

Nota van Beantwoording Zienswijzen
Ontwerp Notitie Reikwijdte & Detailniveau
MER Duinpolderweg

Inhoud

Deel 1: Inleiding & doel

- Doel van de Nota
- Achtergrond van het Project
- Stand van Zaken
- Hoofdlijn van Beantwoording
- Vervolgproces
- Leeswijzer

Deel 2: Beantwoording zienswijzen

Bijlage A: Lijst met indieners zienswijzen

Bijlage B: Lijst met indieners gestandaardiseerde zienswijze

Deel 1: Inleiding & Doel

1.1 Doel van de Nota

In deze Nota van Beantwoording geven de Provincies Noord – Holland en Zuid – Holland een reactie op verschillende binnengekomen zienswijzen. Zienswijzen konden worden ingediend op de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau, vastgesteld op 21 mei 2013 door de GS-en van beide Provincies als bevoegd gezag voor het MER Duinpolderweg. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau markeert het begin van de studie naar de milieueffecten van de Duinpolderweg. Het beschrijft de bereikbaarheidsproblemen in de regio en de alternatieven voor een nieuwe wegverbinding. Daarnaast wordt beschreven op welke milieueffecten de overgebleven alternatieven worden getoetst. De uitkomsten van het onderzoek worden gerapporteerd in de Milieueffectrapportage (MER). Deze vormt de basis voor besluitvorming voor een (voorlopig) voorkeursalternatief.

1.2 Achtergrond van het Project

De grensstreek van Noord – Holland en Zuid – Holland is een dynamisch gebied en de verwachting is dat de ruimtelijke ontwikkelingen van de afgelopen jaren zullen doorzetten. Dit heeft gevolgen voor de verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid en de leefbaarheid in het gebied. Om de vereiste bereikbaarheid van de voorziene ruimtelijk-economische ontwikkelingen te kunnen faciliteren en de huidige en toekomstige verkeersproblematiek in en naar de kernen op te lossen, moet een betere verbinding tussen de N206 en A4 tot stand komen; de Duinpolderweg. Het voornemen is om deze verbinding te realiseren door een combinatie van verbetering van bestaande weginfrastructuur en aanleg van nieuwe weginfrastructuur.

1.3 Stand van Zaken

Op 28 maart 2013 heeft de Stuurgroep Duinpolderweg als initiatiefnemer van het project een besluit genomen over de te onderzoeken alternatieven in het MER. In de Stuurgroep zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: de provincies Noord- en Zuid – Holland, de Stadsregio Amsterdam, het samenwerkingsverband Holland Rijnland, de regionale samenwerking Zuid – Kennemerland en de gemeenten Haarlemmermeer, Bloemendaal, Hillegom en Noordwijkerhout.

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. 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 onderzocht in het MER. Dit MER wordt opgesteld om het milieubelang voorwaardig 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, waar de hier behandelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau en deze bijbehorende Nota van Beantwoording betrekking op hebben, wordt een besluit genomen over een Voorkeursalternatief. In de tweede fase wordt dit Voorkeursalternatief uitgewerkt in een Provinciaal Inpassingsplan.

De Ontwerp Notitie Reikwijdte & Detailniveau is tussen 24 mei 2013 en 5 juli 2013 ter inzage gelegd. In deze periode is belanghebbenden tevens de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op de Notitie. In totaal zijn er tijdens de inspraakperiode 289 zienswijzen ingediend. Daarnaast is de commissie voor de m.e.r. gevraagd om advies te geven over de Ontwerp Notitie. In de volgende paragraaf wordt naast de hoofdlijn van beantwoording van de zienswijzen behandeld hoe het advies van de Commissie wordt vertaald in het uiteindelijke MER.

1.4 Hoofdlijn van de inspraak

Gezamenlijke zienswijze

Van de 289 ingediende zienswijzen zijn er 224 identiek. Deze betreffen een gezamenlijke zienswijze die is opgesteld door vertegenwoordigers van verschillende belangenverenigingen in de omgeving. Deze zienswijze gaat op vier onderwerpen in:

1. Nut & Noodzaak / Probleemanalyse

De indieners stellen onder meer dat de doelstelling van het project niet goed geformuleerd is, dat probleemstellingen niet concreet genoeg geformuleerd zijn en dat nut en noodzaak van de nieuwe verbinding onvoldoende wordt aangetoond. Aan deze punten wordt in het MER aandacht besteed door een actualisatie te maken van de probleemanalyse en deze opnieuw te vertalen in concrete en meetbare doelstellingen. Deze analyse wordt gemaakt van de verschillende knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. De verschillende alternatieven worden in het MER beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.

2. De selectie van alternatieven

De zienswijze geeft ook commentaar op de selectie van alternatieven die nog in beeld zijn. Volgens de verschillende indieners dienen onder meer het nulplus alternatief, het doortrekken van de N207 naar de N206 doorgerekend te worden in het MER, alsmede het integrale NOG Beter alternatief.

Uit eerdere verkenningen is te concluderen dat het nulplusalternatief niet voldoet aan de doelstellingen van het project. Het vormt daarmee geen oplossing voor de verkeersproblemen in de regio en zal daarom niet opnieuw worden doorgerekend in het MER. De verkeerskundige werking van de doortrekking van

de N207 naar de 206 wordt in het MER nogmaals beoordeeld op basis van het nieuwe verkeersmodel. Dit is onderdeel van het actualiseren van het trechteringsproces.

Het NOG Beter pakket zal, in een separaat onderzoek parallel aan de MER 1e fase, op gelijke wijze als de bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie grensstreek integraal verkeerskundig worden doorgerekend en worden getoetst aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het NRD. Voor het NOG Beter maatregelenpakket volgt daarnaast een kwalitatieve beoordeling van de milieu- en natuureffecten.

3. Het gehanteerde verkeersmodel

De indieners van de zienswijze stellen dat het gehanteerde verkeersmodel voor de selectie van de alternatieven niet goed is en wensen een aantal onderwerpen terug te zien in het verkeersmodel dat wordt gebruikt in het MER. Een aantal van deze genoemde aspecten wordt gebruikt in de verkeersanalyse en de uiteindelijke doorrekening van de alternatieven in het MER. Belangrijk daarbij is bijvoorbeeld dat voor deze doorrekening een actueel, nieuw, verkeersmodel wordt gebruikt. Daarnaast wordt rekening gehouden met de verwachte economische ontwikkelingen op basis van een hoog en een laag groeiscenario. Zoals ook de indieners van deze zienswijze wensen worden daarbij factoren als uitsplitsingen van intensiteiten in personen- en vrachtverkeer en berekeningen op basis van feitelijk verkeer berekend.

4. Milieueffecten

In de zienswijzen wordt door belanghebbenden aandacht gevraagd voor verschillende milieueffecten. Zoals ook in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat aangegeven worden alle gevraagde aspecten meegenomen in de MER. Dit betreft verkeersveiligheid, barrièrevorming, archeologie, landschap, cultuurhistorie, gezondheid voor bewoners en de natuurwaarden in het gebied. Tevens vragen de bewoners aandacht voor mogelijke negatieve effecten voor landbouw. Om deze in beeld te brengen wordt een Landbouw Effecten Rapportage opgesteld.

Overige zienswijzen

De aspecten van de gezamenlijke zienswijze komen in veel van de andere ingediende zienswijzen terug. Twee veel gestelde vragen daarbij liggen op het terrein van mogelijke schade en vergoedingen en inpassing of maakbaarheid van de weg:

- Vergoeden van schade

Met betrekking tot het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin wordt in de Nota van Beantwoording aangegeven dat dit maatwerk is. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken, waarbij 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.

- Inpassing en maakbaarheid

De provincies en andere betrokken overheden vinden het belangrijk om de inpassing van de Duinpolderweg en de effecten hiervan op de omgeving goed te onderzoeken. In het MER fase 1 worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit verkend. De gevolgen van de verschillende alternatieven voor cultuurhistorie, het landschap, de beleving van het landschap en de gevolgen voor huidige gebruiksfuncties vormen hierbij specifieke onderdelen. Daarnaast worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van bereikbaarheid, leefmilieu en natuurlijk milieu verkend. Gevolgen van de verschillende alternatieven voor verkeersveiligheid, geluid, natuur en luchtkwaliteit vormen hierbij een specifiek onderdeel.

Advies commissie voor de m.e.r.

Op aanvraag van de provincies heeft de commissie voor de m.e.r. advies uitgebracht op de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Dit advies wordt als volgt meegenomen in het MER:

1. Actualisatie van eerdere verkenningen

Op advies van de commissie worden de uitgevoerde verkenningen straks in het MER geactualiseerd op basis van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen. Nut en noodzaak kunnen daarmee worden onderbouwd op basis van actuele cijfers.

2. Beschrijving van een geactualiseerde en concrete doelstelling

Op advies van de commissie voor de m.e.r. worden de doelstellingen in het MER concreter geformuleerd en meetbaar gemaakt zodat duidelijker wordt wanneer deze gehaald worden en wanneer niet.

3. Trechtering van oplossingsrichtingen naar een voorkeursalternatief

Op advies van de commissie wordt het MER zodanig ingericht dat vervolgens in vier stappen de trechtering naar het voorkeursalternatief wordt beschreven.

De eerste stap is daarbij het verkennen van oplossingsrichtingen aan de hand van de 'ladder van Verdaas', inmiddels uitgebreid tot de 'ladder duurzame verstedelijking', dit komt uitgebreider terug in het MER dan nu in de NRD is beschreven.

Vervolgens wordt in stap 2 een milieufweging op subregio niveau gegeven. Dit houdt in dat de verschillende 'bouwstenen' uit de verkenning Bereikbaarheidsstudie Grensstreek worden beoordeeld op verwachte milieueffecten zodat er meer informatie beschikbaar komt waarop een onderbouwd besluit kan worden genomen waarom bepaalde alternatieven (niet) worden meegenomen.

In de derde stap wordt opnieuw beschreven hoe de resterende alternatieven voor het MER onderzoek zijn gekozen. Alternatieven worden daarbij beschreven aan de hand van probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik. De eerder genoemde actualisatie moet inzichtelijk maken of de gesignaleerde knelpunten nog aan de orde zijn en in hoeverre de voorgestelde alternatieven nog steeds de gewenste oplossing bieden.

In de vierde en laatste stap wordt aan de hand van de te toetsen effecten op bereikbaarheid en de verschillende milieueffecten bepaald wat een kansrijke en milieuvriendelijke basis is voor het voorkeursalternatief.

De Commissie heeft kennis genomen van 281 zienswijzen en adviezen die zij tot en met 10 juli 2013 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor het m.e.r., in haar advies verwerkt. De 8 zienswijzen die daarna zijn geregistreerd betreffen allen de gelijkkluidende zienswijze die door 216 andere belanghebbenden is ingediend.

Gewezen wordt op het feit dat de Commissie aangeeft bij haar advies rekening te hebben gehouden met de ingebrachte zienswijzen voor zover deze van toepassing waren op de onderwerpen, die in de Ontwerp-NRD zijn opgesomd.

1.5 Vervolgproces

Een extern bureau krijgt de opdracht om het MER fase 1 uit te voeren. Na oplevering van de producten wordt op basis van het MER, maar ook op basis van MKBA een voorlopig Voorkeursalternatief vastgesteld door de provincies. Dit moment wordt voorzien voor de zomer van 2014. Op de resultaten van het MER kunnen belanghebbenden gedurende zes weken hun zienswijze indienen. Na de consultatie van de omgeving, de commissie voor de m.e.r. en behandeling in Provinciale Staten 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.

1.6 Leeswijzer

In het tweede deel van de Nota van Beantwoording worden de verschillende zienswijzen van een reactie voorzien. De zienswijzen zijn gerangschikt per indiener, op basis van het moment van registratie van de zienswijze door de Provincie Noord-Holland. De beantwoording is weergegeven in een tabel. Daarin

wordt aangegeven wie de zienswijze heeft ingediend, er wordt een volgnummer gepresenteerd, daarna wordt in vraag vorm een samenvatting gegeven van de zienswijze en tot slot wordt in de rechter kolom de reactie van de provincies gegeven. De vragen zijn door de bevoegde gezagen uit de zienswijzen gedistilleerd. In bijlage A vindt u een totaaloverzicht van belanghebbenden die een zienswijzen hebben ingediend. Door 224 belanghebbenden is een gelijklopende zienswijze ingediend. Deze zienswijzen worden in een keer behandeld. In bijlage B is een overzicht opgenomen van die verschillende belanghebbenden die de zienswijzen hebben ingediend. Veel indieners hebben daarbij van de gelegenheid gebruik gemaakt om nog losse vragen te stellen of wensen in te brengen. Deze losse punten worden per indiener apart behandeld. Elke zienswijze krijgt een eigen reactie in deel 2 van de Nota van Beantwoording. Dit heeft wel tot gevolg dat sommige antwoorden overeenkomen met andere. Het alternatief zou zijn om te verwijzen naar eerder gegeven antwoorden, maar dan wordt het stuk onleesbaar.

Deel 2: Beantwoording Zienswijzen

Indiener	Volgnummer	Zienswijze	Reactie
Diverse	1.1	Indieneren maken bezwaar tegen de gang van zaken in het voortraject en bezwaar dat er sprake is van een doelredenering.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. In de MER worden de trechtering uit het voortraject en de selectie van de alternatieven geactualiseerd en opnieuw beschreven. In de MER worden de alternatieven gelijkwaardig onderzocht. Op verschillende momenten in het proces kijken onafhankelijke instanties naar inhoud, proces en aanpak.
	1.2	Indieneren stellen dat er geen sprake is van een integrale aanpak, maar dat er wordt gefocust op een wegtraject tussen de N205 en N206.	Reeds in de Grensstreekstudie is de bereikbaarheid in de gehele regio onderzocht. Daar volgde een aantal opgaven uit, alsmede een aantal maatregelen die in samenhang werden genomen. De verbinding tussen de N205 en N206, als onderdeel van de gehele Duinpolderweg, is een van deze maatregelen. Andere zijn maatregelen in het middengebied, de Randweg Rijnsburg in relatie tot de A44 en realisatie van een hoogwaardige openbaarvervoercorridor tussen de Duin- en Bollenstreek - Schiphol. Tevens wordt nagegaan of er nieuwe gebiedsdoelstellingen voor het gebied zijn die mogelijk van belang zijn voor de Duinpolderweg.
	1.3	Indieneren stellen dat de probleemstelling onvoldoende concreet is uitgewerkt om de hoofddoelstelling te onderbouwen. Men wil aanvullend onderzoek in het kader van het MER naar nut en noodzaak van deze wegverbinding.	In het MER wordt een onderbouwing van het nut en de noodzaak gegeven aan de hand van een analyse van de knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt een vertaling gemaakt van deze analyse naar concrete en meetbare doelstellingen.
	1.4	Indieneren maken bezwaar tegen de voortdurende aanpassing van de opgaven en doelstellingen van het project.	Van aanpassing van de doelen is geen sprake geweest, wel zijn de opgaven inhoudelijk aangescherpt en specifiek gemaakt. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen.
	1.5	Indieneren maken bezwaar tegen de formulering van de hoofddoelstelling.	Wij nemen hier kennis van. Het formuleren van een dergelijke hoofddoelstelling is een wettelijke plicht in de MER-procedure.
	1.6	Indieneren maken bezwaar tegen het geheel negeren van voorkomen of beperken van schade aan natuur, landschap, cultuurhistorie en landbouw in de doelstellingen.	In de milieu effectenrapportage en de landbouw effecten rapportage worden de effecten van een nieuwe verbinding op natuur, landschap, cultuurhistorie en landbouw onderzocht. Mitigerende en compenserende maatregelen zullen worden genomen indien het MER daar aanleiding toe geeft.
	1.7	Indieneren verzoeken concreet te maken welke problemen in het noord-zuid verkeer van Zuid-Kennemerland opgelost moeten worden. Er wordt verzocht daarbij onderscheid te maken tussen de huidige situatie en de toekomstige	Aan dit verzoek wordt tegemoet gekomen. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen. In het MER worden tevens de alternatieven beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.

		referentiesituatie. Daarbij dient duidelijk te worden gemaakt hoe een oost-west verbinding problemen in het noord-zuidverkeer oplost.	
	1.8	Indieners verzoeken de relatie tussen de verkeersdrukte bij de bruggen over de Ringvaart en de N206 te concretiseren .	Aan dit verzoek wordt tegemoet gekomen. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen. In het MER worden tevens de alternatieven beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.
	1.9	Indieners verzoeken te concretiseren waarom een betere bereikbaarheid van de Greenport vanuit de A4 een wegverbinding naar de N206 noodzakelijk maakt. Volgens de indieners volstaat een verbinding tot aan de N208.	Aan dit verzoek wordt tegemoet gekomen. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen. In het MER worden tevens de alternatieven beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.
	1.10	Indieners willen weten waarom een verbinding met de N206 nodig is voor een robuuster verkeersnetwerk in de Haarlemmermeer.	Dit komt aan de orde in het MER, waar de probleemanalyse wordt geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen. In het MER worden tevens de alternatieven beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.
	1.11	Indieners verzoeken te concretiseren voor welke geplande woningbouwopgave een verbinding met de N206 nodig is en hoe hard of reëel de daadwerkelijke uitvoering daarvan in de komende 10 a 15 jaar is.	Aan dit verzoek wordt tegemoet gekomen. In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten en/of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid.
	1.12	Indieners vragen concreet te maken welke locaties van de geplande woningbouwopgave een verbindingsweg naar de N206 noodzakelijk maken.	Aan deze vraag wordt voldaan. In de verkeersanalyse wordt gewerkt met bandbreedtes op basis van verschillende economische scenario's. De locaties voor woningbouw worden bepaald op basis van de structuurvisies van de provincies Noord- en Zuid-Holland en de gemeente Haarlemmermeer. Het Rijk studeert in het kader van SMASH verder op deze locaties. Dit wordt verder betrokken in het onderzoek. In het kader van de MER vindt een actualisatie plaats aan de hand van de meest recente cijfers.
	1.13	Indieners verzoeken aan te geven welke problemen met welk gedeelte van het project te maken hebben en dat daarbij tevens de samenhang met de HOV-corrider en aanvullende infrastructurele maatregelen elders in beeld wordt gebracht.	Aan dit verzoek wordt tegemoet gekomen. In het MER wordt een beschrijving gegeven van de te bereiken doelstellingen aan de hand van knelpunten die uit de geactualiseerde verkenningen naar voren komen. Deze doelen worden zo veel mogelijk concreet gemaakt door aan te geven wanneer deze worden gehaald en wanneer niet.
	1.14	Indieners verzoeken aanpassing van de	Het project is een van de maatregelen die wordt genomen om de bereikbaarheid

		hoofddoelstelling door een algemenere doelstelling.	in de regio te verbeteren en te voldoen aan de gestelde opgaven (zie 1.2). Dat maakt dat de verkeersafwikkeling op de oost-westverbinding tussen N206 en A4, mede op basis van de eerdere gedane Grensstreekstudie en MIRT Verkenning, als concrete hoofddoelstelling wordt geformuleerd.
	1.15	Indieners verzoeken de subdoelen dusdanig concreet te maken dat deze ook toetsbaar worden: - er wordt verzocht te concretiseren welke bereikbaarheid voor welk doel verbeterd dient te worden. - er wordt verzocht te benoemen op welke locaties doorgaand verkeer beperkt dient te worden - er wordt gevraagd wat wordt bedoeld met het per saldo beperken.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In de MER wordt een analyse gemaakt van de te bereiken doelstellingen aan de hand van de knelpunten die uit de geactualiseerde verkenningen voortkomen. De doelen worden geconcretiseerd door aan te geven wanneer ze wel en niet gehaald worden. Per saldo betekent dat niet op elke plek gunstige effecten optreden, maar dat het geheel een zinvolle bijdrage aan de leefbaarheid oplevert.
	1.16	Indieners verzoeken als extra doelstelling het minimaliseren van schade aan natuur, landschap, cultuurhistorie en landbouw door nieuwe infrastructuur, toe te voegen.	In de milieu effectenrapportage en de landbouw effecten rapportage worden de effecten van een nieuwe verbinding op natuur, landschap, cultuurhistorie en landbouw onderzocht.
	1.17	Indieners stellen dat de selectie van alternatieven op onjuiste gronden en op basis van verouderd en niet correct onderzoek heeft plaatsgevonden.	In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Daarbij wordt een actualisatie gemaakt van eerdere verkenningen.
	1.18	De indieners stellen dat de handleiding voor milieueffectrapportages van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu niet is gevolgd.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener en delen dit niet. Uit het advies van de commissie voor de m.e.r. blijkt dit overigens ook niet.
	1.19	De indieners stellen dat de afweging van alternatieven plaats heeft gevonden op verouderd verkeersonderzoek.	In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Daarbij wordt een actualisatie gemaakt van eerdere verkenningen.
	1.20	De indieners stellen dat het alternatief N207 op onjuiste gronden is afgewezen.	De verkeerskundige werking van de doortrekking van de N207 naar de 206 wordt in het MER nogmaals beoordeeld op basis van het nieuwe verkeersmodel. Dit is onderdeel van het actualiseren van het trechteringsproces.
	1.21	Indieners stellen de milieunadelen van het noordelijk tracé ten onrechte niet zijn meegewogen.	De milieueffecten van de in onderzoek zijnde alternatieven worden in het MER onderzocht.
	1.22	De indieners stellen dat de trechtering van alternatieven op ondoorzichtige en niet te controleren wijze heeft plaatsgevonden.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. De trechtering en selectie van alternatieven wordt op basis van geactualiseerde gegevens in het MER opnieuw beschreven.
	1.23	Volgens de indieners zijn er vier alternatieven die	1. Uit eerdere verkenningen blijkt dat het nulplusalternatief niet voldoet aan de

