



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 31 AUG. 2016

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

P.J. Labrijn

BEL/MOB

Doorkiesnummer +31631924119

labrijnp@noord-holland.nl

1 | 12

Betreft: Duinpolderweg, oplossingsrichtingen

Verzenddatum

31 AUG. 2016

Geachte leden,

Kenmerk 779292/779321

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u het volgende besluit van ons college toe:

Uw kenmerk

1. Kennis te nemen van de inhoud van het advies van de Adviesgroep Bereikbaarheid Duin- en Bollenstreek c.a. over de inrichting van de MER;
2. Kennis te nemen van de rapporten van het Ingenieursbureau RHDHV en de projectorganisatie Duinpolderweg met bijbehorende correspondentie;
3. Vast te stellen dat de adviezen en de rapportages de basis vormen voor de inrichting van de MER;
4. Op basis van de rapportage en bijgaande adviezen de volgende alternatieven in de MER Duinpolderweg op te nemen:
 - a. Nulalternatief
 - b. Midden alternatief
 - c. Zuidelijk alternatief
 - d. Zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom
 - e. Het Parelalternatief 2.0
 - f. De Nieuwe N206
 - g. NOG Beter 2.0

Met deze brief bieden wij u de resultaten van de 'tussenstap project Duinpolderweg' aan. De resultaten worden in een gezamenlijke technische sessie met Statenleden van Zuid-Holland op 8 september aanstaande aan u toegelicht. Op 22 september aanstaande staan de resultaten geagendeerd in de Statencommissie Mobiliteit en Financiën voorafgegaan door een inspreekbijeenkomst op 16 september 2016. In Zuid-Holland vindt de commissiebespreking plaats op 21 september aanstaande. Daarna vindt desgewenst een gezamenlijke bespreking plaats op 29 september met de Statencommissie Verkeer en Milieu van de provincie Zuid-Holland. Het uitvoeren van het MER-onderzoek als vervolgstap is daarna aan de orde.

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

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Korte voorgeschiedenis

In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek (2006) hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland, in samenwerking met regiopartijen, de ontwikkeling (o.a. woningbouwopgaven, ontwikkeling Greenport, waterberging) van de grensstreekregio in beeld gebracht. Om een goede invulling te geven aan de mobiliteitsopgave hebben beide provincies een "Bereikbaarheidsstudie grensstreek" opgesteld. De analyses van deze studie hebben uiteindelijk geleid tot een integraal pakket aan infrastructurele en (H)OV maatregelen die zijn vastgelegd in een samenwerkingsagenda. Deze agenda bestaat onder andere uit:

- HOV verbinding tussen Schiphol-Lisse en Noordwijk (trekkerschap bij provincie Zuid-Holland)
- Noordelijke verbinding N206-N205-A4 / Duinpolderweg (trekkerschap bij provincie Noord-Holland)
- Kleinschalige maatregelen gericht op het verbeteren van de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid in het middengebied van de Bollenstreek (trekkerschap bij regio Holland Rijnland)

Voor het project HOV Noordwijk-Schiphol hebben PS van Zuid-Holland in 2013 een uitvoeringsbesluit genomen. De voorbereiding van de maatregelen op Zuid-Hollands grondgebied zijn in volle gang. De Maatregelen Middengebied worden opgepakt door Holland Rijnland. Projecten die inmiddels in uitvoering zijn, betreffen:

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

Voor de Duinpolderweg is in 2012 een planstudie opgestart. Met de vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Duinpolderweg in 2013 is opdracht gegeven, met een MER onderzoek te doen naar verschillende Alternatieven voor de Duinpolderweg. Vervolgens lagen in de Statencommissievergadering Verkeer en Milieu van Zuid-Holland van 7 januari 2015 hiertoe de Actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie grensstreek en het voorstel voor het toevoegen van een alternatief in de milieueffectrapportage (MER) voor de Duinpolderweg voor.

