio toonaangevend wil zijn op het gebied van duurzame moderne voedselvoorziening voor de stad. Daarbij wordt het

begrip 'regio' ruimer geïnterpreteerd dan de MRA en wordt ook gekeken naar de andere delen van de provincies Noord-Holland en Flevoland, omdat daar belangrijke agrarische productiegebieden zijn (inclusief vis) waarvan de metropoolregio mede afhankelijk is.

Eind 2017 ondertekenden wij (GS besluit 1014217/1014235), samen met LTO Noord, provincie Flevoland, Rabobank Amsterdam, Foodcouncil MRA, Aeres Hogeschool, gemeente Zaanstad, Amsterdam Metropolitan Solutions (AMS), Greenport Noord-Holland Noord en Amsterdam Green Campus, ook het manifest Voedsel Verbindt (bijlage 2). Samen spraken we daarmee onze ambitie uit voor een duurzaam voedselsysteem in de metropoolregio en het omliggende productiegebied. Dit is vertaald naar de volgende doelstellingen:

- natuur-inclusieve productie (stimuleren van circulaire economie, innovatie en bodemvruchtbaarheid);
- een uitnodigende omgeving voor bedrijven zowel het midden- en kleinbedrijf als multinationale ondernemingen;
- conservering van het agrarische landschap in de metropool en verhoging van de kwaliteit van groen in de steden;
- realisatie van een duurzame regionale logistiek die het platteland met de stad verbindt;
- verbetering van de gezondheid van de bewoners.

De ondertekenaars van het manifest wilden het niet laten bij het uitspreken van een ambitie. Een aantal partners, waaronder de provincie, heeft daarom begin 2018 een kwartiermaker ingehuurd om te komen tot een concreet uitvoeringsprogramma, met een lichte uitvoeringsstructuur, geïnspireerd op de governance van de bestaande Noord-Hollandse Greenports (bijlage 3). Uiteraard gaan wij daarbij geen dingen doen die al door andere organisaties worden gedaan (bijvoorbeeld door de Amsterdam Economic Board), maar willen we aanvullend de verbindingen leggen met voedsel. Er wordt een programma 'Voedsel in de MRA' uitgewerkt waarin onderstaande lijnen nadere invulling krijgen en innovaties worden aangejaagd:

1. Voedselstromen & Logistiek
2. Gezonde voeding
3. Data & citizen science
4. Voedsellandschappen
5. Circulaire productie

Met het tot stand komen van de uitvoeringsagenda 'Voedsel Verbindt MRA' en bijbehorende organisatiestructuur geven wij uitvoering aan ons provinciaal beleid (uitvoeringsagenda Economie 2016-2019).

Provinciale rol en inzet 'Voedsel Verbindt'

In bijlage 4. lichten wij graag toe hoe wij onze rol op de verschillende onderwerpen kunnen invullen. Na de oprichting van de formele governancestructuur nemen wij besluit over onze participatie binnen Voedsel Verbindt MRA, zowel beleidsmatig als financieel.

Planning

Samen met provincie Flevoland, gemeente Zaanstad, LTO Noord, Rabobank Amsterdam en de Foodcouncil MRA nodigen wij in de zomer 2018 alle gemeenten in de MRA uit om mee te werken aan het uitvoeringsprogramma 'Voedsel Verbindt MRA'. Dat doen we, omdat voedsel ook in hun gemeente en provincie een relevant thema is. Om te beginnen doen we dat door kennis te laten nemen van het rapport 'Voedsel Verbindt MRA' en de relevantie van het thema en de cross-overs met andere beleidsonderwerpen te bespreken met de nieuwe colleges van Burgemeester & Wethouders.

Na het zomerreces 2018 gaan we verder met het opstellen van de uitvoeringsagenda 'Voedsel Verbindt MRA' en het uitwerken van de governancestructuur.

Wij hopen u met deze brief te hebben geïnformeerd over de manier waarop wij willen inspelen op het regionaal initiatief 'Voedsel Verbindt MRA' en nodigen u alvast uit om ook te komen op één onze voedsel netwerkbijeenkomsten eind 2018.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

B.A. A. Telin

4 bijlagen

1. Rapport 'Voedsel Verbindt MRA; uitdagingen aangaan en kansen pakken'.
2. Manifest 'Voedsel Verbindt MRA'.
3. Voorstel Food MRA – strategie en governance.
4. Provinciale rol en inzet.

Voedselnetwerk MRA

Voedsel Verbindt!

SOCIALE IMPACT

MILIEU IMPACT

CONSUMPTIE

PRODUCTIE

LANDSCHAP

HANDEL

RUIMTELIJKE IMPACT

ECONOMISCHE IMPACT

**Uitdagingen aangaan
en kansen pakken**

Hoe het voedselnetwerk in de metropoolregio Amsterdam
tot een gezamenlijke Agenda Voedsel komt



ORG-ID organisatie & beleidsontwikkeling

Martijn Thijssen, ORG-ID, Juni 2017

0	SAMENVATTING	3
1	INLEIDING	4
2	WAT IS ER AAN DE HAND IN DE SAMENLEVING?	4
	2.1 Over bevolking en steden	4
	2.2 Over voeding, haar productie en de effecten daarvan	5
	2.3 Mondialisering en schaalvergroting	7
	2.3 Over voedsel en steden	7
3	HET ECONOMISCH BELANG VAN AGRI-FOOD	9
	3.1 Agri-Food in Nederland	9
	3.2 Over het economisch belang van Agri & Food in de MRA	9
4	ALLES OVERZIEND	11
	4.1 Conclusies	11
	4.2 Ambitie	11
	4.3 Denkrichtingen	12
	4.4 Samenwerking als voedselnetwerk in de MRA is nodig	12
	4.5 Wat zijn de volgende stappen om te komen tot een voedselnetwerk MRA en van daaruit tot een Agenda Voedsel MRA?	13
	Bijlage 1: Een kenschets van Agri & Food in de MRA	15
	Bijlage 2: Wat is een goede ambitie voor een voedselagenda in de MRA?	16
	Bijlage 3: Governance	17
	Bijlage 4: Manifest	18
	Bijlage 5: Geïnterviewden	20
	Bijlage 6: Bronnen	21

0. SAMENVATTING

In 2050 zal naar verwachting meer dan twee derde van de wereldbevolking (VN, 2014) in steden leven.¹⁾ In Nederland leven van elke 100 mensen er nu al 86 in de stad. Dat aantal neemt nog toe. Hoe zorgen we ervoor dat die stad ook in de toekomst gevoed wordt? De Metropoolregio Amsterdam (MRA) wil heel veel mensen, bedrijven en overheden verleiden om samen te gaan werken in een voedselnetwerk om met dat vraagstuk voor de MRA en de uitdagingen die daarmee samenhangen aan de slag te gaan. Uitdagingen die voortkomen uit de relatie tussen de productie, de verwerking en het transport van ons dagelijks eten en thema's als ruimtelijke ordening, leefbaarheid, logistiek, sociale cohesie, en energievoorziening.

De voedselvoorziening in Nederland staat op een buitengewoon hoog niveau; voedsel was nog nooit zo veilig, overvloedig aanwezig en divers. Dat is te danken aan een buitengewoon efficiënt productie- en transportsysteem waarin de productie en verwerking daar plaatsvinden waar dit het goedkoopst kan. De toegevoegde waarde voor de MRA is aanzienlijk (€ 3,55 miljard toegevoegde waarde, 33000+ werkzame personen, ruim 5300 bedrijven, circa € 4 miljard export waarde, 9% aandeel regio op patentaanvragen²⁾). Deze efficiënte productie heeft ook zijn schaduwkant; hij is niet duurzaam (energie, natuur, grondstoffen) en leidt tot overconsumptie (obesitas).

Ook vindt de voedselvoorziening veelal plaats buiten de steden en ervaren burgers de binding met 'waar komt het voedsel vandaan' steeds minder. Tegelijkertijd is er een trend naar 'stadslandbouw' of meer 'metropolitan solutions', waarbij groen, voedsel, welzijn, klimaat en duurzaamheid drivers zijn.

Burgers beschouwen deze situatie tweeledig. Enerzijds is de voedselveiligheid en -zekerheid een vanzelfsprekendheid voor hun. Anderzijds bekijken zij de machtsconcentratie bij enkele grote spelers met argusogen. 'Wat als een van die spelers failliet gaat?', 'Wie bepaalt wat ik nog op mijn bord krijg?', 'Is het voedsel veilig? Weet ik waar het vandaan komt?', 'Alle

werk verdwijnt naar het buitenland!'. 'Wat gebeurt er als die grote bedrijven vertrekken?' Het gevolg van deze argusogen is een toenemend wantrouwen en geloof in nationalisme.

Burgers zien ook hele andere waarden in voedsel dan alleen maar 'voeding'; voedsel verbindt mensen en culturen, voedsel brengt levensvreugde, voedsel zorgt voor gezondheid.

Bedrijfsleven en overheden zien Agri & Food als een belangrijke economische waarde binnen Nederland, en zeker ook binnen de MRA. Het is voor alle betrokkenen bij voedsel in de MRA van belang om de grote verworvenheden van de moderne voedselproductie en de mondialisering te combineren met een regionalisering van de voedsel economie. Vanuit het adagium 'Regionaal wat regionaal kan, mondiaal wat mondiaal noodzakelijk is'. Dat moet dan wel duurzaam; '2x meer, met 2x minder en 2x gezonder'. Daarmee kan recht worden gedaan aan de zorgen van de burger, aan de positie van het (internationale) bedrijfsleven, en aan de vraag naar een meer duurzame voedselproductie. Daartoe moet gewerkt worden aan een soort 'ecosysteem' voor Agri en Food waarin er sprake is van continue vernieuwing en innovatie. De MRA heeft daarvoor een unieke positie. De aanwezigheid van een sterke, van lokaal tot mondiaal opererende voedingsindustrie in combinatie met de primaire productie en de stedelijke omgeving maakt dat de MRA vanuit de verbinding nieuwe concepten kan ontwikkelen rond 'Feeding the City'. De bevolkingsopbouw van de MRA zorgt voor creativiteit en hang naar innovatie. De muren tussen overheden, bedrijfsleven en onderzoek zijn relatief laag. De kennis en productie op het terrein van voedselproductie en -processing is van mondiaal topniveau. Wanneer de MRA in staat is bovenstaande combinatie te realiseren zal zij daarmee direct ook een export product naar de andere metropoolregio's in handen hebben. Daarvoor is een intensieve samenwerking nodig die zich richt op 1. het realiseren van een duurzame regionale logistiek die het platteland met de stad verbindt (inclusief de daarbij behorende sociaal/culturele component), 2. een meer natuur-inclusieve productie (circulaire economie, bodemvruchtbaarheid) 3. een bedrijfseconomische context die zowel multinationale ondernemingen als MKB blijvend uitnodigt hun activiteiten binnen de MRA te ontplooien. De kop van Noord-Holland en geheel Flevoland zijn als primaire productiegebieden onlosmakelijk verbonden met de MRA regio. Daarbij hoort ook het stimuleren van innovatie door een versterkte samenwerking tussen ondernemers en onderwijs.

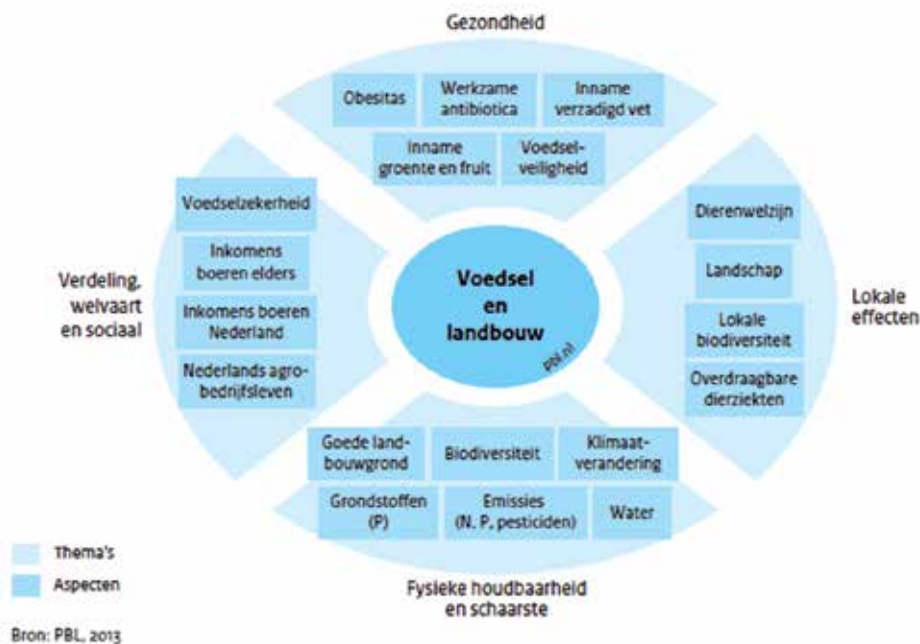
1) Bron Rabobank 2016 ([megatrends economie Rabobank](#))

2) Bron: https://www.amsterdameconomicboard.com/cluster/agri-food#facts_table

1. INLEIDING

Voedsel verbindt mensen, voedsel voedt mensen, voedsel verblijdt mensen, voedsel verrijkt de economie.... Maar voedselproductie en -logistiek verdeelt ook mensen en economieën, voedsel productie vervuult de omgeving, voedsel productie vernietigt natuur. En voedsel heeft een directe relatie met gezondheid en verdeling van welvaart. Vier zijden van hetzelfde onderwerp. Vier zijden die aandacht behoeven wanneer we kijken naar de positie van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) in de toekomstige voedselvoorziening.