		<p>minstens even goed een oplossing kunnen bieden voor de problemen in de regio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nulplusalternatief 2. Verbreding van de N207 tot de N208 3. Verbreding en doortrekking van de N207 naar de N206 4. Integraal NOG Beter alternatief 	<p>doelstellingen van het project. Het vormt daarmee geen oplossing voor de verkeersproblemen in de regio.</p> <p>2. Uit eerdere verkenningen blijkt dat deze verbreding niet voldoet aan de doelstellingen van het project. Het vormt daarmee geen oplossing voor de verkeersproblemen in de regio.</p> <p>3. In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.</p> <p>4. Het NOG Beter pakket zal, in een separaat onderzoek parallel aan de MER 1e fase, op gelijke wijze als de bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie grensstreek integraal verkeerskundig worden doorgerekend en worden getoetst aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het NRD. Voor het NOG Beter maatregelenpakket volgt daarnaast een kwalitatieve beoordeling van de milieu- en natuureffecten.</p>
	1.24	Indieners verzoeken om aanpassing van twee alternatieven die wel in de notitie zijn geselecteerd: NOG Beter fase 1 en 'Tracé noord'.	De keuze voor alternatieven die onderzocht worden is al eerder gemaakt. Het NOG Beter fase 1 alternatief is op verzoek aangepast.
	1.25	Indieners verzoeken de criteria voor het voorkeursalternatief zodanig aan te vullen dat de voor- en nadelen voor milieu expliciet in de afweging worden betrokken.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In paragraaf 3.4 van de NRD staan randvoorwaarden benoemd waaraan het voorkeursalternatief dient te voldoen. De aspecten waarop wordt beoordeeld zijn benoemd in tabel 2; beoordelingskader. Daarin staat benoemd welke milieuaspecten in beeld worden gebracht.
	1.26	Indieners verzoeken het nieuwe verkeersmodel te baseren op onderzoek naar het daadwerkelijke verkeer in de regio. Daarnaast verzoeken de indieners de veronderstelde autonome groei te toetsen aan de feitelijke ontwikkelingen op relevante wegen in de regio in de afgelopen jaren.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Het verkeersmodel is gebaseerd op onderzoek naar het daadwerkelijke verkeer in de regio. De voorspelling van de groei is gebaseerd op wettelijk vastgelegde landelijk groeiscenari'o's. Deze worden opgesteld door het Centraal Plan Bureau.
	1.27	Indieners willen een duidelijke definitie van 'doorgaand verkeer' en willen dat het feitelijke doorgaande verkeer op basis van	In het MER worden de doelstellingen geconcretiseerd, waaronder de doelstelling het doorgaand verkeer te beperken. Daarbij wordt gekeken naar de situatie in 2030. Dit wordt bepaald aan de hand van uitkomsten van verkeersberekeningen

		kentekenonderzoek wordt bepaald.	die op feitelijke tellingen zijn gebaseerd.
	1.28	Indieners willen afzonderlijk inzicht in de intensiteiten en verkeersstromen van het personenverkeer en het vrachtverkeer.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Inzicht in intensiteiten en verkeersstromen van personen- en vrachtverkeer afzonderlijk wordt daarbij gegeven.
	1.29	Indieners verzoeken om een actualisatie van toekomstige woningbouw en bedrijvenkantorenontwikkeling op basis van daadwerkelijke realisering binnen de formele planperiode. Daarbij willen de indieners dat er scenario's voor de ontwikkelingen worden gemaakt.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Daarbij wordt rekening gehouden met de verwachte ruimtelijk-economische ontwikkelingen. In de verkeersanalyse van het MER wordt rekening gehouden met een laag en hoog economisch groeiscenario.
	1.30	Indieners verzoeken om voldoende verfijning van het verkeersmodel met daarbij speciale aandacht voor extra/nieuw doorgaand verkeer door De Zilk, Vogelenzang en Bennebroek - Heemstede als gevolg van de aanleg van de weg. Tevens vragen de indieners om een extra gevoeligheidsanalyse voor de route door Bennebroek en Heemstede.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In de verkeersanalyse van het MER wordt aandacht besteed aan het doorgaande verkeer door een aantal kernen. In onze reactie op het rapport 'Duinpolderweg – Hoe nu verder?' geven wij aan dat het door de onderzoeker gestelde verkeerseffect ook in eerdere berekeningen is meegenomen.
	1.31	De indieners achten het van groot belang dat de criteria voor beoordeling van alternatieven ook voor niet-verkeerskundigen en buitenstaanders te begrijpen is. Volgens de indieners dienen de criteria voor bereikbaarheid direct te worden afgeleid uit de probleemstelling.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt een beschrijving gegeven van de te bereiken doelstellingen aan de hand van knelpunten die uit de geactualiseerde verkenningen naar voren komen. Deze doelen worden zo veel mogelijk concreet gemaakt door aan te geven wanneer deze worden gehaald en wanneer niet.
	1.32	De indieners verzoeken de alternatieven in de eerste plaats te beoordelen op de mate waarin de geconstateerde problemen en knelpunten worden opgelost. In de tweede plaats moeten volgens de indieners ook de mogelijke negatieve verkeerseffecten van de aanleg van de weg gericht worden onderzocht en beoordeeld.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt een beschrijving gegeven van de te bereiken doelstellingen aan de hand van knelpunten die uit de geactualiseerde verkenningen naar voren komen. Deze doelen worden zo veel mogelijk concreet gemaakt door aan te geven wanneer deze worden gehaald en wanneer niet.. De effecten die de weg heeft op de omgeving, alsmede de veranderingen in verkeersstromen door de komst van een nieuwe verbinding worden onderzocht in de MER.
	1.33	De indieners benoemen een aantal punten in de beoordelingscriteria die tot onduidelijkheid leiden of ontbreken: 1. Er komen alleen oost-westroutes voor. 2. De relevante noord-zuidroutes moeten afzonderlijk worden toegevoegd.	1. De reductie van doorgaand verkeer, inclusief vrachtverkeer door de dorpskernen is één van de criteria. Dit criterium is niet alleen bedoeld voor oost-westrelaties, maar ook voor noord-zuidrelaties. 2. Het in beeld brengen van belangrijke negatieve effecten, maar ook belangrijke positieve effecten op de noord-zuidroutes is onderdeel van de analyse. De genoemde wegen in paragraaf 4.2 van de NRD zijn benoemd om het functioneren

		<p>3. Onder oost-westroutes wordt volgens de indieners een (te) groot aantal wegen beoordeelt.</p> <p>4. Indieners vinden dat afgelegde kilometers en gemiddelde rijnsnelheden geen deel uit mogen maken van de probleem- en doelstelling van het project.</p> <p>5. Dat de nieuwe weg en N206 een alternatieve route kan vormen voor de A4 en A44 mag volgens de indieners geen rol spelen in de probleem- en doelstelling.</p> <p>6. Indieners maken ook bezwaar tegen het criterium waarbij de ruimte voor eventuele groei van het autoverkeer als gevolg van besluiten over nieuwe woningbouw of bedrijvigheid wordt beoordeeld.</p> <p>7. Indieners willen dat extra, nu niet geplande ruimtelijke ontwikkelingen, als indirecte effecten worden onderzocht.</p>	<p>van de verbindingen over de Ringvaart in beeld te brengen. Dit wordt in het MER onderzocht.</p> <p>3. In het MER wordt de probleemanalyse opnieuw uitgevoerd, o.a. via Intensiteit-/Capaciteitsverhoudingen wordt in beeld gebracht waar zich verkeersknelpunten in 2030 voordoen. Het geschetste effect wordt daarin bekeken.</p> <p>4. Uitgangspunt is dat een alternatief oplossend vermogen dient te hebben en voldoet aan de probleem- en doelstelling. Het kan zijn dat dit bij verschillende alternatieven aan de orde is. De genoemde aspecten spelen dan een rol in de afweging tussen de alternatieven.</p> <p>5. Uitgangspunt is dat een alternatief oplossend vermogen dient te hebben. Het kan zijn dat dit bij meerdere alternatieven aan de orde is. De genoemde aspecten kunnen een rol spelen bij de afweging tussen alternatieven. Voor het Rijk zal het criterium 'alternatieve route voor A4 en A44' belangrijk zijn.</p> <p>6. + 7. Uitgangspunt is dat een alternatief oplossend vermogen dient te hebben. Het in beeld brengen van de potentie voor opvang van toekomstige groei is één van de aspecten die een keuze tussen alternatieven kan beïnvloeden. Dit is van belang gezien de woningbouwopgave die het Rijk in het gebied heeft neergelegd. De provincies streven naar toekomstbestendigheid van de besluitvorming.</p>
	1.34	De indieners stellen dat er nergens serieus aandacht wordt besteed aan de te verwachten zeer ingrijpende negatieve milieugevolgen van de Duinpolderweg.	De gevolgen voor het milieu worden onderzocht in de MER. Zie daarvoor ook het antwoord behorende bij zienswijze 1.35.
	1.35	<p>De indieners verzoeken in het MER-onderzoek veel nadrukkelijker en grondiger aandacht te besteden aan de volgende effecten en deze tevens volwaardig mee te wegen in de besluitvorming:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De verkeersonveiligheid en barrièrevorming. 2. De gevolgen voor gezondheid voor de bewoners. 3. De effecten op hoge cultuurhistorische en landschappelijke waarden. 4. De effecten op deels hoge natuurwaarden in het plangebied. 5. De negatieve effecten voor de landbouw. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Deze onderdelen worden onderzocht in de MER. 2. De gevolgen voor de gezondheid voor bewoners wordt onder het aspect "leefmilieu" in de MER opgenomen. 3. De genoemde aspecten maken onderdeel uit van het onderzoek ruimtelijke kwaliteit (archeologie, landschap en cultuurhistorie) en worden beschreven in dit cluster in de MER. 4. In het MER-onderzoek worden de huidige natuurwaarden beschreven aan de hand van veldonderzoek dat in het voorjaar en zomer van 2013 is uitgevoerd. De effecten van de aanleg van de weg op natuurwaarden worden beschreven aan de hand van de criteria vermessing en verzuring, verdroging, versnippering, verstoring en gevolgen voor beschermde gebieden (Natura 2000 en EHS) en beschermde soorten (vernietiging leefgebied). 5. Er wordt voor dit aspect een LandbouwEffectRapportage (LER) opgesteld. Het vraagstuk over compensatie van het verlies van bollengrond wordt hierin

			betrokken.
Diverse	2.1	Indieners verzoeken concreet te maken welke problemen in het noord-zuid verkeer van Zuid-Kennemerland opgelost moeten worden.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen. In het MER worden tevens de alternatieven beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.
	2.2	Indieners verzoeken aan te geven hoe concrete problemen in het noord-zuid verkeer worden opgelost met een weg die in oost-westrichting loopt.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen. In het MER worden tevens de alternatieven beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.
	2.3	Indieners verzoeken te concretiseren waarom een betere bereikbaarheid van de Greenport vanuit de A4 een wegverbinding naar de N206 noodzakelijk maakt. Volgens de indieners volstaat een verbinding tot aan de N208.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen. In het MER worden tevens de alternatieven beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.
	2.4	Indieners verzoeken de relatie tussen de verkeersdruk bij de bruggen over de Ringvaart en de N206 te concretiseren .	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen. In het MER worden tevens de alternatieven beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.
	2.5	Indieners willen weten waarom een verbinding met de N206 nodig is voor een robuuster verkeersnetwerk in de Haarlemmermeer.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen. In het MER worden tevens de alternatieven beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.
	2.6	Indieners verzoeken te concretiseren voor welke geplande woningbouwopgave een verbinding met de N206 nodig is en hoe hard of reëel de daadwerkelijke uitvoering daarvan in de komende 10 a 15 jaar is.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten en/of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid.
	2.7	Volgens de indieners zijn er vier alternatieven die minstens even goed een oplossing kunnen bieden voor de problemen in de regio: 1. Nulplusalternatief 2. Verbreding van de N207 tot de N208	1. Uit eerdere verkenningen blijkt dat het nulplusalternatief niet voldoet aan de doelstellingen van het project. Het vormt daarmee geen oplossing voor de verkeersproblemen in de regio. 2. Uit eerdere verkenningen blijkt dat deze verbreding niet voldoet aan de

		<p>3. Verbreding en doortrekking van de N207 naar de N206</p> <p>4. Integraal NOG Beter alternatief</p>	<p>doelstellingen van het project. Het vormt daarmee geen oplossing voor de verkeersproblemen in de regio.</p> <p>3. In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.</p> <p>4. Het NOG Beter pakket zal, in een separaat onderzoek parallel aan de MER 1e fase, op gelijke wijze als de bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie grensstreek integraal verkeerskundig worden doorgerekend en worden getoetst aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het NRD. Voor het NOG Beter maatregelenpakket volgt daarnaast een kwalitatieve beoordeling van de milieu- en natuureffecten.</p>
	2.8	Indieners verzoeken het nieuwe verkeersmodel te baseren op onderzoek naar het daadwerkelijke verkeer in de regio.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Het verkeersmodel is gebaseerd op onderzoek naar het daadwerkelijke verkeer in de regio.
	2.9	Indieners verzoeken te actualiseren voor welke geplande woningbouwopgave een verbinding met de N206 nodig is en hoe hard of reëel de daadwerkelijke uitvoering daarvan in de komende 10 a 15 jaar is. Daarbij vragen indieners om scenario's voor de ontwikkelingen.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten en/of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid. De voorspelling van de groei is gebaseerd op wettelijk vastgelegde landelijk groeiscenario's. Deze worden opgesteld door het Centraal Plan Bureau.
	2.10	<p>De indieners verzoeken in het MER-onderzoek veel nadrukkelijker en grondiger aandacht te besteden aan de volgende effecten en deze tevens volwaardig mee te wegen in de besluitvorming:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De verkeersonveiligheid en barrièrevorming. 2. De gevolgen voor gezondheid voor de bewoners. 3. De effecten op hoge cultuurhistorische en landschappelijke waarden. 4. De effecten op deels hoge natuurwaarden in het plangebied. 	<p>Aan dit verzoek wordt voldaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deze onderdelen worden onderzocht in de MER. 2. De gevolgen voor de gezondheid voor bewoners is onder het aspect "leefmilieu" in de MER opgenomen. 3. De genoemde aspecten maken onderdeel uit van het onderzoek ruimtelijke kwaliteit (archeologie, landschap en cultuurhistorie) en worden beschreven in dit cluster in de MER. 4. In het MER-onderzoek worden de huidige natuurwaarden beschreven aan de hand van veldonderzoek dat in het voorjaar en zomer van 2013 is uitgevoerd. De effecten van de aanleg van de weg op natuurwaarden worden beschreven aan de hand van de criteria vermessing en verzuring, verdroging, versnippering, verstoring en gevolgen voor beschermde gebieden (Natura 2000 en EHS) en beschermde soorten (vernietiging leefgebied).

R. Hoogenboom	3.1	Indiener verzoekt een ruimhartige compensatie voor inwoners die door dit voorstel worden geraakt.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. 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.
	3.2	Indiener verzoekt de N206 van Katwijk tot de A44 te verdubbelen.	De verdubbeling van de N206 van Katwijk in zuidelijke richting naar de A44 is onderdeel van het project Rijnlandroute en niet van de Duinpolderweg.
	3.3	Indiener verzoekt vanaf de Hillegomse steenfabriek de N207 door te trekken tot de N206 bij de Ruigenhoek.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
	3.4	Indiener verzoekt de N206 bij Vogelenzang te verleggen en er een verdiept aangelegde ringweg van te maken.	Deze maatregel is onderzocht in het kader van de Grensstreekstudie. Vanwege het beperkt oplossende vermogen is deze afgefallen.
	3.5	Indiener verzoekt de provincie Noord-Holland zich te concentreren op verbetering van de Oost-West verbinding direct ten zuiden van Haarlem.	Een dergelijke oost-westverbinding voldoet niet aan de doelstellingen van het project.
E. Agasi	4.1	Indiener verzoekt voor de kruising met de Ringvaart het verschil te onderzoeken in milieueffect tussen een aquaduct met verdiepte weg en een brug met een verhoogde weg.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER worden de milieueffecten van de wijze van passeren van bestaande infrastructuur inzichtelijk gemaakt.
A. van der Elst	5.1	Indiener stelt dat het doortrekken van de Weerlaan door de Vossepolder onmogelijk en onwenselijk is en dat het probleem van doorgaand verkeer zo naar een nieuwe wijk wordt verlegd.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
	5.2	Indiener verzoekt de bestaande weg N207 door te trekken naar de N206.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
F. van der	6.1	Indiener verzoekt om een motivatie van algehele	In de MER worden alle relevante effecten beschreven van de voorgenomen

Schaar		visie over het volgens indiener bewust verpesten van een unieke woon- en werkomgeving na de aanleg van de weg, dit ook in verband met toekomstige onderzoeken.	alternatieven. Bij de onderbouwing van de tracékeuze zal op basis van de beschreven milieueffecten worden onderbouwd op welke manier met eventuele aantasting van woon- en werkomgeving wordt omgegaan.
	6.2	Indiener verzoekt een inhoudelijke aanpak te communiceren over de toekomstige compensatie van dalende inkomsten van de ondernemers in Bennebroek, Heemstede en Hillegom na de totstandkoming van de weg omdat hun bedrijven door extra autoverkeer niet meer te bereiken zijn.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
	6.3	Indiener verzoekt om een onderzoek naar de dalende huizenprijzen en de onverkoopbaarheid van huizen in Bennebroek, Vogelenzang, Heemstede en Hillegom na de realisatie van de weg en de daarbij passende vergoeding aan eigenaren.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
	6.4	Indiener verzoekt om verantwoording voor fouten in de communicatie rond de Duinpolderweg.	De provincies streven er naar zo helder en transparant mogelijk te communiceren met de omgeving.
	6.5	Indiener verzoekt om onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten in o.a. Bennebroek na de totstandkoming van de snelweg.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De verkeersveiligheid maakt onderdeel uit van de MER. Er komt een apart deelrapport over de verkeersveiligheid. Hierin zal ook Bennebroek meegenomen worden.
	6.6	Indiener verzoekt om een plan van aanpak te communiceren over alternatieve mobiliteit die tot stand moet komen na de aanleg van de weg in verband met het bereiken van werk in andere steden.	In de Grensstreekstudie is in een breed verband gekeken naar de mogelijkheden van OV. Zo wordt nu gestudeerd op de HOV-corridor Schiphol – Noordwijk. Tevens zal worden beoordeeld welke mogelijkheden een nieuwe verbinding biedt, in samenwerking met de concessiehouders (Arriva + Connexxion) en concessieverleners (Provincies Zuid-Holland/Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam).
	6.7	Indiener verzoekt om verantwoording en de besluitmomenten welke inhoudelijke onderzoeken ten grondslag hebben gelegen dat Stadsregio Amsterdam, de gemeenten etc., hebben besloten dat de Duinpolderweg het beste kan worden aangelegd tussen Hillegom en Bennebroek.	Op de website van het project www.noord-holland.nl/duinpolderweg is een overzicht te vinden van verschillende rapporten en besluitmomenten van de bestuursorganen. Op basis van de wet milieubeheer worden ook reeds vastgestelde plannen en eerder genomen besluiten van bestuursorganen vermeld in het MER.
E. Stigter	7.1	Indiener verzoekt het (maximaal) benutten van flankerende maatregelen te betrekken bij de uitwerking van de verkeerseffecten van de	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt voor ieder alternatief onderzocht hoe deze kan worden geoptimaliseerd door het nemen van flankerende maatregelen.

		verschillende varianten.	
C. van der Elst	8.1	Indiener verzoekt rekening te houden met de wensen van zoveel mensen die hun woongenot achteruit zien gaan en nu al problemen hebben met de drukte van de Rijksstraatweg in Bennebroek.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In de MER worden alle relevante effecten beschreven van de voorgenomen alternatieven. Bij de onderbouwing van de tracékeuze zal op basis van de beschreven milieueffecten worden onderbouwd op welke manier met eventuele aantasting van woon- en werkomgeving wordt omgegaan.
W. Granneman	9.1	Indiener verzoekt rekening te houden met de knooppuntenfietsroutes die de weg zal doorkruisen en vraagt dat bij de besluitvorming mee te nemen.	In het MER wordt de inpassing van de verschillende alternatieven en de effecten hiervan op huidige en toekomstige gebruiksfuncties verkend. De gevolgen voor recreatieve routes vormen hierbij een specifiek aandachtspunt. Daarnaast worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van verkeersveiligheid verkend.
	9.2	Indiener wil wethouder Van Griensven houden aan zijn belofte dat de weg niet door het duin in Hillegom zou gaan.	De keuze van waar de nieuwe verbinding uiteindelijk zal komen wordt in het MER meegewogen.
	9.3	Indiener verzoekt door deskundigen aan te laten geven in welke mate een vierbaansweg door de polder van invloed is op de vogelpopulatie (grutto's, scholeksters).	De invloed van de Duinpolderweg op vogelpopulaties in de Oosteinderpolder maakt onderdeel uit van het onderzoek naar de effecten van de weg op het aspect Natuur en zal worden beschreven in de MER.
E. Nieuwenhuis	10.1	Indiener suggereert om eerst in de MER de verkeersdrukke per variant te onderzoeken en dan pas uit te werken of 2x2 nodig is of met 2x1 kan worden volstaan.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Het verkeersonderzoek in het kader van de MER zal aan geven welke capaciteit nodig is.
	10.2	Indiener verzoekt te kwantificeren op welke locaties deze woningbouwopgaven (blz. 7) naar verwachting zullen neerslaan om opgave vijf uit te werken t.b.v. de variantenvergelijking.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte ruimtelijk-economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten en/of randvoorwaarden uit (nieuw) vastgesteld beleid.
	10.3	Indiener stelt dat met betere OV-maatregelen een substantiële toename van het OV-gebruik mogelijk te maken is.	In de Grensstreekstudie is in een breed verband gekeken naar de mogelijkheden van OV. Zo wordt nu gestudeerd op de HOV-corridor Schiphol – Noordwijk. Tevens zal worden beoordeeld welke mogelijkheden een nieuwe verbinding biedt, in samenwerking met de concessiehouders (Arriva + Connexion) en concessieverleners (Provincies Zuid-Holland/Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam).
	10.4	Indiener suggereert ook het effect op de (bereikbaarheid van) de belangrijkste handelscentra van de bollensector mee te nemen.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Dit wordt meegenomen in de Landbouw Effecten Rapportage (LER) en Economische Effecten Rapportage (EER).
	10.5	Indiener vraagt welke twee opgaven (blz. 8 en 13)	Van aanpassing van de doelen is geen sprake geweest, wel zijn de opgaven

		zijn geschrapt.	inhoudelijk aangescherpt en specifiek gemaakt. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen.
	10.6	Indiener verzoekt het sluipverkeer noord-zuid ook mee te nemen.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De noord-zuid verkeersstromen worden in de verkeersanalyse bekeken.
	10.7	Indiener verzoekt de kernen van Lisse, Lisserbroek en Sassenheim ook mee te nemen omdat het verkeer daar ook onderdeel is van de problematiek.	Deze dorpen behoren tot het invloedsgebied van het project. De invloed op deze kernen zal meegenomen worden.
	10.8	Indiener verzoekt in tabel 1 (blz 12) ook brug Lisserbroek mee te nemen.	Deze brug maakt onderdeel uit van het invloedsgebied en wordt meegenomen in het MER.
	10.9	Indiener stelt dat de probleemanalyse onvoldoende is uitgewerkt om juist de in de NRD gepresenteerde infrastructurele oplossingsrichting er uit te laten volgen.	In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen.
	10.10	Indiener verzoekt als volgt te verwoorden: dat NOG Beter (fase 1+2) zowel effecten heeft in het noordelijke als het zuidelijke deel van het plangebied, en dat in deze studie, vanwege de focus op het noordelijke deel, alleen fase 1 wordt meegenomen.	Het NOG Beter pakket zal, in een separaat onderzoek parallel aan de MER 1e fase, op gelijke wijze als de bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie grensstreek integraal verkeerskundig worden doorgerekend en worden getoetst aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het NRD. Voor het NOG Beter maatregelenpakket volgt daarnaast een kwalitatieve beoordeling van de milieu- en natuureffecten.
	10.11	Indiener verzoekt het Zuidelijk alternatief aan te passen door de Hillegomse Horst ten Daallaan aan te sluiten op de N205-N206.	In het MER worden de verschillende alternatieven onder andere onderzocht op de bijdrage aan mobiliteit. Op basis van de verschillende onderzoeken worden de alternatieven uitgewerkt tot ontwerpen, waar de kruising en aansluiting met bestaande infrastructuur onderdeel van uit maakt.
	10.12	Indiener verzoekt bij NOG Beter fase 1 de paarse pijl (blz. 18, figuur 6) tot de N208 te trekken.	De huidige benadering komt overeen met wat het platform op dit punt heeft aangegeven. Dit wordt niet aangepast.
	10.13	Indiener stelt dat bij NOG Beter fase 1 (blz. 19) Alternatief de Noordelijke Randweg Nieuw-Vennep een 2x1 weg moet zijn.	Het verkeersonderzoek in het kader van de MER zal aan geven welke capaciteit nodig is.
	10.14	Indiener stelt dat de Noordelijke Randweg Nieuw Vennep mogelijk ook een functie kan vervullen om de verbinding tussen de N205 en de Spoorlaan te	Uit eerdere studie blijkt dat deze weg het verkeer kan verwerken.