De commissie M&F oordeelde dat het te vroeg was voor besluitvorming hierover. Door de gedeputeerde van Zuid-Holland werd toegezegd om een tussenstap in te lassen waarin de gehanteerde verkeerscijfers en verkeersmodellen zouden worden verduidelijkt en waarin een analyse zou worden opgesteld over de verkeersproblematiek (problemen, doelen, nut en noodzaak) en waarover communicatie met de omgeving gevoerd zou worden. In hun brief van 23 maart 2015 aan de Staten

heeft het College van GS van Zuid-Holland vastgelegd welke zaken nader zouden worden uitgewerkt in deze tussenstap. Deze brief is door de Staten van Zuid-Holland behandeld in de commissievergadering van 10 juni 2015. Deze tussenstap is tevens besproken door uw Staten in de commissievergadering Mobiliteit en Financiën van 15 juni 2015.

Bij brief aan PS van 15 maart 2016 hebben wij de probleemanalyse, als onderdeel van de tussenstap ter beraadslaging aan de Staten van Noord-Holland aangeboden. Parallel zijn deze resultaten aangeboden aan de Staten van Zuid-Holland. De Staten van Zuid-Holland en Noord-Holland hebben hierover op 6 april (ZH) en 11 en 14 april (NH) en 20 april gezamenlijk vergaderd.

Parallel aan het opstellen van de probleemanalyse heeft een proces met de omgeving plaatsgevonden. De heer Lokker heeft een verkenning naar bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak uitgevoerd. Naar aanleiding van zijn verkenning is een onafhankelijke adviesgroep met brede vertegenwoordiging vanuit het maatschappelijk middenveld in het leven geroepen. Uiteindelijk hebben 11 vertegenwoordigers van verschillende organisaties deelgenomen aan de adviesgroep. De adviesgroep is gevraagd zich te buigen over de alternatieven uit de NRD en uitgenodigd met eigen oplossingsrichtingen te komen. Op 6 juli is de vertegenwoordiger van de Natuur- en milieuorganisaties uit de adviesgroep gestapt met als reden "verandering van de doelstelling aan het einde van de adviesperiode". In aanmerking genomen de correspondentie die met de adviesgroep is gevoerd herkennen wij ons niet in deze stelling. Uit de toelichting van de voorzitter van de adviesgroep in de Stuurgroep van 7 juli 2016 op zowel proces als inhoud is hierover ook niets gebleken.

De nu voorliggende stukken betreffen de opmaak naar de keuze van de alternatieven die in de planMER meegenomen gaan worden.



A. Totstandkoming voorstel voor alternatieven in de MER

Ons besluit voor het opnemen van alternatieven in de MER is gebaseerd op diverse onderzoeken en adviezen. Hieronder wordt per document de relevantie toegelicht.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

Dit document markeert de start van de planMER procedure. Het beschrijft hetgeen in de planMER wordt onderzocht; probleem- en doelstelling, de te beschouwen alternatieven, de te beschouwen milieueffecten en de te volgen procedure. De te onderzoeken alternatieven dienen een oplossing te bieden aan de problematiek in het noordelijk deel van de grensstreek: rondom de kernen Zwaanshoek, Beinsdorp, Hillegom, Bennebroek, Vogelenzang, Heemstede en De Zilk. In de NRD zijn de volgende alternatieven opgenomen:

- 1) nulvariant
- 2) noordelijk alternatief
- 3) midden alternatief
- 4) zuidelijk alternatief
- 5) NOG 1.0 alternatief als onderdeel van de noordelijke bouwsteen
- 6) combinatiealternatief

De alternatieven zijn gebaseerd op de conclusies uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek uit 2008, de MIRT-verkenning 'Van Greenport tot Mainport' en 'Huiswerkvarianten Duinpolderweg'.

De bevoegde gezagen hebben in 2013 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld. In december 2013 in PS van de provincie Zuid-Holland en in september 2013 in GS van de provincie Noord-Holland.

Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (Royal Haskoning, 2014)

Op verzoek van de Statencommissie V&M van ZH en de commissie voor de m.e.r. is er een actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek uitgevoerd. Deze laat zien dat zowel in het zoekgebied van oplossingsrichtingen als in de geconstateerde problemen geen wezenlijke veranderingen zijn opgetreden en dat op basis van al uitgevoerde analyses de conclusie is te trekken dat de in de NRD benoemde alternatieven kansrijke oplossingsrichtingen zijn. De 'Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek' is op 7 januari 2015 aangeboden aan de commissie V&M in ZH en 19 januari 2015 aan de commissie M&W in NH.