Thema's en aspecten rondom voedsel en landbouw



Figuur 1. De context van voedsel

Het thema voedsel heeft een belangrijke positie in de MRA. De metropool moet gevoed worden. Agri-Food vormt een belangrijke economische factor in de MRA.

De wijze waarop dat is ingericht zorgt echter ook voor een kloof tussen producten en consument, en tussen stad en land.

Maar voedsel leeft ook onder de bevolking. De maatschappij heeft de functie van voedsel verbreed naar het sociale domein. Mensen identificeren zich met voedsel, mensen verbinden zich met voedsel (individualisering van de voedselkeuze), er is een maatschappelijk vraag naar 'gezond' en 'duurzaam', naar 'beleving' van voedsel. Daarbij wordt er zonder meer van uitgegaan dat het voedsel veilig geproduceerd is. De vraag is wat de MRA hier mee moet. Is de toekomst van de voedselvoorziening in de metropool vanzelfsprekend? Wordt de positie van de agri-food keten in de MRA als vanzelf bestendigd? En worden de kansen rond de toekomstige voedselvoorziening als vanzelf verzilverd? En indien niet, wat is er dan vanuit de MRA nodig? Deze vragen komen aan de orde in dit stuk.

Daartoe wordt in hoofdstuk 2. eerst een inleiding gegeven over wat er op het terrein van voeding gaande is in de maatschappij en in het bijzonder de MRA. Daarna wordt in Hoofdstuk 3 ingegaan op de economische betekenis van agri en food voor de MRA; In hoofdstuk 4 worden conclusies getrokken en wordt vooruit gekeken; welke vragen resteren, en wat kan worden gedaan.

2. WAT IS ER AAN DE HAND IN DE SAMENLEVING?

2.1 OVER BEVOLKING EN STEDEN.

Van elke 100 mensen in Nederland leven er 86 in de stad³⁾. In West Europa ligt dit percentage in alle landen boven de 75%. Wereldwijd ligt het op dit moment nog aanzienlijk lager, met name in Afrika en Azië. Dit zal echter snel veranderen; in 2050 zal naar verwachting meer dan twee derde van de wereldbevolking (VN, 2014) in steden leven.⁴⁾ Niet alleen het percentage mensen dat in de stad leeft neemt toe. De absolute omvang van de steden neemt ook toe. Het aantal steden met tien miljoen inwoners of meer zal in de komende 10 jaar met 20% groeien (van dertig nu naar 36 in 2025). Dat brengt grote uitdagingen met zich mee. Want hoe houdt je een dergelijke metropool leefbaar? Hoe behoudt je sociale cohesie? Hoe zorg je er voor dat de stad gevoed wordt? Die laatste vraag wordt des te prangender wanneer je je realiseert dat het aantal mensen op aarde nog aanzienlijk toe zal nemen. Om al die mensen te kunnen voeden zal een flinke toename van de voedselproductie nodig zijn.

2.2 OVER VOEDING, HAAR PRODUCTIE EN DE EFFECTEN DAARVAN

De voedingstoestand van de gemiddelde burger in West Europa is sinds de Tweede Wereldoorlog sterk verbeterd. Voedsel is in de meeste westerse landen onbeperkt beschikbaar, veilig, gevarieerd en goedkoop. Voor de Nederlandse consument is dit een vanzelfsprekendheid. De onbeperkte beschikbaarheid is het gevolg van actief beleid van onder andere Mansholt in zijn rol als minister en Eurocommissaris van Landbouw. Kern van dat beleid was in eerste instantie gelegen in specialisatie, mechanisatie en schaalvergroting. De latere neoliberale stroming die ervoor zorgde dat allerlei handelsbelemmeringen wegvielen gaf een extra impuls. Door de globalisering werden productielocatie, verwerkingslocatie en afzetmarkt verder uit elkaar getrokken waardoor de kostprijs afnam. Bovendien heeft mondialisering en de migratie van werknemers geleid tot een wezenlijke verandering in ons voedselpakket; Zuid Europees, Aziatisch, Amerikaans fast-food, Latijns Amerikaanse gerechten, vrijwel alles is tegenwoordig gangbaar. De mogelijkheden van genetische modificatie en (zeer recent) de

opkomst van precisielandbouw bieden verdere mogelijkheden om de productie van voedsel te optimaliseren.

De voedingstoestand van de Nederlandse bevolking (in de zin van voldoende nutriënten) is dan ook goed (vaak té goed) te noemen. ‘Voedsel is overal aanwezig, en overal wordt de burger verleid om iets te kopen. Het ‘snacken’ (het tussen maaltijden door eten) is sterk toegenomen. Het voedingspatroon is sinds de jaren '50 ook sterk veranderd. Het verbruik van aardappelen en groenten is sinds 1950 gedaald, terwijl het verbruik van vlees en kaas is toegenomen.⁵⁾

	1950	Begin 21e eeuw
aardappelen	356	233
groenten	181	164
vlees	48	116
kaas	14	49

Fig. 2. Verandering in voedingspatroon sinds 1950 . Bron: Smakelijk weten; Trends in voeding en gezondheid. CBS, Den Haag/Heerlen, december 2012.

Onder andere hierdoor zijn overgewicht en obesitas in de Nederlandse samenleving sterk toegenomen’ (Pbl 2013)⁶⁾. Het is tekenend dat het CBS bij de determinanten van gezondheid ondervoeding niet heeft staan, maar overgewicht wél⁷⁾. En het is opvallend dat – ondanks het goede en brede aanbod – een deel van de bevolking toch nog een eenzijdig en beperkt voedingspatroon hebben. Daar tegenover staat een groep foodies, hoogopgeleid, die juist zeer bewust eet en met gezondheid bezig is. Zeker in de stad is deze tweedeling/kloof aanwezig.

De specialisatie, mechanisatie en schaalvergroting heeft naast deze zeer belangrijke verworvenheden ook negatieve consequenties. De werkgelegenheid in de agri-food sector is aanzienlijk gedaald. In 1950 waren er in Nederland nog bijna 600 duizend mensen in de landbouw werkzaam. Nu zijn dat er minder dan 200 duizend. De schaalvergroting leidt logischerwijs tot een vermindering van het aantal bedrijven met een nagenoeg gelijkblijvend productieareaal. In 1950 waren er in Nederland nog ruim 400 duizend boerenbedrijven. Nu zijn dat er

3) Bron Unicef Urban Map ([Urban map Unicef](#))

4) Bron Rabobank 2016 ([megatrends economie Rabobank](#))

5) WUR 2013. Voeding, gezondheid en welzijn: Kansen voor Agri.

6) Pbl 2013. [De macht van het Menu. Opgaven en kansen voor duurzaam en gezond voedsel](#)

7) Statline CBS ([kerncijfers gezondheid](#))

minder dan 65.000.⁸⁾ en dat aantal daalt snel (Pbl). De inkomenspositie van die bedrijven is heel verschillend per bedrijf en per jaar maar staat in de gehele sector onder druk; de inkomsten per arbeidsjaar in 2015 zijn ruim 14 procent lager dan in 1995. (CBS)⁹⁾

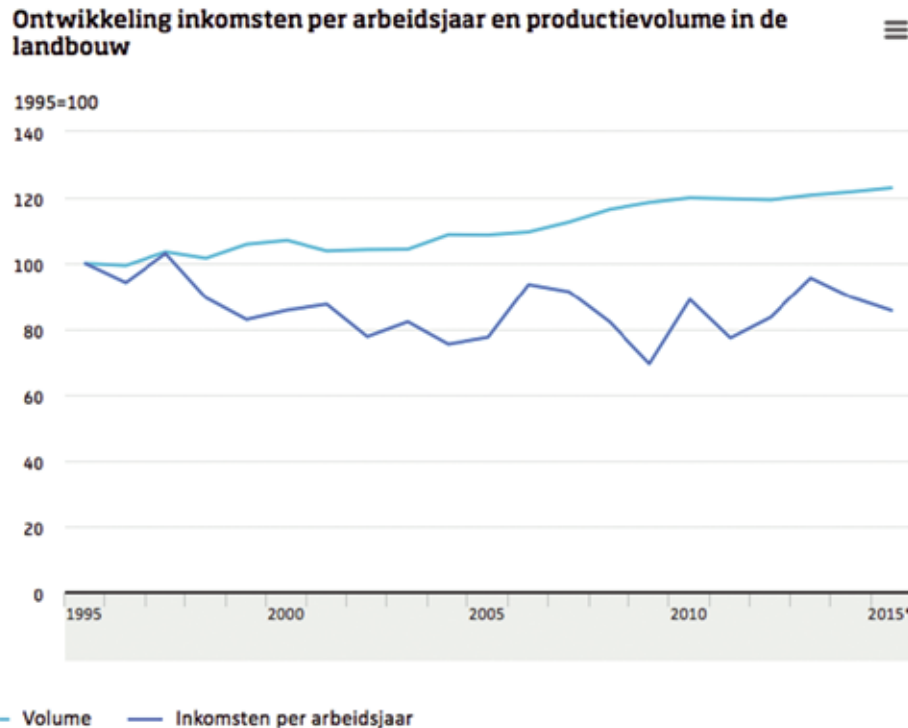


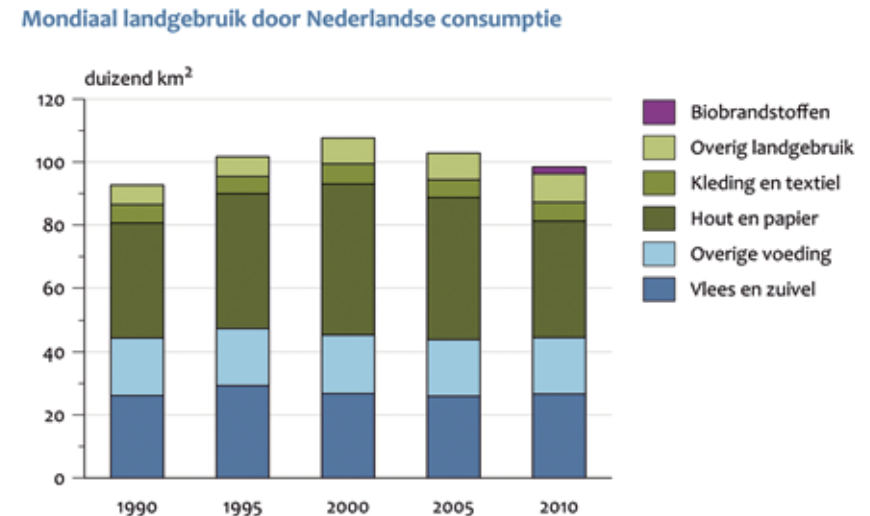
Fig. 3. De relatie tussen inkomen en productievolume in landbouw (Bron CBS)

De mechanisatie en specialisatie heeft directe gevolgen gehad voor de invloed van de landbouw op haar omgeving; er heeft een segregatie plaatsgevonden tussen natuur en landbouw, maar ook tussen landelijk gebied en stad. Allerlei landschappelijke elementen die drager zijn voor de natuur (heggen, bomen, kleine watergangen, poeltjes) zijn grotendeels verdwenen. Voedselproductie – met name de productie van vlees en zuivel – draagt op mondiaal niveau in hoge mate bij aan het verlies aan

8) Bron CBS; [\(CBS; landbouw sinds 1950\)](#)

9) Bron CBS; [inkomstendaling in de landbouw](#)

biodiversiteit, onder andere door de grote 'landvoetafdruk' die ermee gepaard gaat. 'Als Nederlanders de helft minder vlees en zuivel zouden consumeren, neemt het landbeslag voor de Nederlandse voedselconsumptie met een kwart af.' (Pbl 2015)¹⁰⁾



Bron: PBL.

PBL/aug15
www.clo.nl/nl007507

Fig. 4. De 'landvoetafdruk' van de Nederlandse consumptie

Intensief gebruik van gewasbeschermingsmiddelen en kunstmest heeft directe gevolgen voor de kwaliteit van het milieu en de natuur. De mondialisering heeft geleid tot een doorbreking van de stikstofkringloop waardoor de bodem uitgeput dreigt te raken (en her en der al raakt). En dat geldt ook voor ons natuurlijk kapitaal. De voedselproductie vraagt een grote input van fossiele energiebronnen en draagt daarmee voor een flink deel bij aan de klimaatverandering.

De verlenging van de keten in de voedselproductie leidt ook tot een vervreemding tussen consument en producent, tussen stad en platteland. Hoewel deze trend de laatste jaren wat lijkt te keren is het sinds de jaren '50 van de vorige eeuw steeds minder 'normaal' dat men weet wie de aardappel heeft geteeld die op het bord ligt. Weliswaar brengt de moderne

10) Bron Pbl 2015; ['Trends in Nederlandse voetafdrukken'](#)

ict-technologie de mogelijkheid om tot op detail-niveau te weten waar en onder welke omstandigheden een paprika is geteeld, het blijft in de ogen van veel mensen een massa product uit een grootschalige voedingsindustrie. Daarnaast is er de trend dat voedingsmiddelen een steeds meer in bewerkte of samengestelde vorm vorm of in samengestelde, al dan niet kant- en klare' vorm, bij de consument komt, waarin de oorspronkelijke ingrediënten nog nauwelijks herkenbaar zijn ('groeien spruiten dan aan planten ???').