		vormen (voor NOG Beter en Combi).	
	10.15	Indiener suggereert dat in Sassenheim het belangrijkste knelpunt niet de A44 maar de Pallandtlaan is en verzoekt om de verkeersintensiteit/ toename/afname op belangrijke noordzuid-relaties toe te voegen.	Oplossen van genoemd knelpunt maakt geen onderdeel uit van de scope van de Duinpolderweg.
N.J. Hogenes & R. Walst	11.1	Indiener stelt dat het onwenselijk is de Duinpolderweg door de Vossepolder/ Hof van Hillegom te trekken vanwege verkeersveiligheid, luchtvervuiling, kindvriendelijkheid, waarde van de huizen.	In het MER wordt de inpassing van de verschillende alternatieven en de effecten hiervan op huidige en toekomstige gebruiksfuncties verkend. De gevolgen op uitbreidingsmogelijkheden van woongebieden vormt hierbij een specifiek aandachtspunt. Zie ook pagina 29 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau onder 'gebruiksfuncties'. Daarnaast worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van verkeersveiligheid verkend.
	11.2	Indiener suggereert de N207 door te trekken naar de N206.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
	11.3	Indiener vraagt zich af of er rekening is gehouden met de grote en vele wegwerkzaamheden die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden in Hillegom (en Lisse).	Aanpassingen aan infrastructuur worden meegenomen in het verkeersmodel.
	11.4	Indiener trekt de noodzaak van de Duinpolderweg in twijfel omdat heel veel bollenland lijkt te verdwijnen voor woningbouw.	Volgens de Intergemeentelijke Structuur Visie Bollenstreek en onderliggend onderzoek van LTO Noord blijkt dat de sector het toekomstperspectief als redelijk tot goed beschouwt. Leegloop is dan ook niet te verwachten. Uit de jaarrapportage van het Dagelijks Bestuur van de GOM blijkt dat er in 2012 bollengrond is toegevoegd.
	11.5	Indiener geeft aan de het openbaar vervoer door de streek slecht is, het station van Hillegom is bijvoorbeeld slecht bereikbaar, de nieuwe school aan de Van de Endelaan is niet bereikbaar vanaf Sassenheim, Lisse, Hillegom, Bennebroek en Heemstede.	Verbeteren van het openbaar vervoer in de gehele grensstreek is een van de beoogde maatregelen. Met de betreffende vervoerder wordt dit nader uitgewerkt.
	11.6	Indiener vraagt zich af waarom er geen directe treinverbinding naar Amsterdam CS is vanaf Hillegom, waarom er vanuit Lisse geen goede mogelijkheden voor de trein zijn en er geen goede	Dit is een zaak van de betreffende vervoerder NS en valt buiten de scope van het project.

		verbinding met het Spaarne Ziekenhuis is.	
J. Ruepert	12.1	Indiener verzoekt om de mogelijkheden te onderzoeken om de N207 door te trekken naar de N206 en trekt de redenen om dit niet te overwegen in twijfel omdat bestuurders aan deze route zouden wonen.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
Platform de Zilk	13.1	Indiener verzoekt rekening te houden met de door het platform ingediende variant (de weg om de Tiltenberg heen aanleggen met een aansluiting ter hoogte van de huidige, noordelijke Zilkerduinweg, voor al het Noord-Zuid Verkeer dat zich via de Bartenweg beweegt.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Dit alternatief staat beschreven in de NRD. Dit alternatief is een van de vijf alternatieven die verder worden onderzocht in het MER. De precieze vormgeving, ligging en inpassing zullen echter bepaald worden in de MER.
	13.2	Indiener verwijst naar de motie van de PvdA (motie raadslid Floor) in raad van de gemeente Noordwijkerhout.	Wij hebben kennis genomen van deze motie. De hoeveelheid verkeer op de Zilkerduinweg vormt onderdeel van de verkeersanalyse voor het MER.
	13.3	Indiener ziet dat de verkeersafhandeling is afgenomen bij de Tiltenberg in een rechte lijn via de Pastoorslaan-Weerlaan-Aquaduct-N205 wat de mogelijkheid geeft station Hillegom beter te ontsluiten.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Dit alternatief staat beschreven in de NRD. De precieze vormgeving, ligging en inpassing zullen bepaald worden in de MER.
F. Hes	14.1	Indiener verzoekt aan te geven waarom de N206 niet zo direct mogelijk met de N207 wordt aangesloten.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
	14.2	Indiener stelt dat door het voorliggende plan de verkeersdrukte zal toenemen in de dorpskernen van Vogelenzang en Bennebroek en dat dit in strijd is met de eigen uitgangspunten.	De verkeer aantrekkende werking van de verschillende alternatieven wordt onderzocht in het MER. De doelstelling is de leefbaarheid in de kernen per saldo te verbeteren. Per saldo betekent dat niet op elke plek gunstige effecten optreden, maar dat het geheel een zinvolle bijdrage aan de leefbaarheid oplevert.
J.H.P. Kooijman, T. Bik, H. van Haaster, C. de Bruijn en B. Timmermans	15.1	Indiener verzoeken te onderzoeken wat de gevolgen zullen zijn voor de bewoners van Vogelenzang (zuidoost kant) op het gebied van geluidsoverlast, luchtverontreiniging, stankoverlast, aantasting van het landschap/uitzicht, verontreiniging van bodem en water.	In het MER wordt de exacte ligging van de weg vastgelegd. Op basis van de ligging worden de genoemde effecten onderzocht en beschreven.

	15.2	Indieners verzoeken aan te geven welke mate van waardevermindering er valt te verwachten voor de woningen aan de zuidoost rand van Vogelenzang (voor, tijdens en na aanleg).	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
	15.3	Indieners verzoeken aan te geven wat de totale geluidshinder zal zijn die te verwachten valt van de combinatie van verkeer op de Duinpolderweg (noordelijke variant), Vogelenzangseweg en Leidsevaart, het treinverkeer en het vliegverkeer (ook toename continu aanwezige geluid).	De cumulatie van geluid van alle aanwezige geluidbronnen wordt onderzocht in het MER.
	15.4	Indieners verzoeken te onderzoeken welke relevante veranderingen hebben plaatsgevonden sinds de MER 2003/2004 t.a.v. de aanleg van een verbindingsweg langs een vergelijkbaar tracé.	In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, opgesteld in opdracht van de Minister van VROM, zijn in 2006 plannen voor ontwikkeling van het gebied gemaakt. Het gaat hierbij onder meer om ontwikkelingsmogelijkheden van luchthaven Schiphol, behoud en versterking van het bollencomplex (Greenports Aalsmeer en Bollenstreek), waterberging, aanleg van recreatieve groengebieden, nieuwe woongebieden in de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer en het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Deze plannen waren nieuw ten opzichte van het MER 2003.
	15.5	Indieners stellen dat als er geen relevante veranderingen zijn sinds de MER 2003/2004 de MER zou moeten leiden tot een negatieve advisering t.a.v. de noordelijke variant.	De relevante veranderingen ten opzichte van het MER 2003 worden genoemd in antwoord 15.4.
	15.6	Indieners verzoeken onderzoek te doen naar de bestaande verkeersstromen door en rondom Vogelenzang (nieuwe metingen).	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het totale onderzoeksgebied worden jaarlijks verkeerstellingen gehouden.
	15.7	Indieners verzoeken een gedegen en realistisch onderzoek naar de gevolgen die de noordelijke variant zou hebben op de verkeersstromen door en rondom Vogelenzang.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De verkeerseffecten van de alternatieven maken onderdeel uit van het MER.
	15.8	Indieners verzoeken te onderzoeken op grond van welke omstandigheden de noordelijke variant van de Duinpolderweg de voorkeur heeft boven andere varianten (want drukke verkeersweg op korte afstand van dorpskern Vogelenzang).	In de MER worden de alternatieven die nog in beeld zijn gelijkwaardig meegenomen. In dit stadium heeft geen alternatief voorkeur boven de anderen.
T. de Boer	16.1	Indiener verzoekt aan te geven wat er is veranderd	In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, opgesteld in opdracht

		sinds de MER 2003-2004 dat er opnieuw studies worden gedaan.	van de Minister van VROM, zijn in 2006 plannen voor ontwikkeling van het gebied gemaakt. Het gaat hierbij onder meer om ontwikkelingsmogelijkheden van luchthaven Schiphol, behoud en versterking van het bollencomplex (Greenports Aalsmeer en Bollenstreek), waterberging, aanleg van recreatieve groengebieden, nieuwe woongebieden en het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Deze plannen waren nieuw ten opzichte van het MER 2003.
	16.2	Indiener verzoekt aan te geven of er een studie heeft plaatsgevonden van het doortrekken van de N207 naar de N206 en wat de uitkomsten waren en zo nee, waarom niet.	In eerder onderzoek (Bereikbaarheidsstudie Grensstreek en de Huiswerkanalyse) is dit alternatief onderzocht en afgevalen . In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
B. Verboom	17.1	Indiener verzoekt te onderzoeken wat er voor extra verkeer op de Glipperdreef (en toegangswegen) zal komen en stelt dat weg gevaarlijker zal worden.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Effecten op verkeersveiligheid en barrièrevorming ten gevolge van de aanleg van de weg worden in het MER onderzocht en beschreven.
	17.2	Indiener verzoekt te onderzoeken wat de gevolgen zullen zijn voor het milieu (luchtvervuiling, geluidsoverlast, natuur en landschap).	Aan dit verzoek wordt voldaan. De toename van geluidsoverlast, luchtvervuiling en gevolgen voor natuur- en landschap worden onderzocht en beschreven in het MER.
O. Gorter	18.1	Indiener verzoekt rekening te houden met (maakt zich zorgen over) extra geluidsoverlast en meer fijnstof.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De aspecten veiligheid, geluid en fijnstof (aspect luchtkwaliteit) worden in het MER onderzocht en beschreven.
	18.2	Indiener geeft aan zich zorgen te maken over verslechtering van de veiligheid van schoolgaande kinderen.	Verkeersveiligheid en barrièrevorming ten gevolge van de aanleg van de weg worden in het MER onderzocht en beschreven.
F. Kaalen	19.1	Indiener verzoekt rekening te houden met geluidsoverlast voor de Witte de Withlaan in Bennebroek	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER worden de geluidseffecten op de omgeving berekend en beschreven of er maatregelen nodig zijn in verband met geluidsbelasting.
	19.2	Indiener verzoekt rekening te houden met het belang van inwoners Bennebroek in de gemeente Bloemendaal (vraagt om meer zuidelijke variant i.p.v. meest noordelijke variant).	Aan dit verzoek wordt voldaan. De vijf alternatieven worden gelijkwaardig meegenomen in de MER en op verschillende effecten (waaronder leefbaarheid) onderzocht.
Fam. Pijnaker	20.1	Indiener verzoekt extra nadruk te leggen op hoofdstuk 4 van de gestandaardiseerde zienswijze.	De resterende alternatieven worden onderzocht op verschillende milieueffecten, zoals genoemd in hoofdstuk vier van bijbehorende zienswijze. Zie ook antwoord 1.35, waarin hoofdstuk vier van genoemde zienswijze wordt beantwoord.

T. Botman	21.1	Indiener verzoekt rekening te houden met de onvolledigheid van de verkeersintensiteit door Vogelenzang (metingen zijn volgens indiener alleen uitgevoerd aan noordzijde en niet aan zuidzijde Vogelenzang)	In het <i>totale</i> onderzoeksgebied worden regelmatig verkeerstellingen gehouden. Deze tellingen worden gebruikt om de verkeersgegevens actueel te houden.
M. Lommerse	22.1	Indiener verzoekt mee te nemen in het onderzoek dat indien het nieuwe tracé te dicht langs een bloembollenbedrijf loopt er sprake zal zijn van een aanwijsbare verhoging van Co2, ethyleen en fijnstof door de uitstoot van verbrandingsmotoren. De kosten van de benodigde aanpassingen aan de installaties om schade die hierdoor veroorzaakt wordt aan de producten te voorkomen zal wel door de overheid vergoed moeten worden.	De stoffen PM10 (fijnstof) en NOx worden gebruikelijk in het MER beschreven omdat dit de kritieke stoffen in Nederland zijn. Wat betreft CO2 en ethyleen is de kans in Nederland op overschrijding van grenswaarden zeer gering. Om deze reden worden deze stoffen niet meegenomen in de berekeningen. Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
	22.2	Indiener verzoekt mee te nemen dat het tracé kleine stukken teeltland doorkruist waardoor het gehele perceel geen teeltwaarde meer zal hebben omdat het overgebleven stuk land zo klein wordt dat op deze grond niet meer economisch te telen is. Indiener verzoekt mee te nemen hoe met het resterende land moet/kan worden omgegaan en welke kosten dit met zich meebrengt.	Dit onderwerp krijgt aandacht in de Landbouw Effecten Rapportage (LER) en bij een beoordeling van eventuele planschade.
	22.3	Indiener verzoekt de Nieuweweg mee te nemen in de metingen omdat dit een oost-west verbinding is midden in het plangebied.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het totale onderzoeksgebied worden regelmatig verkeerstellingen gehouden. Deze tellingen worden gebruikt om de verkeersgegevens actueel te houden. De Nieuweweg is opgenomen in het verkeersmodel en verkeerseffecten op deze weg worden in beeld gebracht.
Diverse (zie lijst congestieheffing)	23.1	Indiener verzoekt kennis te nemen van de recente successen van congestieheffing in bijv. Gotenburg en Milaan.	Het al dan niet invoeren van congestieheffing of Anders Betalen voor Mobiliteit is een landelijk aangelegenheid en valt buiten de scope van de Duinpolderweg.
P. Tromp	24.1	Indiener maakt zich zorgen over de toename van verkeer op de N208 waaraan zij wonen met gevolg files en luchtverontreiniging.	Het afnemen of toenemen van verkeer op de N208 in Hillegom zal in beeld gebracht worden in het MER. Daarin zullen eveneens lucht- en geluidsberekeningen gemaakt worden, om effecten te kunnen bepalen.
G.H. van Niekerken – Vaarkamp	25.1	Indiener verzoekt rekening te houden met onnodig veel meer verkeer in Heemstede en Bennebroek en onveiligere situatie schoolgaande kinderen.	Effecten op verkeersveiligheid en barrièrevorming ten gevolge van de aanleg van de weg worden in het MER onderzocht en beschreven.

A.H. Stoutenbeek	26.1	Indiener suggereert om de N207 te verbreden tot aan N208 en vervolgens door te trekken naar de N206.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
I. Eskes	27.1	Indiener verzoekt rekening te houden met andere verkeersstromen door Vogelenzang en Bennebroek en stelt dat de Herenweg van Heemstede een enorm knelpunt wordt (door nieuwe stromen vanuit Haarlem-Heemstede).	In het MER worden de verkeerseffecten van de alternatieven in beeld gebracht. Uit de analyse dient te blijken of het hier genoemde effect optreedt.
P.A. Miljon	28.1	Indiener stelt dat het zoekgebied te krap bemeten is waardoor alternatieven worden afgeserveerd zonder duidelijke redenen.	Het zoekgebied is het resultaat van een trechtering op basis van verschillende onderzoeken. Deze trechtering zal opnieuw beschreven worden in het MER.
	28.2	Indiener stelt dat Bennebroek niet zal worden ontlast en dat dit niet klopt in het onderzoek.	In de MER wordt per alternatief onderzocht hoe verkeersstromen veranderen als gevolg van de nieuwe verbinding.
R. Vlasveld	29.1	Indiener stelt dat de Duinpolderweg een goede oplossing is voor de hoeveelheid (vracht) verkeer en fijnstof.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
	29.2	Indiener suggereert dat als het A4 verkeer gebruik gaat maken van de Duinpolderweg, dat dan het aanleggen van een extra brug over de ringvaart bij N207 niet meer noodzakelijk is.	Beide provincies hebben voornamelijk geen plannen deze brug van de N207 over de Ringvaart te verdubbelen.
	29.3	Indiener verzoekt duidelijk aan te geven bij de open afritten van de A4 dat deze aansluiting geeft op de N206.	Indien tot aanleg van een nieuwe weg wordt overgegaan, zal in samenspraak met wegbeheerders ook de bebording in de regio aangepast worden.
	29.4	Indiener suggereert dat het verkeer van de N207 via de Driemerenweg naar de nieuwe weg kan die leidt naar de N206 en hoopt dat dit de drukte op de Delfweg zal verminderen.	Uit onderzoeken tot nu toe is een afname van verkeer op de Delfweg geconstateerd. In het verkeersonderzoek in het kader van het MER wordt dit nogmaals onderzocht.
M. van Hoorik	30.1	Indiener maakt zich zorgen over Project Utopia	In het MER wordt de inpassing van de verschillende alternatieven en de gevolgen

		voor bewoners van GGZ Geestgronden welke in dit plan aan drie kanten ingesloten zal worden door verkeerswegen en daarmee in gevaar komt.	hiervan op huidige en toekomstige gebruiksfuncties onderzocht.
Dorpsraad Zwaanshoek	31.1	Indiener verzoekt te concentreren op het Middenalternatief omdat de andere alternatieven te weinig oplossing bieden voor het verkeer door dorpskern Zwaanshoek of te dicht op bebouwing is gepland.	De vijf resterende alternatieven worden gelijkwaardig meegenomen in de MER.
A.G.J. Braam & I.G.M. Braam – van Grieken	32.1	Indieners verzoeken rekening te houden met toename luchtvervuiling, toename geluidsoverlast, toename verkeersonveiligheid, gevolgen voor natuurlandschappelijke waarde en gevolg strand/duinwaarde bij noordelijke variant.	Aan het verzoek wordt voldaan. Deze aspecten worden in de MER onderzocht. De onomkeerbaarheid van de aanleg van de weg wordt beschreven (en beoordeeld) in de aspecten natuur (verlies natuurwaarden) en landschap (onderdeel ruimtelijke kwaliteit)
	32.2	Indieners verzoeken rekening te houden met toename verkeersdruk in woonkernen Bennebroek en Heemstede.	Aan het verzoek wordt voldaan. Voor alle alternatieven wordt met behulp van een verkeersmodel het verkeerskundig effect in beeld gebracht.
Fam. Stevens	33.1	Indieners verzoeken rekening te houden met verslechtering woonklimaat door lawaai.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De gevolgen van de weg op woonklimaat (geluid, luchtkwaliteit, barrière werking en verkeersveiligheid) worden in het MER onderzocht en beschreven in het aspect Leefmilieu.
	33.2	Indieners verzoeken rekening te houden met waardedaling huis.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
H.M. van Haaster	34.1	Indiener verzoekt de invloed van de nieuwe ontwikkeling op de landgoederenzone van Vogelenzang en Bennebroek, het weidevogelgebied en de beschermde bollenvogelgebieden in Vogelenzang-zuid (de binnenduinrand) mee te nemen.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De effecten op de natuurwaarden in de genoemde gebieden maken onderdeel uit van het MER-onderzoek en worden beschreven in het MER.
	34.2	Indiener verzoekt om een uitgebreidere LER als onderdeel van de MER, met onder meer aandacht voor de herinrichting van watergangen, de vernieuwing van drainagesystemen, de bereikbaarheid van de door de weg afgesloten	Aan dit verzoek wordt voldaan. Ten behoeve van het planvormingsproces wordt aanvullend op het MER een LER opgesteld.