Probleemanalyse Bereikbaarheid Grensstreek

De probleemanalyse is onderdeel van de planMER. Op verzoek van de Statencommissie V&M van ZH is dit onderdeel naar voren gehaald. NH stemde daarmee in. In de probleemanalyse zijn de huidige en toekomstige situatie (2030) de knelpunten op het gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor het studiegebied benoemd. Ook zijn, conform het verzoek van de commissie voor de m.e.r., de opgaven en doelstellingen nader geconcretiseerd. De Staten van Zuid- en Noord-Holland hebben hierover op 6 april (ZH) en 11 en 14 april (NH) en 20 april gezamenlijk vergaderd.

Rapport "Van probleemanalyse naar oplossingsrichtingen" (Royal HaskoningDHV, d.d. 5 april 2016 en 11 juli 2016)

Deze rapportages (zie bijlagen) betreffen een verkenning van kansrijke oplossingsrichtingen en een toetsing daarvan aan de doelstellingen en opgaven zoals die in de probleemanalyse zijn geformuleerd. Tevens wordt een voorstel gedaan voor de te onderzoeken alternatieven, rekening houdend met de oorspronkelijke alternatieven uit de NRD en de nieuwe inzichten uit de probleemanalyse. Ook reflecteert het Ingenieursbureau op het advies van de Adviesgroep.

Het advies van de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/Duinpolderweg (hierna Adviesgroep), d.d. 8 juli 2016

De Adviesgroep is gevraagd de provincies te adviseren over de in de MER op te nemen alternatieven. Hierbij is de Adviesgroep gevraagd hen advies te geven op de voorliggende alternatieven en is de ruimte gegeven om ook eigen alternatieven voor te dragen. Dit mochten ook alternatieven buiten het vastgestelde plangebied uit de NRD zijn of alternatieven zonder nieuwe infrastructuur. Uitgangspunt was dat de te onderzoeken alternatieven een bijdrage moesten leveren aan de doelstellingen zoals die zijn beschreven in het bestuurlijk toetsingskader dat door de beide provincies is vastgesteld.

De adviesgroep heeft op 8 juli 2016 haar advies aangeleverd bij de beide gedeputeerden. Het advies is bijgevoegd. De Adviesgroep komt met 3 nieuwe alternatieven, stelt voor om 2 alternatieven uit de NRD te laten vervallen en om niet de Spoorvariant toe te voegen, maar in plaats daarvan het alternatief van de gemeenteraad van Hillegom.

Advies van de stuurgroep, "Duinpolderweg, kansrijke oplossingsrichtingen", d.d. 22 aug. 2016

Op basis van de rapportages van RHDHV en het advies van de Adviesgroep heeft de Stuurgroep een advies opgesteld richting de beide GS-en over de te onderzoeken alternatieven in de planMER. Dit advies is bijgevoegd. Het memo gaat in op herkomst van de alternatieven, de uitgangspunten en de wijze waarop het voorstel ten aanzien van de keuze van alternatieven tot stand is gekomen. In de conclusie wordt een voorstel aan GS gedaan over welke alternatieven wel of niet mee te nemen in de planMER. In de stuurgroep Duinpolderweg bestaat overeenstemming over de voor te leggen alternatieven als te onderzoeken alternatieven in de MER.

B. Toelichting op de inrichting van de planMER

De planMER zal volgens een aantal principes worden ingericht. Zoals gebruikelijk wordt eerst de probleemanalyse beschreven en vervolgens wordt de 'Ladder van Verdaas' doorlopen, zie hiertoe hoofdstuk 3 van bijlage 1.

Aangezien een MER-studie een omvangrijke, arbeidsintensieve en kostbare aangelegenheid is, is gekozen om zo efficiënt mogelijk met de onderzoekscapaciteit om te gaan in de voorstellen aan het bestuur en de gekozen vertegenwoordigers. Alternatieven dienen kansrijk en onderscheidend te zijn. Er is voor gekozen om niet van elk alternatief elke variant te onderzoeken, maar te werken met het principe van een meccanodoos. Als bijvoorbeeld bekend is wat de kosten en effecten van een aquaduct in het ene alternatief zijn, dan zal dat voor het andere alternatief niet anders zijn. Onderzoeklast, doorlooptijd en kosten worden daarmee beperkt.

Plangebied versus Studiegebied.