2.3 MONDIALISERING EN SCHAALVERGROTING

De mondialisering en de schaalvergroting in het algemeen (los van agri-food) heeft nog een belangrijk effect op de samenleving. Doordat kapitaal en goederen eenvoudig over de wereld reizen wordt het belang van de thuisbasis voor veel multinationale ondernemingen kleiner. Men kan eenvoudig kiezen waar de productie het goedkoopst is. Het toegenomen belang van aandeelhouders maakt de keuze voor die goedkoopste plaats van productie nog vanzelfsprekender. Schaalvergroting leidt tot bedrijven die de hele keten domineren en 'too big to fail' zijn. Het gevolg is dat de baanzekerheid voor de werknemer afneemt, het verschil tussen arm en rijk toeneemt, en er risico's bestaan voor de stabiliteit van regionale economieën. Dat is niet uniek voor voedsel, het is een algemene ontwikkeling. Maar mensen voelen dat. Ze worden er onzeker en wantrouwend van. Dat leidt tot politieke en bestuurlijke instabiliteit.

Over onzekerheid en wantrouwen van de bevolking schreef Rosanne Herzberger in het NRC van 27 mei 2017: *de onderwerpen waar we de wetenschap wantrouwen gaan eigenlijk niet over wetenschap maar het gaat over voedsel, of farma, of landbouw, of energie. Het is niet de wetenschap die we wantrouwen maar de industrie. We wantrouwen de autoriteiten die de praktijken van die industrie moeten goedkeuren en we wantrouwen de overheden die hen regels moeten voorschrijven. En waarom? Daar is wat mij betreft maar één antwoord op: macht. De kloof in de machtsverhoudingen tussen het bedrijfsleven en de burger wordt te groot.'..... het is ironisch: we zijn individualistischer dan ooit - niets is belangrijker dan jouw hyperpersoonlijke keuze waar te wonen, hoe te eten, hoe lief te hebben, hoe te sterven- maar tegelijkertijd stelt dat moderne individu helemaal niets meer voor. Hij leidt een leven in volstrekte afhankelijkheid. Het enige dat hij kan is een beetje consumeren'.*

Er is ook een andere beweging gaande in de maatschappij. Door Hajer¹¹⁾ genoemd 'de energieke samenleving'; het gegeven dat steeds meer mensen zelf het heft in handen nemen, gezamenlijk maatschappelijke problemen oppakken, hun eigen 'kleine ketens organiseren', kleine bedrijfjes opstarten. Niet vanuit de gedachte van winstmaximalisatie, maar vanuit de zorg om hun directe omgeving. In die beweging vormt voedsel een belangrijke factor. Hier wordt de koppeling tussen voedsel en gezondheid breder gezien dan 'voedingswaarde'. Stadslandbouw valt als absolute productiefactor in het niet bij de mondiale voedselproductie. Maar zij zorgt wél voor cohesie binnen de bevolking. Zij kan ook zorgen voor gezondheid doordat stadslandbouw mensen in beweging brengt. Meer in het bijzonder brengt het kwaliteit van leven in zorginstellingen waar oude mensen betrokken zijn bij de moestuin die producten voor hun keukens levert.

Deze energieke samenleving brengt ook een andere rol voor de overheid met zich mee. Die rol wordt steeds minder spelbepalend, en steeds meer faciliterend (ook wel 'responsieve overheid' genoemd)¹²⁾.

Naast de 'energieke samenleving' is er ook de 'kritische consument' die een kracht vormt tegen de door multinationals voorgeschotelde massa productie. Die kritische consument vraagt naar duurzaam, lokaal of regionaal, en ambachtelijk geproduceerd voedsel.

Ook de betekenis van voeding in relatie tot 'gezondheid', zeker in een steeds ouder wordende bevolking, plaatst nieuwe vragen over de positie van voeding in de maatschappelijke context.

Voedsel is niet alleen een economisch vraagstuk, maar steeds meer verweven met maatschappelijke vraagstukken.

2.3 OVER VOEDSEL EN STEDEN

Bovengenoemde trends zijn algemene trends, maar zijn niet afwijkend voor metropoolregio's. Metropoolregio's bestaan in principe uit aangesloten stedelijke conglomeraten. De stedelijke opgave zal daarom in het algemeen leidend zijn bij de beleidsvorming.

11) Prof. Dr. Maarten Hajer, hoogleraar Urban Futures en voormalig directeur van het Planbureau voor de Leefomgeving

12) van der Steen, Scherpenisse, Hajer, van Gerwen en Kruitwagen 2014; ([Leren door doen, overheidsparticipatie in een energieke samenleving](#))

Wiskerke¹³⁾ benoemt een aantal redenen waarom steden betrokken moeten zijn bij het voedselvraagstuk¹⁴⁾. Hieronder worden vijf van deze redenen benoemd die specifiek relevant zijn voor de MRA. Wiskerke wijst ten eerste op het belang van *gezondheid en sociale gelijkheid*; de gelijke beschikbaarheid van gezond voedsel voor iedereen. Die is niet vanzelfsprekend; er is een epidemie van obesitas, maar die is veel sterker onder de lagere sociale klassen. Ten tweede wordt benoemd de veel te grote *ecologische voetafdruk* van de Nederlandse voedselvoorziening die uiteindelijk de grenzen van de aarde zal overschrijden. De effecten daarvan zullen zeker op het niveau van de stad of de metropool voelbaar zijn. Ten derde het grote aandeel van voedsel in de *afvalberg*; dat brengt allerlei logistieke problemen met zich mee. Ten vierde zijn steden zeer gevoelig voor *klimaatverandering* en die kan niet worden aangepakt zonder de voedselvoorziening daar in mee te nemen. Voedsel – met name vlees- en zuivelproductie – gaat gepaard met een grote uitstoot van CO₂. Stadslandbouw daarentegen kan bijdragen aan klimaatbestendigheid van de stad. Tot slot, de voedselvoorziening gaat gepaard met een grote *werkgelegenheid*. Op dit moment lijkt er onvoldoende ingespeeld te worden op de kansen die verbonden zijn met kleine bedrijven in de voedselbranche.

Deze aspecten zijn allemaal onderling verweven. Die verwevenheid is inhoudelijk (een circulaire voedsel economie vermindert klimaatverandering, maar kan ook extra banen leveren), maar ook organisatorisch (een circulaire voedsel economie vraagt om samenwerking tussen overheden, burgers en bedrijfsleven).

De in hoofdstuk 2 genoemde aspecten houden verband met de afhankelijkheden tussen stad en platteland.

Bijvoorbeeld:

1. voor een duurzamer voedselvoorziening zal (onder andere) het energieverbruik voor voedsel naar beneden moeten, en de stikstofkringloop worden hersteld. Dat kan door transport afstanden te verkleinen en door de productie van voedsel dicht bij de stad te brengen.
2. Het adequaat managen van het afval van voedsel kan onder andere op basis van een circulaire economie waarbij op basis van organische reststromen de kringloop wordt gesloten. Dit draagt tevens bij tot een diverse werkgelegenheid.

13) Prof. Dr. Maarten Hajer, hoogleraar Urban Futures en voormalig directeur van het Planbureau voor de Leefomgeving

14) van der Steen, Scherpenisse, Hajer, van Gerwen en Kruitwagen 2014; [\(Leren door doen, overheidsparticipatie in een energieke samenleving\)](#)



Fig. 5. Onderlinge relatie natuurlijk kapitaal en de circulaire economie.

Bron: CREM

De positie van voedsel binnen de circulaire economie is een bijzondere. In de circulaire economie van de abiotische grondstoffen is het van belang om deze oneindig lang in de productiekringloop te behouden. Zij zijn immers niet hernieuwbaar. In de circulaire economie van de biotische grondstoffen is het essentieel om een sluitende kringloop met de natuurlijke omgeving te realiseren. Wanneer we dat niet doen raakt het natuurlijk systeem uitgeput.

3. Een kleinschalige(r) en hoogwaardige primaire productie op basis van innovatieve business modellen kan de werkgelegenheid bevorderen.
4. Een betere verbinding tussen producent en consument kan bijdragen aan een redelijk inkomen voor boeren, in Nederland en elders in de wereld (Pbl 2013)¹⁵⁾.

15) Pbl 2013. [De macht van het Menu. Opgaven en kansen voor duurzaam en gezond voedsel](#)

3. HET ECONOMISCH BELANG VAN AGRI-FOOD

3.1 AGRI-FOOD IN NEDERLAND.

Agri & Food is één van de negen topsectoren waarmee Nederland internationaal wil excelleren. De sector genereert ongeveer 10 procent van de nationale inkomsten en werkgelegenheid en omvat eigenlijk alles rondom voedsel: van de primaire productie tot het verwerken, vermarkten en verhandelen en uiteindelijk de distributie. De sector bevat dus de hele keten: van zaadje tot bord. Agri & Food is qua omvang de op één na grootste werkgever in Nederland, de grootste maaksector van het land en één van de belangrijkste drijvers van de Nederlandse economie. Nederland staat, na de VS, tweede op de exportranglijst van Agri & Food producten wereldwijd. De belangrijkste handelspartners zijn: Duitsland, België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Naast grote bedrijven is er ook een zeer groot aantal kleine spelers actief. De topsector blinkt verder uit in productiviteit en heeft een sterke relatie met de Topsector Tuinbouw & Uitgangsmaterialen. Nederland beschikt bovendien over een sterke kennisinfrastructuur voor Agri & Food, met Wageningen UR als internationaal meest bekende kennisinstelling.

De Agri & Food sector is een sterke motor achter de Nederlandse economie – sterker dan veel Nederlanders zich realiseren. Als grootste economische sector van ons land levert ze een bijdrage van bijna 10% aan de Nederlandse economie en werkgelegenheid. In 2012 was de toegevoegde waarde in de agrifoodketen 42 miljard euro (CBS, 2014). Dat is 7,3% van de totale toegevoegde waarde in Nederland. Daarvan kwam 16 miljard van de primaire productie en de levensmiddelenindustrie, terwijl handel en distributie zorgden voor de overige 26 miljard. De sector staat aan de wereldtop: twaalf van de veertig grootste foodbedrijven in de wereld hebben in Nederland een vestiging of belangrijke activiteit op het gebied van research and development (R&D). Na de Verenigde Staten is ons land de tweede exporteur van agri- en foodproducten ter wereld. Met die export neemt de Agri & Food sector 13% van de Nederlandse uitvoer voor zijn rekening.

Bron: Topsector Agri & Food innovatie agenda 2016 – 2019

3.2 OVER HET ECONOMISCH BELANG VAN AGRI & FOOD IN DE MRA

De MRA is een belangrijke voedselregio in Nederland. Dit is te danken aan vier zaken:

1. Er is een unieke kern van bedrijven in de voedingsmiddelenindustrie midden in een druk bevolkt gebied. De metropoolregio Amsterdam kent een bescheiden aantal belangrijke wereldspelers als het gaat om de verwerking van voedsel (met name cacao en palmolie). De voedselverwerkende industrie heeft het grootste aantal bedrijfsvestigingen (> 10 medewerkers) van Nederland en is geconcentreerd in de Zaanstreek en Amsterdam Noord in de nabijheid van havens. De metropoolregio Amsterdam staat wereldwijd bekend om haar hoge standaarden voor voedselveiligheid. Naast de prachtige bedrijven die hier soms al meer dan 100 jaar aanwezig zijn, vestigen zich ook steeds meer food-gerelateerde start-ups in de regio en zijn er veel maatschappelijke initiatieven op het gebied van voeding (onder andere. stadslandbouw, Van Amsterdamse Bodem, slowfood). Amsterdam is door zijn gevarieerde culturele achtergrond een smeltkroes waarin experimenteren de normaalste zaak van de wereld is.
2. Er is een grote diversiteit aan agrarische bedrijven én zijn er wereldspelers in pootgoed en zaadveredeling gevestigd in de provincies Flevoland en Noord-Holland.

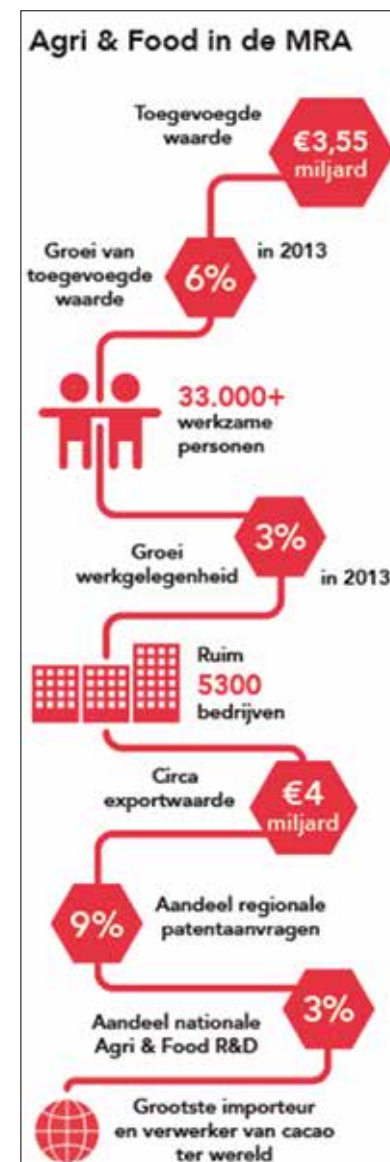


Fig. 6. Agri & Food in de MRA

3. De aanwezigheid van een sterke visserijsector in de metropoolregio Amsterdam.
4. De ligging bij zee- en luchthaven, die ook de internationale oriëntatie van de sector Agri & Food versterkt, waaronder tevens de handel en distributie van bloemen en planten.