		percelen.	
	34.3	Indiener verzoekt actuele cijfers over woningbouwontwikkeling te gebruiken.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte ruimtelijk-economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten of randvoorwaarden uit (nieuw) vastgesteld beleid.
	34.4	Indiener verzoekt de actuele cijfers te gebruiken als uitgangspunt voor de NRD en NRD daarop aan te passen en opnieuw te publiceren. De Rijnlandroute en woningbouw op voormalig vliegveld Valkenburg zijn volgens indiener nog niet vastgesteld.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte ruimtelijk-economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten of randvoorwaarden uit (nieuw) vastgesteld beleid.
	34.5	Indiener verzoekt de economische schade die de regio lijdt door afname van het toerisme in het voorjaar vast te stellen en het recreatieve belang van de bewoners van Vogelenzang en Bennebroek vast te stellen en te becijferen.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De economische gevolgen voor de regio worden onderzocht in een zogeheten Economische Effecten Rapportage (EER)
	34.6	Indieners stellen voor om het plangebied in de Haarlemmermeer uit te breiden in verband met de invloedssfeer tot en met de Westelijke Randweg en Spoorlaan, eventueel tot aan de Rijnlanderweg.	Het plangebied betreft het gebied waar de nieuwe verbinding eventueel aangelegd zou kunnen worden. De invloedssfeer van een dergelijke verbinding is veel groter. In de verkeersanalyse wordt in een breder gebied de effecten van de verschillende alternatieven in beeld worden gebracht.
T. Geerars	35.1	Indiener verzoekt rekening te houden met hardrijders op de Zwarteweg in Bennebroek en negeren van vrachtverkeer verbod.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. De invloed die verschillende alternatieven hebben op deze weg, zal in beeld gebracht worden.
J.W.M. Brasser & S. van der Kamp	36.1	Indieners verzoeken rekening te houden met toename luchtvervuiling (fijnstof) en geluidsoverlast voor voorzieningen (basisschool, kinderopvang, sportvelden en tennisvelden).	Aan dit verzoek wordt voldaan. In de effectbeoordeling worden voor luchtkwaliteit (onder meer) de concentraties fijnstof berekend ter hoogte van gevoelige bestemmingen langs wegen waar relevante effecten te verwachten zijn. Scholen en kinderopvangcentra zijn gevoelige bestemmingen en worden meegenomen in het onderzoek. Sportvoorzieningen vallen niet onder deze categorie en worden derhalve niet specifiek in beschouwing genomen.
E. Hamel	37.1	Indieners verzoeken aan te geven hoe met compensatie waardedaling huizen aan Zandlaan in Bennebroek en Hillegom zal worden omgegaan.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
W. Riel	38.1	Indiener verzoekt nut en noodzaak te	In het MER wordt een onderbouwing van het nut en de noodzaak gegeven aan de

		onderbouwen.	hand van een analyse van de knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt een vertaling gemaakt van deze analyse naar concrete en meetbare doelstellingen.
	38.2	Indiener verzoekt aan te geven waarom er na de MER 2004 verder wordt gestudeerd.	In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, opgesteld in opdracht van de Minister van VROM, zijn in 2006 plannen voor ontwikkeling van het gebied gemaakt. Het gaat hierbij onder meer om ontwikkelingsmogelijkheden van luchthaven Schiphol, behoud en versterking van het bollencomplex (Greenports Aalsmeer en Bollenstreek), waterberging, aanleg van recreatieve groengebieden, nieuwe woongebieden in de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer en het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Deze plannen waren nieuw ten opzichte van het MER 2003.
	38.3	Indiener verzoekt na te gaan of herkomst- en bestemmingsverkeer cijfers voor Bennebroek correct zijn en vraagt zich af hoe zoveel auto's erbij kunnen komen	In het totale onderzoeksgebied worden regelmatig verkeerstellingen gehouden. Deze tellingen worden gebruikt om de verkeersgegevens actueel te houden. In de genoemde cijfers gaat het om motorvoertuigen (aantallen bewegingen). Dit kan ook betekenen dat eenzelfde auto meermaals hetzelfde punt in één dag passeert (vb. heen-weer naar werk + heen-weer naar sportclub). Daarnaast gaat het ook om bezoekende auto's in Bennebroek (bevoorrading, pakketdiensten, familiebezoek, enz). Een cijfer in motorvoertuigen kan dus meermaals dezelfde auto bevatten.
	38.4	Indiener verzoekt rekening te houden met toename sluipverkeer Bennebroekerdreef/Schoollaan .	Aan dit verzoek wordt voldaan. Op sommige plekken zal het verkeer toenemen als gevolg van de nieuwe verbinding en op sommige plekken afnemen. Dit is echter afhankelijk van het alternatief. In de MER wordt per alternatief onderzocht hoe verkeersstromen veranderen als gevolg van de nieuwe verbinding.
	38.5	Indiener verzoekt om verlenging van de N206 naar de Nieuwe Bennebroekerweg en de A4 zonder op- en afritten op de N208.	De aansluitingenstructuur van de verschillende alternatieven is nog niet bepaald.
	38.6	Indiener verzoekt om de Randweg te verlengen met een robuuste verbinding vanuit Noord-Holland door de Mariatunnel aan het bestaande wegennet toe te voegen om aansluiting te krijgen met o.a. A4 en Driemereweg.	De genoemde verbinding voldoet niet aan de doelstellingen van het project.
	38.7	Indiener verzoekt om te kijken naar uitbreiding van de N207 die volgens indiener de Duinpolderweg	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen

		overbodig maakt.	van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden. In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen
W. van Wijk	39.1	Indiener verzoekt in het MER-onderzoek grondig aandacht te besteden aan de te verwachten effecten van het doorsnijden van het leefgebied van de in de polders levende zoogdieren, amfibieën en vogels.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Zoals aangegeven in de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden de alternatieven binnen het aspect natuur getoetst aan het criterium versnippering. Dit betekent dat in het MER in beeld wordt gebracht in hoeverre het voornemen leidt tot een doorsnijding van populaties van (beschermde) soorten. Daarnaast worden de gevolgen voor de in het gebied aanwezige beschermde soorten in beeld gebracht.
	39.2	Indiener verzoekt te kiezen voor een andere oplossing zodat geplande fietspaden langs polders in Hillegom rustig blijven en bewoners van weidevogels kunnen genieten.	Een aantal alternatieven gaat niet door de genoemde polders. Voor alle alternatieven zullen de inpassing en de effecten op het milieu in beeld gebracht worden.
A. Vreugdenhill	40.1	Indiener verzoekt de gevolgen voor het leefklimaat van de bewoners Vogelenzang Zuid-Oost mee te nemen in de MER.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De gevraagde informatie over de gevolgen van de weg zal in het MER worden onderzocht en beschreven.
	40.2	Indiener verzoekt inzichtelijk te maken wat de cumulatieve overlast van weg-, trein- en vliegverkeer is.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De cumulatie van geluid van alle aanwezige geluidbronnen wordt onderzocht in het MER.
	40.3	Indiener verzoekt aan te geven wat er aan waardevermindering te verwachten valt, voor, tijdens en na de aanleg van de Noordelijke variant.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
	40.4	Indiener verzoekt te onderzoeken welke wijzigingen hebben plaatsgevonden sinds de MER 2003 ten aanzien van de aanleg van een verbindingsweg langs een vergelijkbaar tracé.	In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, opgesteld in opdracht van de Minister van VROM, zijn in 2006 plannen voor ontwikkeling van het gebied gemaakt. Het gaat hierbij onder meer om ontwikkelingsmogelijkheden van luchthaven Schiphol, behoud en versterking van het bollencomplex (Greenports Aalsmeer en Bollenstreek), waterberging, aanleg van recreatieve groengebieden, nieuwe woongebieden en het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Deze plannen waren nieuw ten opzichte van het MER 2003.
	40.5	Indiener verzoekt de voordelen van de Noordelijke variant te onderzoeken t.o.v. het N207-206 alternatief en de NOG-Beter variant.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Daarbij wordt een actualisatie gemaakt van eerdere verkenningen.
	40.6	Indiener verzoekt opnieuw metingen te doen naar verkeersstromen in en rondom Vogelenzang	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het totale onderzoeksgebied worden regelmatig verkeerstellingen gehouden. Deze tellingen worden gebruikt om de

		omdat hij twijfelt aan eerdere metingen.	verkeersgegevens actueel te houden.
	40.7	Indiener verzoekt onderzoek te doen naar mogelijke aanzuigende werking van de Duinpolderweg op het nu al bestaande sluipverkeer door Vogelenzang.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De verkeerseffecten van de nieuwe verbinding, waaronder mogelijke aanzuigende werking, maakt deel uit van de MER.
J. Philip	41.1	Indiener verzoekt te stoppen met zwendel, corruptie en het ontnemen van inspraak.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
	41.2	Indiener stelt dat er bij aanleg van Duinpolderweg te grote belasting van landschap en natuur ontstaat.	De mate waarin landschap en natuur worden aangetast wordt onderzocht en beschreven in het MER. Op basis van wet- en regelgeving wordt bepaald of maatregelen noodzakelijk zijn.
R.F. de Kroon	42.1	Indiener verzoekt de bestaande wegen te benutten.	Uit eerder onderzoek (Bereikbaarheidsstudie Grensstreek) is gebleken dat betere benutting van het bestaande wegennet ('Gespreide Maatregelen') onvoldoende probleemoplossend vermogen kent.
A.J. Bakker	43.1	Indiener verzoekt de bestaande wegen te benutten.	Uit eerder onderzoek (Bereikbaarheidsstudie Grensstreek) is gebleken dat betere benutting van het bestaande wegennet ('Gespreide Maatregelen') onvoldoende probleemoplossend vermogen kent.
Gemeente Bloemendaal	44.1	Indiener verzoekt een tracé door het bos GGZ inGeest, niet op te nemen in de notitie.	In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit verkend. De gevolgen van de verschillende alternatieven voor het landschap en de beleving ervan vormen hierbij een specifiek onderdeel. Op basis van onderzoeken op de aspecten zoals genoemd in het beoordelingskader wordt een voorkeursalternatief bepaald.
	44.2	Indiener verzoekt de 4 ^e alinea van hoofdstuk 4.5 aan te vullen met de zin 'waarbij een verdiepte ligging van de weg een goede oplossing kan zijn'.	In het ontwerptraject wordt de wijze van ligging en uitvoering van de alternatieven onderzocht.
	44.3	Indiener verzoekt een paragraaf in Hoofdstuk 4 toe te voegen met een wegingstabel met varianten, toelichting daarop en een uitwerkingsvoorbeeld.	De provincies menen dat, mede op basis van het advies van de commissie voor de m.e.r., hoofdstuk 4 volledig is.
	44.4	Indiener verzoekt bij begin van hoofdstuk 4.4 en 4.5 een alinea op te nemen met de zin "De Gebiedsvisie Vogelenzang Zuid wordt volwaardig meegewogen in de MER analyse".	Aan dit verzoek wordt voldaan. De informatie uit de genoemde gebiedsvisie zal worden meegewogen in de MER analyse.
	44.5	Indiener verzoekt de zin in de alinea "Deze variant kwam...als beste naar voren". te schrappen en in plaats daarvan de volgende zin toe te voegen: "De onderzoeken van 2008 en 2010 hebben niet geleid tot een voorkeursvariant, daarvoor is dit	De onderzoeken van 2008 en 2010 leverden op dat moment een voorkeursvariant op. Dit toenmalige voorkeursalternatief is nu een van de vijf alternatieven die gelijkwaardig worden meegewogen in de MER.

		voorliggend onderzoek bedoeld”.	
	44.6	Indiener verzoekt om controle van de aannames en validiteit van het gebruik van het verkeersmodel.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het kader van het MER wordt een plausibiliteitstoets uitgevoerd op de uitkomsten van het verkeersmodel.
	44.7	Indiener verzoekt de notitie aan te vullen met de expliciete doelstelling dat het saldo van het doorgaand verkeer in Vogelenzang en Bennebroek moet worden verminderd door de aanleg van de Duinpolderweg.	De toe/afname van het verkeer zal in beeld gebracht worden voor de verschillende woonkernen. De nieuwe verbinding dient het verkeer door deze kernen per saldo te verminderen.
	44.8	Indiener verzoekt de notitie aan te vullen met de expliciete doelstelling dat de Provincie opdracht geeft tot een kort onderzoek naar de N207-N206 o.b.v. het nieuwe verkeersmodel met haar aannames.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
	44.9	Indiener verzoekt bij begin van hoofdstuk 4 een alinea op te nemen met de zin “De notitie zal, naast de geplande analyse, op basis van een ondergrens verkeerssimulatie, een MER & MKBA opstelling, en tracé rankings voor de ondergrens situatie opstellen”.	Er wordt in de onderzoeken in het kader van het MER gebruik gemaakt van bandbreedtes die recht doen aan deze vraag.
T. Bik	45.1	Indiener stelt dat er uitsluitend aan de Noordzijde van Vogelenzang meetpunten zijn aangebracht en niet aan de zuidzijde.	In het totale onderzoeksgebied worden regelmatig verkeerstellingen gehouden. Deze tellingen worden gebruikt om de verkeersgegevens actueel te houden.
E. Mooij	46.1	Indiener vraagt rekening te houden met het ontwikkelen van de Weerlanerpolder als natuurgebied.	De provincies vinden het belangrijk om de inpassing van de Duinpolderweg en de effecten hiervan op de omgeving goed te onderzoeken. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit verkend. De gevolgen van de verschillende alternatieven voor cultuurhistorie, het landschap, de beleving van het landschap en de gevolgen voor huidige gebruiksfuncties vormen hierbij specifieke onderdelen. Daarnaast worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van bereikbaarheid, leefmilieu en natuurlijk milieu verkend. Ook ten aanzien van autonome ontwikkelingen. Gevolgen van de verschillende alternatieven voor

			verkeersveiligheid, geluid, natuur en luchtkwaliteit vormen hierbij een specifiek onderdeel. Op basis van onderzoeken op de aspecten zoals genoemd in het beoordelingskader in tabel 2 op pagina 20 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een voorkeursalternatief bepaald.
	46.2	Indiener verzoekt rekening te houden met de wijk Vossepolder die in ontwikkeling is. De route over de Weerlaan scheidt deze wijk van de rest van Hillegom.	In het MER wordt de inpassing van de verschillende alternatieven en de effecten hiervan op huidige en toekomstige gebruiksfuncties verkend. Daarnaast vormen sociale aspecten zoals barrièrewerking beoordelingscriteria binnen het MER.
	46.3	Indiener verzoekt rekening te houden met de bereikbaarheid en oversteekbaarheid van/bij de Manege Hillegom.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Barrièrewerking, bereikbaarheid en veiligheid zijn onderzoeksaspecten in de MER.
	46.4	Indiener verzoekt onderzoek te doen naar verbetering van de huidige infrastructuur(N201, Bennebroekerlaan/Meerweg) als alternatief.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Uit eerder onderzoek (Bereikbaarheidsstudie Grensstreek) is gebleken dat betere benutting van het bestaande wegennet ('Gespreide Maatregelen') onvoldoende probleemoplossend vermogen kent. De trechtering zal opnieuw worden beschreven in de MER.
	46.5	Indiener verzoekt de afname verkeersoverlast door huidige aanpassingen, zoals aan de N207 op te nemen in de rapportage.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het onderzoek wordt rekening gehouden met huidige en binnenkort uit te voeren nieuwe aanpassingen.
	46.6	Indiener verzoekt rekening te houden met de extra verkeersdruk door sluipverkeer vanaf de N44/A44.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In de verkeersanalyse wordt de verkeersaantrekkende werking van de verschillende alternatieven onderzocht.
M. Goulmy	47.1	Indiener verzoekt rekening te houden met de wegverzakking van de Kennemerbeekweg door toename van verkeer.	Benoemd aspect betreft een uitvoeringsvraagstuk en dergelijke vraagstukken zijn op dit moment niet aan de orde.
	47.2	Indiener verzoekt rekening te houden met een toename van fijnstof en geluidsoverlast en aantasting van het landschap door aanleg van de Duinpolderweg.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De door indiener genoemde aspecten worden in het MER onderzocht en beschreven.
	47.3	Indiener verzoekt rekening te houden met de waardevermindering van woningen.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
	47.4	Indiener verzoekt rekening te houden met grote toename van verkeer door aanleg noordelijke variant op de Kennemerbeekweg, een 30 km zone	Aan dit verzoek wordt voldaan. De verkeersaantrekkende werking van de verschillende alternatieven wordt in de verkeersanalyse in het MER onderzocht. Wij nemen kennis van het standpunt van indiener over hard rijden op de

		weg waar volgens indiener nu al te hard wordt gereden.	Kennemerbeekweg.
	47.5	Indiener verzoekt rekening te houden met toename van het sluipverkeer vanaf de Rijksstraatweg en de Ruitlerlaan.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De verkeersaantrekkende werking van de verschillende alternatieven wordt in de verkeersanalyse in het MER onderzocht.
	47.6	Indiener verzoekt rekening te houden met toename van vrachtverkeer en opstoppingen doordat in de Noordelijke variant alleen nog over de Kennemerbeekweg kan worden gereden om bij de lokale bedrijven te komen.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De verkeersaantrekkende werking van de verschillende alternatieven wordt in de verkeersanalyse in het MER onderzocht.
H. Stots	48.1	Indiener verzoekt om alle oplossingsrichtingen in de MER op te nemen.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. De resterende alternatieven worden gelijkwaardig onderzocht in de MER.
	48.2	Indiener verzoekt een nieuwe afweging te maken in MER buiten het zoekgebied in de Duin- en Bollenstreek als geheel.	De trechtering van alternatieven wordt in het MER opnieuw beschreven.
	48.3	Indiener verzoekt de verkeer aantrekkende consequenties van een Noordelijk tracé in een voldoende groot gebied in het MER wordt onderzocht en afgezet tegen de consequenties van de andere oplossingsrichtingen.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De verkeer aantrekkende werking van de verschillende alternatieven wordt in de verkeersanalyse in het MER onderzocht.
	48.4	Indiener verzoekt in de MER inhoudelijk in te gaan op alle aangedragen voorstellen.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De trechtering van alternatieven wordt in het MER opnieuw beschreven.
J. Breure	49.1	Indiener verzoekt een enquête te houden onder bewoners van Zwaanshoek of ze voor of tegen de Duinpolderweg zijn.	Gekozen volksvertegenwoordigers (Provinciale Staten) besluiten over realisatie van de weg. Een dergelijke enquête wordt niet georganiseerd.
	49.2	Indiener verzoekt rekening te houden met voordelen van doortrekken N207 naar N206 voor bereikbaarheid Keukenhof.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden. In eerdere onderzoeken is dit alternatief overigens afgevallen.
L. Kornelius	50.1	Indiener verzoekt keuze voor betere bereikbaarheid aan bewoners te laten, die juist voor groene woonomgeving hebben gekozen en op dit moment weinig problemen in bereikbaarheid ervaren.	Gekozen volksvertegenwoordigers (Provinciale Staten) besluiten over realisatie van de weg.
	50.2	Indiener verzoekt om objectivering van de feiten	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de probleemanalyse

		en duidelijkheid over doelstellingen.	geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen.
R. Bazuin	51.1	Indiener verzoekt een enquête te houden onder bewoners van Zwaanshoek of ze voor of tegen de Duinpolderweg zijn.	Gekozen volksvertegenwoordigers (Provinciale Staten) besluiten over realisatie van de weg. Een dergelijke enquête wordt niet georganiseerd.
	51.2	Indiener verzoekt inzicht te geven welke bedrijven van deze verbinding gebruik gaan maken in plaats van via de N207 of A44	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Daarbij wordt een actualisatie gemaakt van eerdere verkenningen. Er wordt geen inzicht gegeven in “bedrijven”, maar in verkeersstromen.
	51.3	Indiener verzoekt aan te geven waarom er gekozen wordt voor de Noordelijke variant want hij mist onderbouwing voor het argument dat deze eerder uit onderzoek als beste naar voren is gekomen.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Het noordelijke alternatief is een van de vijf resterende alternatieven die gelijkwaardig verder worden onderzocht in het MER. De trechtering van alternatieven wordt verder beschreven in het MER.
	51.4	Indiener verzoekt rekening te houden met voordelen van doortrekken N207 naar N206 voor bereikbaarheid Keukenhof.	In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden. In eerdere onderzoeken is dit alternatief overigens afgefallen.
C.J. de Groot	52.1	Indiener verzoekt rekening te houden met de gevolgen voor recreatie en welzijn en de omgeving die niet meer terug te draaien zijn na aanleg.	De gevolgen voor recreatie worden in het MER in beeld gebracht als onderdeel van het aspect “gebruiksfuncties”. Welzijn is een bredere, niet concreet te definiëren term. Op basis van verschillende effecten die in het MER worden beschreven, verwacht het bevoegd gezag dat indiener in staat zal zijn zich hier een goed beeld van te vormen.
H.M.J. Teeuwen	53.1	Indiener verzoekt het geld van de Duinpolderweg in verbeteringen openbaar vervoer te steken zodat het gebruik hiervan zal toenemen.	Er wordt geïnvesteerd in (H)OV in de regio. Parallel aan het traject Duinpolderweg loopt het project de Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding Noordwijk – Schiphol.
J. Schouten	54.1	Indiener verzoekt om gedegen onderzoek uit te voeren naar de economische behoefte (bereikbaarheid - rijtijdenverliezen - toekomstige ontwikkelingen) en naar de voor- en nadelen m.b.t. leefbaarheid en veiligheid met inachtneming van de cultuurhistorische en natuurwaarden alvorens verder te gaan met de besluitvorming.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Wat de indiener noemt onder economische behoefte wordt belegd in een Economische Effecten Rapportage. De overige onderdelen maken deel uit van het MER.
P.W. van den Aardweg	55.1	Indiener stelt voor om de N207 door te trekken langs de Keukenhof als alternatief voor de Duinpolderweg.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden. In eerdere onderzoeken is dit alternatief overigens afgefallen.

L. Bootsma	56.1	Indiener verzoekt omwille van het landschap en de rust in het gebied de Duinpolderweg in Noordelijke tracé niet aan te leggen.	In het MER worden de effecten op het landschap en de verstoring door geluid voor mens en dier voor alle alternatieven in beeld gebracht zodat deze aspecten in de afweging van de alternatieven worden meegewogen.
C. Blaauw	57.1	Indiener verzoekt een enquête te houden onder individuele inwoners van Zwaanshoek / Bennebroek / Vogelenzang / de Zilk / Floriande wat zij vinden van het nut van de Duinpolderweg.	Gekozen volksvertegenwoordigers (Provinciale Staten) besluiten over realisatie van de weg. Een dergelijke enquête wordt niet georganiseerd.
C. Wilming	58.1	Indiener verzoekt rekening te houden met het teniet doen van het woongenot in Bennebroek door aanleg van de Duinpolderweg.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In de MER worden alle relevante effecten beschreven van de voorgenomen alternatieven. Bij de onderbouwing van de tracékeuze zal op basis van de beschreven milieueffecten worden onderbouwd op welke manier met de eventuele aantasting van woon- en werkomgeving wordt omgegaan.
A. De Vries	59.1	Inspreker verzoekt in het MER aandacht te besteden aan het uitzicht vanaf de woning, geluidoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en de aantasting van de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden van het strandwallenlandschap.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De genoemde aspecten worden in het MER in beeld gebracht. Het uitzicht komt in algemene zin aan de orde in de beschrijving van de gevolgen voor de beleving van het landschap.
	59.2	Indiener voorziet hindernissen en problemen als sluipverkeer en toenemende onveiligheid ontstaan als gevolg van de komst van de weg.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De genoemde aspecten worden onderzocht in het MER.
	59.3	Indiener maakt zich zorgen om mogelijk waardedaling van huizen.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
M. Vester	60.1	Indiener verzoekt nader milieuonderzoek aangezien de beschreven effecten volgens indiener niet overeenkomen met de werkelijkheid.	De provincies zijn van mening, mede op basis van het advies van de commissie voor de m.e.r. dat de te onderzoeken effecten uit hoofdstuk 4 van de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau een evenwichtige en complete belangenafweging mogelijk maken.
	60.2	Indiener verzoekt om de probleem- en doelstelling in overeenstemming te brengen met de werkelijkheid.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen.
	60.3	Indiener verzoekt de keuze van de alternatieven (op basis van juiste probleemstelling) nader te	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete

		onderbouwen.	doelstellingen. In het MER worden tevens de alternatieven beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.
	60.4	Indiener verzoekt financiële vergoeding vanwege de mindere bereikbaarheid van bedrijf van indiener tijdens de aanleg.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
	60.5	Indiener verzoekt een nadere uitleg over het gehanteerde verkeersonderzoek en specifiek hoe de effecten van een nieuwe weg bepaald worden.	Aan het verzoek wordt voldaan. De werking van het te hanteren verkeersonderzoek wordt in het MER nader uitgelegd.
M. Ottens	61.1	Indiener verzoekt per alternatief te onderzoeken wat het risico van tweedeling van Hillegom is en welke gevolgen dat heeft voor de bewoners.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van leefmilieu verkend. Sociale aspecten zoals barrièrewerking vormen hierbij een specifiek onderdeel.
	61.2	Indiener is van mening dat onderzocht dient te worden hoe het bos van de Geestgronden, in het bijzonder de eeuwenoude bomen, de laatste strandwallen en de begraafplaats, bij het noordelijke tracé (zo veel mogelijk) kan worden ontzien. Indiener is daarnaast van mening dat doorsnijding van het bos overlast geeft voor recreanten door geluidshinder en uitstoot van fijnstof.	Aan het verzoek wordt voldaan. De provincies vinden het belangrijk om de inpassing van de Duinpolderweg en de effecten hiervan op de omgeving goed te onderzoeken. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit verkend. De gevolgen van de verschillende alternatieven voor cultuurhistorie, het landschap, de beleving van het landschap en de gevolgen voor huidige gebruiksfuncties vormen hierbij specifieke onderdelen. Daarnaast worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van bereikbaarheid, leefmilieu en natuurlijk milieu verkend. Gevolgen van de verschillende alternatieven voor verkeersveiligheid, geluid, natuur en luchtkwaliteit vormen hierbij een specifiek onderdeel. Op basis van onderzoeken op de aspecten zoals genoemd in het beoordelingskader in tabel 2 op pagina 20 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een voorkeursalternatief bepaald.
	61.3	Indiener verzoekt om te onderzoeken of de weg goed ingepast kan worden in de natuur en dat er afgezien kan worden van betonnen wanden en geluidsschermen die het zicht op de omgeving ontnemen.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER worden de verschillende alternatieven onderzocht op de effecten op het natuurlijk milieu en landschappelijke inpassing in relatie tot inpassing van de weg. Op basis van onderzoeken op de aspecten zoals genoemd in het beoordelingskader in tabel 2 op pagina 20 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een voorkeursalternatief bepaald. In de daarop volgende fase worden compenserende en mitigerende maatregelen uitgewerkt.