In de NRD en de probleemanalyse van de MER Duinpolderweg zijn de opgaven en doelstellingen geformuleerd. De doelstelling vanuit de NRD en probleemanalyse is gericht op het zoeken van oplossingsrichtingen voor de problematiek in het noordelijke deel van de grensstreek: rondom de kernen Zwaanshoek, Beinsdorp, Hillegom, Bennebroek, Vogelenzang, Heemstede en De Zilk. De probleemanalyse beschrijft vooral het studiegebied, het gebied binnen de invloedssfeer van een mogelijke oplossing. De NRD definieert zowel studiegebied als plangebied, waarbij het plangebied het gebied is waarbinnen de oplossing(en) met het meeste doelbereik wordt verwacht.

C. Alternatieven op te nemen in de MER

Met de NRD, de bespreking van de probleemanalyse in de statencommissies, de rapportages van RHDHV en het advies van de Adviesgroep ontstaat een veelheid aan mogelijk te onderzoeken alternatieven. Door Stuurgroep is een voorstel gedaan over het wel of niet opnemen van alternatieven in de planMER. Hieronder wordt beschreven waar het voorstel afwijkt van de vastgestelde kaders en wat de gevolgen zijn van het wel of niet opnemen.

1. Noordelijk alternatief

Dit alternatief is opgenomen in de vastgestelde NRD. Door de Adviesgroep wordt geadviseerd het Noordelijk alternatief niet op te nemen in de MER. De dorpsraad Bennebroek en het platform NOG vrezen dat dit alternatief voor meer overlast zorgt in de kernen van Vogelenzang, Bennebroek en Heemstede. Duidelijk is geworden dat het Noordelijk alternatief en dan specifiek het tracé tussen de N206 en de spoorlijn Haarlem - Leiden naar het zich laat aanzien niet vergunbaar is in het kader van de PAS en Natuurbeschermingswet. Het noordelijk tracé loopt nabij Vogelenzang (strandvlakte) over één van de meest ongerepte delen van de Bollenstreek en het langst (lees meest noordelijk) langs het Natura2000 gebied. Het niet opnemen van de noordelijke variant betekent dat voor de meccanodoos van belang

zijnde onderdelen moeten worden overgezet naar andere alternatieven (Zuid of Midden). Dat vraagt een investering in tijd en geld.

Toch wordt geadviseerd het Noordelijk alternatief niet langer in de MER op te nemen.

2. Midden alternatief

Dit alternatief is opgenomen in de vastgestelde NRD. De Adviesgroep adviseert dit alternatief op te nemen in de MER om een goede afweging te kunnen maken ten opzichte van andere alternatieven. Ook de Stuurgroep adviseert deze te onderzoeken vanwege onderscheidend vermogen. Voorgesteld wordt dit alternatief op te nemen in de MER.

3. Zuidelijk alternatief

Dit alternatief is opgenomen in de vastgestelde NRD. De Adviesgroep adviseert het Zuidelijk alternatief niet op te nemen in de MER. Behalve de verwachting dat het alternatief een verkeersaanzuigende werking heeft, zijn er door de adviesgroep geen andere argumenten naar voren gebracht om dit alternatief niet te willen onderzoeken. De Stuurgroep adviseert deze wel te onderzoeken vanwege haar onderscheidenheid ten opzichte van de andere alternatieven. Het alternatief heeft een wezenlijk andere verkeerskundige werking dan andere alternatieven en levert informatie voor de meccanodoos.

Voorgesteld wordt dit alternatief op te nemen in de MER.

4. Pakket NOG 2.0

Dit alternatief is een nieuw voorstel vanuit de adviesgroep. Bij de inspraak op de NRD is verzocht te onderzoeken of het NOG Beter pakket kan worden opgenomen in de planMER. Het NOG Beter pakket is samengesteld uit maatregelen in de gehele grensstreekregio. In de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek is onderzocht en geconcludeerd dat het totaalpakket geen integraal maatregelpakket is, maar een pakket gespreide/lokale maatregelen, die afzonderlijk van elkaar functioneren met geringe synergie. In de NRD is één onderdeel van het NOG Beter pakket opgenomen, namelijk het gedeelte dat binnen de noordelijke bouwsteen valt, de verbinding tussen de Weerlaan (Hillegom) en de N205. Op basis van de inzichten van de Actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie en de probleemanalyse is door het Platform NOG het pakket NOG 2.0 ontwikkeld en ingebracht in de Adviesgroep. Het pakket bestaat onder meer uit 5 nieuwe infrastructurele verbindingen¹. Het alternatief heeft een aantal elementen in zich dat bij belangrijke stakeholders niet op draagvlak kan rekenen (het ministerie van IenM voor wat betreft de aansluiting Rijnsburg en de dorpsraad Zwaanshoek voor wat betreft de noordelijke