Zie bijlage 1 voor een verdere kenschets van Agri & Food in de MRA

Het economisch belang van de Agri & Food in de MRA is groot, zoals blijkt uit bovenstaande kenschets. Dat het belang verder reikt dan deze punten wordt geïllustreerd met een schets van de voedingsmiddelenindustrie, de grootste sub sector van Agri & Food in de regio. Het economische belang gaat namelijk verder dan alleen de verwerkende bedrijven zelf. Andere (sub) sectoren zijn sterk afhankelijk van de voedingsmiddelenindustrie omdat ze toeleverancier zijn. Zo blijkt overduidelijk uit de Monitor Levensmiddelenindustrie 2015 van de Federatie Nederlandse Levensmiddelenindustrie (FNLI) het grote aandeel van de voedings- en genotsmiddelenindustrie aan het Bruto Nationaal Product (BNP) in Nederland. Bij toeleveranciers kan worden gedacht aan de landbouw- en tuinbouwsector, de papier(-verpakkingen)industrie, de energiesector en dienstverleners als banken, uitzendbureaus, logistiek, accountants en reclamebureaus. In totaal leidt de productie van € 63,9 miljard in de voedings- en genotsmiddelenindustrie tot maar liefst € 38,3 miljard productie in andere sectoren in Nederland. De € 13,9 miljard directe toegevoegde waarde leidt tot € 17,6 miljard aan indirecte toegevoegde waarde. Op basis daarvan kunnen zogenoemde multipliers worden herleidt. Dat is de factor die aangeeft met hoeveel elke verdiende euro in de voedings- en genotsmiddelenindustrie kan worden vermenigvuldigd. De productiemultiplier voor de gehele voedings- en genotsmiddelenindustrie bedraagt 1,6.

Voor de MRA geldt dezelfde multiplier van 1,6 voor de voedings- en genotsmiddelenindustrie. Dit betekent dat voor elke euro productie, voor € 0,6 in andere sectoren wordt geproduceerd. De toegevoegde waarde multiplier bedraagt 2,3. Daarmee, samen met de eerder genoemde punten, wordt in één oogopslag het belang van de Agri & Food sector duidelijk. Zie cijfers uit 2015 in link opgenomen onderaan de bijlage 1

Uit de gevoerde gesprekken met partijen uit de voedselketen in de MRA (bijlage 7), komen ook kenmerken naar voren die minder positief zijn:

- De R&D inspanning is relatief laag (0,5 % vs. 1,5 % gemiddeld), en neemt af (-3,8 % in 2014)¹⁶⁾. Specifiek binnen de MRA bestaat de zorg dat de productie van de multinationale ondernemingen voor een belangrijk deel plaats vindt binnen verouderde produktielocaties, terwijl de R&D en marketing elders - vaak buiten Nederland - plaats vindt. Juist R&D brengt hoogwaardige werkgelegenheid met zich mee. Een intensieve relatie tussen R&D en universiteit en HBO-instellingen maakt tevens het risico van bedrijfsmigratie kleiner en geeft een goede basis voor een goed opgeleide beroepsbevolking.
- De verhouding multinational versus MKB wordt als onevenwichtig beschouwd m.b.t. de werkgelegenheid in de regio. Veel van de werkgelegenheid in de regio is op multinationale ondernemingen gebaseerd. Dat maakt de regio kwetsbaar voor migratie van grote bedrijven; als er een of meerdere vertrekken dan kan dat grote gevolgen hebben voor de werkgelegenheid. Zie ook paragraaf 2.3
- Er wordt relatief weinig geïnvesteerd in een goed opgeleide beroepsbevolking¹⁷⁾
- Tegelijkertijd is de Agro- en Food Sector ook van belang voor het beroepsonderwijs, en met name de AOC's zoals Clusius College, Wellant, Groenhorst en HBO instellingen als Aeres (Almere) en Inholland (Amsterdam)

Overigens gaan de belangen in de MRA verder dan de economie alleen. Wanneer we uitgaan van het bredere welvaartsbegrip gaat het ook over welzijn, leefbaarheid, gezondheid in een groene omgeving, die niet alleen bijdraagt aan werkgelegenheid, maar ook aan andere maatschappelijke doelen. Om zoveel mogelijk spelers in de MRA te betrekken is het nodig om die bredere maatschappelijke doelen ook mee te nemen in de agendering en feitelijk te redeneren vanuit alle partijen in de keten.

16) Monitor levensmiddelen industrie 2016 ([Fnli monitor 2016](#))

17) Agri & Food in de metropoolregio Amsterdam. Duurzame groei door samenwerking

4. ALLES OVERZIEND

4.1 CONCLUSIES

We hebben met ons moderne voedsel/food&agri systeem verworvenheden gerealiseerd qua voedselzekerheid, – diversiteit en – voedingswaarde die in de geschiedenis ongekend zijn. Dat systeem levert ons grote voordelen op het terrein van welzijn en gezondheid. Het levert ook een aanzienlijke bijdrage aan onze economie in Nederland, en aan de MRA in het bijzonder. Tegelijkertijd is duidelijk dat het systeem op termijn niet houdbaar is in verband met druk op milieu, duurzaamheid en maatschappelijk draagvlak. Er is een scherpe scheiding tussen de productiekant en de maatschappij, tussen stad en platteland. En de dominante positie van grote, multinationale ondernemingen brengt risico's met zich mee voor werkgelegenheid en de regionale economie. Bovendien zal de mondiale voedselproductie in de toekomst nog aanzienlijk moeten stijgen.

De uitdaging is dan ook *'hoe combineer je de verworvenheden van de schaalvergroting en de mondialisering met de uitdagingen die de maatschappij ons stelt op het terrein van gelijke kansen, duurzaamheid, milieu? Met andere woorden, wat is binnen het gegeven van mondialisering een Agro-Food systeem 2.0?* Hoe kunnen de we metropool duurzaam voeden en er tegelijkertijd voor zorgen dat de kwetsbaarheid van de regionale economie verminderd wordt? Bestaat er iets als *'glokalisering'*? Welke kansen liggen er in een sterkere verbinding tussen stad en platteland, tussen producenten onderling, en tussen producent en consument? Is er ruimte voor korte ketens? Welke innovaties liggen er in systemen waarin steden zichzelf (mede) voeden (Stadslandbouw, verticaal boeren, ...)? En welke kansen liggen er in de verbinding tussen zorg en voeding, tussen voeding en sociale cohesie? Deze vragen en nog vele andere vragen moeten in onderlinge samenhang en gezamenlijk beantwoordt worden.

Kortom, we hebben een zeer goed voedselsysteem dat een belangrijke economische factor vormt, maar dat tegelijkertijd dringend behoefte heeft aan verandering. Om de economische belangen te borgen, het maatschappelijk vertrouwen in stand te houden en de uitdagingen van verstedelijking en de noodzakelijke verduurzaming te realiseren.

'Vanuit mondiaal perspectief is een transitie naar een duurzame voedselvoorziening nodig om klimaatverandering tegen te gaan, het verlies aan biodiversiteit te bestrijden, het gebruik van schaarse hulpstoffen te beperken en honger en ondervoeding uit te bannen. Deze transitie is qua belang en impact vergelijkbaar met de transitie naar duurzame energie'

Prof. Dr. Maarten Hajer in 'De macht van het menu'.

4.2 AMBITIE

Om die verandering te kunnen vormgeven is het goed een leidende ambitie te formuleren. Die ambitie kan dan als uitgangspunt dienen voor een actieprogramma.

Ambitie: Het MRA voedselnetwerk creëert condities om de metropoolregio Amsterdam een toonaangevende regio te laten zijn op het gebied van moderne voedselvoorziening voor de stad. Waarin *burgers* gezonde keuzes maken en betrokken zijn bij de productie van hun voedsel. Waarin de *boeren-bedrijven* een goede toekomst hebben doordat – waar mogelijk – de keuze voor regionaal voedsel wordt vergemakkelijkt. Waarin de *verbinding* tussen platteland en de stad vanzelfsprekend is. Waarin *natuur en landbouw hand in hand* een goede leefomgeving vormen. Waarin er een *florerende economie* is voor zowel grote als kleine voedselverwerkende bedrijven.

Een verdere invulling van deze ambitie treft u in bijlage 2.

4.3 DENKRICHTINGEN

De elementen in deze ambitie gaan over een verduurzaming van het voedselsysteem, over een balans tussen mens, milieu en economie. De vraag is dan wel hoe die verduurzaming vorm te geven. Is het mogelijk enige richting vooraf te definiëren. In haar rapport 'De macht van het menu' geeft het Planbureau voor de Leefomgeving vier oplossingsrichtingen voor de verduurzaming van het voedselsysteem.

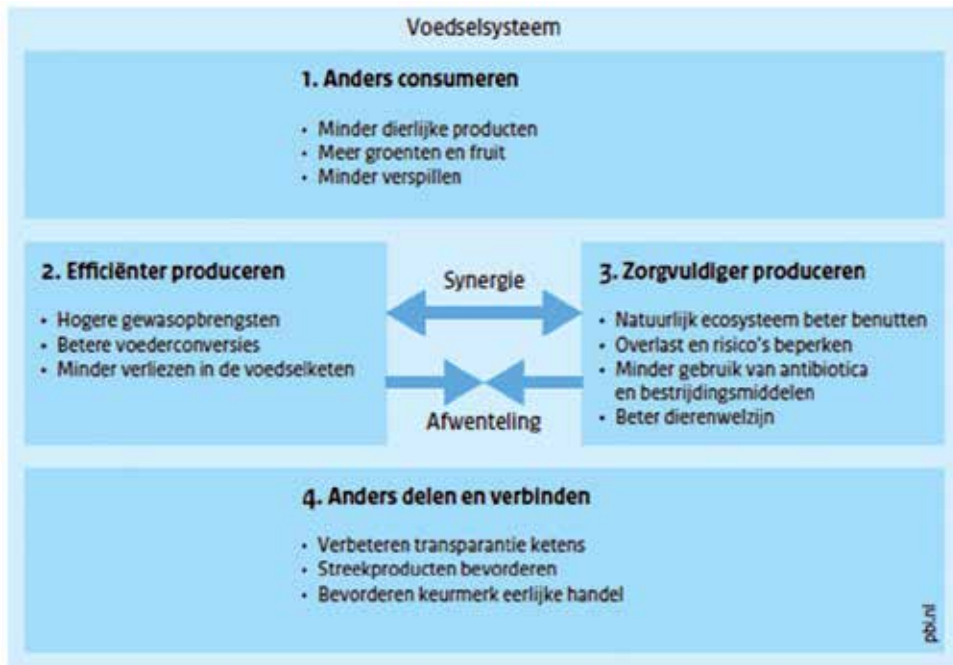


Fig. 7. Denkrichtingen voor verandering (bron Pbl)¹⁸⁾

'Anders consumeren' speelt in op de maatschappelijke beweging die op veel plekken gaande is; van 'flexitariërs', restaurants die gebruik maken van restproducten en 'weggooien is zonde', tot het wettelijke verbod in Frankrijk om voedsel weg te gooien.

Efficiënter produceren leidt tot kansen om ook in de toekomst in de mondiale voedselbehoefte te voorzien. Hier ligt ook een belangrijke Nederlandse kracht. Nederland is met haar bedrijfsleven en onderzoek een belangrijke speler, en kan dat blijven. De innovatiekracht van de MRA is groot wanneer de kansen tot samenwerking tussen onderzoek, overheid en onderneming gepakt worden. De ambitie ligt er ook. Zo is een van de strategische sporen in de concept omgevingsvisie van de provincie Flevoland dat de provincie een proeftuin wil zijn van innovaties in de landbouw, of dat nu verduurzaming in de gangbare of biologische landbouw is, grootschalige productie of kleinschalige stadslandbouw,

verticale landbouw, robotisering, precisielandbouw of algenteelt. Een dergelijke denkwijze zou wellicht naar de gehele MRA kunnen worden uitgebreid.

De efficiëntere productie kan alleen mits we '*zorgvuldiger produceren*' dan nu veelal het geval is. Hier ligt een duidelijke opgave om de biotische cirkels te sluiten, zodat de aarde blijvend kan produceren en we ook beter gebruik kunnen maken van de mogelijkheden die de natuur ons biedt om onze productie efficiënt te maken.

Door *anders delen en verbinden* worden stad en platteland weer bij elkaar gebracht, worden producent en consument aan elkaar gekoppeld, en kan de regionale economie versterkt worden.

Aan deze denkrichtingen kunnen acties worden gekoppeld door onszelf simpelweg vragen te stellen als 'wat gaan we dan doen om die proeftuin te realiseren?', of 'hoe kunnen we de natuur een steviger rol in de landbouw geven?'.