	61.4	Indiener verzoekt te onderzoeken of de snelheid ten westen van de N208 verminderd kan worden tot bijvoorbeeld 60 km per uur. Dit heeft positieve gevolgen voor geluidsoverlast en hierdoor kan de weg meer de contouren van het landschap volgen	Aan het verzoek wordt voldaan. De effecten van rijsnelheid worden meegenomen bij de verdere studie om te komen tot de realisering van de weg.
	61.5	Indiener verzoekt om te onderzoeken of de aangrenzende gronden opgewaardeerd kunnen worden door er een economische en/of recreatieve functie aan te geven	Aan het verzoek wordt voldaan. Dergelijke vraagstukken komen aan bod in de Economische Effecten Rapportage.
	61.6	Indiener verzoekt te onderzoeken of er natuurlijke verbindingen gemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld in de vorm van ecoducten	Uit het Flora & Fauna onderzoek blijkt welke bijzondere natuurwaarden aandacht vragen. Vervolgens wordt bekeken welke maatregelen passend zijn.
L.A. Duivenvoorden	62.1	Indiener geeft aan dat in de inleiding de noodzaak van een nieuwe west-oost verbinding volgens indiener wel heel erg aangedikt overkomt.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen. In het MER worden tevens de alternatieven beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.
	62.2	Indiener verzoekt om een weging toe te kennen aan de criteria en bij besluitvorming de mening van de bevolking als het zwaarste criterium te zien.	De verschillende aspecten waarop een nieuwe verbinding wordt beoordeeld staan in tabel 2 op pagina 20 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Aan welke criteria bij besluitvorming het meeste gewicht wordt toegekend is een politiek-bestuurlijke afweging.
	62.3	Indiener verzoekt duidelijk te maken waarom bij de noordelijke variant expliciet verwezen wordt naar de MIRT-verkenning Van Greenport tot Mainport.	Eerdere studies hebben geleid tot deze bestuurlijke voorkeursvariant. Op dit moment staat deze op gelijke voet met de overige te bestuderen varianten. In het MER wordt de trechtering van alternatieven overigens opnieuw beschreven.
	62.4	Indiener verzoekt om de variant "Aansluiting N206-N207" (gecombineerd met een aansluitingweg van Noordelijke Randweg (Nw Vennep) naar Weerlaan/Pastoorlaan (Hillegom)) nogmaals te onderzoeken.	In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden. In eerdere onderzoeken is dit alternatief overigens afgefallen.
Stichting Zoogdierenwerk groep Zuid-	63.1	Indiener verzoekt extra onderzoek te doen naar de effecten van de nieuwe weg op de zoogdierpopulaties als de marter en de vleermuis	In 2013 wordt natuuronderzoek uitgevoerd. In het natuuronderzoek zullen de effecten van de aanleg van de weg op de natuur en haar (wettelijk beschermde soorten) worden onderzocht en beschreven. Ook zal beschreven worden waar

Holland		en Natura 2000 gebieden.	verbindingzones voor vleermuizen verstoord of doorsneden worden en of daar maatregelen voor nodig zijn.
A. Reemer	64.1	Indiener verzoekt om aan te geven wie vanuit de regio de weg graag wil hebben.	Gekozen volksvertegenwoordigers (Provinciale Staten) besluiten over realisatie van de weg.
K. van der Aar	65.1	Indiener verzoekt rekening te houden met de aanwezige natuur- en cultuurwaarden bij de afweging of een weg noodzakelijk is.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER zullen de kwaliteiten van het gebied (natuur, landschap en cultuurhistorie) worden onderzocht en beschreven. Zij spelen een rol in de bestuurlijke afweging van de keuze voor de ligging van de weg.
H. Vader	66.1	Indiener verzoekt nut en noodzaak van de Duinpolderweg duidelijk te maken.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER wordt een onderbouwing van het nut en de noodzaak gegeven aan de hand van een analyse van de knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt een vertaling gemaakt van deze analyse naar concrete en meetbare doelstellingen.
	66.2	Indiener verzoekt inzichtelijk te maken wat de gevolgen van de weg zijn voor de kwelplaatsen.	Aan het verzoek wordt voldaan. Ten behoeve van het MER vindt er een veldinventarisatie plaats naar de natuurwaarden in het studiegebied. Deze gegevens dienen als basis voor de beschrijving van de effecten op de natuur in het MER. Daarnaast worden alle waardevolle (natuur)gebieden in beeld gebracht.
	66.3	Indiener verzoekt inzichtelijk te maken wat de gevolgen van de plannen zijn voor de gebiedsvisie "Groen Genoegen".	Aan het verzoek wordt voldaan. In het kader van het MER vindt een actualisatie plaats van de eerder gedane verkenningen op basis van onder meer (uitgangspunten van) nieuw beleid.
	66.4	Indiener verzoekt te onderzoeken wat de gevolgen zijn voor de afwatering in het gebied en het Slagenlandschap door het aanleggen van de Duinpolderweg.	Aan het verzoek wordt voldaan. De gevolgen voor afwatering en de landschappelijke gevolgen worden in beeld gebracht in het MER.
	66.5	Indiener verzoekt om inzichtelijk te maken wat de gevolgen van de geluids- en lichtoverlast zijn voor de aanwezige fauna.	Aan het verzoek wordt voldaan. Ten behoeve van het MER vindt veldinventarisatie plaats naar de natuurwaarden in het studiegebied. Deze gegevens dienen als basis voor de beschrijving van de effecten op de natuur in het MER. Daarnaast worden alle waardevolle (natuur)gebieden in beeld gebracht.
	66.6	Indiener verzoekt om een goed onderzoek naar	Aan het verzoek wordt voldaan. Ten behoeve van het MER vindt een

		aanwezige amfibieën in de polder en hierin de gevolgen van de aanleg voor die amfibieën mee te nemen.	veldinventarisatie plaats naar de natuurwaarden in het studiegebied. Deze gegevens dienen als basis voor de beschrijving van de effecten op de natuur in het MER. Daarnaast worden alle waardevolle (natuur)gebieden in beeld gebracht.
	66.7	Indiener verzoekt om inzichtelijk te maken wat de schade is die kleine (beschermde) zoogdieren ondervinden door de aanleg van de weg.	Aan het verzoek wordt voldaan. Ten behoeve van het MER vindt een veldinventarisatie plaats naar de natuurwaarden in het studiegebied. Deze gegevens dienen als basis voor de beschrijving van de effecten op de natuur in het MER. Daarnaast worden alle waardevolle (natuur)gebieden in beeld gebracht.
	66.8	Indiener beschuldigt de provincies van leugens en bedrog.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
Gemeente Hillegom	67.1	Indiener verzoekt de voorwaarden uit de motie van 30 juni mee te nemen, waarin een aantal randvoorwaarden worden gegeven; de kruising van de Ringvaart in de vorm van een Aquaduct; vanaf dit aquaduct in westelijke richting verdiepte aanleg, bij de kruising met N208 verdiept aanleggen de NOG onderlangs, geen doorsnijding van het bos bij De Geestgronden of zo beperkt als noodzakelijk.	De provincies vinden het belangrijk om de inpassing van de Duinpolderweg en de effecten hiervan op de omgeving goed te onderzoeken. In het MER worden de milieueffecten van de wijze van passeren van bestaande infrastructuur inzichtelijk gemaakt. In het ontwerptraject wordt de wijze van ligging van de alternatieven onderzocht. In het MER worden effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van landschappelijke inpassing verkend. Daarnaast worden de alternatieven beoordeeld op aspecten ten aanzien van bereikbaarheid, leefmilieu, natuurlijk milieu en ruimtelijke kwaliteit. Op basis van onderzoeken op de aspecten zoals genoemd in het beoordelingskader in tabel 2 op pagina 20 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een voorkeursalternatief bepaald. In de daarop volgende fase worden compenserende en mitigerende maatregelen uitgewerkt.
	67.2	Indiener verzoekt de invloed op natuur en landschap mee te nemen (verdiepte ligging).	Indien in het ontwerp van de weg gekozen wordt voor verdiepte ligging van de Duinpolderweg zullen de milieueffecten daarvan worden beschreven en meegewogen in het MER.
	67.3	Indiener verzoekt andere, beperktere tracés in de MER te betrekken.	In het MER wordt de trechtering van alternatieven nogmaals beschreven.
	67.4	Indiener verzoekt aandacht te besteden aan de relatie werkgelegenheid-opleidingsniveau-mobiliteit.	Aan het verzoek wordt voldaan. Vraagstukken als deze worden meegenomen in de Economische Effecten Rapportage.
	67.5	Indiener verzoekt nut en noodzaak in de MKBA-en/ of MER-studie mee te nemen.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER wordt een onderbouwing van het nut en de noodzaak gegeven aan de hand van een analyse van de knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit.

			Daarbij wordt een vertaling gemaakt van deze analyse naar concrete en meetbare doelstellingen.
	67.6	Indiener verzoekt de ingebrachte zienswijzen door de commissie-MER te toetsen voor het uitbrengen van het rapport.	Aan het verzoek is voldaan. De zienswijzen op de ontwerp NRD zijn meegenomen in het advies van de commissie voor de m.e.r.
	67.7	Indiener verzoekt het alternatief NOG Beter integraal aanvullend mee te nemen.	Het NOG Beter pakket zal, in een separaat onderzoek parallel aan de MER 1e fase, op gelijke wijze als de bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie grensstreek integraal verkeerskundig worden doorgerekend en worden getoetst aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het NRD. Voor het NOG Beter maatregelenpakket volgt daarnaast een kwalitatieve beoordeling van de milieu- en natuureffecten.
	67.8	Indiener verzoekt uit te gaan van actuele gegevens.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid.
	67.9	Indiener vraagt aandacht voor de validiteit van het gebruikte verkeersmodel.	Aan het verzoek wordt voldaan. Het gehanteerde model wordt altijd gevalideerd.
Historische Vereniging Heemstede – Bennebroek	68.1	Indiener maakt bezwaar tegen de noordelijke begrenzing van het studiegebied vanwege het doorsnijden van het bij InGeest behorende bos (grens moet ten zuiden van het bos).	Aan het verzoek wordt voldaan. De provincies vinden het belangrijk om de inpassing van de Duinpolderweg en de effecten hiervan op de omgeving goed te onderzoeken. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit verkend.
	68.2	Indiener verzoekt het als een volwaardig alternatief onderzoeken van een verlenging van de N207 tot de N206.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
	68.3	Indiener verzoekt een nieuw verkeersonderzoek uit te voeren op basis van recente gegevens	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER wordt een beschrijving gegeven van het gehanteerde verkeersmodel. Dit verkeersmodel gaat uit van de meest recente gegevens.
Milieu Overleg Duin- en Bollenstreek	69.1	Indiener verzoekt de MER van 2004 mee te nemen in het onderzoek en een vergelijking tussen de MER 2004 en nieuwe MER te doen.	Een vergelijking met het MER van 2004 zal niet plaatsvinden omdat het MER van 2004 op andere gronden dan het huidige MER (2013) is gebaseerd. De gegevens uit het MER van 2004 kunnen niet meer gebruikt worden omdat die als verouderd worden beschouwd. Natuurinventarisatiegegevens mogen bijvoorbeeld niet ouder zijn dan vijf jaar.
	69.2	Indiener verzoekt maatschappelijke en milieu effecten mee te laten wegen door verschillende	Aan het verzoek wordt voldaan. De trechtering van alternatieven wordt in het MER nogmaals beschreven. Daarbij wordt een kwalitatieve beschouwing gemaakt van de milieueffecten van de verschillende bouwstenen uit de verkennende studie

		alternatieven te onderzoeken.	(Bereikbaarheidsstudie Grensstreek)
	69.3	Indiener verzoekt het verlies van bollengrond te compenseren en aan te geven hoeveel bollengrond wordt verloren en hoe er gecompenseerd gaat worden.	Dit wordt betrokken bij de Landbouw Effecten Rapportage (LER).
	69.4	Indiener verzoekt te onderzoeken wat de cultuurhistorische waarden zijn van het gebied en de effecten van de Duinpolderweg daarop.	Aan het verzoek wordt voldaan. Genoemd aspect zal onderzocht en beschreven worden in het MER.
	69.5	Indiener verzoekt een gerichte inventarisatie te doen van de natuurwaarden in het gebied op basis van veldonderzoek en onderzoek naar de effecten van de weg door met name vernietiging en verstoring, ook moet onderzoek worden gedaan naar geluidsoverlast voor het stiltegebied Amsterdamse Waterleiding duinen.	Aan het verzoek wordt voldaan. Genoemde aspecten zullen onderzocht en beschreven worden in het MER.
	69.6	Indiener verzoekt te onderzoeken wat de effecten zijn voor het gebied van de Amsterdamse Waterleiding-duinen van de toename van stikstofdepositie	Aan het verzoek wordt voldaan. Genoemd aspect zal onderzocht en beschreven worden in het MER.
	69.7	Indiener verzoekt te onderzoeken wat de gevolgen voor het Natura 2000 gebied Kennemerland-zuid zijn.	Aan het verzoek wordt voldaan. Dit zal onderzocht en beschreven worden in het MER.
	69.8	Indiener verzoekt te onderzoeken wat het meest milieuvriendelijke alternatief is en hun eigen alternatieven mee te nemen.	In de MER worden vijf alternatieven onderzocht op verschillende milieuaspecten. De keuze voor een van de alternatieven is aan het bestuur.
	69.9	Indiener verzoekt de overheid de belangenorganisaties inspraak te geven en draagvlak te creëren om tot een oplossing te komen.	Belanghebbenden krijgen, naast de inspraakmogelijkheid op de NRD, de mogelijkheid om te reageren op de onderzoeken die in het kader van het MER worden uitgevoerd, alsmede op het voorlopig voorkeursalternatief.
	69.10	Indiener verzoekt te onderzoeken wat de gevolgen van de waardedaling van het onroerend goed zullen zijn.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.

	69.11	Indiener verzoekt een impactanalyse te doen voor de maatschappelijke gevolgen.	Aan het verzoek wordt voldaan. Er wordt een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse uitgevoerd.
	69.12	Indiener verzoekt door bewoners voorgestelde rapporten en alternatieven op te nemen in de MER.	Tot nu toe zijn alle ingediende alternatieven en rapporten van antwoord voorzien of meegenomen gedurende het proces. De vijf alternatieven zijn mede op basis van inbreng van buitenaf tot stand gekomen.
	69.13	Indiener stelt dat het vrachtverkeer en woon-werkverkeer in de zuidelijke bollenstreek de Duinpolderweg niet nodig hebben o.a. door verbeteringen in wegennet.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. In het MER wordt een onderbouwing van het nut en de noodzaak gegeven aan de hand van een analyse van de knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt een vertaling gemaakt van deze analyse naar concrete en meetbare doelstellingen.
	69.14	Indiener stelt dat de problemen met het verkeer in het gebied niet worden opgelost door de Duinpolderweg.	In het MER wordt een beschrijving gegeven van de te bereiken doelstellingen aan de hand van knelpunten die uit de geactualiseerde verkenningen naar voren komen. Deze doelen worden zo veel mogelijk concreet gemaakt door aan te geven wanneer deze worden gehaald en wanneer niet.
	69.15	Indiener verzoekt een nieuw en beter verkeersonderzoek te doen dat transparant, openbaar, verifieerbaar en toegankelijk is, gebaseerd op de meest recente en realistische gegevens	Aan het verzoek wordt voldaan. In de MER zal een actualisatie plaatsvinden van de gegevens. Voor het MER zal een actueel verkeersmodel benut worden, het VENOM, waarin afwegingen helder en transparant terug te vinden zijn.
	69.16	Indiener verzoekt een aantal alternatieven te onderzoeken en te vergelijken zoals het nulplus-alternatief, verbreding van de N207 tot aan de N208 en NOGBeter integraal.	Uit eerdere verkenningen blijkt dat het nulplusalternatief en de doortrekking van de N207 naar de N206 niet voldoen aan de doelstellingen van het project. Het vormt daarmee geen oplossing voor de verkeersproblemen in de regio. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden. Het NOG Beter pakket zal, in een separaat onderzoek parallel aan de MER 1e fase, op gelijke wijze als de bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie grensstreek integraal verkeerskundig worden doorgerekend en worden getoetst aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het NRD. Voor het NOG Beter maatregelenpakket volgt daarnaast een kwalitatieve beoordeling van de milieu- en natuureffecten.
	69.17	Indiener verzoekt nader te onderzoeken of in de kernen van Zuid-Kennemerland geplaagd worden door lange afstandsverkeer, omdat zij van mening is dat dit bestemmingsverkeer is	Aan het verzoek wordt voldaan. De toe/afname van het verkeer zal in beeld gebracht worden voor de verschillende woonkernen. Binnen het project Duinpolderweg zal een totaalafweging gemaakt worden, maar cijfers zullen beschikbaar zijn voor een afweging per kern.

	69.18	Indiener verzoekt nader te onderzoeken wat de effecten van de nieuwe en verbeterde wegverbindingen zijn	Aan het verzoek wordt voldaan. In de MER zal van alle vijf de alternatieven de effecten bepaald worden. Deze zullen zowel verkeerskundig als milieutechnisch uitgewerkt worden.
F. van Amerongen	70.1	Indiener verzoekt rekening te houden met het feit dat geen op/afrit te Vogelenzang voor vele malen meer belasting van bv. de Nieuweweg zorgt en stelt dat dit een smal polderweggetje is dat niet geschikt is voor verandering van verkeersstromen.	Aan het verzoek wordt voldaan. De Nieuweweg maakt onderdeel uit van de analyse. In een aantal alternatieven is wel een op/afrit opgenomen bij Vogelenzang en bij een aantal niet. De effecten van de alternatieven zullen in beeld gebracht worden in het MER.
J. Vreeburg	71.1	Indiener verzoekt de mogelijkheid te onderzoeken de A44 bij Sassenheim te kunnen verlaten en aan te sluiten op de Driemereweg achter Lisserbroek om.	Aan het verzoek wordt voldaan. Deze verbinding is bekeken in de Grensstreekstudie en ook in de huiswerkanalyse bekeken in de variant 'NOG2'. Deze verbinding is in beide gevallen echter afgefallen. In het kader van de MER zal de afweging ter controle nogmaals geactualiseerd worden.
	71.2	Indiener stelt dat een zo groot mogelijk deel van het verkeer moet worden opgevangen door de Wijkertunnel, vervolgens Driemereweg en de A44 richting het Zuiden.	De verkeersstructuur op nationaal niveau is een verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid. De hoofdroute vanaf de A9 naar het Zuiden loopt nu via de A5 en verder op de A4. De Driemereweg maakt geen onderdeel uit van het Rijkswegennet, maar van de provinciale structuur.
K. Schotanus	72.1	Indiener verbaast zich dat er niets staat over de begraafplaats in het bos op het terrein van 'Ingeest' en heeft bezwaar tegen de aanleg van die weg door dit bos.	De provincies vinden het belangrijk om de inpassing van de Duinpolderweg en de effecten hiervan op de omgeving goed te onderzoeken. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit verkend. De gevolgen van de verschillende alternatieven voor cultuurhistorie, het landschap, de beleving van het landschap en de gevolgen voor huidige gebruiksfuncties vormen hierbij specifieke onderdelen. Op basis van onderzoeken op de aspecten zoals genoemd in het beoordelingskader in tabel 2 op pagina 20 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een voorkeursalternatief bepaald.
P. Warmerdam	73.1	Indiener verzoekt rekening te houden met het feit dat de polders belangrijk zijn als migratieroute voor flora en fauna en zeer van belang voor verschillende vogels.	Aan het verzoek wordt voldaan. Ten behoeve van het MER wordt er een veldinventarisatie verricht naar de natuurwaarden in het studiegebied. Deze gegevens dienen als basis voor de beschrijving van de effecten op de natuur. Daarnaast worden alle waardevolle (natuur)gebieden in beeld gebracht en gekeken hoe het gebied functioneert in een groter ecologisch geheel (trekroute, foerageergebied, broedgebied etc) . Al deze informatie wordt beschreven in het MER.
M.J. Kempen	74.1	Indiener verzoekt rekening te houden met het feit dat een drukkeres Rijksstraatweg in Bennebroek problemen oplevert voor het op en af gaan van de oprit.	Aan het verzoek wordt voldaan. De toe/afname van het verkeer zal in het MER in beeld gebracht worden voor de verschillende woonkernen.
C. van Haaster	75.1	Indiener verzoekt rekening te houden met zijn	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER wordt het verlies en versnippering van

		zorgen over het noordelijk tracé vanwege de bloembollengrond.	bollengrond en de natuurwaarden in beeld gebracht en beschreven. Daarnaast stellen de provincies een Landbouw Effect Rapportage op waarin onderzoek wordt gedaan naar de landbouwstructuur van het gebied. Tevens wordt een planschade analyse gemaakt. De LER is geen onderdeel van het MER maar een losstaand aanvullend onderzoek.
	75.2	Indiener verzoekt rekening te houden met de gevolgen voor de vogels en het landschap.	Aan het verzoek wordt voldaan. Beide aspecten maken deel uit van het MER.
M. Roos/SBEZK	76.1	Indiener verzoekt de weg niet door de Vogelenzangse strandvlakte en ook niet door het bos van de Geestgronden te laten lopen, vanwege de hoge cultuur- en natuurhistorische waarde.	De provincies vinden het belangrijk om de inpassing van de Duinpolderweg en de effecten hiervan op de omgeving goed te onderzoeken. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit verkend. De gevolgen van de verschillende alternatieven voor cultuurhistorie, het landschap, de beleving van het landschap en de gevolgen voor huidige gebruiksfuncties vormen hierbij specifieke onderdelen. Daarnaast worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van bereikbaarheid, leefmilieu en natuurlijk milieu verkend. Gevolgen van de verschillende alternatieven voor verkeersveiligheid, geluid, natuur en luchtkwaliteit vormen hierbij een specifiek onderdeel. Op basis van onderzoeken op de aspecten zoals genoemd in het beoordelingskader in tabel 2 op pagina 20 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een voorkeursalternatief bepaald.
	76.2	Indiener stelt dat het zoekgebied te klein is geweest, waardoor andere en minder schadelijke alternatieven geen kans krijgen.	De trechtering wordt nogmaals beschreven in het MER.
	76.3	Indiener stelt dat het pakket NOG Beter integraal moet worden getoetst als alternatief.	Het NOG Beter pakket zal, in een separaat onderzoek parallel aan de MER 1e fase, op gelijke wijze als de bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie grensstreek integraal verkeerskundig worden doorgerekend en worden getoetst aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het NRD. Voor het NOG Beter maatregelenpakket volgt daarnaast een kwalitatieve beoordeling van de milieu- en natuureffecten.