¹ In dit pakket is de Noordelijke Randweg Rijnsburg ook opgenomen. Deze verbinding is onderzocht in deel A van de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek als onderdeel van de bouwsteen Gespreid. Van dit onderdeel is geconcludeerd dat het lokaal voor een verbetering zorgt, maar in onvoldoende mate bijdraagt aan de opgaven van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek.

verbinding Zwaanshoek). Daarentegen omvat het alternatief ook gespreide maatregelen die gericht zijn op het oplossen van de lokale knelpunten en vormt daarmee een onderscheidende toevoeging op het geheel aan alternatieven.

Voorgesteld wordt het pakket NOG 2.0 op te nemen in de planMER Duinpolderweg. Een aantal elementen van dit alternatief valt buiten het, door de Staten in de NRD, vastgestelde plangebied.

5. Combinatie alternatief

Dit alternatief is opgenomen in de vastgestelde NRD. Het Combinatiealternatief uit de NRD valt geheel binnen de scope van het alternatief Nieuwe N206 van de Adviesgroep. Door te werken met het meccanodoosprincipe kunnen de effecten van het Combinatiealternatief worden bepaald uit het effectenonderzoek van het alternatief Nieuwe N206. Geadviseerd wordt daarom bij toevoeging van het Nieuwe N206alternatief, het Combinatiealternatief te laten vallen.

6. Spoorvariant

Dit alternatief is door de Stuurgroep ontwikkeld in verband met vergunbaarheid van de vastgestelde alternatieven als gevolg van de stikstofdepositie. Met de intrede van de PAS in 2015 is er zicht gekomen op de vergunbaarheid van de NRD alternatieven, met uitzondering van een deel van het Noordelijk alternatief. Mocht onverhoopt blijken dat voor het beoogde toekomstjaar de alternatieven alsnog niet vergunbaar zijn, dan is de zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom, in reactie op de Spoorvariant, een terugvaloptie, omdat dit alternatief op stikstofdepositie ongeveer dezelfde effecten heeft als de Spoorvariant. Het advies van de Adviesgroep sluit aan bij de stelling van de Stuurgroep om de Spoorvariant als alternatief te laten vervallen. Voorgesteld wordt de Spoorvariant niet op te nemen in de MER Duinpolderweg.

7. Zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom

Dit alternatief is door de gemeente Hillegom aangedragen als alternatief voor de Spoorvariant. Het alternatief is verkeerskundig geanalyseerd door RHDHV en als kansrijke oplossingsrichting beoordeeld. De Stuurgroep Duinpolderweg heeft op 2 december 2015 geadviseerd het alternatief op basis van kansrijkheid op te nemen in de MER. Dit adviseert ook de Adviesgroep in meerderheid. Voorgesteld wordt dit alternatief op te nemen in de MER.

8. Parel alternatief 2.0

Dit alternatief is een nieuw voorstel vanuit de adviesgroep. Het Parelalternatief 2.0 is een combinatie van flankerende maatregelen en nieuwe infrastructuur. Onderdeel van het alternatief is het uitgaan van een fasering, door eerst in te zetten op flankerende maatregelen en pas als de werkelijkheid aantoont dat de doelstellingen niet worden gehaald

over te gaan tot lokale infrastructurele ingrepen. Het alternatief biedt interessante inzichten voor flankerende maatregelen die het waard zijn om op korte termijn op haalbaarheid te onderzoeken. Het deel dat uitgaat van infrastructurele ingrepen bestaat uit nieuwe infrastructuur rondom Lisse en de aansluiting van de Nieuwe Bennebroekerweg op de A4. Experts geven aan dat effecten van het alternatief zich vooral voor doen in de omgeving van Lisse en minder op het noordelijk deel van de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland, waarvoor deze studie bedoeld is. Een aantal elementen van dit alternatief valt buiten het, door de Staten in de NRD, vastgestelde plangebied. Voorgesteld wordt het alternatief mee te nemen in de planMER.