4.4 SAMENWERKING ALS VOEDSELNETWERK IN DE MRA IS NODIG

In paragraaf 4.1 wordt geconcludeerd dat een aantal uitdagende vragen beantwoord moet worden. De antwoorden op die vragen gaan aanleiding geven tot stevige veranderingen. Die veranderingen vragen om innovatie op verschillende dimensies. En dat gaat niet vanzelf, daarvoor heb je elkaar hard nodig, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. De in paragraaf 2.2 genoemde rolverandering van de overheid (responsieve overheid) is daarvoor ook nodig; we leven in een tijd waarin alle spelers hun verantwoordelijkheid (moeten) nemen. Maar niet alleen vanwege die rolverdeling, ook vanwege de daadwerkelijke opgave is samenwerking noodzakelijk. We zijn gewend om 'stap voor stap' te innoveren; de eerstvolgende stap die je kunt bedenken volgt als logisch vervolg op de vorige. Dat heeft als consequentie dat verschillende systemen (oud en nieuw) naast elkaar blijven bestaan en leidt tot suboptimale situaties. Wanneer we bijvoorbeeld kijken naar de introductie van de elektrische auto dan leidt dit niet tot een wezenlijke oplossing van het mobiliteitsprobleem dat in metropolen bestaat (en erger gaat worden!). Een echte oplossing ligt bijvoorbeeld in het verminderen van het aantal voertuigen en

18) Bron: Pbl, 'De macht van het menu'

voertuigbewegingen (met name in de stad). Dat vraagt om gedeeld gebruik en (om dat te kunnen) schakelplekken (hubs) rondom de stad, waar kan omgeschakeld van lange afstand vervoer op (opgeladen) lokaal vervoer en andersom¹⁹⁾. Dat vraagt op zich weer om aanvoerlijnen die op de hubs zijn aangesloten. Daarvoor zijn technologische, systemische, bestuurlijke en sociale innovaties nodig. Wat we dus eigenlijk zoeken zijn systeemveranderingen die bij elkaar op tellen naar een transitie naar een volgend voedselsysteem in een nieuwe verhouding tussen partijen.

Tegelijkertijd is die ‘stap voor stap innovatie’ onontkoombaar. Het is simpelweg niet mogelijk om in een keer van het souterrain op zolder te komen, omdat je niet weet langs welke paden het uiteindelijke doel gerealiseerd kan worden. Maar het uiteindelijke doelbereik mag daarbij niet stagneren. Dat kan door een gezamenlijke ambitie te benoemen, en een visie en strategie te formuleren. En deze te gebruiken als een sturingsmechanisme, als toetsing die boven de markt hangt. Als de ‘stap voor stap’ verandering leidt tot het vastlopen van het systeem of onvoldoende snel gaat om de doelen te halen, dan moet tijdig het systeem en de sturing veranderen.

Het niveau van de MRA, in combinatie met Kop van Noord-Holland en heel Flevoland, is daarvoor een goed niveau. Op dat niveau komen immers alle lijnen bij elkaar; van mondiaal tot lokaal, en alles wat daartussen zit. Het is dan wel zaak om ook maatschappelijke partijen zoals NGO's, onderwijs en burgerinitiatieven te betrekken.

Transitieprocessen kunnen niet door sturing van bovenaf opgelegd worden, maar kunnen wel door gevoeld eigenaarschap van vele partijen versneld worden. Het gaat niet om een gevoel van ‘moeten’, maar van ‘ontmoeten’.

De MRA kan een goed platform zijn voor een gedragen (regionale) ontwikkeling, mits men erin slaagt zodanig te agenderen dat er voor deelnemers ook voldoende (interessante) ontwikkelingsmogelijkheden in liggen. Die kunnen liggen op netwerkversterking, kennisdelen, maar ook op nieuwe economische arrangementen, met elkaar (beleids) blokkades definiëren en slechten.

Daarvoor is het nodig dat de ‘agenda’ als gemeenschappelijk wordt ervaren en de deelnemende actoren ook hun belangen en vragen kunnen agenderen.

Dat vraagt om zowel een duidelijke inhoudelijke focus, maar tegelijkertijd veel aandacht voor flexibiliteit, nieuwe vragen, onverwachte wendingen en goede procesregie. Bestaande initiatieven en samenwerkingsverbanden moeten een plek kunnen vinden in die gezamenlijke agenda (zoals Roadmaps Agri Food cluster & Amsterdam Economic Board, Campus Almere en Floriade enz.).

4.5 WAT ZIJN DE VOLGENDE STAPPEN OM TE KOMEN TOT EEN VOEDSELNETWERK MRA EN VAN DAARUIT TOT EEN AGENDA VOEDSEL MRA?

De volgende stappen worden doorlopen worden:

1. De bestuurders uit het BO FOOD MRA stellen samen een Manifest ‘Voedsel Verbindt’ op. Hieruit blijkt het bestuurlijk en politiek draagvlak voor het voedselnetwerk en de wil om samen te willen werken als keten aan een gezamenlijke voedselagenda als concreet werkprogramma. Als eerste concept is het manifest ‘Voedsel Verbindt’ opgenomen in bijlage 6.
2. De bestuurders uit het BO FOOD MRA werken samen om te komen tot een governance voor de Agenda Voedsel Verbindt, uiterlijk december 2017 ter presentatie op het congres Flows of Food. Een 1e concept van de governance is bijgevoegd in bijlage 3.
3. De bestuurders uit het BO FOOD MRA, AMS en SPAN31 brengen alle partijen uit de keten bij elkaar. Alle ketenpartijen uit de voedselketen MRA zijn samen het voedselnetwerk MRA. Een Community of Practice: dat is dan een breed voedselnetwerk waarin bijvoorbeeld ook ngo's vertegenwoordigd zijn. Nb. ondersteuning EZ (planning: juli – december 2017);
4. Tijdens het congres Flows of Food in december 2017 worden de ambities vanuit het BO Food MRA gedeeld en wordt het manifest door partijen ondertekend.
5. Begin 2018 wordt een kwartiermaker aangesteld om de samenwerkingsvorm verder uit te werken en partijen input te vragen voor de uitvoeringsagenda.

19) zie de studie ‘Lage Landen 2030-2100; verkenning van ruimtelijke perspectieven binnen de Eurodeltametropool’ van IenM, Departement Ruimte Vlaanderen, Vlaamse bouwmeester en het College van Rijksadviseurs naar effectieve ruimtelijke strategieën voor o.a. energie en mobiliteit

BIJLAGE 1: EEN KENSCHETS VAN AGRI & FOOD IN DE MRA

- Agri & Food in de MRA heeft een toegevoegde waarde van € 3,55 miljard.
- Het is een sterke en stabiele sector in de regio met een groei van de toegevoegde waarde van 6%, waar de groei van de gehele MRA op -0,5% ligt.
- Agri & Food heeft de afgelopen jaren, van de negen sectoren met het grootste economische belang binnen de MRA, verreweg de sterkste groei in toegevoegde waarde vertoond.
- Ruim 31.000 werkzame personen. Met een groei van bijna 3% (ten opzichte van een daling van de werkgelegenheid in de MRA van ruim 1%). Van alle sectoren in de regio gaat alleen ICT voor in de behaalde groei in werkgelegenheid.
- De MRA huisvest relatief veel grote food werkgevers (Cargill, Verkade, Ahold, ADM, Duyvis, etc.).
- Door diverse demografische factoren (bijvoorbeeld omvang en diversiteit) staat de regio bekend als proeftuin voor nieuwe voedingsconcepten (nationaal en internationaal).
- De MRA is de grootste afzetmarkt van Nederland.
- Een krachtig netwerk aan onderwijs- en onderzoeksinstellingen van MBO tot WO gericht op Agri & Food.
- 9% van het totaal aantal patentaanvragen in de MRA is afkomstig uit de Agri & Food sector. Het gros hiervan komt voor rekening van de voedselverwerkende industrie.
- Een sterke internationale positie door de ligging bij zee- en luchthaven.
- 8% van de totale exportwaarde van de metropoolregio wordt gerealiseerd door Agri & Food.
- De sterke relatie met de omliggende regio's (Greenports) in Noord-Holland, waarvan 60% landbouwgrond is, is van grote toegevoegde waarde. In Noord-Holland Noord is bijvoorbeeld 91.000 hectare landbouwgrond en werken 15 tot 20 duizend mensen in de primaire productie sectoren. Bovendien bevindt zich hier een sterke kern van voeding gerelateerde zaadbedrijven (Seed Valley) die zeer belangrijk is voor Nederlandse uitgangsmaterialen.
- De sterke relatie met de provincie Flevoland is van grote toegevoegde waarde. Er is ruim 101.000 hectare landbouwgrond en er werken ruim 17 duizend mensen in de primaire sectoren. Bovendien bevindt zich hier een sterke kern van pootgoedbedrijven die zeer belangrijk is voor Nederlandse uitgangsmaterialen.
- Een grote diversiteit, met enerzijds stedelijke agglomeraten, anderzijds industriële terreinen of infrastructuur en deels ook ruimte voor primaire productie

BIJLAGE 2: WAT IS EEN GOEDE AMBITIE VOOR EEN VOEDSELAGENDA IN DE MRA?

Een ambitie in een gezamenlijk agenda voedsel moet verbindend zijn voor alle partijen binnen de MRA. Overheid, bedrijfsleven, onderzoek, ngo's, onderwijs en burgerinitiatieven, als vertegenwoordiging van de samenleving. De uitdagingen zijn te vertalen in de volgende ambities:

1. **Gelukkige en gezonde bevolking die vertrouwen heeft in de samenleving, in bedrijfsleven, overheid, onderwijs, en wetenschap als het gaat om de voeding van de metropool.** Dat betekent:
 - a. In 2030 heeft de bevolking gemiddeld een 2 jaar langer leven en een betere kwaliteit van leven, onder andere door de ontwikkeling van nieuwe voedingsmiddelen met een gezondheid bevorderende werking.
 - b. In de zorg wordt optimaal ingespeeld op de kansen die voeding en de productie daarvan biedt om de kwaliteit van leven te verhogen
2. **Een duurzaam systeem van voedselproductie. We doen 2x meer met 2x minder en we doen dat 2x gezonder** Dat betekent:
 - a. Een groene regio. In 2030 gebruikt de regio voornamelijk schone energie en is er sprake van een betere luchtkwaliteit. De Foodprint is met een factor 2 verminderd.
 - i. Een sterk verminderde afhankelijkheid van fossiele energie, een verdergaande integratie van natuur en landbouw, een gezonde bodemvruchtbaarheid, een sterk verminderd aantal 'voedsel-kilometers', en een veel gezonder voedselpatroon. De landbouw uit de MRA en een direct omliggende straal van ca 50 km draagt voor minimaal 20% bij aan de voeding van de MRA
 - b. De verbinding tussen stad en ommeland is sterker, er is een duidelijke aanwezigheid van eetbare gewassen in de stedelijke omgeving en er is nauwelijks nog sprake van verspilling. De landbouw draagt mede zorg voor het natuurlijk kapitaal in de regio.
 - c. Een gesloten kringloop. In 2030 worden (rest)stromen maximaal (her)gebruikt en wordt er minimaal voedsel verspild. Door betere afstemming van vraag en aanbod en recirculatie door waardevermeerdering. Waarbij het doel is om Agri & Food reststromen zo hoog mogelijk te verwaarden.
3. **Een stevige financieel economische positie van Agri&Food in de regio, gebaseerd op een goede balans tussen mondiaal en regionaal. We doen regionaal wat regionaal kan, en internationaal wat internationaal moet.** Dat betekent:
 - a. Een sterkere economie in het algemeen, met een belangrijke rol voor de sector Agri & Food, die kansen biedt voor de hele range aan bedrijvigheid van grote bedrijven tot start-ups.
 - b. Een robuust landbouwsysteem, flexibel en gemengd in schaal met een unieke koppeling met de urbane omgeving, dat als voorbeeld dient voor andere stedelijke agglomeraties in de wereld.
 - c. Een goed vormgegeven verbinding tussen stedelijk gebied en ommeland door slimme (innovatieve logistieke) regionale afzet van agrarische producten.
 - d. Een sterke, internationaal erkende kennis infrastructuur op het gebied van Agri en Food.
 - e. Een goede balans tussen regionale en mondiale productie en afzet, een gezonde balans tussen grote bedrijven en MKB,
 - f. een goed opgeleide en flexibele beroepsbevolking.
 - g. Een goed vestigingsklimaat met aandacht voor zowel bulk als 'specialties'.
4. **Voedsel is een drager voor sociale verbinding en inclusie**
 - a. De Agri- & Foodsector binnen de MRA heeft een gevarieerde werkgelegenheid waar ook plek is voor lager geschoold personeel;
 - b. Binnen de MRA is goed voedsel beschikbaar, toegankelijk, én vanzelfsprekend toegankelijk voor iedereen;
 - c. Voedsel verbindt de mensen, de culturen én de gebieden binnen de MRA;
 - d. Stad en platteland zijn gelijkwaardige partners.

BIJLAGE 3. GOVERNANCE CONCEPT SEPTEMBER 2017 (UNDER CONSTRUCTION)

Voorstel governance 'Voedselnetwerk MRA'

Tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) van 9 juni jl. hebben de bestuurders aangegeven te willen verkennen of de governance vanuit de Amsterdam Economic Board kan worden ingezet voor het programma Voedsel MRA door en voor het voedselnetwerk. Na twee verkennende gesprekken is onderstaand voorstel uitgewerkt, waarop commitment vanuit het netwerk wordt gevraagd. Een nadere uitwerking op rollen en activiteiten moet nog verder uitgewerkt worden.