	76.4	Indiener stelt dat er onterecht niet wordt gekeken naar het doortrekken van de N207 naar de N206.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
	76.5	Indiener stelt dat er een flinke verkeerstoename ontstaat op de Rijksweg door Bennebroek, de Glipperdreef, de Schoollaan en de Bennebroekerdreef. Tevens zal volgens de indiener de onveiligheid toenemen.	In de verkeersanalyse wordt de verkeersaantrekkende werking en effecten op de verkeersveiligheid van de verschillende alternatieven onderzocht.
Fam. A.M. van Haaster	77.1	Indiener verzoekt de provincie om in het MER de verdiepte ligging van het noordelijke en middenalternatief mee te nemen in de onderzoeken.	Aan het verzoek wordt voldaan. De provincies vinden het belangrijk om de inpassing van de Duinpolderweg en de effecten hiervan op de omgeving goed te onderzoeken. In het ontwerptraject wordt de wijze van ligging van de alternatieven onderzocht. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van landschappelijke inpassing verkend. De gevolgen van de verschillende alternatieven voor cultuurhistorie, het landschap, de beleving van het landschap en de gevolgen voor huidige gebruiksfuncties vormen hierbij specifieke onderdelen. Daarnaast worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van bereikbaarheid, leefmilieu en natuurlijk milieu verkend. Gevolgen van de verschillende alternatieven voor verkeersveiligheid, geluid, natuur en luchtkwaliteit vormen hierbij een specifiek onderdeel.
	77.2	Indiener geeft aan bezoek van MER-specialisten aan woning op prijs te stellen.	De MER-specialisten hebben een rondrit door het gehele gebied gemaakt om te komen tot een gewogen advies. Zij hebben kennis genomen van alle zienswijzen. Een keuze voor een bezoek is niet aan het bevoegd gezag.
M. Bunnik	78.1	Indiener stelt dat er geen MER-procedure op kan worden gestart op basis van de aanwezige rapporten.	De Notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft aan welke onderzoeken in het kader van het MER worden uitgevoerd. Over de scope van de onderzoeken heeft de commissie voor de m.e.r. een advies uitgebracht. Hieruit blijkt dat het standpunt van de indiener onjuist is.
	78.2	Indiener stelt dat burgers geen enkele inspraak hebben gehad met betrekking tot de inhoud van de onderliggende rapporten.	Burgers en andere belanghebbenden hebben alternatieven kunnen aandragen voor de Duinpolderweg, hiervan zijn er, naast het al in beeld zijnde Noordelijke alternatief, 4 geselecteerd die worden onderzocht in de MER.
	78.3	Indiener stelt dat er geen gedeelde visie is tussen burgers en bestuurders over Nut en Noodzaak van de Duinpolderweg.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
	78.4	Indiener verzoekt eerder genomen besluiten rondom de Duinpolderweg te specificeren.	Aan het verzoek wordt voldaan. In de NRD wordt naar eerder gedane studies verwezen. In het MER zal een overzicht van alle relevante besluitvorming worden opgenomen.

	78.5	Indiener verzoekt de inhoudelijke kwaliteit van de gehanteerde rapporten te onderzoeken.	Het bevoegd gezag ziet geen aanleiding om op dit verzoek in te gaan. In het MER vindt actualisatie plaats van de gedane verkenningen. Het MER wordt getoetst door de commissie voor de m.e.r. De Commissie heeft in haar advisering op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau alle achterliggende onderzoeken en rapportages meegenomen.
	78.6	Indiener verzoekt de inhoudelijke kwaliteit van de NRD te onderzoeken.	De Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau is getoetst door de onafhankelijke commissie voor de m.e.r. De Commissie heeft in haar advisering alle achterliggende onderzoeken, rapportages en zienswijzen meegenomen.
	78.7	Indiener verzoekt de concrete veranderingen en verschillen tussen 2004 en 2012 te onderzoeken die maken dat een verbinding tussen de N205 en N206 nu wel noodzakelijk zou zijn.	In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, opgesteld in opdracht van de Minister van VROM, zijn in 2006 plannen voor ontwikkeling van het gebied gemaakt. Het gaat hierbij onder meer om ontwikkelingsmogelijkheden van luchthaven Schiphol, behoud en versterking van het bollencomplex (Greenports Aalsmeer en Bollenstreek), waterberging, aanleg van recreatieve groengebieden, nieuwe woongebieden in de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer en het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Deze plannen waren nieuw ten opzichte van het MER 2003.
	78.8	Indiener wenst onderzoek naar de locatie van toekomstige gebieden voor woningbouw en bedrijventerreinen, inclusief het aantal woningen per locatie per gemeente.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid.
	78.9	Indiener verzoekt nut en noodzaak van de Duinpolderweg te onderzoeken en verzoekt tot een concretisering van toetsing- en selectiecriteria over te gaan.	In het MER wordt een onderbouwing van het nut en de noodzaak gegeven aan de hand van een analyse van de knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt een vertaling gemaakt van deze analyse naar concrete en meetbare doelstellingen.
	78.10	Indiener verzoekt een gedegen onderzoek naar verkeer door de woonkernen.	In de MER zal een verkeersanalyse gedaan worden. Daarin zal naar de capaciteit op verschillende wegen, ook in de kernen, gekeken worden.
	78.11	Indiener verzoekt te onderzoeken wat de gevolgen zijn voor leefbaarheid, milieu, in hoeverre de weg ten koste gaat van natuur- en landschapswaarden en verzoekt landschap en archeologie in Zuid-Kennemerland ook te onderzoeken.	Genoemde aspecten zullen alle onderzocht en beschreven worden in het MER. Op basis van een weging van alle aspecten in het MER wordt er een voorkeursalternatief vastgesteld.
	78.12	Indiener verzoekt een herijking van het verkeersmodel en het meenemen van verkeersstromen tot aan het Noordzeekanaal.	Voor het MER zal een actueel verkeersmodel gehanteerd worden, VENOM, waarin afwegingen helder en transparant terug te vinden zijn. Dit verkeersmodel bestrijkt het zuidelijk deel van de provincie Noord-Holland. Daarnaast bevat het verkeersmodel het Noordelijk deel van Zuid-Holland. Zuid-

			Kennemerland en de IJmond vallen hier compleet onder.
	78.13	Indiener vraagt naar een specificatie van de Analyse van de 70 knelpunten.	In de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek is een probleemanalyse uitgevoerd, waarbij 28 knelpunten zijn vertaald in 7 opgaven. In de MER zal een actualisatie worden gemaakt van de probleemanalyse.
	78.14	Indiener verzoekt tot onderzoek naar realistische verkeersgroei.	In de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek is een probleemanalyse uitgevoerd, waarbij 28 knelpunten zijn vertaald in 7 opgaven. In de MER zal een actualisatie worden gemaakt van de probleemanalyse.
	78.15	Indiener vraagt zich in verschillende noties af of de gehanteerde gegevens juist zijn. Indiener roept op tot verder onderzoek. Dit betreft onder meer toename op percentages verkeer en wachttijden voor bruggen.	In de MER zal een actualisatie plaatsvinden van de gegevens. Voor het MER zal een actueel verkeersmodel benut worden, het VENOM, waarin afwegingen helder en transparant terug te vinden zijn.
	78.16	Indiener is van mening dat gedane probleemanalyses, opgaven, oplossingen en doelstellingen ontoereikend zijn. Indiener verzoekt om verdere onderbouwing van conclusies en afwegingen.	In het MER wordt een onderbouwing van het nut en de noodzaak gegeven aan de hand van een analyse van de knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt een vertaling gemaakt van deze analyse naar concrete en meetbare doelstellingen. In de MER wordt de trechtering uit het voortraject geactualiseerd en opnieuw beschreven.
LTO Noord	79.1	Indiener brengt onder de aandacht dat het LER meer is dan ruimtebeslag en resterende percelen.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het LER zal specifiek ingegaan worden op alle aspecten die van belang zijn, onder meer schaduwwerking van een nieuwe weg, planschaderisico analyse en de gevolgen van de nieuwe weg op de landbouwstructuur.
	79.2	Indiener stelt dat de werkwijze ten aanzien van woningbouwplannen in het nulalternatief geen recht doet aan de realiteit.	In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid.
	79.3	Indiener hecht belang aan het herijken van het verkeersmodel.	In de MER zal een actualisatie plaatsvinden van de gegevens. Voor het MER zal een actueel verkeersmodel benut worden, het VENOM, waarin afwegingen helder en transparant terug te vinden zijn.
	79.4	Indiener verzoekt nieuwe doorrekening op basis van verschillende SMASH scenario's.	In het verkeersmodel zal gerekend worden met het laatste inzicht in de woningbouwscenario's. Vooralsnog voorziet SMASH (structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) niet in nieuwe woningbouwscenario's
Camping	81.1	Indiener geeft aan dat het tracé van het noordelijk	In het MER worden de verschillende alternatieven onder andere onderzocht op de

Vogelenzang B.V.		alternatief de enige toegangsweg tot Camping Vogelenzang kruist. Indiener verzoekt de provincie rekening te houden met de toegankelijkheid van de camping.	bijdrage aan mobiliteit. Op basis van de verschillende onderzoeken worden de alternatieven uitgewerkt tot ontwerpen, waar de kruising en aansluiting met bestaande infrastructuur onderdeel van uit maakt. Bereikbaarheid is een belangrijk aspect.
	81.2	Indiener stelt dat de financieel-economische situatie van de camping niet mag leiden onder aanleg van de nieuwe weg.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
Landgoed Vogelenzang B.V.	82.1	Indiener vraagt de volgende aspecten mee te nemen in de MER: - effecten op Natura 2000 gebied Zuid – Kennemerland; - effecten op de EHS; effecten op dieren die pendelen en migreren tussen het duingebied en agrarisch gebied; lichtverstoring vleermuizen; de effecten op het open landschap en zichtlijnen en de effecten op de landschappelijke overgang tussen duingebied en agrarisch landschap.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De genoemde aspecten worden onderzocht in de MER.
Hillegom Progressief	83.1	Indiener stelt dat geluidswaarden, ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en gezondheidsaspecten onder druk staan door de komst van een nieuwe verbinding. Daarnaast vraagt indiener aandacht voor de risico's van trilling.	Aan het verzoek wordt voldaan. De aangekaarte zorgpunten worden in het MER onderzocht.
	83.2	Indiener stelt dat er geen argumenten zijn die nut en noodzaak van de weg duidelijk maken.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
	83.3	Indiener stelt dat woningbouwplannen heroverwogen moeten worden.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener
	83.4	Indiener stelt dat burgers betrokken dienen te worden bij de plannen.	Burgers en andere belanghebbenden hebben alternatieven kunnen aandragen voor de Duinpolderweg, hiervan zijn er, naast het al in beeld zijnde Noordelijke alternatief, 4 geselecteerd die worden onderzocht in de MER. Belanghebbenden

			krijgen de mogelijkheid om te reageren op de onderzoeken die in het kader van het MER worden uitgevoerd, alsmede op het voorlopig voorkeursalternatief.
	83.5	Indiener verzoekt ook alternatieven, zuidelijker dan het huidige zoekgebied, in studie te nemen.	De trechtering wordt in het MER nogmaals beschreven.
	83.6	Indiener vraagt naar een afweging tussen kosten en baten .	Aan dit verzoek wordt voldaan. In de MER zal voor de verschillende alternatieven een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse worden opgesteld.
	83.7	Indiener verzoekt flankerende maatregelen in beeld te brengen.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In de MER zullen voor- en nadelen van de verschillende alternatieven in beeld gebracht worden. Voor de verschillende alternatieven zal gekeken worden welke aanvullende maatregelen nodig zijn om negatieve effecten te beperken, dan wel positieve effecten te versterken.
	83.8	Indiener stelt een toename van verkeer in de kernen op een aantal plekken	In de verkeersanalyse wordt de verkeersaantrekkende werking van de verschillende alternatieven onderzocht.
E. Wittenberg	84.1	Indiener verzoekt doortrekken van de N207 naar de N206 in onderzoek mee te nemen.	In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden. In eerdere onderzoeken is dit alternatief overigens afgevallen.
M. Bultink	85.1	Indiener vraagt agrarische, cultuurhistorische en landschappelijke effecten mee te nemen in de effectbeschrijving.	Aan dit verzoek wordt voldaan. De genoemde aspecten zullen worden beschreven in het MER. Voor wat betreft het natuuronderzoek: er wordt in navolging van het bureauonderzoek naar de natuurwaarden (2012) in het studiegebied een uitgebreid veldonderzoek gedaan naar alle in het plangebied voorkomende (beschermde) soorten in het kader van de MER.
Fam. van Diemen	86.1	Indiener verzoekt de argumentatie van inwoners serieus te nemen en de kosten en baten goed in het oog te houden.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Belanghebbenden krijgen ook na de inspraakperiode op de NRD verschillende mogelijkheden om invloed uit te oefenen op het proces. Er wordt een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse uitgevoerd.
	86.2	Indiener wenst de doorstroming op de N443 richting A44 eveneens te betrekken. Indiener stelt dat om aan opgave 4 en 5 van de NRD te voldoen dat een verbinding tussen N205 en A4 volstaat.	De doorstroming van de N443 richting de A44 maakt geen deel uit van het project. In het MER wordt een beschrijving gegeven van de te bereiken doelstellingen aan de hand van knelpunten die uit de geactualiseerde verkenningen naar voren komen. Deze doelen worden zo veel mogelijk concreet gemaakt door aan te geven wanneer deze worden gehaald en wanneer niet.
P. Brouwer	87.1	Indiener geeft aan tegen een alternatief langs de	De provincies vinden het belangrijk om de inpassing van de Duinpolderweg en de

		wijk Treslong te zijn en door de Vossepolder te zijn in verband met overlast van geluidshinder en luchtvervuiling en verkeersveiligheid.	effecten hiervan op de omgeving goed te onderzoeken. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van leefmilieu verkend. De gevolgen van de verschillende alternatieven voor lucht en geluid vormen hierbij specifieke onderdelen. Daarnaast worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van bereikbaarheid, leefmilieu en natuurlijk milieu verkend. Gevolgen van de verschillende alternatieven voor verkeersveiligheid, geluid, natuur en luchtkwaliteit vormen hierbij een specifiek onderdeel. Op basis van onderzoeken op de aspecten zoals genoemd in het beoordelingskader in tabel 2 op pagina 20 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een voorkeursalternatief bepaald.
S. Dercksen	88.1	Indiener stelt te willen protesteren tegen de Duinpolderweg door een zienswijze in te dienen.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
Bewonersgroep Treslong	89.1	Inspreker verzoekt extra aspecten (afname veiligheid, inbraakgevoeligheid, verlichtingsoverlast op te nemen in het MER.	In het MER worden de aspecten geluid, lucht, licht, verkeersveiligheid en aantasting van de leefomgeving onderzocht. Inbraakgevoeligheid en privacyaspecten zijn geen onderdeel van het MER en worden niet behandeld.
	89.2	Indiener vraagt uitbreiding van woningen Treslong mee te nemen in het onderzoek.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Dit wordt meegenomen in de MER.
	89.3	Indiener pleit voor het "Middenalternatief".	De vijf alternatieven worden gelijkwaardig meegenomen in de MER.
	89.4	Indiener stelt dat de verkeersdruk op de Weerlaan en Pastoorslaan toe zal nemen.	In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. De toename van de verkeersdruk op de Pastoorslaan en Weerlaan wordt voor elk van de alternatieven in beeld gebracht.
Fietsersbond Haarlem e.o.	90.1	Indiener geeft aan de inzet van nieuwe (snel) fietsverbindingen te missen bij de mogelijkheden 'mobiliteitsmanagement' (paragraaf 3.2).	De provincies zetten actief in op P&R en fietsvoorzieningen om het gebruik van de fiets in het voor- en natransport van openbaar vervoer, maar ook de combinatie auto-fiets te stimuleren. Samen met de openbaarvervoerbedrijven wordt ingezet op voldoende fietsvoorzieningen bij openbaarvervoerknopen en P+R-terreinen. Deze investeringen zorgen ervoor dat de reiziger meer alternatieven tot zijn beschikking heeft. Zie ook pagina 13 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau onder 'mobiliteitsmanagement'.
	90.2	Indiener geeft aan ervan uit te gaan dat de	In het MER wordt de inpassing van de verschillende alternatieven en de effecten

		bestaande fietsverbindingen die door de nieuwe weg worden doorsneden met een ongelijkvloerse voorziening intact blijven ten behoeve van de verkeersveiligheid.	hiervan op huidige en toekomstige gebruiksfuncties verkend. De gevolgen voor recreatieve routes vormt hierbij een specifiek aandachtspunt. Zie ook pagina 29 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau onder 'gebruiksfuncties'. Daarnaast worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van verkeersveiligheid verkend. Zie ook het beoordelingskader in tabel 2 op pagina 20 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau.
	90.3	Indiener geeft aan dat zij, in het geval waarbij een nieuwe autoverbinding een barrière beslecht, graag "meeliften" op de ontwikkeling op die plekken.	In het MER wordt de inpassing van de verschillende alternatieven en de effecten hiervan op huidige en toekomstige gebruiksfuncties verkend. De gevolgen voor bestaande verbindingen vormt hierbij een specifiek aandachtspunt. Zie ook pagina 29 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau onder 'gebruiksfuncties'. Daarnaast worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van verkeersveiligheid verkend. Zie ook het beoordelingskader in tabel 2 op pagina 20 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau.
	90.4	Indiener stelt dat veilige fietsvoorzieningen nu ontbreken en dat het belangrijk is dat daar een forse reductie plaatsvindt van verkeersbelasting door de nieuwe verbinding zodat routes veiliger worden voor fietsverkeer.	In het MER wordt de inpassing van de verschillende alternatieven en de effecten hiervan op huidige en toekomstige gebruiksfuncties verkend.
L.A. Teeuwen	91.1	Indiener verzoekt inbreng belanghebbenden serieus te nemen en MER onafhankelijk uit te laten voeren.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Belanghebbenden hebben naast inspraak op de NRD ook verder mogelijkheden om invloed uit te oefenen op het proces, bij oplevering van de MER en bij vaststelling van het voorkeursalternatief. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. adviseert uiteindelijk over de kwaliteit van de in het kader van de MER gedane onderzoeken. Het MER onderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijk bureau.
P. van Hattum	92.1	Indiener stelt dat het door maatschappelijke ontwikkelingen niet nodig is een weg aan te leggen.	In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten en/of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid.
	92.2	Indiener is geen knelpunt in noord-zuid richting bekend.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd.
P. Roozen	93.1	Inspreker verzoekt aandacht voor negatieve milieugevolgen voor bollenteelt en verslechtering leefbaarheid door geluid en trillingen.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER zullen geluid en trillingen worden onderzocht. In het LER komen de gevolgen voor de bollenteelt aan de orde.
	93.2	Indiener stelt dat verslechtering van het milieu een direct negatieve invloed kan uitoefenen op de	Van de invloed van wegverkeer op bollenteelt is geen onderzoek bekend waaruit blijkt dat dit negatief is.

		bollenteelt.	
	93.3	Indiener stelt dat verslechtering van het leefmilieu leidt tot ontwaarding van omliggende panden en woonhuizen.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
	93.4	Indiener vraagt aandacht voor het ontstaan van sluipverkeer op de Nieuweweg in Hillegom.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In de verkeersanalyse wordt de verkeer aantrekkende werking van de verschillende alternatieven onderzocht.
P. Miljon	94.1	Indiener wil protesteren tegen de Duinpolderweg.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
	94.2	Indiener vraagt om doortrekking van de N207 naar de N206.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
G. Terpstra	95.1	Indiener stelt dat met aanleg van de weg "dood en verderf" wordt gezaaid.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. In het MER zal veel aandacht zijn voor zowel natuur- en landschap en voor verkeersveiligheid. Al deze aspecten zullen bijdragen aan een verantwoorde keuze voor het voorkeursalternatief.
J. Krijnen & M. Krijnen van Oort	96.1	Indiener is van mening dat de Leidsevaart gespaard moet blijven van schadelijke en ontsierende tunnelbakken en dergelijke in verband met de historische waarde van de Leidsevaart.	De provincies vinden het belangrijk om de inpassing van de Duinpolderweg en de effecten hiervan op de omgeving goed te onderzoeken. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van landschappelijke inpassing verkend. Daarnaast worden de alternatieven beoordeeld op aspecten ten aanzien van bereikbaarheid, leefmilieu, natuurlijk milieu en ruimtelijke kwaliteit. De gevolgen voor cultuurhistorisch waardevolle elementen vormt hierbij een specifiek onderdeel. Op basis van onderzoeken op de aspecten zoals genoemd in het beoordelingskader in tabel 2 op pagina 20 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een voorkeursalternatief bepaald.
	96.2	De indiener verzoekt de waardedaling van hun vastgoed in kaart te brengen, zodat deze t.z.t. als planschade verhaald kan worden.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
M. Burggraave	97.1	Indiener verzoekt om de nieuwe verbindingsweg ten noorden van Hillegom te heroverwegen, gezien deze door de indiener als overbodig wordt beschouwd (i.r.t. de al bestaande weg N207) en zorgt voor extra overlast.	In het MER wordt een onderbouwing van het nut en de noodzaak gegeven aan de hand van een analyse van de knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt een vertaling gemaakt van deze analyse naar concrete en meetbare doelstellingen.
R. Donehoo	98.1	De indiener geeft aan dat de daadwerkelijke	In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, opgesteld in opdracht

		aanleg van de verbindingsweg in gaat tegen de uitkomsten van eerdere studies van DHV en in gaat tegen de wensen van de betrokken bewoners.	van de Minister van VROM, zijn in 2006 plannen voor ontwikkeling van het gebied gemaakt. Het gaat hierbij onder meer om ontwikkelingsmogelijkheden van luchthaven Schiphol, behoud en versterking van het bollencomplex (Greenports Aalsmeer en Bollenstreek), waterberging, aanleg van recreatieve groengebieden, nieuwe woongebieden en het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Deze plannen zijn nieuw ten opzichte van het MER 2003. Alleen al om deze redenen kan niet meer worden uitgegaan van de oude MER of de gegevens die daaraan ten grondslag liggen.
M. Donehoo – van der Lugt	99.1	De indiener verzoekt om het project geen doorgang te laten vinden, gezien de indiener het als een 'prestige project' bestempeld welke niet verstandig is om uit te voeren en de gezondheid en rust van de lokale bevolking schaadt.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
Stichting Ons Bloemendaal	100.1	De indiener geeft aan dat de huidige (voorkeurs)variant onherstelbare schade zal toebrengen aan het landschap en daarmee aan de cultuurhistorische en natuurlijke waarden.	De (mogelijke) milieuschade van alle alternatieven wordt onderzocht en beschreven in het MER.
	100.2	Indiener verzoekt het doortrekken van de N207 naar de N206 te onderzoeken.	Aan dit verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden. In eerdere onderzoeken is dit alternatief overigens afgefallen.
Y. Smorenburg	101.1	De indiener geeft aan dat er geen valide onderzoek is gedaan naar de natuur- en cultuurhistorische waarden van verschillende terreinen en verzoekt om hier alsnog rekening mee te houden.	Aan het verzoek wordt voldaan. Om een goed beeld te krijgen op de mogelijke gevolgen voor natuur/rode lijst soorten wordt er momenteel een uitgebreid veldonderzoek gedaan naar alle natuurwaarden in het plangebied. In het MER worden de natuur- en cultuurhistorische waarden onderzocht en beschreven.
	101.2	De indiener verzoekt om onderzoek te doen naar de banden tussen lokale overheden en bouwbedrijven.	Dit valt buiten het kader van het MER en zal niet worden meegenomen in het MER.
	101.3	De indiener verzoekt om de verkeerskundige onderzoeken opnieuw uit te voeren.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid.
W. Alferink	102.1	De indiener verzoekt om in het vervolgonderzoek rekening te houden met de veranderde verkeersstromen op de A4 en de A5.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het gehanteerde verkeersonderzoek is rekening gehouden met de verbreding van de A4 en het doortrekken van de A5. Eventuele wijzigingen in de verkeersstromen zijn dan ook meegenomen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd.