9. Alternatief Nieuwe N206

Dit alternatief omvat het Combinatie-alternatief uit de NRD aangevuld met een Randweg om Lisse, inclusief aansluiting op bestaande op/afrt A44 bij Kaag/Abbenes. De aanvulling van de Randweg Lisse met een aansluiting op de A44 is in de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek onderzocht. De verbinding van de N205-A44-Lisse is in deel A van de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek geanalyseerd als onderdeel van bouwsteen Zuid. Geconcludeerd kan worden dat deze maatregel een ontlasting van de N208 en aansluiting Sassenheim veroorzaakt en daarmee lokaal bijdraagt aan de problematiek in dit gebied.

Gezien het verwachte oplossende vermogen van de combinatie van beide maatregelen wordt geadviseerd het alternatief toe te voegen aan de MER. Het Combinatiealternatief kan hiermee vervallen.

Een aantal elementen van dit alternatief valt buiten het, door de Staten in de NRD, vastgestelde plangebied.

D. Voorstel op te nemen alternatieven in de MER

Bij de bespreking van de probleemanalyse in de gezamenlijke statencommissievergadering van 20 april 2016 is door de statenleden verzocht om bij een voorstel voor alternatieven voor de MER aan te geven hoe wordt omgegaan met de referentie (nulalternatief), nulplusalternatief, lokale maatregelen, gespreide maatregelen etcetera. Zoals hierboven geduïd wordt voorgesteld het nulalternatief op te nemen in de MER. Het doel van een Nulplusalternatief is met relatief beperkte middelen de doelstellingen van het project te bereiken. Het nulplusalternatief is daarmee een samenstel van onderdelen van de Ladder van Verdaas, waarbij vanuit de samenwerkingsagenda Bereikbaarheid Grensstreek ook al diverse maatregelen worden opgepakt en uitgevoerd en/of gaan in uitvoering. Daarnaast bevatten de voorliggende alternatieven voorstellen die invulling geven aan een nulplusalternatief, dan wel knelpunten alternatief (zoals Parelalternatief en Pakket NOG 2.0).

Alles overziend wordt het voorstel gedaan om de MER Duinpolderweg uit te voeren met de volgende alternatieven:

- 1) Nulalternatief
- 2) Midden alternatief
- 3) Zuidelijk alternatief
- 4) Zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom
- 5) Parel alternatief 2.0*
- 6) Alternatief Nieuwe N206*
- 7) Pakket NOG 2.0*

*Met het meenemen van deze alternatieven wordt het plangebied uitgebreid ten opzichte van het plangebied zoals vastgesteld in de NRD. Zolang de scope vanuit de oorspronkelijk in de NRD geformuleerde nut en noodzaak / probleemanalyse gelegitimeerd is, heeft dit geen juridische consequenties, omdat de scope in de NRD in principe globaal wordt vastgelegd en er goed kan worden onderbouwd waarom alternatieven buiten het vastgestelde plangebied worden toegevoegd. Echter, op het moment dat het bevoegd gezag het toetsingskader in het licht van het vorenstaande wil heroverwegen, zullen de doelen en toetsingskader geherformuleerd moeten worden en zal het democratische besluitvormingstraject (inclusief inspraak) opnieuw moeten worden doorlopen.

Naast de genoemde infrastructurele alternatieven, ligt het voor de hand om een combinatie te zoeken met maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en het beter benutten en aanpassen van bestaande wegen. Dit geldt voor alle op te nemen alternatieven en kan bijvoorbeeld door flankerend beleid / mitigerende maatregelen te omschrijven in het MER.

Wij vertrouwen erop dat de uitkomsten van de tussenstap u voldoende informatie bieden voor een volledig beeld van de mobiliteitsproblematiek van het grensstreekgebied.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris

H.J. Scharman

voorzitter

J.W. Remkes

Bijlagen:

1. Rapportage oplossingsrichtingen RHDHV
2. Advies van de Adviesgroep Bereikbaarheid B'strek-H'meer/DPW

3. Rapportage RHDHV op het advies van de AG
4. Advies van de stuurgroep/projectorganisatie