Voedselraad (Community of practice)

De Voedselraad vertegenwoordigt alle betrokken MRA partijen in de voedselketen. Zij waken als community over gemaakte afspraken, maar zijn in de praktijk een samenwerkingspartner van de Board. De voedselraad kan issues bij Board, Stuurgroep en het programmabureau agenderen. Daarbij functioneren zij als een community of practice, omdat zij binnen het netwerk ook zorgen voor een platform om elkaar te ontmoeten en te inspireren. De voedselraad bestaat uit vertegenwoordigers van alle ketenpartijen (6 O's) aangevuld met relevante partijen. Maximaal 50 personen.

Vorm juridische entiteit: voedselnetwerk MRA

Elke uitvoerende instantie heeft een juridische entiteit nodig op basis waarvan er activiteiten kunnen worden uitgevoerd (bijv. het verstrekken van opdrachten of het aannemen van mensen). Veel regio bestuurders zijn al vertegenwoordigd in de Amsterdam Economic Board. Vanuit dit gremium kan de borging en ondersteuning vanuit de betrokkenheid op het voedselnetwerk plaatsvinden.

Stuurgroep

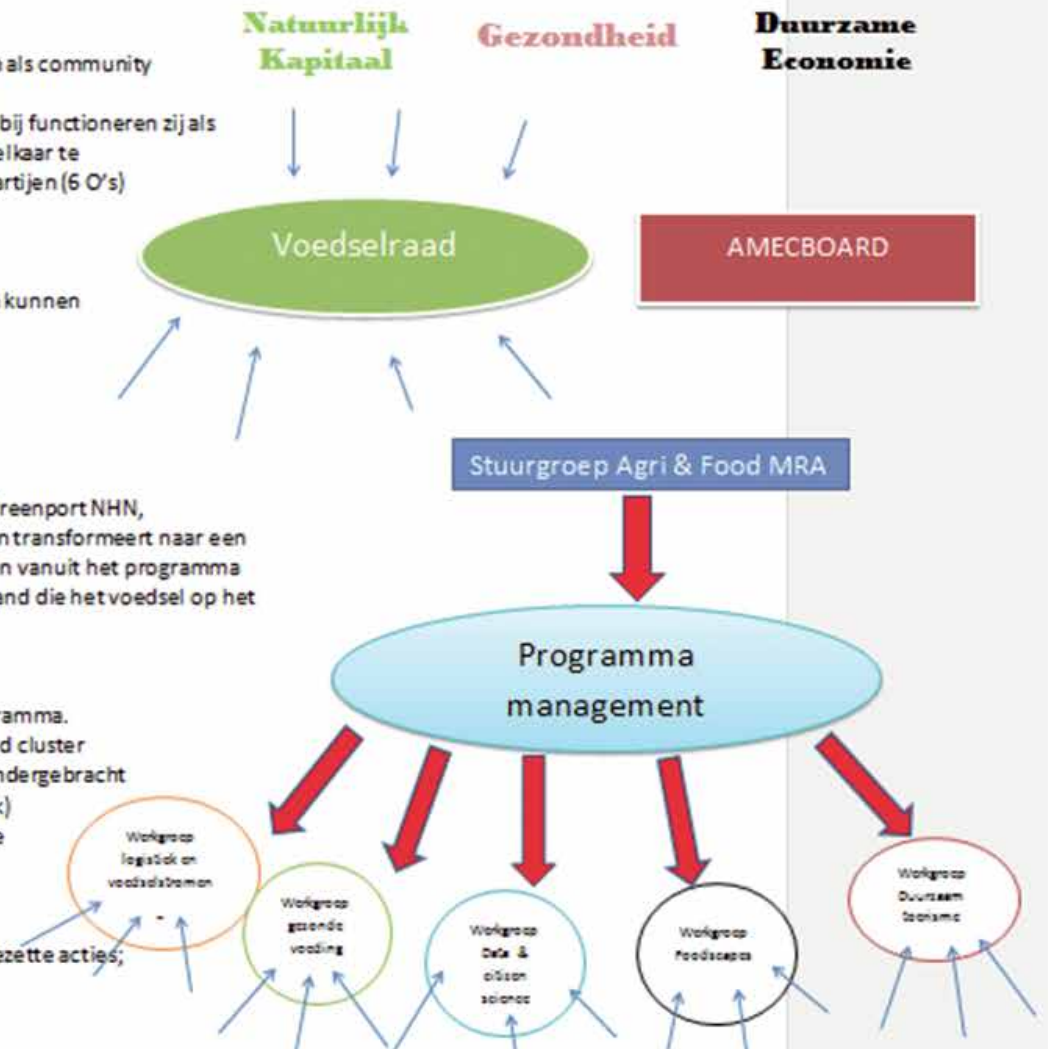
Het huidige kernteam Agri Food (Verkade, Pepsi Co, Ahold, Zaanstad, MARVO, LTO Noord, Greenport NHN, WUR, UvA, Amsterdam Green Campus, Exter, Inholland) omarmt het voedselnetwerk MRA en transformeert naar een Stuurgroep Agri & Food MRA. Dit bestuur zal naast de Board Challenges tevens inzetten plegen vanuit het programma Voedsel MRA op ook nieuwe initiatieven en agendapunten als 'het terugdringen van de afstand die het voedsel op het bord aflegt' (klimaatdoelstelling Parijs), impact voedsel en gezondheid, stadslandbouw, enz.

Programmabureau (praktische uitvoering)

In dit programmabureau vindt de uitwerking plaats van de thema's (roadmaps) van het programma. Dit onder toezicht van een programmamanager. De huidige activiteiten van het Agri food cluster worden ondergebracht in één van de werkgroepen. Daarnaast worden nieuwe initiatieven ondergebracht in een aanpalende werkgroepen. Het programmabureau fungeert tevens als loket (vraagbaak) voor de regio, initiatieven en stakeholders. Tevens is het programmabureau aanjager voor de verschillende roadmaps. Taken van het programmabureau zijn:

- Opstellen meerjaren uitvoeringsprogramma aansluitend op de behoeften van het MRA voedselnetwerk.
- Uitvoeren en aanjagen activiteiten en thema's in de MRA;
- Bewaken en monitoren van ingezette acties;
- Realiseren van samenwerking van regio's en op thema's.

versie sept 2017



BIJLAGE 4. MANIFEST

1 pager die op het FOODEVENT wordt ondertekend.

REGIONAAL MANIFEST ‘VOEDSEL VERBINDT’

UITDAGINGEN AANGAAN EN KANSEN PAKKEN

De centrale rol van voedsel in de Metropoolregio Amsterdam (MRA)

OPROEP aan bedrijven, overheden, ngo's, burgerinitiatieven, onderwijs- en onderzoeksinstituten binnen de Metropoolregio Amsterdam én haar omliggende voedselproducerend landschap: Wacht niet op de wereld of Parijs, we nemen zelf het voortouw in de overgang naar een duurzaam voedselsysteem in de regio.

De ondertekenaars van dit manifest, zien voedsel als de verbindende kracht in de regio: economisch, ecologisch en maatschappelijk. Dit manifest geeft niet alleen uiting aan het gevoel van urgentie, maar vooral aan de wil om te handelen en de overtuiging dat regionale verbindingen hierin essentieel zijn. Vooruitgang is gebaseerd op de kunst van het verbinden. Dat geldt zeker voor vraagstukken rondom voedsel. Een duurzaam voedselsysteem biedt de sleutel tot de oplossing van een breed scala aan onderling gerelateerde problemen in de sfeer van people, planet en prosperity. Denk aan:

- verbetering van de gezondheid van de bewoners;
- realisatie van een duurzame regionale logistiek die het platteland met de stad verbindt;
- conservering van het agrarische landschap in de metropool en verhoging van de kwaliteit van groen in de steden;
- natuurinclusieve productie (stimuleren van circulaire economie, innovatie en bodemvruchtbaarheid);
- een uitnodigende omgeving voor bedrijven zowel het midden- en kleinbedrijf als multinationale ondernemingen.

VOEDSELTRANSITIE IS WINST

Stad, omgeving en voedsel beïnvloeden elkaar permanent op de meest uiteenlopende aspecten. Werken aan een effectief voedselbeleid betekent dan ook een intersectorale en regionale samenwerking. Een inclusieve, sector overstijgende benadering is nodig om te komen tot duurzame oplossingen. Zo'n benadering draait niet alleen om abstracte klimaatbestendige voedselsystemen, of wereldwijde voedselzekerheid, maar levert ook en juist een bijdrage aan concrete lokale werkgelegenheid, gezondheid, sociaal kapitaal en versterking van regionale innovatiekracht bij bedrijven, kennisinstellingen en burgerinitiatieven.

Het Voedselnetwerk in de MRA maakt de potenties van voedsel in de regio zichtbaar. Door slimme verbindingen te realiseren ligt een vooraanstaande rol in de wereld op het gebied van duurzame regionale voedselvoorziening in het verschiet.

Het voedselnetwerk ambieert een toekomst waar burgers drempelloos toegang hebben tot een gezond, betaalbaar, smakelijk en cultureel passend aanbod van voedsel. Het gaat om voedsel dat op duurzame wijze is geproduceerd en waarbij voedselnabijheid, voedselzekerheid, passende beloning voor producenten, milieu- en diervriendelijkheid uitgangspunten zijn voor de productie. Dit systeem is transparant en biedt ruimte voor betrokkenheid van de consument bij de productie van voedsel. Boerenbedrijven krijgen betere toekomstperspectieven, omdat het voor de consument gemakkelijker wordt om te kiezen voor regionaal voedsel. De verbinding tussen platteland en stad wordt hechter en geschoeid op een basis van wederkerige interesse. Natuur en landbouw gaan hand in hand en dragen elk op hun manier bij aan kwalitatief hoogwaardige leefomgeving. De transitie in het voedselsysteem schept nieuwe arbeidsplaatsen en kansen voor grote en kleine voedselverwerkende bedrijven.

OP WEG NAAR GEZOND EN DUURZAAM VOEDSEL

Fundamentele veranderingen in het voedselsysteem komen alleen tot stand indien oude dilemma's in een nieuw licht worden gezien, innovaties ingang vinden, nieuwe veerkrachtige allianties tot stand komen en er samen wordt gewerkt. Vertrouwde indelingen, gebaseerd op uitsluiting, gaan op de helling, zoals de verdeling van bevoegdheden over sectoren binnen de overheid en de grenzen tussen disciplines in de wetenschap. De gewenste veranderingen vragen om nieuwe verbanden tussen mensen, organisaties, kennis, technologie, geld en regels.

Ondertekenaars willen een programma 'Voedsel in de MRA' uitwerken waarin onderstaande thema's nadere invulling krijgen en innovaties worden aangejaagd:

1. Voedselstromen & Logistiek
2. Gezonde voeding
3. Data & citizen science
4. Voedsellandschappen
5. Voedselwijs in onderzoek en onderwijs
6. Toerisme (food als een drijvende kracht in leisure)
7. Circulaire productie

Op het congres 'Flows of Food' op 7 en 8 december 2017 in Amsterdam en Almere, onder auspiciën van het voedselnetwerk MRA, worden alle ketenpartners binnen het bedrijfsleven, burgerinitiatieven, overheden, onderwijs- en onderzoeksinstituten en ngo's uitgenodigd om de overgang naar een volledig duurzaam voedselsysteem in een stroomversnelling te brengen.

BIJLAGE 5. GEÏNTERVIEWDEN

- F. Bakkum, gemeente Amsterdam
- V. Dam, Milieufederatie Flevoland
- K. Van Hoof, provincie Noord-Holland
- M. van der Kleij, gemeente Amsterdam
- H. Koning, provincie Flevoland
- A. Kurstjens, Rabobank Amsterdam
- A. van der Valk, Amsterdam Metropolitan Solutions
- N. Verduin, LTO Noord
- A. van der Vugt, Exter

BIJLAGE 6. BRONNEN

1. Rabobank 2016 ([megatrends economie Rabobank](#))
2. https://www.amsterdameconomicboard.com/cluster/agri-food#facts_table
3. Unicef Urban Map ([Urban map Unicef](#))
4. Bron Rabobank 2016 ([megatrends economie Rabobank](#))
5. WUR 2013. Voeding, gezondheid en welzijn: Kansen voor Agri.
6. Pbl 2013. [De macht van het Menu. Opgaven en kansen voor duurzaam en gezond voedsel](#)
7. Statline CBS; [kerncijfers gezondheid](#)
8. CBS; CBS; [landbouw sinds 1950](#)
9. CBS; [inkomstendaling in de landbouw](#)
10. Pbl 2015; [Trends in Nederlandse voetafdrukken](#)
11. Prof. Dr. Maarten Hajer, hoogleraar Urban Futures en voormalig directeur van het Planbureau voor de Leefomgeving
12. van der Steen, Scherpenisse, Hajer, van Gerwen en Kruitwagen 2014; [Leren door doen, overheidsparticipatie in een energieke samenleving](#)
13. Prof.dr.ir. Han Wiskerke. 'Waarom moeten steden iets met voedsel en wat kunnen ze doen? Zeven redenen en vier aanknopingspunten'.
14. Prof.dr.ir. Han Wiskerke. 'Waarom moeten steden iets met voedsel en wat kunnen ze doen? Zeven redenen en vier aanknopingspunten'.
15. Pbl 2013. [De macht van het Menu. Opgaven en kansen voor duurzaam en gezond voedsel](#)
16. Monitor levensmiddelen industrie 2016 ([Fnli monitor 2016](#))
17. Agri & Food in de metropoolregio Amsterdam. Duurzame groei door samenwerking
18. IenM, Departement Ruimte Vlaanderen, Vlaamse bouwmeester en het College van Rijksadviseurs; 'Lage Landen 2030-2100; verkenning van ruimtelijke perspectieven binnen de Eurodeltametropool'



REGIONAAL MANIFEST 'Voedsel Verbindt'

uitdagingen aangaan en kansen pakken

De centrale rol van voedsel in de Metropoolregio Amsterdam (MRA)

OPROEP aan bedrijven, overheden, ngo's, burgerinitiatieven, onderwijs- en onderzoeksinstituten binnen de Metropoolregio Amsterdam én de omliggende (landbouw)productiegebieden: Wacht niet op de wereld of Parijs, we nemen zelf het voortouw in de overgang naar een duurzaam voedselsysteem in de regio.

De ondertekenaars van dit manifest, zien voedsel als de verbindende kracht in de regio: economisch, ecologisch en maatschappelijk. Dit manifest geeft niet alleen uiting aan het gevoel van urgentie, maar vooral aan de wil om te handelen en de overtuiging dat regionale verbindingen hierin essentieel zijn. Vooruitgang is gebaseerd op de kunst van het verbinden. Dat geldt zeker voor vraagstukken rondom voedsel. Een duurzaam voedselsysteem biedt de sleutel tot de oplossing van een breed scala aan onderling gerelateerde problemen in de sfeer van people, planet en prosperity. Denk aan:

- verbetering van de gezondheid van de bewoners;
- realisatie van een duurzame regionale logistiek die het platteland met de stad verbindt;
- conservering van het agrarische landschap in de metropool en verhoging van de kwaliteit van groen in de steden;
- natuur-inclusieve productie (stimuleren van circulaire economie, innovatie en bodemvruchtbaarheid);
- een uitnodigende omgeving voor bedrijven zowel het midden- en kleinbedrijf als multinationale ondernemingen.

Voedseltransitie is winst

Stad, omgeving en voedsel beïnvloeden elkaar permanent op de meest uiteenlopende aspecten. Werken aan een effectief voedselbeleid betekent dan ook een intersectorale en regionale samenwerking. Een inclusieve, sector overstijgende benadering is nodig om te komen tot duurzame oplossingen. Zo'n benadering draait niet alleen om abstracte klimaatbestendige voedselsystemen, of wereldwijde voedselzekerheid, maar levert ook en juist een bijdrage aan concrete lokale werkgelegenheid, gezondheid, sociaal kapitaal en versterking van regionale innovatiekracht bij bedrijven, kennisinstellingen en burgerinitiatieven.

Het Voedselnetwerk in de MRA maakt de potenties van voedsel in de regio zichtbaar. Door slimme verbindingen te realiseren ligt een vooraanstaande rol in de wereld op het gebied van duurzame regionale voedselvoorziening in het verschiet.

Het voedselnetwerk ambieert een toekomst waar burgers drempelloos toegang hebben tot een gezond, betaalbaar, smakelijk en cultureel passend aanbod van voedsel. Het gaat om voedsel dat op duurzame wijze is geproduceerd en waarbij voedselnabijheid, voedselzekerheid, passende beloning voor producenten, milieu- en diervriendelijkheid uitgangspunten zijn voor de productie. Dit systeem is transparant en biedt ruimte voor betrokkenheid van de consument bij de productie van voedsel.

Boerenbedrijven krijgen betere toekomstperspectieven omdat het voor de consument gemakkelijker wordt om te kiezen voor regionaal voedsel. De verbinding tussen platteland en stad wordt hechter en geschoeid op een basis van wederkerige interesse. Natuur en landbouw gaan hand in hand en dragen elk op hun manier bij aan kwalitatief hoogwaardige leefomgeving. De transitie in het voedselsysteem schept nieuwe arbeidsplaatsen en kansen voor grote en kleine voedselverwerkende bedrijven.

Op weg naar gezond en duurzaam voedsel

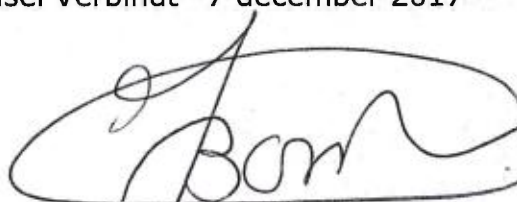
Fundamentele veranderingen in het voedselsysteem komen alleen tot stand indien oude dilemma's in een nieuw licht worden gezien, innovaties ingang vinden, nieuwe veerkrachtige allianties tot stand komen en er samen wordt gewerkt. Vertrouwde indelingen, gebaseerd op uitsluiting, gaan op de helling, zoals de verdeling van bevoegdheden over sectoren binnen de overheid en de grenzen tussen disciplines in de wetenschap. De gewenste veranderingen vragen om nieuwe verbanden tussen mensen, organisaties, kennis, technologie, geld en regels.

Ondertekenaars willen een programma 'Voedsel in de MRA' uitwerken waarin onderstaande lijnen nadere invulling krijgen en innovaties worden aangejaagd:

1. Voedselstromen & Logistiek
2. Gezonde voeding
3. Data & citizen science
4. Voedsellandschappen
5. Voedselwijs in onderzoek en onderwijs
6. Toerisme (food als een drijvende kracht in leisure)
7. Circulaire productie

Op het congres 'Flows of Food' op 7 en 8 december 2017 in Amsterdam en Almere onder auspiciën van het voedselnetwerk MRA worden alle ketenpartners binnen het bedrijfsleven, burgerinitiatieven, overheden, onderwijs- en onderzoeksinstituten en ngo's uitgenodigd om de overgang naar een volledig duurzaam voedselsysteem in een stroomversnelling te brengen.

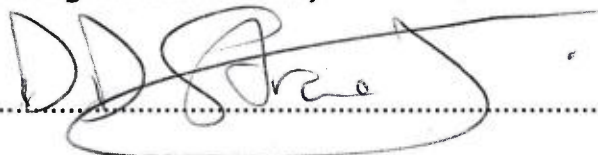
Dit manifest is ondertekend, op 7 december 2017 te Amsterdam, door:



Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland, de heer J.H.M. Bond, gedeputeerde voor Economische Zaken, Landbouw & Visserij, Flora en Fauna, Internationale Marketing & Acquisitie en Sponsoring



Gedeputeerde Staten van de Provincie Flevoland, de heer J.N.J. Appelman, gedeputeerde Economische Zaken, Maritieme Strategie, Landbouw en Visserij, Nieuwe Natuur, Floriade, Hoger onderwijs OMALA N.V. (incl. C.V. Airport Garden City), Ontwikkelingsmaatschappij Flevoland B.V., Provinciaal Fonds Nazorg Gesloten Stortplaatsen Flevoland, Bestuurlijke Adviescommissie Regionale Economie IPO (Interprovinciaal Overleg), Bestuurlijk Overleg Platform Economie MRA (Metropoolregio Amsterdam)



Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zaanstad, de heer D. Straat, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie en toerisme, Werk & Inkomen, Regeldruk fysiek, Stadsregio Amsterdam, Noordzeekanaalgebied, ZaanIJ, Wijkwethouder Westerkoog, Krommenie en Zaandam Zuid



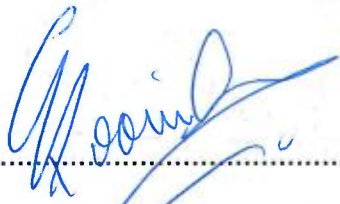
Rabobank Amsterdam, de heer A.L.J.M. Kurstjens, directievoorzitter



LTO Noord regio West, de heer N. Verduin, voorzitter



Stichting Greenport Noord-Holland Noord, mevrouw R. van Dam, programmamanager

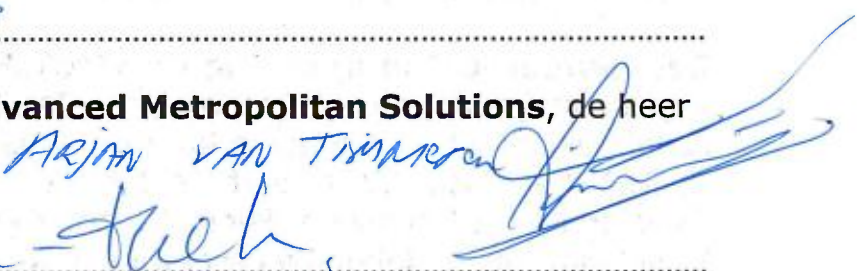


.....
Amsterdam Green Campus, de heer G.J.M. Kooiman, accountmanager

.....
Spang31, de heer J. Spangenberg, directeur



.....
Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions, de heer
A.J. J. van der Valk, liaison



.....
AERES Hogeschool Almere, mevrouw S.C.O. Wertheim-Heck, Lector
Voedsel en Gezond Leven

Food MRA, voor een robuust en duurzaam regionaal voedselsysteem

Grootstedelijke uitdagingen en het voedselsysteem in de metropoolregio Amsterdam

Bij een grootstedelijk gebied horen complexe uitdagingen. Zoals de schaarste van grondstoffen, vervuiling door uitstoot, diffuus eigenaarschap van data, mensen die steeds jonger (chronisch) ziek worden en mensen die een toenemende afstand tot de arbeidsmarkt hebben. Oplossen van deze uitdagingen leidt tot een toename van groei, innovatie en leefbaarheid in de regio. De metropoolregio Amsterdam heeft vijf grootstedelijke uitdagingen benoemd waaraan zij werkt, namelijk: circulaire economie, gezondheid, mobiliteit, talent voor de toekomst en digitale connectiviteit.

Voedsel verbindt mensen, voedsel voedt mensen, voedsel verblijdt mensen en voedsel verrijkt de economie. Het voedselsysteem raakt alle grootstedelijke uitdagingen. Ter illustratie:

1. Circulaire economie: In veel steden bestaat een kwart van al het afval uit voedsel en voedingsverpakkingsmateriaal.
2. Gezondheid: Overgewicht en obesitas onder met name kinderen is een groeiend probleem. Evenals ondervoeding, bij met name ouderen en patiënten. Daarbij zijn gezondheidsstatistieken van de deelgebieden binnen de regio ongelijk, door wisselende beschikbaarheid, bereikbaarheid, betaalbaarheid en adequaatheid van voedsel.
3. Mobiliteit: Ongeveer 40% van de ecologische voetafdruk van een stad wordt bepaald door de manier waarop de stad van voedsel wordt voorzien. Van de logistieke stromen in de stad behoort de organische stroom tot de twee grootsten.
4. Talent van de Toekomst: Landelijk is ongeveer 10% van de arbeidspopulatie werkzaam in de voedsel economie: in de productie, verwerking of omdat ze voedsel rondbrengen, verkopen, bereiden of serveren.
5. Digitale connectiviteit: Door technologische ontwikkelingen is het voedselsysteem aan vele veranderingen onderhevig. Bijvoorbeeld: de toenemende kennis over de relatie tussen voeding en gezondheid, de toenemende macht van de consument en beïnvloeders, de mogelijkheden voor slimme teelten, slimme logistiek en slimme consumptie.

Het voedselsysteem in de Metropoolregio Amsterdam staat sterk onder druk, zowel maatschappelijk, ecologisch, ruimtelijk als economisch. Het thema voedsel blijft groeien in populariteit binnen het publieke en politieke debat. Dit benadrukt de urgentie voor gestructureerde aandacht voor voedsel. Een systeemverandering is nodig, maar dat vraagt om samenwerking en bundeling van krachten.

Ambitie Food MRA

Food MRA heeft de ambitie om, door verbinding, een robuust en duurzaam regionaal voedselsysteem te verwezenlijken ten behoeve van een leefbare MRA.

Missie Food MRA

Food MRA creëert condities voor een robuust en duurzaam regionaal voedselsysteem, zodat de metropoolregio Amsterdam een toonaangevende regio wordt op het gebied van moderne voedselvoorziening. In deze toonaangevende regio is er voldoende gezonde voeding voor iedereen, maken burgers gezonde keuzes en zijn zij betrokken bij de productie van voedsel. Daarnaast hebben primaire bedrijven in de regio een goede toekomst doordat, waar mogelijk, de keuze voor regionaal voedsel wordt vergemakkelijkt. Ook is de verbinding tussen platteland en stad vanzelfsprekend en vormen natuur en landbouw hand in hand een goede leefomgeving. Dit alles in een florerende economie voor zowel grote als kleine voedselverwerkende bedrijven.

Visie Food MRA

Vanaf 2019 is Food MRA hét knooppunt in het speelveld van Agri & Food in de Metropoolregio Amsterdam. Food MRA geeft vanuit een brede vertegenwoordiging van burgerinitiatieven, NGO's, bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen en overheden, richting en ondersteuning aan initiatieven en projecten. Het is een nieuw samenwerkingsverband dat zichzelf tot doel heeft gesteld structuur aan te brengen in het regionale foodlandschap door initiatieven te verbinden, krachten te bundelen, kennis te delen en samenwerking en innovatie te stimuleren en faciliteren.

Om, door verbinding, een robuust en duurzaam regionaal voedselsysteem te verwezenlijken worden vijf werkgroepen opgezet:

- Circulaire economie, bijvoorbeeld gericht op: voorkomen van voedselverspilling, 'biobased economy' en het verbeteren van de bodemkwaliteit.
- Gezonde voeding, bijvoorbeeld gericht op: voedseleducatie, voorkomen obesitas, verbeteren van instellingenvoeding.
- Voedselstromen en Logistiek, bijvoorbeeld gericht op: CO₂ reductie, alternatieve (inrichting) distributiekanaalen.
- Voedsellandschappen, bijvoorbeeld gericht op: local for local, voedselbossen en 'vertical farming'.
- Data and Citizen Science. Het benutten van data binnen het netwerk, levert versnelling op in de ontwikkeling van een robuust en duurzaam voedselsysteem. Deze werkgroep zal dan ook ondersteunend zijn voor de andere werkgroepen.

Organisatie Food MRA

Food MRA is een stichting naar voorbeeld van de Greenports en kent een stichtingsbestuur en stuurgroep met beslissers vanuit de verschillende groepen van het voedselnetwerk in de MRA. De stuurgroep bepaalt de strategie en agenda van Food MRA.



Voor de uitvoering komt er een klein programmabureau, dat fungeert als knooppunt in het speelveld van het voedselnetwerk binnen de MRA en heeft een netwerk-, alliantie-, aanjaag- en profileringsfunctie. De volgende taken en verantwoordelijkheden voor het programmabureau zijn gedefinieerd:

- Inzichtelijk maken van bestaande netwerken en initiatieven in de regio.
- Verbinding leggen met en tussen bestaande netwerken en initiatieven in de regio.
- Verbinding leggen met relevante landelijke netwerken en initiatieven.
- In opdracht van de stuurgroep: opstellen van missie, visie en strategie.
- Afstemmen van de door de stuurgroep gekozen focusgebieden/ thema's met thematrekkers en eventueel de invulling van werkgroepen wijzigen.
- Coördineren van activiteiten in de werkgroepen, bewaking van voortgang.
- Communiceren over thema's, projecten, initiatieven, ontwikkelingen en successen (website en sociale media).
- Faciliteren stuurgroep: o.a. organiseren en verslagleggen van overleggen.
- Faciliteren van projecten bij (inzicht in) mogelijke subsidieaanvragen (regionaal, landelijke en Europees).
- Procesmatige ondersteuning van projecten waar relevant.
- Organiseren van een jaarlijkse brede netwerkbijeenkomst waar thema's, projecten en initiatieven zich kunnen profiteren en deelnemers worden geïnspireerd.

Provinciale rol en inzet 'Voedsel Verbindt'

In deze bijlage lichten wij graag toe hoe wij onze rol op de verschillende onderwerpen willen invullen. Wij willen aansluiten bij het uitvoeringsprogramma 'Voedsel Verbindt MRA' vanuit onze vigerende beleidsambities en vanuit verschillende provinciale rollen:

Circulaire Economie (portefeuille gedeputeerde Circulaire Economie en Energie)	In de Actieagenda circulaire economie zijn zes creatiesporen gedefinieerd. Eén van de creatiesporen is de 'Productie van schone grondstoffen'. In de provincie Noord-Holland worden grote hoeveelheden biomassa verwerkt voor onder meer voedsel en veevoer vanwege haar sterke agro-food sector. Een ander creatiespoor betreft het oplossen van problemen als gevolg van belemmerende regelgeving. Veel reststromen zijn in kaart gebracht.	Rol: aanjagen, inspireren, faciliteren, agenderen en lobby. Ambitie: een economisch en ecologisch volhoudbare voedselproductie. Het zo hoog mogelijk verwaarden van biomassa, bijvoorbeeld het verwerken van bermgrassen tot dooimiddel, isolatiemateriaal of bermmeubilair. Het zoveel als mogelijk voorkomen dat voedsel ongebruikt als afval wordt weggegooid (food-rescue) o.a. in samenwerking met horeca. Zoveel als mogelijk lokaal voedsel gebruiken/serveren om zo transport van voedsel te beperken (korte ketens).
Digitale Samenwerking Data en citizen science	Delen van data(kennis) op gebied van o.a. voedselproductie, voedselstromen, logistiek, vervoer, werkgelegenheid	Rol: participatief, faciliteren. Ambitie: delen van kennis en data geeft ons een beter afwegingskader en inzicht in ons handelingsperspectief als samenwerkend netwerk.
Gezondheid (portefeuille gedeputeerde Natuur en Landbouw)	Nieuwe programma Natuurinclusieve Landbouw (gezonde bodem). Vanuit beleidskader Economie aansluitend op het uitvoeringsprogramma van de Greenport Noord-Holland Noord (o.a. Duurzame Landbouwproductie, Ruimte en Gezondheid). Daarnaast om goede voorbeelden te delen, zoals de beleving van het West-Fries Gasthuis met streekproducten en de	Rol: versterken relatie stad-land en stimuleren regionale economie; stimuleren van innovatie; Faciliteren. Ambitie: realiseren meerdere korte ketens, betere regionale afzet mogelijkheden en verdienmodellen voor lokale producenten.

	samenwerking met AZ op gezond eten in een sportieve omgeving (korte ketens). De provincie werkt in MRA-verband samen aan behoud en ontwikkeling van het metropolitane landschap.	Ambitie: een bereikbaar, aantrekkelijk en toekomstbestendig landschap. Belangrijk onderdeel hiervan is verduurzaming van de agrarische sector en voedsel als verbinding van bewoners in steden met het buitengebied.
Mobiliteit (portefeuille gedeputeerde Mobiliteit)	Beleidsontwikkeling rondom goederen vervoer. Op het moment zijn er veel logistieke initiatieven waarop de provincie om advies en samenwerking wordt gevraagd. Lopende initiatieven zijn o.a: onderzoek 'Vervoer over water', Programma 'Beter Benutten'. Korte termijn programma Smart Mobility (groene golf voor vrachtwagens en data-uitwisseling tussen verkeerscentrale en transportplanning systemen). ITS LOG – het uitwisselen van data m.b.t. laad – en losplaatsen vrachtwagens. GO!-NH: versnellingsprogramma duurzame mobiliteit en circulaire economie. Sluit aan bij het programma Mobiliteit van Greenport Nederland en daarmee ook met de Noord-Hollandse Greenports.	Rol: participatief en faciliteren; inspelend op de behoefte vanuit de maatschappij. Ambitie: Het logistieke landschap is nog veel versnipperd. Een meer gecoördineerde netwerk samenwerking op MRA niveau is wenselijk. Te denken valt aan het realiseren van meer mogelijkheden voor elektrisch vervoer (GO!-NH), first & last mile*, slimmere vervoermodaliteiten; onderzoek food hubs t.b.v. de beleving van de stad eventueel in combinaties met andere functies (pakketdiensten). *Vrachtwagens en bestelbusjes hoeven de stad niet meer in, maar rijden simpelweg naar hubs aan de rand van de stad: eenvoudig te bereiken, snel laden en lossen en een supersnelle duurzame verbinding tussen de hub en de rest van de stad.
Talent voor de toekomst	Aansluiten van onderwijs bij vraag vanuit de markt/maatschappij vanuit de beleidskader Economie-	Rol: verbinden, aanjagen, faciliteren van een MBO-campusstructuur van triple helixpartijen rond technologische vernieuwingen van onderwijs en sectoren.

(portefeuille gedeputeerde Arbeidsmarkt)	Arbeidsmarkt en Onderwijs.	Ambitie: inspelen op de behoefte aan arbeidskrachten in de toekomst. Onderwijsprogramma Green Food NH campus. Een mbo curriculum met doorgaande leerlijn naar het HBO, vanuit Inholland en Clusius dat zich specifiek richt op voedselvraagstukken in onze regio onder meer in relatie met technologisering van productie en logistiek. Food en Procestechnologie Campus Zaandam. Een triple helix samenwerking onder het Regiocollege gericht op de toepassingen van procestechnologie in de fooddistributie.
--	-------------------------------	---

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

mw L.M. van Bakel

BU/BSP

Telefoonnummer +31235143161

bakell@noord-holland.nl

INGEKOMEN 20 JULI 2018

1 | 3

**Betreft: Uitwerkingsnota groenzones provinciale infrastructuur
Noord-Holland**

Verzenddatum

20 JULI 2018

Kenmerk

1080662/1085281

Geachte leden,

Uw kenmerk

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis: vaststelling van de Uitwerkingsnota groenzones provinciale infrastructuur Noord-Holland.

Uitwerkingsnota voor alle provinciale groenzones

Weg, vaarweg en landschap zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en voortdurend in ontwikkeling. We beleven het landschap vanaf de (vaar)weg en vanuit het landschap zien we de (vaar)weg. Veiligheid is, wettelijk gezien, het belangrijkste aspect voor bermen langs provinciale wegen. De groene zones langs wegen en vaarwegen (bermen en bomen, oevers en bosschages) geven echter kansen om méér te doen. Voor het landschap, de cultuurhistorie, de ecologie, het milieu. De provincie geeft met de Uitwerkingsnota voor provinciale (vaar)wegen een richtlijn voor de (toekomstige) inrichting van haar groenzones.

Doel Uitwerkingsnota: leidraad voor inrichting bermen

Hoe moeten we onze groenzones inrichten? De Provincie heeft vastgesteld beleid van heel diverse aard en dat is mede van toepassing op ons eigen areaal. Beleidsnota's zijn meestal te abstract als leidraad voor de inrichting van een concrete groenzone. Bovendien sluiten beleidswensen niet altijd op elkaar aan of dienen tegenstrijdige belangen. De provincie wil met deze uitwerkingsnota het eigen beleid integraal toepassen op haar groenzones en hiermee de stap zetten naar onderbouwde inrichtingsrichtlijnen. Daarmee biedt het een onderlegger aan onderhoudsaannemers en projectleiders, maar ook aan gemeente of waterschap.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Voor de Uitwerkingsnota heeft een brede werkgroep van de Provincie, bestaande uit vertegenwoordigers van de betrokken beleidsafdelingen, samen met de opstellers van het plan, bureau Bosch Slabbers, per traject een integrale afweging gemaakt. Er was aandacht voor landschapskwaliteiten, herkenbaarheid van cultuurhistorische waarden, ecologisch functioneren, borging van biodiversiteit, ontsnippering (flora en fauna), veiligheid voor weggebruikers en een duurzame en gezonde leefomgeving. Een conceptversie is besproken met vertegenwoordigers van belanghebbende gemeenten en waterschappen.

De reikwijdte van deze nota beperkt zich tot de eigendommen van de provincie Noord-Holland en die behoren tot of grenzen aan de provinciale wegen en/of vaarwegen.

Wat bevat de Uitwerkingsnota *niet*?

Bij deze nota is *geen* rekening gehouden met kabels en leidingen, de beschikbare ruimte (deze is grofweg meegenomen, maar niet tot op de meter), mogelijk toekomstige beschikbare ruimte, bewonerswensen/inspraak, toekomstige ontwikkelingen (het is een uitwerking voor bestaand areaal) en specifieke plaatselijke bodemopbouw. Evenmin kan het anticiperen op beleidswijzigingen. De beoogde looptijd van dit document is 10 jaar. Omdat beleidsdocumenten in zo'n periode nu eenmaal wijzigen, zullen wij in het najaar van 2018 een eerste oplegnotitie opstellen en deze periodiek actualiseren. In deze oplegnotitie zullen wij informatie geven over de beleidswijzigingen die tot dat moment hebben plaats gevonden en mogelijk van invloed kunnen zijn op de nota.

Toepassing in de praktijk

Kleinschalige beslissingen in het onderhoud –een boom wel of niet vervangen- zullen nu vaak direct in de uitvoering aan de hand van dit document genomen kunnen worden. Voor grootschaliger wijzigingen zal in de uitwerking in projecten eerst meer in detail worden gekeken of het aangegeven beeld ook werkelijk gerealiseerd kan worden. Per project dient het op basis van het beleid geschetste beeld verder te worden uitgewerkt; op dat moment zal gecommuniceerd worden met betrokken overheden en met de omgeving.



Het document zelf

Naast het Algemeen Deel is per gebiedscontractregio een aparte Uitwerkingsnota opgesteld.

De Uitwerkingsnota bestaat uit 8 onderdelen:

1. Uitwerkingsnota Groenzones Provinciale Infrastructuur Noord-Holland Algemeen Deel
2. Landschapsvisie provinciale wegen en vaarwegen Kop van Noord-Holland
3. Uitwerkingsnota groenzones provinciale infrastructuur Alkmaar e.o.
4. Uitwerkingsnota groenzones provinciale infrastructuur West Friesland
5. Uitwerkingsnota groenzones provinciale infrastructuur Zuid Kennemerland- IJmond
6. Uitwerkingsnota groenzones provinciale infrastructuur Zaanstreek-Waterland
7. Uitwerkingsnota groenzones provinciale infrastructuur Noord-Holland Zuid
8. Uitwerkingsnota groenzones provinciale infrastructuur Gooi- en Vechtstreek

In de Kaderbrief 2019 is voor dit onderwerp een voorstel ingediend voor E 350.000,- per jaar tot en met 2022 voor de verbetering van de landschappelijke/ecologische inpassing van circa 2 (vaar)wegen per jaar op basis van deze Nota.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris
R.M. Bergkamp


voorzitter
J.C. van der Hoek