	102.2	De indiener verzoekt om in het vervolgonderzoek rekening te houden met het alternatief van het doortrekken van de N207 van de A4 naar de N206.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
J.W.L. Abrahamsen	103.1	De indiener verzoekt te onderzoeken/ rekening te houden met een mogelijke vierdeling van Bennebroek door de verschillende verbindingswegen	Aan het verzoek wordt voldaan. Dit aspect wordt onderzocht in het MER.
	103.2	De indiener verzoekt te onderzoeken/ rekening te houden met "viezigheid" in Bennebroek en Vogelenzang bij zuidwestenwind	Aan het verzoek wordt voldaan. Luchtkwaliteit wordt voor alle alternatieven in beeld gebracht en wordt beschreven in het MER.
	103.3	De indiener verzoekt te onderzoeken/ rekening te houden met de veiligheid van kwetsbare groepen (jongeren en ouderen)	Aan het verzoek wordt voldaan. Dit aspect wordt onderzocht in het MER.
	103.4	De indiener stelt dat er onvoldoende fundering is voor de uitvoering van het MER onderzoek.	De Notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft aan welke onderzoeken in het kader van het MER worden uitgevoerd. Over de scope van de onderzoeken heeft de commissie voor de m.e.r. een positief advies uitgebracht. In het MER worden de bevindingen uit de eerdere onderzoeken overigens herijkt.
	103.5	De indiener stelt dat het aantonen van nut en noodzaak, tot op heden te weinig is gebeurd.	In het MER wordt een onderbouwing van het nut en de noodzaak gegeven aan de hand van een analyse van de knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt een vertaling gemaakt van deze analyse naar concrete en meetbare doelstellingen.
	103.6	De indiener verzoekt rekening te houden met de wensen van het bedrijfsleven en het doortrekken van de N207.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. Aan het verzoek wordt voldaan. Belanghebbenden hebben diverse inspraakmogelijkheden in het proces. Met deze inspraak wordt rekening gehouden in vervolgstappen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
	103.7	De indiener suggereert dat de zienswijze van de gemeente Bloemendaal wordt genegeerd.	Wij kennis nemen van het standpunt van indiener. De zienswijze van de gemeente Bloemendaal wordt behandeld onder nummer 44.
	103.8	De indiener verzoekt rekening te houden met oplossingen cq. varianten buiten het huidige zoekgebied.	Aan het verzoek wordt voldaan. De trechtering van de alternatieven wordt nogmaals beschreven in het MER.
	103.9	De indiener stelt dat er verouderd cijfermateriaal gebruikt is.	In het MER vindt een actualisatie van de gebruikte gegevens plaats.
	103.10	De indiener wijst op de expertise van anderen	Wij nemen kennis van de opmerking van indiener.

		naast de projectgroep.	
	103.11	De indiener verzoekt rekening te houden met eventuele toename van het verkeer in Bennebroek en Vogelenzang	Aan het verzoek wordt voldaan. In de verkeersanalyse wordt de verkeersaantrekkende werking van de verschillende alternatieven onderzocht.
	103.12	De indiener verzoekt rekening te houden met de N207 en de Maria Tunnel.	In eerdere onderzoeken is het alternatief N207-N206 afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden. De Maria Tunnel voldoet niet aan de doelstellingen van het project.
	103.13	De indiener stelt dat er bewust cijfermateriaal niet wordt meegenomen.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
Fam. Marees	104.1	De indiener verzoekt rekening te houden met het (teniet doen van het) woongenot van de mensen in de gemeenschap Bennebroek.	Aan het verzoek wordt voldaan. Het aspect leefbaarheid maakt onderdeel uit van het MER.
L.A. Kamstra	105.1	De indiener verzoekt om rekening te houden met de kosten en de negatieve consequenties.	Aan het verzoek wordt voldaan. Om het voorlopig voorkeursalternatief te bepalen wordt naast de MER een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse uitgevoerd.
	105.2	De indiener is met name tegen de variant welke via de Weerlaan gaat.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
Milieuedefensie Haarlem	106.1	De indiener verzoekt om onderzoek te doen naar een variant met extra investeringen in het openbaar vervoer in plaats van extra investeringen in wegen (en onderhoud hiervan). De indiener is van mening dat dit een beter alternatief is.	In de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek is onderzocht hoe het openbaar vervoer in het gebied kan worden geoptimaliseerd. Op basis van deze analyse is onder andere het project HOV Bollenstreek-Schiphol voortgevloeid. Enkel investeren in het openbaar vervoer bood onvoldoende oplossend vermogen voor de bereikbaarheidsproblemen in het gebied.
SMNK	107.1	De indiener verzoekt om onderzoek te doen naar een variant met extra investeringen in het openbaar vervoer in plaats van extra investeringen in wegen (en onderhoud hiervan). De indiener is van mening dat dit een beter alternatief is.	In de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek is onderzocht hoe het openbaar vervoer in het gebied kon worden geoptimaliseerd. Op basis van deze analyse is onder andere het project HOV Bollenstreek-Schiphol voortgevloeid. Enkel investeren in het openbaar vervoer bood onvoldoende oplossend vermogen voor de bereikbaarheidsproblemen in het gebied.
T. Vermeij	108.1	De indiener geeft aan dat voor de in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau genoemde vijf opgaven, de aanleg van een weg niet enkel de oplossing kan zijn. De verschillende opgaven vragen volgens indiener om verschillende (kleinere) oplossingen.	In de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland is onder meer een pakket van kleinere 'gespreide' maatregelen onderzocht. Geconcludeerd wordt in het rapport dat ad hoc knelpunten worden opgelost, maar dat deze maatregelen geen onderlegger zijn voor een eventuele structuurversterking van de regio.
Hoogheemraadschap Rijnland	109.1	De indiener vraagt in het vervolgproces rekening te houden met de effecten die de ruimtelijke	Aan het verzoek wordt voldaan. Alle genoemde aspecten zullen in het MER en in het ontwerpproces van de Duinpolderweg worden meegenomen.

		ontwikkelingen hebben op het waterhuishouden en de daarvoor benodigde compenserende maatregelen	
	109.2	De indiener vraagt in het vervolgproces rekening te houden met de noodzaak van compensatie voor verharde oppervlakte (ivm water)	Aan het verzoek wordt voldaan. Alle genoemde aspecten zullen in het MER en in het ontwerpproces van de Duinpolderweg worden meegenomen.
	109.3	De indiener vraagt in het vervolgproces rekening te houden met de risico's op opbarsting en het ontstaan van wellen	Aan het verzoek wordt voldaan. Alle genoemde aspecten zullen in het MER en in het ontwerpproces van de Duinpolderweg worden meegenomen.
	109.4	De indiener vraagt in het vervolgproces rekening te houden met de effecten van eventuele nieuwe bruggen met betrekking tot opstuwning en het doorstroomprofiel van de ringvaart	Aan het verzoek wordt voldaan. Alle genoemde aspecten zullen in het MER en in het ontwerpproces van de Duinpolderweg worden meegenomen.
	109.5	De indiener vraagt in het vervolgproces rekening te houden met de kansen die ontstaan voor het verbeteren en optimaliseren van de waterhuishouding	Aan het verzoek wordt voldaan. Alle genoemde aspecten zullen in het MER en in het ontwerpproces van de Duinpolderweg worden meegenomen.
	109.6	De indiener vraagt in het vervolgproces rekening te houden met de kansen die ontstaan voor het creëren van een natte ecologische structuur door de oevers van (nieuwe) watergangen.	Aan het verzoek wordt voldaan. Alle genoemde aspecten zullen in het MER en in het ontwerpproces van de Duinpolderweg worden meegenomen.
H. Verboon	110.1	De indiener verzoekt om onderzoek te doen naar een variant met extra investeringen in het openbaar vervoer in plaats van extra investeringen in wegen (en onderhoud hiervan). De indiener is van mening dat dit een beter alternatief is.	In de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek is onderzocht hoe het openbaar vervoer in het gebied kon worden geoptimaliseerd. Op basis van deze analyse is onder andere het project HOV Bollenstreek-Schiphol voortgevloeid. Enkel investeren in het openbaar vervoer bood onvoldoende oplossend vermogen voor de bereikbaarheidsproblemen in het gebied.
	110.2	De indiener verzoekt om de aantasting van de natuur en de versnippering van de natuur te voorkomen.	Aan het verzoek wordt voldaan. De genoemde effecten worden in het MER in beeld gebracht.
	110.3	De indiener is van mening dat de motivering is gebaseerd op verouderde aannames en verzoekt derhalve om deze opnieuw te onderzoeken.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid.
J. Bontje	111.1	De indiener verzoekt rekening te houden met de veiligheid van overstekende fietsers i.r.t. toename van verkeersdruk op de Nieuweweg /	Aan het verzoek wordt voldaan. Het genoemde effect wordt onderzocht in het MER.

		Haarlemmerstraat.	
S. Wekking/R. Wekking	112.1	De indiener vraagt om het concreet maken van welke woningbouwplannen een verbindingsweg naar de N206 nodig maakt en of deze geplande woningbouw ook daadwerkelijk plaats gaat vinden in de komende tien tot vijftien jaar.	In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid.
	112.2	De indiener verzoekt om de knelpunten in het noord zuid verkeer die worden opgelost concreet aan te duiden.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen. In het MER worden tevens de alternatieven beschreven en vergeleken aan de hand van het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en doelbereik.
	112.3	De indiener verzoekt om een variant van verbreding van de N207 tot aan de N208 te onderzoeken als alternatief voor de huidige oplossingen.	Aan het verzoek wordt voldaan. Uit eerdere verkenningen blijkt dat dit onderdeel van de doortrekking van de N207 naar de N206 niet voldoet aan de doelstellingen van het project.
	112.4	De indiener geeft aan dat de variant van verbreding en doortrekking van de N207 naar de N206 op onjuiste gronden is afgewezen.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
H. Steenvoorde	113.1	Indiener is tegen de komst van de Duinpolderweg	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
	113.2	Indiener is tegen varianten die over de Weerlaan gaan.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
R.D. Smeele	114.1	De indiener verzoekt in het onderzoek de vraag te betrekken waarom de voorkeursvariant van de Stuurgroep en het BBO ter discussie wordt gesteld en waarom deze nu geen voorkeur heeft.	Het Noordelijk Voorkeurstrace is het resultaat van eerdere studies. De vijf resterende alternatieven worden uitgebreid, dieper en op meer aspecten dan in de verkenning, gelijkwaardig onderzocht in het MER.
	114.2	De indiener verzoekt om de wijze van trechtering te betrekken in het onderzoek en wat de rol hierbij is geweest van de Stuurgroep (irt draagvlak en onrust) en in hoeverre in een later stadium van het proces verdragende juridische procedures zijn te verwachten.	De trechtering wordt nogmaals beschreven in het MER. De reguliere juridische procedures zijn van toepassing op het project. In de planning wordt rekening gehouden met de noodzakelijk te zetten stappen inclusief juridische procedures.
	114.3	De indiener verzoekt om rekening te houden in het onderzoek met de actuele stand van zaken van ruimtelijke ontwikkelingen (zoals infrastructuur en woningbouw), met name op de Westflank.	Aan het verzoek wordt voldaan. In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid.

	114.4	De indiener verzoekt om de uitkomst van het verkeersonderzoek en andere conclusies van de nota Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer Bollenstreek te betrekken bij het onderzoek	Naar aanleiding van de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer Bollenstreek is geconcludeerd dat aanvullend verkeersonderzoek noodzakelijk was. Dit aanvullende onderzoek is de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek.
	114.5	De indiener verzoekt om de grondslagen voor de conclusies uit de MER 2003/2004 te betrekken bij het onderzoek.	In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, opgesteld in opdracht van de Minister van VROM, zijn in 2006 plannen voor ontwikkeling van het gebied gemaakt. Het gaat hierbij onder meer om ontwikkelingsmogelijkheden van luchthaven Schiphol, behoud en versterking van het bollencomplex (Greenports Aalsmeer en Bollenstreek), waterberging, aanleg van recreatieve groengebieden, nieuwe woongebieden en het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Deze plannen zijn nieuw ten opzichte van het MER 2003. Alleen al om deze redenen kan niet meer worden uitgegaan van de oude MER of de gegevens die daaraan ten grondslag liggen.
	114.6	De indiener verzoekt om na te gaan in hoeverre de verkeersanalyse in de 'Bereikbaarheidsstudie grensstreek' uit 2008 is achterhaald.	In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten en/of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid.
	114.7	De indiener verzoekt om na te gaan wat de kwaliteit is van het verkeersmodel in de 'Huiswerkvarianten' (irt kwaliteit, betrouwbaarheid en geschiktheid).	Het vereenvoudigde verkeersmodel dat gebruikt is voor de huiswerkanalyse heeft een beperkter studiegebied dan de gebruikelijke verkeersmodellen. Daardoor wordt de rekentijd verkort. Dit model is prima geschikt voor het vergelijken van alternatieven, omdat alle randvoorwaarden bij de verkeersberekeningen hetzelfde zijn. Het model wordt niet gebruikt om investeringsbeslissingen te onderbouwen. Daarvoor wordt VENOM benut. VENOM is het verkeersmodel voor de gehele Noordvleugel van de Randstad.
	114.8	De indiener verzoekt na te gaan waarom de verschillende beoordelingen tussen een onderzoek van Goudappel Coffeng en de bevindingen uit de verkenningen van de Duinpolderweg over de verbinding van N206 naar de N207 uiteen lopen.	In het rapport van Goudappel Coffeng wordt in 3.3 geconcludeerd dat bouwsteen 'Midden' -de naar de N206 doorgetrokken N207- voor relatief weinig opgaven perspectief biedt. Dat is in lijn met de conclusie in de verkenningen van de Duinpolderweg dat dit alternatief daarmee niet voldoet aan de doelstellingen van het voornemen. Deze bevindingen lopen dus niet uiteen.
	114.9	De indiener vraagt zich af waarom de variant N207-N206 buiten de deur wordt gehouden, terwijl deze optie uit eerder onderzoek (grensstreekstudie) als variant naar voren kwam.	In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden. In eerdere onderzoeken is dit alternatief overigens afgevallen.
	114.10	De indiener verzoekt om rekening te houden in het verkeersmodel en onderzoek met minder vrachtverkeer als gevolg van betere prognoses in	In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen, eventuele uitgangspunten en/of randvoorwaarden uit (nieuw)

		het NRM verkeersmodel 2.3	beleid.
	114.11	De indiener verwondert zich over de verschillen in de uitkomsten van de onderzoeken Nut en noodzaak verbinding bollenstreek - A4 (N205-N206) en 'Huiswerkvarianten Duinpolderweg, Modeluitwerkingen' voor wat betreft waardering en afweging in de opgaven 1, 3, 4 en 5.	In bijlage A maakt indiener een vergelijking tussen het rapport Huiswerkvarianten Duinpolderweg en een rapport van Goudappel Coffeng gemaakt in opdracht van de gemeente Haarlemmermeer naar de nut en noodzaak van de verbinding N206-A4. Indiener heeft hierbij een eigen interpretatie gemaakt van de scores van alternatieven in de rapportage Huiswerkvarianten. In de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden geen rangordes gegeven, maar wordt een vergelijking gemaakt ten opzichte van de referentiesituatie. De door de indiener gemaakte vergelijking tussen beide rapporten kan dan ook niet op de door hem gepresenteerde wijze plaatsvinden.
W. Quispel	115.1	Indiener vraagt de effecten in een groter plangebied te onderzoeken en vervolgens te beoordelen wat het verkeersontlastende effect in de kernen van Bennebroek en Vogelenzang is.	Effecten worden niet alleen bekeken bekeken in het gebied waarbinnen het voornemen wordt gerealiseerd (plangebied), maar ook in gebieden waar zich effecten van het voornemen voordoen op grotere afstand. De grootte van het gebied kan verschillen per criterium. De verkeersontlastende effecten in de genoemde kernen zijn onderdeel van de MER studie.
Dorpsraad Bennebroek	116.1	Indiener vraagt om een formele en gedetailleerde beargumentering, cijfermatig onderbouwd, waarom de resultaten van het MER 2003-2004 niet langer in beschouwing worden genomen.	In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, opgesteld in opdracht van de Minister van VROM, zijn in 2006 plannen voor ontwikkeling van het gebied gemaakt. Het gaat hierbij onder meer om ontwikkelingsmogelijkheden van luchthaven Schiphol, behoud en versterking van het bollencomplex (Greenports Aalsmeer en Bollenstreek), waterberging, aanleg van recreatieve groengebieden, nieuwe woongebieden in de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer en het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Deze plannen waren nieuw ten opzichte van het MER 2003.
	116.2	Indiener is van mening dat de leefbaarheid in de dorpskern Bennebroek ernstig in het geding komt en vraagt daarom een aantal zaken op te nemen in het MER. Indiener geeft aan geen genoegen te willen nemen met een saldo benadering van leefbaarheid als dit ten koste gaat van Bennebroek.	In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd, daarbij wordt gebruik gemaakt van de meest recente verkeersgegevens. Daarin worden ook de verkeersstromen op de door indiener genoemde wegen onderzocht. Wij nemen kennis van het standpunt van indiener met betrekking tot de stellingname over de saldo benadering.
	116.3	Indiener dringt aan op het opnemen van de verbinding N207 – N206 als onderzoeksvariant in het MER.	In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden.
	116.4	Indiener wenst een heldere becijfering van varianten. Indiener stelt daarbij dat er geen sprake	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. In het MER wordt de trechtering nogmaals beschreven.

		is van vruchtbaar overleg met bewoners.	
W. Bakx	117.1	Indiener stelt eerdere afgeblazen m.e.r procedure vanwege de kosten, te grote aantasting van leefmilieu en te gering oplossend vermogen van de weg ter discussie (Bijlage 3: MER 2003 (beslisbrieven GS NH/ZH)).	In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, opgesteld in opdracht van de Minister van VROM, zijn in 2006 plannen voor ontwikkeling van het gebied gemaakt. Het gaat hierbij onder meer om ontwikkelingsmogelijkheden van luchthaven Schiphol, behoud en versterking van het bollencomplex (Greenports Aalsmeer en Bollenstreek), waterberging, aanleg van recreatieve groengebieden, nieuwe woongebieden en het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Deze plannen zijn nieuw ten opzichte van het MER 2003. Alleen al om deze redenen kan niet meer worden uitgegaan van de oude MER of de gegevens die daaraan ten grondslag liggen.
	117.2	Indiener stelt dat er geen enkele reden is doortrekking van de N207 naar de N206 niet uit te voeren.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden. In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen
	117.3	Indiener geeft aantal persoonlijke noties in toevoeging op de zienswijzen die onder nummer 1.1. t/m 1.35 zijn beantwoord, onder meer dat spelregels tijdens het proces worden veranderd.	Wij nemen kennis van de persoonlijke noties van indiener.
	117.4	Indiener stelt dat er sprake is van doelredenering.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd. De geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen.
	117.5	Indiener stelt dat er geen overleg met betrokkenen en omwonenden is.	Burgers en andere belanghebbenden hebben alternatieven kunnen aandragen voor de Duinpolderweg, hiervan zijn er 4 geselecteerd die worden onderzocht in de MER. De bijeenkomsten van 4 juli 2012 en 14 oktober 2012, 14 maart en 17 juni 2013 wijzen anders uit.
Fam. de Graaff	118.1	Indiener stelt: ontzie de leefomgeving en waar mogelijk verbeter deze als uitgangspunt van het MER.	In het MER zal uitgebreid onderzoek worden gedaan naar de leefomgeving (bestaande toestand) en de gevolgen van de weg op de leefomgeving. In het ontwerp van de weg zal aandacht zijn voor compensatie en mitigatie daar waar de weg de leefomgeving en/of natuurwaarden aantast. Ook de landschappelijke inpassing van de weg maakt een integraal onderdeel uit van het ontwerp van de weg en zal ook als zodanig worden meegenomen in de effectbeschrijving (het effect van de weg op het bestaande landschap).
	118.2	Indiener verzoekt de provincie om een inpassing van de weg op afstand van woonkernen.	De provincies vinden het belangrijk om de inpassing van de Duinpolderweg en de effecten hiervan op de omgeving goed te onderzoeken. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit verkend. De gevolgen van de verschillende alternatieven voor cultuurhistorie, het

			landschap, de beleving van het landschap en de gevolgen voor huidige gebruiksfuncties vormen hierbij specifieke onderdelen. Daarnaast worden de effecten van de verschillende alternatieven ten aanzien van bereikbaarheid, leefmilieu en natuurlijk milieu verkend. Gevolgen van de verschillende alternatieven voor verkeersveiligheid, geluid, natuur en luchtkwaliteit vormen hierbij een specifiek onderdeel. Op basis van onderzoeken op de aspecten zoals genoemd in het beoordelingskader in tabel 2 op pagina 20 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een voorkeursalternatief bepaald.
	118.3	Indiener stelt dat de selectie op ondeugdelijke gronden heeft plaatsgevonden.	In het MER worden het trechteringsproces en de selectie van alternatieven opnieuw beschreven.
	118.4	Indiener stelt dat er passender en minder belastende oplossingen zijn voor de problemen in de regio: 1. Nulplusalternatief 2. Verbreding van de N207 tot de N208 3. Verbreding en doortrekking van de N207 naar de N206 4. Integraal NOG Beter alternatief	1. Uit eerdere verkenningen blijkt dat het nulplusalternatief niet voldoet aan de doelstellingen van het project. Het vormt daarmee geen oplossing voor de verkeersproblemen in de regio. 2. Uit eerdere verkenningen blijkt dat dit onderdeel van de doortrekking van de N207 naar de N206 niet voldoet aan de doelstellingen van het project. 3. In eerdere onderzoeken is dit alternatief afgefallen. In het MER wordt de verkeersanalyse geactualiseerd. Op basis van deze verkeersanalyse wordt het oplossend vermogen van de verbinding N207-N206 nogmaals tegen het licht gehouden. 4. Het NOG Beter pakket zal, in een separaat onderzoek parallel aan de MER 1e fase, op gelijke wijze als de bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie grensstreek integraal verkeerskundig worden doorgerekend en worden getoetst aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het NRD. Voor het NOG Beter maatregelenpakket volgt daarnaast een kwalitatieve beoordeling van de milieu- en natuureffecten.
	118.5	Indiener vraagt zich af of de onderzoeksgegevens nog actueel genoeg zijn.	In het MER zal een actualisatie plaatsvinden van de eerder gedane verkenningen aan de hand van de meest recente verkeerscijfers, verwachte economische ontwikkelingen en eventuele uitgangspunten en/of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid.
H. de Vries	119.1	Indiener stelt dat de noodzaak voor aanleg van de weg ontbreekt.	In het MER wordt een onderbouwing van het nut en de noodzaak gegeven aan de hand van een analyse van de knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt een vertaling gemaakt van deze analyse naar concrete en meetbare doelstellingen.

