

**Nota van Beantwoording**

**Reacties Spoorvariant**

**MER Duinpolderweg**

## Inhoud

### **Deel 1: Inleiding & Doel**

- Doel van de Nota
- Achtergrond van het Project
- Stand van Zaken
- Vervolg
- Toelichting beantwoording reacties

### **Deel 2: Beantwoording Reacties Spoorvariant**

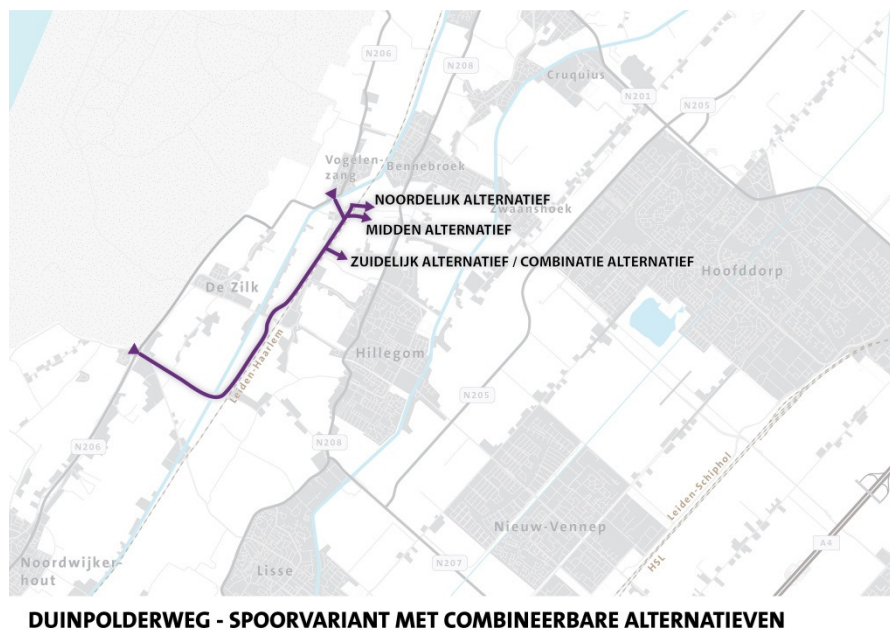
- Mogelijke schadelijke (milieu) effecten van de weg
- Stikstof
- Mogelijke landschappelijke en cultuurhistorische gevolgen
- Ontwerp
- Verkeer en Infrastructuur
- Bezwaar en Proces
- Tussenstap en Probleemanalyse
- Onderschrijven doelstellingen Duinpolderweg

### **Bijlage A: Indieners van Reacties**

# Deel 1: Inleiding & Doel

## 1.1 Doel van de Nota

In deze Nota van Beantwoording geven de Provincies Noord – Holland en Zuid – Holland antwoord op de verschillende binnengekomen reacties op de Spoorvariant, vastgesteld op 16 december 2014 door de GS-en van beide Provincies als bevoegd gezag voor de milieu effecten rapportage (m.e.r.) Duinpolderweg. De bevoegde gezagen overwegen de Spoorvariant op te nemen in de m.e.r. Duinpolderweg om rekening te houden met de in beweging zijnde wet – en regelgeving ten aanzien van stikstof. Deze variant is later in het proces betrokken dan andere alternatieven. Om bewoners en belanghebbenden dezelfde reactie mogelijkheden te bieden konden deze alsnog een reactie op de spoorvariant indienen. De spoorvariant staat hieronder aangegeven.



## 1.2 Achtergrond van het Project

Voor de (economische) toekomst van de regio is het belangrijk dat het gebied rondom de Duin- en Bollenstreek, Zuid – Kennemerland en Haarlemmermeer goed bereikbaar is en blijft. Met een goede verbindingsweg tussen de N206 en A4 kan het (vracht-) verkeer buiten de dorpen om rijden. De Duinpolderweg kent vijf doelstellingen:

- Het laten afnemen van het noord-zuidverkeer door de kernen van Zuid-Kennemerland, met een afname van doorgaand verkeer door de kernen Vogelenzang, Bennebroek en Heemstede.
- Het slechten van de ringvaart Haarlemmermeer als barrière voor het doorgaand verkeer.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van de noordelijke Greenport Bollenstreek, en aan de andere kant het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen door het doorgaande verkeer uit de kernen te halen.
- Het robuuster maken van de het verkeersnetwerk in de Haarlemmermeer, zodat toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen niet tot verkeersproblemen leiden.
- Het accommoderen van in de toekomst te verwachten verkeersstromen wanneer de geplande woningbouwopgaven zijn gerealiseerd.

### **1.3 Stand van Zaken**

Gedeputeerde Staten van Noord – Holland en Provinciale Staten van Zuid – Holland hebben respectievelijk op 24 september 2013 en 11 december 2013 besloten over de te onderzoeken alternatieven in de m.e.r. door het vaststellen van een definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Het project bestaat uit drie onderdelen, een verbinding tussen de N206 en N205, een verbinding tussen N205 en de Spoorlaan en een verbinding tussen de Spoorlaan en de A4 . De Stuurgroep heeft op 28 maart 2013 vijf alternatieven gekozen voor de verbinding tussen de N206 en N205. Op 7 november 2014 heeft de Stuurgroep besloten daar de Spoorvariant aan toe te voegen. Daarnaast zijn er twee alternatieven in beeld voor de verbinding tussen N205 en Spoorlaan plus drie alternatieven voor het stuk tussen de Spoorlaan en de A4.

Deze verschillende alternatieven worden, onder voorbehoud (zie volgende paragraaf), onderzocht in de m.e.r. Het Milieu Effecten Rapport (MER) wordt opgesteld om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. Het besluit waar deze rapportage voor wordt opgesteld is het besluit over het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan voor de verbinding tussen N206 en A4. De besluitvorming over de Duinpolderweg zal gefaseerd verlopen. In de eerste fase wordt een besluit genomen over een Voorkeursalternatief. In de tweede fase wordt dit Voorkeursalternatief uitgewerkt in een Provinciaal Inpassingsplan.

Voortgang binnen het project Duinpolderweg heeft enige tijd moeten wachten op de uitkomsten van de coalitiebesprekingen bij de bevoegde gezagen. Om deze reden is deze Nota van Beantwoording met enige vertraging vastgesteld.

### **1.4 Vervolg**

De beide Provinciale Statencommissies (Verkeer en Milieu van Zuid-Holland, Mobiliteit & Wonen van Noord – Holland) hebben verzocht een tussenstap aan te brengen in het proces om de probleemanalyse scherp te stellen. Pas na deze tussenstap worden varianten of alternatieven al dan niet toegevoegd aan de m.e.r. Duinpolderweg. De opname van de Spoorvariant in de m.e.r. en de beantwoording van de verschillende binnengekomen reacties is dan ook onder dat voorbehoud.

Afhankelijk van besluitvorming omtrent deze tussenstap worden de verschillende onderzoeken zoals opgenomen in de definitieve notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r. Duinpolderweg, uitgevoerd en afgerond. Op basis van de resultaten van deze onderzoeken besluiten de bevoegde gezagen over een (voorlopig) voorkeursalternatief. Op de resultaten van deze onderzoeken en op het voorlopig voorkeursalternatief kunnen belanghebbenden dan gedurende zes weken hun zienswijze indienen. Na consultatie van de omgeving, de commissie voor de m.e.r. en behandeling in Provinciale Staten van Noord – Holland en Zuid – Holland wordt een definitief voorkeursalternatief vastgesteld. Het voorkeursalternatief wordt onderzocht in een zogeheten besluit – MER. Dit besluit – MER vormt mede de basis van het uiteindelijke Inpassingsplan dat door de Provinciale Staten van zowel Noord – Holland als Zuid – Holland wordt vastgesteld.

## **1.5 Toelichting Beantwoording Reacties & Leeswijzer**

In het tweede deel van deze Nota van Beantwoording worden de verschillende reacties beantwoord. Deze reacties zijn bij de bevoegde gezagen ingediend tussen 7 januari en 5 februari 2015. Er is gekozen voor beantwoording per thema. Uit de verschillende reacties zijn vragen gedestilleerd die gegroepeerd worden beantwoord. Per thema wordt daarbij aangegeven welke indieners een reactie op dat onderwerp hebben gegeven. Doordat vragen vaak betrekking hebben op datgene wat onderwerp van onderzoek is in de m.e.r. wordt in de beantwoording verwezen naar de uiteindelijke resultaten van deze onderzoeken. Die zijn op dit moment nog niet bekend, daarom heeft de beantwoording vaak een procesmatig karakter.

Per thema wordt onder de kop 'vragen' eerst aangegeven welke vragen precies uit de zienswijzen zijn gedestilleerd. Vervolgens wordt onder 'antwoorden' een reactie op deze vragen gegeven.

Twee thema's worden door de bevoegde gezagen als onderdeel van de tussenstap verder behandeld en krijgen nu geen reactie in deze Nota van Beantwoording. Het gaat hierbij allereerst om een reactie op het rapport 'Contra – Expertise Duinpolderweg : een bestuurlijke oplossing voor een onduidelijk probleem?' van de heren Brunner en Bunnik. In de tweede plaats gaat het hierbij om vragen die door verschillende indieners worden gesteld over de verbinding tussen N206 en N207.

De zienswijze van de gemeente Hillegom maakt ook onderdeel uit van de besluitvorming rondom de tussenstap. In deze tussenstap zal een afweging worden gemaakt van het door de gemeente Hillegom aangedragen alternatief.

## **Deel 2: Beantwoording Reacties Spoorvariant**

**Mogelijke schadelijke (milieu) effecten van de weg (1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 16, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 35, 36, 37, 40, 42, 44, 45, 46, 47, 51, 56, 57, 60, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76, 87)**

Vragen:

Reacties op de plannen van de spoorvariant die worden gegeven, gaan in op de gevolgen van fijnstof en de mogelijke stijging van geluidsbelasting voor bewoners in de nabijheid van het tracé. Ook wijzen indieners op de mogelijke belasting voor het milieu. Indieners stellen ook dat de mogelijke komst van de Duinpolderweg gevolgen heeft voor de woonbeleving of leefbaarheid en de gezondheid. Dit wordt volgens hen al dan niet veroorzaakt door recente andere ontwikkelingen die het verkeer in het gebied hebben doen toenemen.

Indieners wijzen er op dat in de regio-visie Groen, Water en Landschap Duin- en Bollenstreek wordt beschreven dat het gebied een habitat biedt voor verscheidene flora en fauna. Ook wijzen indieners er op dat gevaarlijke situaties en andere overlast door een toename aan landbouw verkeer ontstaan.

Antwoorden:

In de m.e.r. worden de aspecten leefbaarheid, gezondheid, veiligheid (waaronder gevolgen van toename (landbouw)verkeer), geluid en fijnstof (aspect luchtkwaliteit) onderzocht en beschreven. Er is een beoordelingskader opgesteld, dat op kwalitatieve wijze en kwantitatieve wijze ingaat op 4 aspecten: leefmilieu (geluid, luchtkwaliteit, sociale aspecten, externe veiligheid en gezondheid), natuurlijk milieu (bodem, water en natuur) ruimtelijke kwaliteit (archeologie, cultuurhistorie, landschap en beleving, gebruiksfuncties, kansen kwaliteitsverbetering en toekomstwaarde) en tot slot verkeer (bijdrage aan mobiliteit, bereikbaarheid en robuustheid wegnen). Daarbij wordt ook onderzocht en beschreven of en welke mitigerende maatregelen (zogenoemde compensatiemaatregelen) er zijn. Dit beoordelingskader en deze wet- en regelgeving zijn er met name ook om gezondheidsschade te voorkomen of de volksgezondheid juist te verbeteren.

Uit het Flora & Fauna onderzoek, onderdeel van de m.e.r., blijkt welke bijzondere natuurwaarden aandacht vragen. Daarbij wordt ook beschreven welke maatregelen passend zijn.



## **Stikstof (1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 16, 25, 26, 28, 29, 33, 35, 36, 45, 53, 54, 55, 61, 67, 68, 74, 79)**

Vragen:

Verscheidene indieners stellen dat er met een wind uit overheersend westelijke richting geen sprake kan zijn van een overschrijding van stikstof normeringen. Stikstof kan volgens indieners dan ook geen reden zijn om de spoorvariant mee te nemen in het MER. Indieners stellen dat voor de bevoegde gezagen flora en fauna belangrijker zijn dan mensen. Ook vragen de schrijvers van reacties zich af hoe neerslag voor bewoners kan worden voorkomen, aangezien die naar hun mening door de bevoegde gezagen als uitermate schadelijk wordt verondersteld. Tot slot stelt een indiener dat een eventueel stikstofprobleem kan worden ondervangen door de natuur (extra) te laten begrazen.

Antwoorden:

De uitstoot van stikstof door landbouw, verkeer en industrie veroorzaakt te veel stikstofdepositie in de Nederlandse natuurgebieden. Als gevolg daarvan bemesten we ongewild de natuurgebieden. Jaarlijks komen er enkele kruiwagens meststoffen per ha natuurgebied in de bodem terecht waardoor oorspronkelijke vegetaties verdrongen worden door algemene grassen, brandnetels en bramen.

Net als mensen worden beschermd door wet- en regelgeving ten aanzien van bijvoorbeeld luchtkwaliteit en geluid, geldt dat ook voor natuur. De komst van een nieuwe weg kan teveel uitstoot geven van stikstof op nabijgelegen natuurgebieden waardoor vergunbaarheid in het kader van de Natuurbeschermingswet niet (altijd) mogelijk is.

Het model dat de stikstof in de lucht weergeeft (Aerius) gaat al uit van de heersende westelijke windrichting. De totale stikstofbelasting zoals die in Aerius wordt weergegeven, berekent nieuwe stikstofbelastingen (b.v. bij de aanleg van een nieuwe weg) op basis van deze heersende windrichting. Zou de heersende windrichting oostelijk zijn, dan zou de totale stikstofconcentratie in het gebied waarschijnlijk hoger uitvallen. Daarbij overigens opmerkend dat de totale stikstofconcentratie in West-Nederland ongeacht de windrichting al zeer hoog is.

In de m.e.r. worden de alternatieven onderzocht op uitstoot en wordt een doorkijk gemaakt of de uitstoot binnen wet- en regelgeving past.

**Mogelijke landschappelijke en cultuurhistorische gevolgen (1, 3, 13, 15, 17, 21, 23, 24, 27, 33, 37, 40, 43, 45, 46, 47, 48, 51, 55, 57, 58, 61, 66, 68, 69, 72, 73, 74)**

Vragen:

In reacties op de spoorvariant wordt door indieners aangegeven dat zij zorg willen dragen voor het open houden van het buitengebied. Tevens wordt gesteld dat het landschap door de komst van een nieuwe verbinding wordt versnipperd.

Antwoorden:

De gevolgen van de verschillende alternatieven voor het landschap worden in de m.e.r. beschreven en onderzocht. Als daar aanleiding voor is, worden de benodigde mitigerende maatregelen beschreven.

## **Ontwerp (4, 5, 6, 7, 8, 9, 16, 20, 25, 26, 31, 35, 67, 69)**

### Vragen:

Indieners wijzen op een aantal aandachtspunten bij het ontwerp van de weg. Indieners stellen de lengte van de weg aan de orde en de daarmee gemoede kosten. Als specifiek aandachtspunt worden de kruising tussen Spooralternatief en Delfweg genoemd. Volgens indieners is de huidige wegcapaciteit voor al het (vracht) verkeer nauwelijks toereikend en is de weg aan het verzakken. Een indiener vraagt zich af of de weg juist wordt ingepast tussen de verschillende beleidsvoornemens die er zijn en benoemt daarbij concreet de verdubbeling van de spoorbaan, het plan voor een busbaan aan de westkant van het spoor en mogelijke woningbouw bij het station.

### Antwoorden:

Genoemde noties en aandachtspunten worden betrokken bij de verdere uitwerking van de verschillende ontwerpen. De kosten van de verschillende alternatieven worden uitgewerkt in de m.e.r. Op dit moment zijn er geen plannen voor verdubbeling van het spoor in de directe omgeving van de spoorvariant, een busbaan aan de westkant van het spoor of woningbouw ter hoogte van het station.

**Verkeer en Infrastructuur (1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14, 16, 25, 26, 32, 35, 36, 38, 41, 45, 55, 58, 63, 64, 69, 74, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 95)**

Vragen:

Indieners geven aan dat er toename van verkeer ontstaat door de komst van de Duinpolderweg. Onder meer worden de Vogelenzangseweg en Leidsevaart, en de N208 tussen Heemstede en Hillegom genoemd. In de reacties op de Spoorvariant wordt aangegeven dat men zich zorgen maakt over de korte afstand waarop verschillende provinciale wegen zich bevinden ten opzichte van elkaar. Indieners geven ook aan dat men, om de kosten te drukken, wijst op de mogelijkheden om gebruik te maken van bestaande infrastructuur. Een aantal indieners wenst dat de gehele Duinpolderweg als tunnel wordt aangelegd. Verschillende indieners vragen zich af wat de herkomst van het verkeer is. Indieners geven ook aan dat door een toekomstige groei van het vrachtverkeer de Ruigenhoek in hun ogen te zwaar belast wordt om de Spoorvariant aan te kunnen leggen.

Antwoorden:

In het MER worden de verkeerseffecten van de alternatieven onderzocht waaronder toe- en afname van verkeer op andere wegen. In het verkeersonderzoek dat deel uit maakt van het MER worden aanvullende maatregelen op omliggende wegen beschreven die de verkeerskundige werking van de alternatieven versterken. Specifieke aandacht daarbij krijgt de toekomstige functie van de bestaande N206 bij uitwerking van de Spooralternatief. De notie van indieners om zo veel mogelijk gebruik te maken van bestaande infrastructuur nemen wij mee in het proces om tot een voorkeursalternatief te komen.

Voor de Duinpolderweg zijn verschillende alternatieven in beeld. Voor deze alternatieven worden ook de effecten van verschillende soorten kruisingen en kunstwerken onderzocht, zoals gelijkvloerse of ongelijkvloerse aansluitingen en een hoge of een lage brug over de Ringvaart. Een verdiepte ligging van de gehele verbinding tussen N206 – N205 en A4 wordt, vanwege de financiële onhaalbaarheid daarvan, niet onderzocht.

Een analyse van de het verkeersbeeld in de regio, gebaseerd op de modelberekeningen met Venom, maakt deel uit van het hoofdstuk Verkeer in het MER.

In het hoofdstuk verkeer van het MER wordt het toekomstig gebruik van de verbinding onderzocht. Daarbij worden ruimtelijk-economische ontwikkelingen en daarmee samenhangend de toe- en/of afname van verkeer op de weg zelf en onderliggende wegen onderzocht.

**Mogelijke financiële en economische gevolgen (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 31, 32, 35, 36, 37, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 66, 70, 72, 73, 74, 75, 81, 84, 92, 96)**

Vragen:

Indieners wijzen de initiatiefnemers op de gevolgen die een nieuwe verbinding, of de spoorvariant, heeft voor (de verkoopbaarheid van) hun woning of ander onroerend goed. Ook maakt men zich zorgen dat de spoorvariant ten koste gaat van bedrijfsvoering en de bedrijvigheid in de regio. Enkele indieners wijzen daarbij specifiek op de gevolgen voor de agrarische sector. Ten aanzien van de bollengrond geven de indieners daarbij aan dat in het Pact van Teylingen afspraken zijn gemaakt over de hoeveelheid open te houden bollengrond en wijzen indieners op de specifieke kwaliteiten van de bollengrond in dit gebied. Indieners maken zich daarbij ook zorgen om de mogelijke doorsnijding van deze bollengrond als gevolg van de spoorvariant.

Ook wijzen indieners er op dat een nieuwe verbinding mogelijke negatieve gevolgen heeft voor de toeristische en economische waarde van het gebied. Indieners wijzen er op dat gedane aanpassingen en vernieuwingen door het Hoogheemraadschap in de Zilkerpolder met een nieuwe verbinding teniet worden gedaan.

Antwoorden:

Ten aanzien van de gevolgen van de weg voor onder meer landbouw en bollengrond wordt een LandbouwEffectenRapportage (LER) opgesteld. Hierin worden onder meer vraagstukken als compensatie van het verlies van bollengrond, de mogelijke doorsnijding van bollengronden de gevolgen voor de afspraken zoals gemaakt in het Pact van Teylingen betrokken. Het Pact van Teylingen is opgenomen in de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport (ISG), dit is het vigerende beleid.

De mogelijke positieve en negatieve gevolgen van een nieuwe verbinding op toeristisch en economisch gebied worden onderzocht en beschreven in de Economische Effecten Rapportage (EER)

Ten aanzien van de gevolgen van de weg voor bedrijfsvoering en onroerende goederen, is het beoordelen van de vraag of er sprake is van schade in juridisch-economische zin, maatwerk. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden schade die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.

**Bezwaar en proces (2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 21, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 35, 36, 38, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 49, 55, 56, 57, 60, 61, 67, 68, 70, 73, 74, 84, 89)**

Vragen:

Vershillende indieners geven aan bezwaar te maken tegen de spoorvariant. Ook stelt men dat men niet dezelfde mogelijkheden heeft gehad om reacties in te dienen ten opzichte van belanghebbenden die mogelijk worden geraakt door andere alternatieven die al eerder in beeld waren. Indieners bekritisieren daarbij het volgens hen late moment en de manier van informeren door de bevoegde gezagen. Een enkele indiener stelt ook dat voor een nieuw alternatief, als de spoorvariant, een nieuwe Notitie Reikwijdte en Detailniveau dient te worden vastgesteld. Ook vraagt een indiener waarom er nog geen MER-procedure heeft plaatsgevonden voor de spoorvariant. Indieners vragen zich ook af waarom zij door de Provincie Noord-Holland en niet door de Provincie Zuid-Holland worden benaderd. Enkele indieners zijn van mening dat de besluitvorming niet juist en transparant heeft plaats gevonden en dat verscheidene voorbereidende documenten ter inzage dienden te worden gelegd. Tot slot doen verschillende indieners een beroep op de bevoegde gezagen om snel een besluit te nemen. Zij stellen dat het gebied nu op slot zit voor nieuwe initiatieven en maken zich zorgen dat bedrijven en huizen lange tijd onverkoopbaar blijven.

Antwoorden:

Voor de Duinpolderweg is bij de start van de milieueffectenrapportage bovenwettelijke inspraak georganiseerd voor alle belanghebbenden. In deze fase van het proces is het wettelijk niet vereist om bewoners en belanghebbenden om reactie te vragen op plannen. Bij de Duinpolderweg gebeurt dit wel.

Inwoners kregen gelegenheid te reageren op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, het onderzoeksvoorstel van de milieu effectenrapportage. Om bewoners en belanghebbenden rondom de Spooralternatief dezelfde gelegenheid te bieden, is er voor gekozen een reactietermijn in te stellen waar dit document het resultaat van is.

Alle belanghebbenden krijgen de mogelijkheid te reageren op het concept milieueffectrapport en het (voorlopig) voorkeursalternatief. Op basis van de in dat kader ingediende reacties stellen Gedeputeerde Staten van PNH en PZH (bevoegd gezag) de milieueffectrapportage vast en nemen een besluit over het definitieve voorkeursalternatief. In de huidige plan fase (tot aan publicatie van het concept MER) is het nog niet mogelijk bezwaar te maken. Deze mogelijkheid ontstaat in de volgende fasen, wanneer er uit de verschillende alternatieven een voorkeursalternatief is gekozen.

In schema zien deze mogelijkheden er als volgt uit:

Reactiemomenten		
Wat?	Wanneer <sup>1</sup> ?	Wat kunt u doen?
Oplevering MER – onderzoeken en Voorlopig voorkeursalternatief	PM	U kunt gedurende deze periode uw zienswijze indienen (volg daarvoor de nieuwsbrief)
Uitwerking van het voorkeursalternatief	PM	U kunt gedurende deze periode uw zienswijze indienen (volg daarvoor de nieuwsbrief)
Realisatie	PM	

Op advies van de stuurgroep, hebben beide provinciebesturen in december 2014 voorgesteld de spoorvariant nader te onderzoeken. In de stuurgroep zijn afspraken gemaakt over penvoering en trekkerschap, de provincie Noord-Holland is dat voor de Duinpolderweg. De provincie Zuid-Holland verzorgt dat voor het project HOV Noordwijk – Schiphol. Dezelfde dag zijn brieven uitgegaan om de betrokken bewoners en personen met een rechtelijk belang daarover te informeren. In deze fase van het proces zijn nog zes alternatieven in beeld. Uit een (combinatie) van een van deze alternatieven kiezen de bevoegde gezagen een voorkeursalternatief. Dat wordt vervolgens verder uitgewerkt en onderzocht. In de verschillende fasen worden bewoners en belanghebbenden verder bij het proces betrokken.

Voor een mogelijke aanleg van een nieuwe weg is zorgvuldigheid van belang. Om tot een goed gedragen voorkeursalternatief te komen dienen verschillende onderzoeken te worden uitgevoerd en diverse stappen te worden genomen. De bevoegde gezagen en overige leden van de stuurgroep zijn zich bewust van de impact die een dergelijk proces voor belanghebbenden heeft of kan hebben. Dit is een belangrijke notie in de besluitvorming.

---

<sup>1</sup> Deze momenten zijn afhankelijk van de besluitvorming over de tussenstap.

**Tussenstap en Probleemanalyse (4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 16, 20, 25, 26, 29, 34, 35, 36, 38, 40, 41, 42, 46, 47, 53, 55, 57, 62, 63, 64, 65, 86, 87)**

Vragen:

Verscheidene indieners geven aan inzicht te willen in de procedurele gevolgen die de wens van een tussenstap heeft. Indieners wensen een verdere onderbouwing te zien van de problemen of geven aan dat deze naar hun mening onvoldoende is aangetoond. Een aantal van de indieners verwijst daarbij naar de aangekondigde tussenstap en geeft daarbij aan dat afvallen of toevoegen van alternatieven nu niet aan de orde is. Ook stelt een indiener dat de weg voor inwoners van de provincie Zuid-Holland nauwelijks toegevoegde waarde heeft. Indieners geven daarbij aan dat bij de inrichting van de tussenstap het advies van de commissie voor de m.e.r. nauwgezet moet worden gevolgd zodat een zakelijke discussie over nut en noodzaak kan worden gevoerd. Concreet geven zij daarbij aan het niet eens te zijn met het feit dat louter deel twee van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (de oplossingsrichtingen) is geactualiseerd, met gevalideerde verkeerprognoses.

Een indiener stelt dat toekomstige woningbouw is weggefallen en dat om die reden de aanleg van de weg volgens deze indiener niet meer strikt noodzakelijk is. Tot slot stelt een indiener dat er op basis van het rapport NOG Beter andere oplossingen denkbaar zijn voor de verkeersproblematiek in de regio.

Antwoorden:

Naar aanleiding van de wens van Provinciale Staten van Zuid – Holland wordt in het voorjaar van 2016 een verdere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak van de Duinpolderweg, waarvoor al eerder een basis is gelegd in de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek en de actualisatie daarvan. Hiervoor worden de concretisering van de probleemanalyse en de aanscherping van de doelen ter onderbouwing van de problemen uit de MER, conform het advies van de commissie voor de m.e.r. dat integraal is overgenomen, naar voren gehaald. Het gehanteerde verkeersmodel in de MER (VENOM) is gevalideerd.

Onderdelen van het pakket NOG Beter, die zich in het studiegebied bevinden, worden meegenomen in het MER en zijn twee van de alternatieven ( NOG Beteralternatief en Combi alternatief) voor de Duinpolderweg. Op dit moment is nog geen enkel alternatief uitgesloten van of formeel toegevoegd aan het verdere onderzoek. Dit is het resultaat van de door de bevoegde gezagen ingelaste tussenstap. In het MER zal een actualisatie worden beschreven van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid. Dit houdt in dat ook voor woningbouw rekening wordt gehouden met recente ontwikkelingen.



**Onderschrijven doelstelling Duinpolderweg, inclusief wens ander alternatief (4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 16, 20, 25, 26, 30, 35, 55, 59, 68, 69, 74)**

Indieners onderschrijven dat er behoefte is aan een betere oost-west verbinding, die mede tot doel heeft (vracht)verkeer uit dorpskernen te weren, waardoor leefbaarheid en milieu toenemen. Ook adviseert een indiener om het allereerste (Noordelijke) alternatief te kiezen. Een indiener wijst ook op de mogelijkheid dat voor het eerste stuk vanaf het duin kan worden gekozen voor een deel van het Middenalternatief dat later aansluit op het Noordelijk alternatief in plaats van het gekozen tracé voor de Spoorvariant. Deze notie maakt deel uit van het verdere onderzoek, het voorkeursalternatief kan ook een combinatie zijn van de verschillende alternatieven.

## **Bijlage A: Indieners van Reacties**

1 L.M Salm - Veelenturf, inclusief 20 handtekeningen.  
2 H. van Kampen  
3 Th. van der Wiel  
4 J. W. Ruigrok  
5 A.H. Heemskerk  
6 P. Dompeling  
7 J. van de Maat  
8 Projectgroep Spoorvariant NEE!!  
9 T. van de Walle / N. Mathot  
10 J.G. van Splunter (door accountant)  
11 P. van Haaster/kwekerij Oud-Breeland  
12 I. Hoogkamer - Mooyekind  
13 V.O.F. Hachmang en Maas  
14 Vereniging Behoud de Polders  
15 Th. W. Langeveld  
16 J. van Vuren  
17 Th. W. Langeveld en Zoon  
18 Kuijper - v.d. Linden  
19 J. van Parera  
20 A.G. Geerlings  
21 P.H. Goemans  
22 W.M.M. van Eeden  
23 A.J.A. Vreeburg  
24 T. en R. van der Ploeg  
25 H.J.C. Verlaan  
26 J. Heemskerk en Zonen, R. Heemskerk en E. Immerzeel, P & B Heemskerk, M. Heemskerk  
27 J.P. Ruigrok  
28 A.C.W. van Haaster  
29 M.A. Paauwe  
30 J.A.M. Meskers/B.P.M. Meskers  
31 P.C.J. Verdegaal  
32 L.W. Bulk  
33 M.T.M. Ruigrok  
34 Stichting niet door de Zilk/Namens Platform NOG  
35 Dhr en mevr. De Rooij  
36 I.M.M. Garthoff  
37 G.Q.M. Warmerdam  
38 Dorpsraad Bennebroek  
39 Gemeente Hillegom  
40 J.T. Dobbe en W.J.M. Dobbe-Pennings  
41 M. Roos/Hart voor Bloemendaal  
42 W. Geerlings  
43 H.Warmerdam  
44 A.J. van Heusden  
45 J. Schoor  
46 A.I.N. Dobbe  
47 I.A.J. Dobbe en A.M. Dobbe-Moons  
48 W. Amst  
49 J. van der Linden & Zn.  
51 F.M. Selhorst  
52 AWS Dobbe  
53 C.M. van den Aardwegh  
54 Fam van Keulen  
55 M. Smit & J. vd Zwet  
56 Totaal project Steenbergen / J.W. der Nederlanden  
57 P. en A. Nulkes,  
58 Ing. W.S. Straathof / Gebr. Straathof  
59 Rimolis BV / Gert Bruggeman

60	Glenn van der Linden
61	VOF Hachmang en Maas (H. Maas)
62	J. Schouten
63	P. van der Putten
64	P. van der Putten
65	J. Schouten
66	E. van der Meij
67	D.M. Heemskerk
68	Y. A. Wiltens & R. Zwaan
69	de heer R.P.M. van Kints
70	H. van Saase bloembollenkweker J J van Saase en Zn
71	J. Schouten
72	D.E.M.G. van der Rijt / D. van der Rijt.
73	Y. van Dijk G.A. Verdegaal en Zonen Export B.V.
74	R. Borsboom-Ruygrok
75	Kouwenberg
76	Waarts
77	A. Alders
78	G. Keijzer
79	Schipper
80	H. van Hensterijen
81	St. vd Vlugt
82	J. Glas
83	J. Warbout
84	H. Meyer
85	P. Kortekaas
86	W. Turnhout
87	B. Meijer
88	Dhr/Mw. Ruigrok
89	M. van der Eijk
90	J. Verbruggen
91	dhr/mevr. Vlasveld
92	R. Faber
93	M. Bezuin
94	P. Pennings
95	H.H. Nak
96	W. Smit