	119.2	Indiener stelt dat aanleg van de weg waardedaling van huizen veroorzaakt.	Het al dan niet beoordelen of er sprake is van schade in juridisch-economische zin is maatwerk. Een deelnemende overheid zal met hen die dit betreft in concreto afspraken maken. Het uitgangspunt is dat daadwerkelijk geleden die ontstaat bij het dienen van het algemeen belang waarbij een particulier belang onevenredig wordt getroffen, voor vergoeding in aanmerking komt.
	119.3	Indiener stelt dat er sprake is van een ondemocratisch proces.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener. Belanghebbenden hebben diverse inspraakmogelijkheden in het proces. Met deze inspraak wordt rekening gehouden bij de vervolgstappen. De besluiten in het project worden genomen door Gekozen volksvertegenwoordigers (Provinciale Staten) op provinciaal en gemeentelijk niveau.
	119.4	Indiener stelt dat er door Bennebroek onaanvaardbaar meer verkeer komt met overlast tot gevolg.	De verkeerseffecten van de alternatieven op andere wegen maken onderdeel uit van het onderzoek, evenals de effecten op geluid, lucht en verkeersveiligheid.
W. Schuurink	120.1	Inwoner signaleert dat verscheidene maatschappelijke ontwikkelingen aanleg van de weg niet noodzakelijk maken.	Deze bedenkingen worden meegenomen in de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse.
M.C. van der Erff	121.1	Inspreker verzoekt alsnog echte alternatieven mee te nemen.	Het trechteringsproces en de selectie van alternatieven worden opnieuw beschreven in het MER.
	121.2	Indiener verzoekt een exacte definiëring van het studiegebied.	Het studiegebied verschilt per aspect. Voor veel effecten is vooraf niet duidelijk op welke afstand van de alternatieven deze zich manifesteren. Een inzicht van het studiegebied per criterium is dan ook niet op voorhand te geven.
	121.3	Indiener verzoekt de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer Bollenstreek toe te voegen aan de bronnenlijst.	Aan dit verzoek wordt voldaan. Dit document wordt toegevoegd.
	121.4	Indiener verzoekt duidelijkheid over het budget.	Partijen hebben overeenstemming over de regionale bijdrage. Met Rijk worden gesprekken gevoerd over financieringsmogelijkheden.
	121.5	Indiener stelt dat door de komst van de nieuwe verbinding en het amoveren van woningen het hart uit de wijk Oostduin wordt gehaald.	Dergelijke effecten van de nieuwe verbinding, alsmede mogelijke barrière werking, worden onderzocht in het MER.
M.M.J. Teeuwen	122.1	Inwoner signaleert dat verscheidene maatschappelijke ontwikkelingen aanleg van de weg niet noodzakelijk maken.	Deze bedenkingen worden meegenomen in de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse.
C. van der Wild	123.1	Indiener stelt dat er met op- en afritten ten noorden van Bennebroek verkeer aanzuigende werking ontstaat op kruispunt Zwarteweg –	De verkeersaanzuigende werking van de verschillende alternatieven wordt onderzocht in het MER.

		Rijksstraatweg.	
Stadsregio Amsterdam	124.1	Indiener onderschrijft de urgentie en aanpak van de problematiek en hecht waarde aan de verbetering van de verbinding tussen de Bollenstreek en de A4.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
	124.2	Indiener hecht waarde aan het snel aanpakken van de problematiek en het doorlopen van de m.e.r.-procedure conform de planning in de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau.	Wij nemen kennis van het standpunt van indiener.
Commissie Mobiliteit & Wonen Provincie Noord-Holland	125.1	Indiener vraagt of het klopt dat er zich geen nieuwe feiten hebben voorgedaan ten opzichte van het MER 2004.	In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, opgesteld in opdracht van de Minister van VROM, zijn in 2006 plannen voor ontwikkeling van het gebied gemaakt. Het gaat hierbij onder meer om ontwikkelingsmogelijkheden van luchthaven Schiphol, behoud en versterking van het bollencomplex (Greenports Aalsmeer en Bollenstreek), waterberging, aanleg van recreatieve groengebieden, nieuwe woongebieden in de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer en het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Deze plannen waren nieuw ten opzichte van het MER 2003.
	125.2	Indiener vraagt om verkeersonderzoek te doen voordat MER fase 1 van start gaat.	De verkeersberekeningen worden niet naar voren gehaald.
	125.3	Indiener stelt dat wordt ingezet op varianten van 1 tracé.	In eerdere besluitvorming is aangegeven dat wordt gezocht naar een ontsluiting in het noordelijk gebied. Deze trechtering wordt opnieuw beschreven in het MER.
	125.4	Indiener vraagt voor welk probleem deze weg een oplossing is.	In het MER wordt de probleemanalyse geactualiseerd.
	125.5	Indiener vraagt of nut en noodzaak worden herijkt.	In het MER wordt een onderbouwing van het nut en de noodzaak gegeven aan de hand van een analyse van de knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt een vertaling gemaakt van deze analyse naar concrete en meetbare doelstellingen.
	125.6	Indiener stelt dat is toegezegd dat de NOG Beter integraal wordt meegenomen.	Het NOG Beter pakket zal, in een separaat onderzoek parallel aan de MER 1e fase, op gelijke wijze als de bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie grensstreek integraal verkeerskundig worden doorgerekend en worden getoetst aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het NRD. Voor het NOG Beter maatregelenpakket volgt daarnaast een kwalitatieve beoordeling van de milieu- en natuureffecten.
	125.7	Indiener vraagt of het klopt dat uit het NOG Beter alternatief onderdelen zijn weggehaald om het meer kans te geven.	Het pakket NOGBeter is op zijn merites beschouwd. Het doorgronden van het pakket is vanuit inhoudelijkheid gedaan.

	125.8	Indiener vraagt of er niet al een voorkeursvariant is.	In de MER worden de alternatieven die nog in beeld zijn gelijkwaardig meegenomen. In dit stadium heeft geen alternatief voorkeur boven de anderen.
	125.9	Indiener vraagt wanneer het trechteren is begonnen.	De eerste trechtering heeft plaatsgevonden in 2009, op basis van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek.
	125.10	Indiener vraagt of nieuwe verkeersberekeningen een wiskundige update zijn of dat er nieuwe berekeningen worden gemaakt.	Er worden nieuwe verkeersberekeningen gemaakt, op basis van nieuwe input en telcijfers.

Bijlage A: Lijst met indieners

1. R. Hogenboom
2. E. Agasi
3. A. van der Elst
4. F. van der Schaar
5. G.J. van Roozendaal
6. F.N. Methorst
7. E. Stigter
8. C. van der Elst
9. W. Granneman
10. H. Seubert
11. D. Kortekaas
12. D. Arentz
13. E. Nieuwenhuis
14. H. van Steijn
15. N.J. Hogenes
16. M. Habraken
17. L. Bekooij
18. C. Brunner
19. F. Steenwinkel
20. B. Tanner
21. F. Limburg
22. R. Lijbers
23. J. Ruepert
24. E. Jansen/Platform de Zilk
25. H. Elzinga
26. F. Hes
27. M. des Bouvrie
28. J.H.P. Kooijman

29. T. Walberg
30. J. Stuart
31. T. de Boer
32. B. Verboom
33. C. Blankestijn
34. O. Gorter
35. F. Kaalen
36. Fam. Pijnaker
37. T. Manse
38. W. Holthuizen
39. D. van Steijn
40. T. Botman
41. D.W. Kapteyn den Bouwmeester
42. P. van Bakel
43. T. van Bakel
44. W. Zwetsloot
45. M. Lommerse
46. D. Kok
47. W.J. Coenen & V. Reijns
48. A. Koop
49. A. Honing
50. J.M. van der Lugt
51. Snackbar Centenburg
52. L. Bakker
53. P. Tromp
54. F.A.M. Francken
55. T. Baarspul
56. G.H. van Niekerken - Vaarkamp
57. J.F. Kerkhoff
58. M. Claasen - Zeeman

59. C.J. Verstraten
60. A.H. Stoutenbeek
61. A.C. van der Geest
62. M.F.N. Wijdeveld - van Baarle
63. I. Eskes
64. P.A. Miljon
65. H.A. Snowdan
66. R. Vlasveld
67. F.F. Mol
68. M. van Hoorik
69. Dorpsraad Zwaanshoek
70. A.G.J. Braam & I.G.M. Braam - van Grieken
71. I.J. van Veen
72. Fam. J. Stevens
73. J.G. van Duin
74. S.B. Niekerken
75. H.M. van Haaster
76. P.F.L.M. Wijdeveld
77. T. Geerars
78. J.W.M. Brassier & S. van der Kamp
79. V. Baak
80. N. Kamps
81. J. Bouman
82. E. Hamel
83. N. van Lang
84. W. Riel
85. M. 't Hart
86. R. Dufour
87. N. Slotboom
88. W. van Wijk

89. J. Bosma
90. H. Maryns
91. A. Vreugdenhill
92. P. Wiegel
93. M. Bouman
94. J. Buitenhuis
95. J. Saveur
96. A. Keur
97. H. Smits
98. J. Philip
99. R.F. de Kroon
- 100.A.J. Bakker
- 101.Gemeente Bloemendaal
- 102.T. Bik
- 103.T. Bik
- 104.E. Mooij
- 105.D. Stijnman
- 106.M. Goulmy
- 107.C. Hoes
- 108.H. Stots
- 109.M.L. Moorman
- 110.A. Wepster
- 111.J. Breure
- 112.C. Horsman
- 113.L. Kornelius
- 114.R. Bazuin
- 115.S. van der Maarl
- 116.C.J. de Groot
- 117.H. Nak
- 118.J.A.M. Ketelaar

119.A.H. Wilden-Nagtegaal
120.H.M.J. Teeuwen
121.G.G.J. Klein Velthuis
122.C. vd Weijden
123.J. Schouten
124.P. Houdijk
125.N. Beintema
126.P.W. van den Aardweg
127.S. Kemp
128.L.I. Noort
129.M. de Groot
130.J. de Klerk
131.J.M. Ridder
132.A. van der Marel
133.L. Bootsma
134.H. Copier
135.C. van Willenswaard
136.C. Blaauw
137.C. Wilming
138.A. de Vries
139.F. Meyer
140.M.W. Meyer-Wijnaendts
141.M. Vester
142.J. Stoel
143.C. Huitenga
144.M. Ottens
145.M. Smit
146.L.A. Duivenvoorden
147.D. van Amerongen
148.Stichting Zoogdierenwerkgroep Z-H

149.A. Reemer
150.K. van der Aar
151.A. Alders
152.K. Kelder
153.H. Vader
154.C. Lommerse
155.L. Stoelinga
156.Gemeente Hillegom
157.Historische Vereniging Hstede-Bbroek
158.Milieu Overleg Duin- & Bollenstreek
159.F. van Amerongen
160.C. & R. Timmermans
161.J. Vreeburg
162.C. de Bruijn
163.G. van de Siepkamp
164.R. Schotanus
165.E. de Bruin
166.K. Schotanus
167.S. van Gerven-Mandjes
168.R. Bakx
169.P. Warmerdam
170.A. de Pater
171.M.J. Kempen
172.H. Kunneman
173.C. van Haaster
174.M. Roos
175.Fam. A.M. van Haaster
176.M. Bunnik
177.VBDP
178.LTO Noord

179.H. van Haaster
180.Camping Vogelenzang B.V.
181.Landgoed Vogelenzang B.V.
182.Hillegom Progressief
183.E. Wittenberg
184.M. Bultink
185.M. Oud
186.Fam. van Diemen
187.P. Brouwer
188.S. Dercksen
189.H. van der Horst
190.L. Jolink
191.Bewonersgroep Treslong
192.Fietsersbond Haarlem e.o.
193.N. Teeuwen
194.J. Lammers
195.E. Heuzeveldt
196.P. Sindorf
197.L.A. Teeuwen
198.B. van Schaik
199.R. van de Kooy
200.B. Bolsenbroek
201.P. van Hattum
202.P. Roozen
203.P. Miljon
204.T. Reemer
205.P. Bekker
206.Stichting Duinbehoud
207.J.A. Hoekendijk
208.A. Ran

209.H. van Bezu
210.P. Stultiens
211.A. Kraus
212.G. Terpstra
213.J. Krijnen/M. Krijnen van Oort
214.A.D. Jimenez Ruiz
215.M. Burggraeve
216.P. van Leeuwen
217.E. Kemp
218.R. Donehoo
219.M. Donehoo - van der Lugt
220.I. Kager
221.D.C. van Bezu
222.Stichting Ons Bloemendaal
223.Y. Smorenborg
224.H. Bussemaker
225.F.A. Arxhoek
226.J. Smakman
227.W. Alferink
228.J. Teeuwen
229.P.S.W. Barnhoorn
230.Dorpsraad Vogelenzang
231.T. Posthuma
232.T. Denayere
233.G.W. Brouwer - Teeuwen
234.J.W.L. Abrahamsen
235.K. Hulsbosch
236.J.M. Leeuw-van Stigt
237.Fam. Marees
238.L.A. Kamstra

239.Spijker
240.H. Brunt
241.Milieudefensie Haarlem
242.Schrama
243.B. Timmermans
244.H. Meijer
245.SMNK
246.T. Vermeij
247.Hoogheemraadschap Rijnland
248.H. Verboon
249.J. Bontje
250.M. Louter
251.S. Wekking
252.H. Steenvoorde
253.R. Wekking
254.Stichting Niet door de Zilk
255.R.D. Smeele
256.W. Quispel
257.J. Knijn
258.Dorpsraad Bennebroek
259.W. Bakx
260.E. Brandse - Bruins
261.A. van de Reep
262.Wijkraad Oostduin
263.Fam. De Graaff
264.M. Hofland & A. Kok
265.H. de Vries
266.A. de Vries
267.W. Schuurink
268.M.C. van der Erff

- 269.J.H.M. Deyanere - Weijers
- 270.M.J. Teeuwen
- 271.A.J. van Noort
- 272.M.M.J. Teeuwen
- 273.Fam. Van Saase
- 274.K. Grenwels
- 275.C. van der Wild
- 276.J.M.A. Koning
- 277.J.H. Everts - Boerema en A. Everts
- 278.A. Gelderloos - Tuinstra
- 279.S.A.M. de Wit
- 280.Stadsregio Amsterdam
- 281.Commissie M&W Provincie Noord-Holland
- 282.C. Faas & P.H. Lammerse
- 283.J.E.M. Hendriks
- 284.A.G.H. Groeneveld
- 285.B. Bakker
- 286.H.F. van Laar
- 287.Vereniging tot Behoud Landelijk Karakter Vogelenzang
- 288.Familie van Saase
- 289.Vogelwerkgroep Zuid – Kennemerland

Bijlage B: Indieners gestandaardiseerde zienswijze

1. G.J. van Roozendaal
2. F.N. Methorst
3. C. van der Elst
4. W. Granneman
5. H. Seubert
6. D. Kortekaas
7. D. Arentz
8. H. van Steijn
9. M. Habraken
10. L. Bekooij
11. C. Brunner
12. F. Steenwinkel
13. B. Tanner
14. F. Limburg
15. R. Lijbers
16. J. Ruepert
17. E. Jansen/Platform de Zilk
18. H. Elzinga
19. M. des Bouvrie
20. T. Walberg
21. J. Stuart
22. B. Verboom
23. C. Blankestijn
24. F. Kaalen
25. Fam. Pijnaker
26. T. Manse
27. W. Holthuizen
28. D. van Steijn

29. T. Botman
30. D.W. Kapteyn den Bouwmeester
31. P. van Bakel
32. T. van Bakel
33. W. Zwetsloot
34. D. Kok
35. W.J. Coenen & V. Reijns
36. A. Koop
37. A. Honing
38. J.M. van der Lugt
39. Snackbar Centenburg
40. L. Bakker
41. Spijker
42. P. Tromp
43. F.A.M. Francken
44. T. Baarspul
45. G.H. van Niekerken - Vaarkamp
46. J.F. Kerkhoff
47. M. Claasen - Zeeman
48. C.J. Verstraten
49. A.H. Stoutenbeek
50. A.C. van der Geest
51. M.F.N. Wijdeveld - van Baarle
52. I. Eskes
53. P.A. Miljon
54. H.A. Snowdan
55. F.F. Mol
56. M. van Hoorik
57. A.G.J. Braam & I.G.M. Braam - van Grieken
58. I.J. van Veen

59. Fam. J. Stevens
60. J.G. van Duin
61. S.B. Niekerken
62. P.F.L.M. Wijdeveld
63. T. Geerars
64. J.W.M. Brassier & S. van der Kamp
65. V. Baak
66. N. Kamps
67. J. Bouman
68. E. Hamel
69. N. van Lang
70. M. 't Hart
71. R. Dufour
72. N. Slotboom
73. W. van Wijk
74. J. Bosma
75. H. Maryns
76. P. Wiegel
77. M. Bouman
78. J. Buitenhuis
79. J. Saveur
80. A. Keur
81. H. Smits
82. R.F. de Kroon
83. A.J. Bakker
84. T. Bik
85. D. Stijnman
86. M. Goulmy
87. C. Hoes
88. M.L. Moorman

89. A. Wepster
90. J. Breure
91. C. Horsman
92. R. Bazuin
93. S. van der Maarl
94. C.J. de Groot
95. H. Nak
96. J.A.M. Ketelaar
97. A.H. Wilden-Nagtegaal
98. H.M.J. Teeuwen
99. G.G.J. Klein Velthuis
- 100.C. vd Weijden
- 101.P. Houdijk
- 102.N. Beintema
- 103.P.W. van den Aardweg
- 104.M. de Groot
- 105.J. de Klerk
- 106.J.M. Ridder
- 107.A. van der Marel
- 108.H. Copier
- 109.C. van Willenswaard
- 110.C. Blaauw
- 111.C. Wilming
- 112.F. Meyer
- 113.M.W. Meyer-Wijnaendts
- 114.J. Stoel
- 115.C. Huitenga
- 116.M. Smit
- 117.Th. van Amerongen
- 118.A. Reemer

119.C. van der Aar
120.A. Alders
121.H. Vader
122.C. Lommerse
123.L. Stoelinga
124.F. van Amerongen
125.C. & R. Timmermans
126.C. de Bruijn
127.G. van de Siepkamp
128.R. Schotanus
129.E. de Bruin
130.K. Schotanus
131.S. van Gerven-Mandjes
132.R. Bakx
133.P. Warmerdam
134.A. de Pater
135.M.J. Kempen
136.H. Kunneman
137.M. Roos
138.M. Bultink
139.M. Oud
140.Fam. van Diemen
141.L. Jolink
142.N. Teeuwen
143.E. Heuzeveldt
144.P. Sindorf
145.L.A. Teeuwen
146.B. van Schaik
147.R. van de Kooy
148.B. Bolsenbroek

149.P. van Hattum
150.T. Reemer
151.P. Bekker
152.J.A. Hoekendijk
153.A. Ran
154.H. van Bezu
155.P. Stultiens
156.A. Kraus
157.G. Terpstra
158.J. Krijnen/M. Krijnen van Oort
159.A.D. Jimenez Ruiz
160.M. Burggraeve
161.P. van Leeuwen
162.S. Kemp
163.R. Donehoo
164.M. Donehoo - van der Lugt
165.I. Kager
166.H. Bussemaker
167.F.A. Arxhoek
168.J. Smakman
169.J. Teeuwen
170.T. Posthuma
171.G.W. Brouwer - Teeuwen
172.J.W.L. Abrahamsen
173.K. Hulsbosch
174.Fam. Marees
175.H. Brunt
176.Schrama
177.J. Bontje
178.M. Louter

179.W. Quispel
180.E. Brandse - Bruins
181.M. Hofland & A. Kok
182.H. de Vries
183.W. Schuurink
184.J.H.M. Deyanere - Weijers
185.M.J. Teeuwen
186.A.J. van Noort
187.M.M.J. Teeuwen
188.Fam. Van Saase
189.K. Grenwels
190.C. van der Wild
191.J.M.A. Koning
192.J.H. Everts - Boerema en A. Everts
193.A. Gelderloos - Tuinstra
194.S.A.M. de Wit
195.K. Kelder
196.D.C. van Bezu
197.S. Kemp
198.L.I. Noort
199.Fam. A.M. van Haaster
200.Vereniging Behoud de Polders
201.H. van der Horst
202.Stichting Duinbehoud
203.P.S.W. Barnhoorn
204.Dorpsraad Vogelenzang
205.T. Denayere
206.J.M. Leeuw-van Stigt
207.H. Meijer
208.SMNK

- 209.H. Verboon
- 210.J. Knijn
- 211.Dorpsraad Bennebroek
- 212.A. van de Reep
- 213.Wijkraad Oostduin
- 214.M.C. van der Erff
- 215.Milieudedefensie Haarlem
- 216.W. Bakx
- 217.Stichting Niet door de Zilk
- 218.J.E.M. Hendriks
- 219.A.G.H. Groeneveld
- 220.B. Bakker
- 221.H.F. van Laar
- 222.Vereniging tot Behoud Landelijk Karakter Vogelenzang
- 223.Familie van Saase
- 224.Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland