

Vergadering van

De Statencommissie Verkeer en Milieu Zuid Holland
en Mobiliteit en Financiën Noord Holland

Vergaderdatum
7 september 2018

Kenmerk
SC VM

Status verslag
CONCEPT

Verslaglegging door
Mevrouw I.C. Wendt (ochtend/middag)
Mevrouw I.L. Vos (middag/avond)

Telefoonnummer
070 – 4416494

**Verslag van de openbare hoorzitting, georganiseerd door de
Statencommissies Mobiliteit en Financiën en Verkeer en Milieu van resp.
provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, gehouden op 7 september 2018
in het provinciehuis te Den Haag**

AANWEZIG:

Voorzitter: mevrouw Oosterop-van Leussen / de heer Struben
Griffier: de heer De Vries / mevrouw Neeskens

VVD de heer Weide (Z-H), mevrouw Kirch (N-H)
PVV de heer Privé (Z-H), de heer Groenendijk (Z-H), de heer
Deen (N-H)
D66 de heer Van Rijnberk (Z-H), de heer Tijssens (N-H)
CDA de heer Van der Bent (Z-H), de heer De Graaf (N-H)
**SGP & ChristenUnie/
ChristenUnie-SGP** de heer Van Dieren (Z-H), de heer Scheurwater (Z-H), de
heer Klein (N-H)
PvdA de heer Çelik (Z-H), de heer Papineau Salm (N-H)
SP de heer Hoogervorst (N-H), de heer Slooter (Z-H)
GroenLinks de heer Potjer (Z-H), de heer Hietbrink (N-H)
Partij voor de Dieren de heer Canton (Z-H), de heer Zoon (N-H)
50PLUS de heer Bakx (Z-H), mevrouw De Meij (N-H)
Ouderenpartij NH de heer Leever (N-H)

AANWEZIGE GEDEPUTEERDEN:

OVERIGE AANWEZIGEN:

1. Opening hoorzitting

De VOORZITTER opent de hoorzitting om 9.30 uur en legt de procedure uit.

Op 7 september 2018 wordt een hoorzitting gehouden over het Statenvoorstel
"Vaststellen definitief Voorkeursalternatief Duinpolderweg".

De inbreng op de hoorzitting zal door Statenleden worden gebruikt bij de beoordeling van het Statenvoorstel, eerst vergadert de Statencommissie Verkeer en Milieu op 12 september 2018 over het voorstel van Gedeputeerde Staten en op 19 september 2018 zullen Provinciale Staten het voorstel bespreken en er ook een besluit over nemen.

Blok 1 9:30-11:00 uur

Deel 1 van de insprekers

Mevrouw DUBBELAAR is woonachtig aan de Spieringweg te Zwaanshoek. Al jaren wordt gesproken over de Duinpolderweg. Nadat insprekerster afgelopen juni een brief van de provincie ontving over de inrichting van deze weg, was ze zeer verbaasd over de gekozen variant. Dit bleek namelijk niet de breed gedragen zuidvariant te zijn, maar de middenvariant. Ze heeft begrepen dat er druk vanuit de gemeente Hillegom is gekomen om tot deze keuze te komen. Hillegom wil wel de lusten maar niet de lasten. Zowel Zwaanshoek als Beinsdorp krijgt die lasten nu te veel. Het verkeer komt voornamelijk uit de Bollenstreek en er zijn weinig alternatieve routes. Zelf heeft insprekerster jaren in Hillegom gewoond, terwijl ze werkte op Schiphol. Ook zij reed toen door Zwaanshoek, want dat is sneller. Veel mensen zullen de auto blijven pakken, want er is geen enkele stimulans voor openbaar vervoer. Zij zullen dwars door Zwaanshoek rijden. Mensen uit Hillegom kiezen immers de kortste route en ook navigatie-apps stellen deze voor. Jarenlang is Zwaanshoek een dubbeldorp met Bennebroek geweest. De kernen delen allerlei voorzieningen. Waarom wordt er nu voor gekozen om deze verbinding door te knippen?

In alle rapportages wordt de voorkeur gegeven aan de zuidvariant; waarom wordt nu ineens voor de middenvariant gekozen? Insprekerster hoopt dat alsnog voor de zuidvariant of nog beter de NOG Beter 2.0-variant wordt gekozen.

De heer KRUYT is voorzitter van de Dorpsraad Zwaanshoek en heeft al meermaals ingesproken om aandacht te vragen voor de verkeersoverlast in Zwaanshoek en Beinsdorp. Alle betrokken instanties zijn ervan overtuigd geraakt dat er een oplossing moet komen voor de verkeersproblemen, maar tot verbijstering van de bewoners en de dorpsraad is er nu niet gekozen voor de oplossing dichtbij Hillegom, maar vlakbij Zwaanshoek en Bennebroek. Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat de provincie een adviesgroep in het leven heeft geroepen, maar het advies daarvan nu heeft genegeerd. Het voorliggende tracévoorstel is nooit in de adviesgroep besproken, maar heeft de voorkeur van gemeente Hillegom, die bewust niet in de adviesgroep zat. De adviesgroep heeft veel tijd in de onderbouwing van het voorstel gestoken. Inspreker heeft het gevoel dat het werk van de adviesgroep diende om te tonen hoe democratisch het proces is verlopen. Kortom: het was alleen voor de Bühne.

Door de keuze van de middenvariant krijgt Zwaanshoek een doorstroomweg midden door het dorp. Hierdoor wordt het dorp in tweeën gedeeld. Het gevolg is dat het verkeer over de Hillegommerbrug blijft rijden en dan door Zwaanshoek rijdt. Deze weg is niet geschikt voor zoveel verkeer. Nu rijdt er al te veel en er komt nog meer bij door de geplande woningbouw. Diverse bedrijven langs de weg krijgen veel bezoekers of hebben zelf zware voertuigen rondrijden. Die moeten allemaal door het dorp rijden. Dat Hillegom tegen de zuidvariant is, klinkt erg als NIMBY. Om sluipverkeer in Zwaanshoek terug te dringen, is een rondweg

gepland en een afsluiting in het dorp. Dat lost niets op, want de weg komt uit op de Spieringweg en niet op de N205, waardoor het verkeer toch nog door de bebouwde kom moet rijden. Voordat het definitieve besluit wordt genomen, zou inspreker graag zien dat provincie en gemeentebestuur overleggen over nut en noodzaak en mogelijke alternatieven. Indien de zuidvariant niet haalbaar is, dan is de adviesgroep positief over NOG Beter 2.0. Deze variant is zelfs beter dan de zuidvariant.

De heer VESTER is ondernemer van tuincentrum Global Garden, het grootste tuincentrum in de regio met 50 medewerkers. Bij de vorige Statenverkiezingen werd gezegd dat men voor bereikbaarheid stond, dus voor de Duinpolderweg met een viaduct of tunnel. Nu wordt voor een Duinpolderweg gekozen, die de dorpen Zwaanshoek, Beinsdorp, Hillegom en Bennebroek gaat ontsluiten. De adviesgroep koos voor de zuidvariant, omdat je de weg op de plek moet neerleggen waar het verkeer stroomt. Gemeente Hillegom wil dat niet en nu komt er ineens een andere variant. Zwaanshoek wordt doormidden gesneden en vernietigd, veel omwonenden worden gedupeerd, maar de regio wordt niet ontlast. Inspreker stelt de NOG Beter 2.0-variant voor: dat is de kortste route, die ontlast de dorpen Beinsdorp en Zwaanshoek, vormt een directe ontsluiting van de industrieterreinen en gaat meteen richting de A4. Ook voor bewoners van de wijken Elsbroek en Ringoevers is het een goede oplossing als er een rotonde wordt gemaakt bij de manege aan de Weerlaan. en een tunnel. Zo wordt het hele dorp ontlast en worden minder bewoners en ondernemers gedupeerd. Kijk naar informatie en de uitspraak van de heer Nieuwenhuis. Door middel van een tunnel onder de Ringvaart kunnen de 60 woningen die de gemeente Hillegom wil, gewoon gebouwd worden. De grond is daar al van projectontwikkelaars, dus niemand hoeft uitgekocht te worden. Het zorgt voor een goede ontsluiting van (toekomstige) huizen.

Over de locatie **Den Hartogh Museum** zijn gesprekken met de wethouder van Hillegom gaande over woningbouw. Als er bij de Weerlaan geen woningen gebouwd kunnen worden, kan dat hier worden gecompenseerd. Als toch voor de middenvariant wordt gekozen, zal zijn bedrijf 20.000 m2 moeten afstaan, wat de groei tegengaat. Als ondernemer heeft hij zich ingelezen in de MER-studie. Hieruit concludeert hij dat de middenvariant niet voldoet aan de uitkomsten van de studies. Inspreker vraagt de commissie om de NOG Beter 2.0-variant te heroverwegen. Dit is het beste tracé en het minst schadelijk voor natuur, milieu, inwoners en bedrijven.

Mevrouw VESTER-VAN DER PUTTE woont sinds 34 jaar aan de Hillegommerdijk te Zwaanshoek en is intensief betrokken bij het tuincentrum. Ze had veel vertrouwen in de adviesgroep. Na een nauwkeurige studie heeft deze een weloverwogen beslissing genomen. Ze vond het een logische keuze: de zuidvariant verbetert de infrastructuur van Hillegom en men moet de problemen oplossen op de plek waar ze zich bevinden. Eind juni werd inspreker overrompeld door de brief waarin stond dat voor de middenvariant gekozen is. Deze weg gaat dwars door de polder en door het groene buitengebied van Zwaanshoek: waarom? Voor het welzijn van mensen is groen noodzakelijk en dat moet nu wijken voor de weg. De weg zorgt voor milieuverontreiniging en voor visuele verontreiniging. De Hillegommerdijk en Spieringweg worden doorkruist, waar veel mensen de dupe van zijn. Is het belang van Hillegom boven dat van

Zwaanshoek gegaan? Vrachtverkeer van en naar bedrijven naar de zuidelijke kant moet via het dorp naar de N205 rijden, terwijl al jarenlang wordt gewerkt aan het rustiger maken van het dorp. Als Hillegom de zuidvariant afwijst, waarom wordt dan niet gekozen voor de NOG Beter 2.0-variant, die minder overlast voor beide gebieden geeft? Waarom is er een adviesgroep in het leven geroepen; waarom is de studie daarvan niet serieus genomen? Wie moet er gaan betalen voor welke variant? Ze wijst de provincie erop dat het groene landschap en het lot van de bewoners van Zwaanshoek in haar handen liggen.

De heer GEBBINK woont aan de Spieringweg. De rondweg aan de noordelijke kant zou precies voor zijn deur eindigen, waarna het verkeer rechtsaf moet slaan over een smalle weg waar veel fietsers rijden. Het fietspad houdt voor zijn woning op, zodat men moet oversteken. Als het verkeer toeneemt, ontstaat een gevaarlijke situatie. Het voorgestelde plan lost niets op. Inspreker kan nauwelijks zijn eigen perceel oprijden. Als hij linksaf slaat om zijn perceel op te rijden, wordt hij links ingehaald. Zo zijn er veel gevaarlijke situaties op dit stuk weg. Als het verkeer op deze weg toeneemt, wordt het gevaar groter. De middenvariant was daarom niet wenselijk, de zuidelijke wel. De adviesgroep zou belangrijk zijn in de besluitvorming. Inspreker vindt het vreemd dat nu toch voor de middenvariant wordt gekozen.

De heer BAZUIN is teleurgesteld dat men dwars door Zwaanshoek een weg wil aanleggen. Op 16 september 2016 hebben bewoners al kenbaar gemaakt dat een dergelijk tracé onwenselijk was. Nu is dit er toch uitgekomen, terwijl er een betere en goedkopere variant mogelijk is: de NOG Beter 2.0-variant. Gemeente Hillegom ziet dit niet zitten, omdat dit nadelig zou zijn. Maar hoe nadelig is deze variant voor Zwaanshoek? De wethouder Verkeer van Haarlemmermeer spreekt over een vierbaansweg met veel verkeer, die nadelig is voor de kleine dorpen. De reden voor de keuze van de voorkeursvariant is gelegen in het feit dat het projectteam Noord-Holland vooral communicatiespecialisten in plaats van verkeersdeskundigen erbij betreft. Hierdoor worden fouten gemaakt door gebrek aan deskundigheid. Volgens provincie Noord-Holland zijn de stakeholders bij de beslissingen betrokken. Dat is een goede strategie van de provincie om haar zin te krijgen, maar geen voorbeeld van integer bestuur. Inspreker verzoekt de provincie om de inspraak van 6 april 2016 bij het proces te betrekken, alvorens tot besluitvorming over te gaan. Alle inspraak tot nu toe doet denken aan de uitspraak: u mag elke kleur kiezen, als het maar zwart is. Nut en noodzaak van de Duinpolderweg zijn namelijk helemaal niet aangetoond. Inspreker hoopt dat de provincie alle aangedragen argumenten serieus neemt. Hij stelt voor om het hele dossier definitief weg te gooien of te kiezen voor variant NOG Beter 2.0.

Mevrouw VAN DEN BROEK woont aan de Spieringweg te Zwaanshoek en ontving in juni een brief van de provincie over het besluit voor de middenvariant. Ze nam contact op met de dorpsraad, die ook negatief verrast was, want de adviesgroep koos immers voor de zuidvariant. Wat is er tussen eind 2017 en begin 2018 gebeurd? Hoe kan het dat lange studies, rapportages en vergaderingen in een paar maanden tijd van tafel zijn geveegd? Kreeg Hillegom zich niet verenigd in de adviesgroep en was ze daardoor verrast door de zuidvariant? De gemeente heeft zelf de kans laten liggen om mee te denken.

Wordt er nu voor de “easy way out” gekozen: een gelegenheidsvariant? Moet Zwaanshoek bloeden voor deze variant? De middenvariant komt grotendeels overeen met de oudere noordvariant die onhaalbaar was vanwege de stikstofuitstoot. Inspreker vraagt waarom er geen alternatieve zienswijzen ingediend mogen worden. De zuidvariant lost niets op, maar zorgt wel voor veel overlast. Waarom negeert de provincie steevast de NOG Beter 2.0-variant? Dat is toch dé oplossing waarvan zo weinig mogelijk bedrijven en personen de dupe zijn? Inspreker had hogere verwachtingen van alle slimme mensen en ingewikkelde studies. Ze verzoekt de Statenleden om zich niet te laten verleiden tot de “easy way out”, waarvoor de argumenten flinterdun zijn en waarvan het proces grote schoonheidsfouten bevat.

Vragen vanuit de Statencommissie

De heer HIETBRINK (GroenLinks N-H) vraagt aan de heer Kruyt of de adviesgroep nog bijeengeweesd is om over de herziening van het besluit te spreken. En is er in de adviesgroep ook gesproken om helemaal geen weg aan te leggen, een nuloptie?

De heer KRUYT antwoordt dat de adviesgroep niet meer bij elkaar is geweest na het besluit. In het begin is wel gesproken over een nuloptie, maar niet uitvoerig, omdat men vond dat er wel iets aan de verkeerssituatie moest gebeuren.

De heer BAKKER (PvdA N-H) vraagt of er in Zwaanshoek niets hoeft te gebeuren aan de bereikbaarheid als voor de zuidelijke variant wordt gekozen.

De heer KRUYT antwoordt dat er nog sprake is van een rotonde, maar dat eerst gekeken zou moeten worden of de problemen met flankerende maatregelen opgelost kunnen worden. De grootste verkeersstroom komt uit Hillegom.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt hoe de heer Vester aankijkt tegen de zuidelijke variant in relatie tot de NOG Beter 2.0-variant.

De heer VESTER antwoordt dat de NOG Beter 2.0-variant in combinatie met de zuidelijke variant de beste oplossing biedt. De druk ligt in Hillegom en bij de bedrijventerreinen. Door een tunnel wordt dit goed opgelost. Alle wijken liggen er aan, qua luchtverontreiniging is dit een goede oplossing. Hillegom wil dit niet omdat een aantal bedrijven moet verdwijnen, maar de hele Haarlemmermeer is voorstander van de combinatie van NOG Beter 2.0 en de zuidvariant. Natuur en bewoners wordt geen schade berokkend door de tunnel, het verkeersprobleem wordt opgelost en Zwaanshoek heeft geen last meer van het verkeer van en naar Hillegom.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt hoe het kwam dat mevrouw Van den Broek als inwoonster van Zwaanshoek verrast was door de plannen. Wat zegt de politiek daar?

Mevrouw VAN DEN BROEK antwoordt dat de provincie Noord-Holland volgens haar al een besluit heeft genomen. Ze weet niet wat burgers nog kunnen doen om invloed uit te oefenen.

Deel 2 van de insprekers

De heer LUIJBEN woont aan de Spieringweg in Zwaanshoek en sluit zich aan bij de woorden van voorgaande sprekers. In de krant stond laatst dat Zwaanshoek niet het afvoerputje van problemen in de regio moet worden. Dat is het al, kijk naar hoogspanningspalen die momenteel worden geplaatst. Het pijnlijke van dit verhaal is dat het helemaal niet nodig was geweest. Wat heeft men ertoe bewogen om het zo te bouwen? Het kan niet anders dan met andere belangen te maken hebben gehad. Inspreker ziet hier een parallel met de Duinpolderweg. De besluitvorming is ondoorzichtig. Gaat het over geld of politieke belangen? Voor de bewoners gaat het over levens. Wat is logischer dan het doortrekken van de N207 naar de N205? De middenvariant maakt de problemen alleen maar groter. Er is veel natuur in de omgeving, waar de middenvariant dwars doorheen gaat. Ook loopt de weg dwars door het dorp, waardoor inwoners worden afgesloten van de schoolroutes en andere voorzieningen. Het sluijverkeer zal ook toenemen. Het is niet nodig, maar het is nog niet te laat. Inspreker hoopt dat de politiek leert van het verleden, haar verstand gebruikt en het goede besluit neemt, namelijk de NOG Beter 2.0-variant of de zuidvariant.

De heer VAN DER MAREL woont aan de Spieringweg in Zwaanshoek, in het laatste stukje landelijk gebied in de omgeving. De polder is hier uniek. Door de ecologische aanpak van de laatste decennia is er bijzondere flora en fauna, midden in de Randstad. Inspreker vindt het niet te geloven dat in dit gebied een weg gepland wordt. Het is een rampzalig plan, zegt iedereen die het gebied wat beter kent. Mensen moeten van hun vertrouwde stek weg. Na veel werk is zijn woning energieneutraal: de gevolgen van de weg zijn voor hem desastreus. Hij had graag gezien dat de plannenmakers zich eerst verdiept hadden in deze unieke polder. Hij nodigt de Statenleden uit om zaterdag bij hem te komen kijken. Bewoners hebben geen enkele inbreng gehad en zijn niet gekend in deze plannen. De bewoners van de andere kant van de Ringvaart, in Zuid-Holland, wel. In Noord-Holland zijn ze echter compleet overvallen. De weg leidt tot blijvende schade aan een uniek gebied. De leefbaarheid en bereikbaarheid van Zwaanshoek en Beinsdorp zullen verslechteren. Inspreker verzoekt om eerst te kijken naar nut en noodzaak en naar het effect van de plannen op het landschap.

Mevrouw TIEL spreekt in namens een deel van VNO/NCW en TLN, Transport en Logistiek Nederland. VNO/NCW en TLN zijn tevreden met het voorstel. Een volledige verbinding van de N206 op de A4 is namelijk erg belangrijk. Hoewel de huidige keuze afwijkt van die van adviesgroep, zijn VNO/NCW en TLN positief over de middenvariant en het alternatief NOG Beter 2.0. De middenvariant scoort het beste op het verkeerseffect en op de kosten-batenverhouding. Een verbinding van de N206 op de A4 draagt bij aan een veilige verkeersafwikkeling en aan bereikbaarheid en economische groei in de regio. Er komen veel meer mensen te wonen. Deze mensen zullen meer vervoerbewegingen gaan maken. Een nieuwe oostwestverbinding zal de leefbaarheid verbeteren. De ruimtelijke reservering voor het doortrekken van de weg tot aan de N206 beschouwen VNO/NCW en TLN als essentieel onderdeel van het VKA. Inspreker pleit met klem voor het in stand houden van deze reservering. Mobiliteit van alle vormen van verkeer neemt toe. De groei zit vooral in het autoverkeer. De verplaatsingsbehoefte van personen en goederen zal in dit gebied nog meer toenemen. Slechte bereikbaarheid van het gebied en congestie in het gebied zijn nadelig voor

economie, milieu en leefbaarheid. Het gekozen VKA voorziet in een forse verbetering van de verkeersafhandeling.

Vragen vanuit de Statencommissie

De heer BAKX (50PLUS Z-H) vraagt of VNO/NCW en TLN ook oog hebben voor zaken als natuur, cultuur en historische waarde van het landschap?

Mevrouw TIEL antwoordt dat dit zeker zo is. Alle aspecten moeten in balans met elkaar aanschouwd worden. Het gaat om inpassingsmogelijkheden en een goede balans. Waar het kan, moet de natuur behouden blijven.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt of mevrouw Tiel heeft deelgenomen aan de adviesgroep? Zo ja, wat waren haar bevindingen? Op de website van TLN staat dat men niet alleen moet kijken naar welvaart, maar ook naar welzijn. Hoe kijkt mevrouw Tiel daartegenaan?

Mevrouw TIEL antwoordt dat VNO/NCW en TLN in de adviesgroep zaten en hun kennis hebben ingebracht. Vervolgens heeft een democratisch proces plaatsgevonden. Het voorliggende besluit wijkt af van dat van de adviesgroep, maar geen besluit nemen, is nog erger. VNO/NCW en TLN kunnen leven met het alternatief.

De brancheverenigingen zijn belangenbehartigers voor de lange termijn. Men kijkt naar de ontwikkelingen in het gebied en pleit niet voor het belang van individuele ondernemers. Inspreker verwacht van de overheid dat deze recht doet aan de belangen van de lokale ondernemers, maar VNO/NCW kijkt alleen naar het totaalplaatje. Ze ziet op korte en lange termijn veel extra vervoersbewegingen en daar moet een oplossing voor gevonden worden.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) veronderstelt dat mevrouw Tiel persoonlijk een ander standpunt heeft dan VNO/NCW. Hoe kijkt ze er persoonlijk tegenaan?

Mevrouw TIEL wenst deze vraag niet te beantwoorden. Zij spreekt immers niet als privépersoon in, maar namens VNO/NCW en TLN.

De heer HOOGERVORST (SP N-H) begrijpt niet dat de balans die mevrouw Tiel noemde, eerst helemaal weggewerkt is en dat zij daarna hoopt dat er weer balans ontstaat. Welke balans moet dat dan worden?

Mevrouw TIEL zegt dat VNO/NCW en TLN voor het VKA zijn, maar veel vertrouwen hebben in wat de ingenieurs van RWS aan oplossingen zullen vinden om balans te krijgen met natuur.

De heer WEIDE (VVD Z-H) vraagt of mevrouw Tiel graag had gezien dat de N206 was doorgetrokken tot de N208?

Mevrouw TIEL antwoordt dat ze liever naar het hoogst haalbare kijkt.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) merkt op dat mevrouw Tiel aangaf dat de zuidvariant te kostbaar is. Wat vinden VNO/NCW en TLN ervan als de provincie wel bereid is om deze variant te bekostigen?

Mevrouw TIEL antwoordt dat dit het advies van de adviesgroep was. VNO/NCW en TLN hebben er vooral belang bij dat er een besluit wordt genomen en willen niet dat er nog veel langer over gesproken wordt.

De heer DEEN (PVV N-H) vraagt waarop mevrouw Tiel de noodzaak voor het doortrekken van de weg naar de N206 baseert.

Mevrouw TIEL antwoordt dat de regio een populaire omgeving is om te wonen, werken en recreëren. Alleen daarom al is een verkeersveilige verbinding nodig.

Mevrouw DE MEIJ (50PLUS N-H) stelt dat de heer Van der Marel het een rampzalig plan noemde. Wat is zijn alternatief?

De heer VAN DER MAREL verwijst naar de tekeningen van de zuidvariant, waarbij de weg niet door het kwetsbare gebied gaat. In de middenvariant loopt de weg juist geheel door kwetsbaar gebied.

De heer DE GRAAF (CDA N-H) vraagt of de heer Van de Marel niet op de hoogte was van de plannen om de bereikbaarheid van zijn woongebied te verbeteren.

De heer VAN DER MAREL herinnert zich een bijeenkomst in Heemstede, 20-25 jaar geleden over een ontsluitingsweg. Daarna is het traject in de vergetelheid geraakt. Hij wist wel dat er ontwikkelingen waren, maar niet dat deze al zo concreet waren. Dit tracé was hem totaal onbekend. Bewoners wisten hier niets van, het was een overval.

De heer HIETBRINK (GroenLinks N-H) stelt dat mevrouw Tiel worstelt met het feit dat de adviesgroep een andere variant koos en dat het het belangrijkste is dat er een weg komt. Wat is de voorkeursvariant van VNO/NCW? Als het de middenvariant is, waarom is men dan teruggekomen op het standpunt voor de zuidvariant?

Mevrouw TIEL noemt de doorstroming het belangrijkste en zegt dat VNO/NCW realistisch wil zijn: wat is haalbaar voor beide provincies?

De heer CANTON (PvdD Z-H) vraagt of het doortrekken van de weg van cruciaal belang is, of dat het vooral leuk is als hij wordt doorgetrokken.

Mevrouw TIEL antwoordt dat het in het gebied ontbreekt aan een robuuste infrastructuur. Het doortrekken van de weg verbetert deze structuur. Als de reservering niet in stand wordt gehouden, schaadt dat de regio. Zij adviseert met klem om de reservering te behouden.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt in hoeverre de gemeente haar bewoners betrokken heeft bij de plannen. En wat hebben de bewoners gedaan om in gesprek te komen met de gemeente?

De heer VAN DER MAREL heeft niets gehoord van de gemeente Haarlemmermeer. Hij heeft een brief gestuurd naar Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, maar kreeg een standaardbriefje terug: maakt u zich geen zorgen, het is nog niet zover.

De heer HOOGERVORST (SP N-H) stelt dat VNO-NCW participeerde in de adviesgroep en met het voorkeursalternatief kwam. Daarvan wordt nu afgeweken. Hoe voelt dat nu, in het kader van het gehele traject met de adviesgroep?

Mevrouw TIEL antwoordt dat zij professioneel belangenbehartiger is en graag participeert in dergelijke trajecten, zodat brede maatschappelijke geluiden worden gehoord. Dat de adviesgroep een advies uitbrengt dat niet wordt gevolgd, is van deze tijd. De adviesgroepleden hebben veel uren in het advies gestopt, dan is het wel belangrijk dat er daarna een besluit wordt genomen.

De heer HOOGERVORST (SP N-H) vraagt of zij daarmee bedoelt dat de adviesgroep zich in het hemd gezet voelt.

Mevrouw TIEL beantwoordt deze vraag niet.

De heer Van Harten is alsnog binnengekomen en spreekt in.

De heer VAN HARTEN spreekt namens zijn pluimveehouderij aan de Spieringweg. Zijn bedrijf komt aan de westkant van de nieuwe Duinpolderweg te liggen. Wekelijks ontvangt hij voerwagens, worden mestcontainers afgevoerd en rijden er vrachtwagens met eieren richting N205/207. Dat is nu heel dichtbij, maar door de Duinpolderweg moet iedereen zo'n 25 km omrijden tot aan de N207. Inspreker hoopt dat dit geen realiteit wordt en maakt ernstig bezwaar tegen de plannen.

De nieuwe weg maakt bovendien de mooie Haarlemmermeer kapot. Het is een uniek deel van de polder waarover veel mensen zich verbazen. Hij vraagt zich steeds af waarom de brug N207 over de Ringvaart niet verbreed wordt. Dat kan leiden tot een prima ontsluiting van Hillegom.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt of de heer Van Harten voorkeur heeft voor de zuidvariant of de Nog Beter 2.0-variant.

De heer VAN HARTEN heeft voorkeur voor het doortrekken van de N207. Vervolgens moet de bottleneck bij de brug eruit gehaald worden. De N207 is een prima weg, die gewoon doorgetrokken kan worden, zodat alle verkeer eroverheen kan.

De vergadering wordt geschorst van 10.45 uur tot 11.00 uur.

VOORZITTER: de heer Struben

Blok 2 11:00 – 12:30 uur

Deel 1 van de insprekers

De heer WINKEL is ondernemer en bewoner van de Spieringweg en zou bij de middenvariant aan de zuidkant komen te wonen. Inspreker schrok van de brief die hij in juni kreeg en is tegen het VKA, de middenvariant. Tijdens de inloopavond was de zuidvariant nog voorgesteld. Hij heeft meteen een boze e-mail gestuurd naar het Duinpolderinformatieteam, want de weg komt op 30 meter van zijn woning. De inspraakcommissie heeft het zuidelijk traject voorgesteld, omdat dit de minste impact had op bewoners. Nu wordt dit voorstel zo van tafel geveegd, wat hij schandalig vindt. In 1984, toen hij zijn huis liet bouwen, was het gebied nog rustig en landelijk. Vanaf die tijd is het landschap sterk veranderd in verstedelijkt gebied. Rond 2000 is de Drie Merenweg aangelegd, waardoor veel lawaai ontstond. Gelukkig ligt er een bos tussen de weg en zijn woning, wat het geluid redelijk dempt. De Duinpolderweg komt nog veel dichterbij. Inspreker heeft vijf jaar in Vathorst gewerkt. Na korte tijd was hij het forensen zat en is ter plekke in een caravan gaan wonen. De camping lag aan de A27 op 50 meter afstand. Wat een lawaai! Vooral vrachtwagens zijn de boosdoeners. Hij heeft hier nooit over geklaagd, want het was een vrijwillige keuze om er te gaan wonen. Dat is het nu niet: dit plan wordt de bewoners door de strot geduwd. Als de middenvariant doorgaat, krijgt hij nog meer last van lawaai, want de weg is op minder dan 50 meter afstand. Inspreker hoopt dat de provincie kiest voor een beter alternatief.

De heer VAN HAASTER spreekt namens P.J.G. van Haaster en Zn. BV, bloembollenkwekerij aan de Bennebroekerdijk. Om producten aan en af te voeren is inspreker afhankelijk van de Hanepoel, het weggetje richting de Spieringweg. Hij vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van zijn bedrijf en andere bedrijven tijdens de fase van uitvoering. Op detailniveau blijkt die nog niet uit de plannen en er zijn veel bedrijven en woningen langs de route gevestigd.

De heer VAN DER PEET spreekt namens Erik van der Peet boom- en tuinverzorging. Zijn medewerkers rijden met meerdere voertuigen van en naar klanten. Met de nieuwe weg wordt het dorp in tweeën gesplitst. Daar is hij tegenstander van want alle verkeer moet omrijden via een lus over de woonboulevard. Dat betekent vele kilometers om, wat extra tijd kost en geen goede route is. De Bennebroekerdijk afsluiten betekent ook via een lus rijden rondom Zwaanshoek en dan weer terug naar de Bennebroekerdijk. Als de Spieringweg openblijft, is deze zo smal dat het geen goede route is en tot verstopping leidt. Ook dan geldt dus: extra reistijd. Door Hillegom rijden is niet handig, dus dat is ook geen optie. De randweg om Hillegom wordt heel druk, dus naar Bennebroek rijden gaat veel langer duren. Waarom moet de Bennebroekerdijk dicht? Volgens inspreker is dat helemaal niet nodig als de Duinpolderweg op de juiste plaats wordt neergelegd.

De heer ROMIJN spreekt namens vier gezinnen die naast elkaar aan de Hanepoel in Zwaanshoek wonen. Op de tekeningen is te zien dat de randweg langs en door het zojuist aangelegde park Zwaanshoek is gepland. Inspreker is het eens met de conclusie in de nota van beantwoording dat de ingediende zienswijzen belangrijk voor de besluitvorming zijn. In de nota staat dat

tegenstanders van de randweg Zwaanshoek de noodzaak daarvan betwijfelen omdat andere maatregelen worden genomen in het gebied. Daarom wordt geopperd om eerst de andere delen van het VKA aan te leggen en te kijken of dit de problemen voldoende oplost. Kijkend naar het genoemde besluit van bewoners en de vraag of een nieuwe verbinding voor voldoende ontlasting zorgt, vindt inspreker de zienswijze een belangrijk punt van overweging. Hij adviseert om na de aanleg opnieuw verkeerstellingen te houden om te bepalen of en welke aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. Voor de randweg heeft hij in de studies nog geen nut en noodzaak kunnen terugvinden.

Inspreker schetst zijn persoonlijke situatie: hij en andere bewoners worden van de dorpskern afgesneden, doordat de weg vlak langs en over zijn perceel loopt. De gemeente heeft de families drie jaar geleden verzocht om grond te verkopen voor de aanleg van het park en een fietspad. De gemeente gaf toen aan dat het van groot belang was dat er een aansluitende groene zone met fietspad langs de woningen zou komen. Daarom hebben de bewoners meegewerkt aan de verkoop. Nu zijn zij dus zeer verbaasd over de nieuwe plannen die haaks staan op de afspraken die zij drie jaar geleden met de gemeente hebben gemaakt. Inspreker zou graag zien dat de noordelijke randweg in Zwaanshoek uit de plannen wordt gehaald en dat na eventuele realisatie van de Duinpolderweg opnieuw gekeken wordt naar de verkeerssituatie. Daarnaast ziet hij graag dat het park in Zwaanshoek behouden blijft.

De heer HEUKELS is raadslid in de gemeente Bloemendaal en spreekt namens drie lokale fracties. Hij zou ook als advocaat inspreken namens een cliënt, maar deze heeft inmiddels een schikking getroffen. Hij vindt dat er geen sprake kan zijn van een snelweg vlak langs de gemeente, waardoor bewoners altijd in stank en herrie komen te zitten. De fracties wijzen de aanleg van elke variant Duinpolderweg af, omdat nut en noodzaak niet zijn aangetoond. Als het dan toch moet, is de enige acceptabele variant NOG Beter 2.0 met een tunnel onder de Ringvaart. Dit is de meest duurzame en beste oplossing voor de inwoners van Hillegom. Een weg met een tunnel zorgt niet voor overlast. In Friesland zijn er veel aquaducten aangelegd, dus het is mogelijk.

De ruimtelijke reservering voor het doortrekken van de weg wijst inspreker af om een aantal argumenten: er wonen meer herten dan inwoners in het gebied, dus doortrekken van de weg is niet noodzakelijk. Het leidt tot veel extra vervoersbewegingen, wat zorgt voor overlast en stank. Verder noemt hij behoud van de oude veenpolder Oosteinderpolder: dit is de inwoners en de politiek zeer lief. Bewoners willen dit cultuurhistorisch erfgoed behouden en beschermen. Het is van bijzondere waarde en nagenoeg helemaal intact. De middenvariant zorgt voor een grote toename van verkeersdruk, van alle kanten komt verkeer. Dat geldt ook voor Hillegom en inspreker begrijpt niet dat deze gemeente haar buurgemeenten zo in de steek laat. In 2003-2004 hebben de provincies al geconstateerd dat de Duinpolderweg onvoldoende oplossend vermogen zou hebben en grote schade aan het landschap zou berokkenen. Deze conclusies zijn nog altijd van toepassing. Inspreker begrijpt dat Haarlemmermeer een verbetering aan het wegennet wil en dat Hillegom een aansluiting wil op de N205, maar dat kan niet door een snelweg door Natura 2000-gebied.

De heer GRUISWIJK is raadslid in Bloemendaal en spreekt namens een aantal fracties, circa 20% van de gemeenteraad. Inspreker sluit zich aan bij de vorige

spreker. Hij erkent dat er grote verkeersproblemen zijn in de regio, maar ziet de middenvariant niet als een goede middenweg. De realisatie van de middenvariant leidt tot toename van het vrachtverkeer in de gemeente Bloemendaal en de omgeving Rijksstraatweg in Bennebroek en de Herenweg in Heemstede en heeft daardoor negatieve gevolgen voor de leefbaarheid. In Zuid-Kennemerland is nu al veel sluipverkeer. De weginfrastructuur ten zuiden van Bloemendaal is niet geschikt om aan te passen aan extra verkeersstromen. Gedeputeerde Staten geven aan dat de leefbaarheid in de kernen zwaar weegt, maar dat blijkt niet uit de keuzes. De keuze voor de middenvariant impliceert een keuze voor grote aantasting van milieu, landschap en leefbaarheid in de gemeente Bloemendaal. De gemeente maakt zich zorgen over de doortrekking vanwege de stikstofuitstoot en de kwetsbare natuurgebieden. Een goede landschappelijke en hinderbeperkende inpassing is bij elke variant belangrijk. Er is geen integrale en concrete visie over het verminderen van verkeersdrukke en het verbeteren van de verkeersveiligheid door bijvoorbeeld het uitbreiden van het openbaar vervoer. Inspreker mist een integrale gebiedsvisie. Het aanleggen van extra infrastructuur, juist ook voor openbaar vervoer, kan nooit los gezien worden van andere ontwikkelingen. De onderbouwing voor het doortrekken van de weg is beperkt en geen goed argument voor de keuze voor de middenvariant. Er wordt geen compleet beeld van de effecten gegeven. Een alternatief is alleen acceptabel als hiermee veel lokale problemen worden opgelost. Dat lijkt met de NOG Beter 2.0-variant beter te gebeuren dan met de middenvariant.

Vragen vanuit de Statencommissie

De heer PRIVÉ (PVV Z-H) merkt op dat in de brief van Gedeputeerde Vermeulen staat dat er bij de colleges in Holland Rijnland maximaal draagvlak is bij de besturen en de raden. Hij maakt geen uitzondering voor Bloemendaal. Hoe kan dat?

De heer HEUKELS zegt de brief niet te kennen, noch het besluit.

De heer GRUISWIJK benadrukt dat er geen draagvlak is in Bloemendaal. Wel heeft de gemeente meegewerkt aan de adviesgroep. De gemeenteraad was verbaasd dat het advies van de adviesgroep terzijde was gelegd.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt of de raadsleden samen namens de hele gemeenteraad van Bloemendaal spreken. De gemeente heeft deelgenomen aan de werkgroep. In Hillegom zei men dat alle veertien gemeenten achter de middenvariant staan. Wat is de positie van Bloemendaal?

De heer HEUKELS antwoordt dat Bloemendaal altijd nee heeft gezegd tegen deze variant. Men wilde alleen meedenken over alternatieven. De gemeente heeft altijd de NOG Beter 2.0-variant gesteund, maar niet vanuit de visie dat de weg er moet komen. Daar was de gemeenteraad altijd duidelijk in, en dat standpunt heeft het college overgenomen. Hij weet niet hoe het proces in de adviesgroep verder is verlopen. De sprekers vertegenwoordigen samen de gehele gemeenteraad van Bloemendaal.

De heer GRUISWIJK zegt dat hij als wethouder vaak met gemeente Haarlemmermeer heeft gesproken, maar dat deze gemeente wil dat de

Duinpolderweg er sowieso komt. Bloemendaal wil alleen praten over de NOG Beter 2.0-variant.

Mevrouw DE MEIJ (50PLUS N-H) vraagt naar de voorkeursvariant van de heer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET antwoordt dat hij tegen het afsluiten van de dijk is en de randweg is. Hij wil zich niet uitspreken over de rest van de weg.

De heer WEIDE (VVD Z-H) vraagt wat de raadsleden hebben gedaan toen de zuidvariant als voorkeurstracé bekend werd en Hillegom in heel Holland Rijnland ging lobbyen voor een ander tracé.

De heer HEUKELS weet niet wat het college heeft gedaan. Daarover heeft hij niets gehoord. De lokale partijen hebben gesproken met betrokkenen en hun argumenten gehoord. Achter de schermen zijn er veel contacten geweest met instanties en betrokkenen. Aan de landelijke partijen hebben de lokale fracties geadviseerd om de problemen op provinciaal niveau aan te kaarten.

De heer GRUISWIJK weet dat zijn gemeenteraad altijd tegen de zuidvariant was, maar de noordvariant nog veel erger vond. De gemeente heeft veel contact erover gehad met de provincie en andere gemeenten. Het is nu aan de provincie om te besluiten, niet aan de gemeenten.

De heer DE GRAAF (CDA N-H) vraagt of de afspraak met de gemeente die de heer Romijn noemde, is vastgelegd.

De heer ROMIJN antwoordt dat de afspraken in de koopovereenkomst van de gemeente zijn verwerkt. Hij kon kiezen tussen onteigening of verkoop ten behoeve van het park en een fietspad. Toen is er niet gesproken over een 60 km-weg vlak langs zijn gevel. De afspraak van het koopovereenkomst ging over een fietspad.

De heer ... [naam niet genoemd] stelt dat Holland Rijnland een zienswijze namens veertien gemeenten heeft ingediend. Nu komen insprekers namens gemeente Bloemendaal met een ander standpunt. De provincie heeft een brief van Heemstede gekregen, waarin wordt voorgesteld om de middenvariant te kiezen en de weg door te trekken. Ook het standpunt van Haarlemmermeer is bekend. Dat alles geeft een ander beeld van de Noord-Hollandse kant. Wat is de mening hierover van de insprekers namens Bloemendaal?

De heer HEUKELS betreurt het dat het zuidelijk deel van Noord-Holland niet tot één standpunt is gekomen, maar de belangen zijn ook heel verschillend. De gevolgen van het extra verkeer is voor elke gemeente anders.

De heer POTJER (GroenLinks N-H) merkt op dat de heer Heukels zei dat hij ook namens iemand zou spreken, maar dat er inmiddels een schikking was getroffen. Hij vraagt of dat te maken heeft met wat er vandaag wordt gesproken.

De heer HEUKELS legt uit dat het om een belanghebbende ging die in Haarlemmermeer woont, op 125 meter van de nieuwe Duinpolderweg. Hij kreeg een interessante schikking in het proces bij de RvS, waardoor hij heeft besloten om het gebied te verlaten. Dit heeft niet te maken met deze kwestie.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) stelt dat de heer Van der Peet veel transportbewegingen heeft. De voorgestelde plannen zijn juist om deze bewegingen te ondersteunen. In hoeverre voelt het bedrijf zich gesteund door VNO/NCW die voor het plan pleit?

De heer VAN DER PEET benadrukt dat de huidige weg veel korter is voor hem. Hoe het met rest van de bereikbaarheid zit, weet hij niet. Daar is hij niet mee bezig.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) vraagt of de variant verder acceptabel is voor de heer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET denkt dat hij geen grote inbreng kan leveren in deze grote operatie. Hij denkt dat de Duinpolderweg er wel moet komen, want voor veel mensen is het een oplossing voor hun logistiek. Voor anderen zal het zeer doen. Hij ziet steeds meer congestie optreden als er een weg in de omgeving wordt afgesloten. De ontsluiting van Bennebroek richting de Spieringweg is voor hem het meest relevant, dus daarvoor vraagt hij nu aandacht.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) vraagt wat de gemeenteraad van Bloemendaal wil. Heeft men een alternatief?

De heer GRUISWIJK antwoordt dat de NOG Beter 2.0-variant realistischer en effectiever is. Het is echter aan de provincie of het moet gebeuren, voor Bloemendaal hoeft het niet.

De heer HEUKELS antwoordt dat hij een nieuwe weg niet nodig vindt, omdat de problemen met deze weg niet worden opgelost. Bloemendaal heeft liever geen weg, maar als het per se moet, dan kiest het voor de NOG Beter 2.0-variant met een tunnel.

De heer ... [niet verstaan] hoorde een ander geluid van deze ondernemers dan van VNO/NCW. Hoe kan dat, worden zij niet vertegenwoordigd?

De heer VAN HAASTER antwoordt dat VNO/NCW niet zijn belangenbehartiger is. Hij is wel bij een brancheorganisatie aangesloten, maar die mengt zich niet in de discussie.

Deel 2 van de insprekers

De heer VAN DER VOORT van Silver Fern BV, Interim Management & Bedrijfsadvies, spreekt in over Poelweg, onder Lisse. Hij is ontstemd over de wijze van beantwoording van zijn zienswijze. Er wordt alleen ingegaan op details, maar de hoofdzaak wordt genegeerd. Het bestuur heeft geen enkele moeite gedaan om bewoners en ondernemers te informeren over de plannen. Pas na 19 december 2017 is er een brief gestuurd, waarin staat dat er geen draagvlak is

voor het besluit dat op 19 december is genomen. Zijn bedrijf is toen niet benaderd. Het college van Gedeputeerde Staten geeft aan dat er vooraf overleg met bewoners en ondernemers is geweest om te komen tot het voorkeustracé. Dat is niet zo. Deze onjuiste voorlichting van GS aan PS om PS over te halen in te stemmen met het besluit, is een vorm van onbehoorlijk bestuur. Er is geen draagvlak in het gebied voor deze weg.

Er is geen onderzoek verricht naar nut en noodzaak van de Poelweg. Er wordt gezegd dat onderzoek hiernaar in de volgende fase plaatsvindt. Dat impliceert dat nut en noodzaak niet zijn onderzocht, laat staan vastgesteld. De Provinciale Adviescommissie Leefomgeving heeft aangegeven dat de onderbouwing van het project rammelt. Op de locatie van de Poelweg tussen Lisse en Sassenheim zijn geen verkeersproblemen, het verkeer stroomt goed door naar de A44, zelfs op drukke tijden en met slecht weer. Er zijn voldoende mogelijkheden om naar Den Haag te reizen. De plannen dragen niets bij aan de doelen van de Duinpolderweg, namelijk het ontsluiten van de noordelijke Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. Er is dus geen draagvlak en geen nut en noodzaak. De weg lost niets op, maar leidt alleen tot veel problemen.

De heer VAN DER VOORT spreekt ook in als privépersoon. Sinds 2008 woont en werkt hij langs de weg. Hij is niet betrokken bij de planvorming, terwijl deze weg ongeveer door zijn tuin gaat lopen. De overheid laat zich in dit traject van haar onbetrouwbare kant zien. Er is geen enkel overleg geweest, al beweert de provincie van wel. De ambtenaren van de provincie zeggen zelf dat het aan communicatie ontbreekt; er is sprake van onbehoorlijk bestuur. Zijn zienswijze is grotendeels genegeerd. De Poelweg heeft geen enkele toegevoegde waarde voor de ontsluiting van Zuid-Kennemerland. Misschien is er wel een tweede oeververbinding nodig tussen Lisse en Lisserbroek, maar alleen voor lokaal verkeer en dus in het dorp zelf. Volgens de MER heeft de Poelweg geen effect op de verkeersstroom in Sassenheim, Lisserbroek en Lisse. De velomethode is door de PAL afgewezen als wijze van onderbouwing: het hele plan faalt. Draagvlak bij belanghebbenden ontbreekt en PS zijn onjuist hierover voorgelicht. Er wordt beweerd dat de weg tussen de bebouwing ligt. Dat is onjuist, want hij loopt door het laatste open poldergebied in de Oostelijke Bollenstreek en Zuid-Haarlemmermeer. GS bevestigden dat er ter plaatse niets is onderzocht en de gevolgen dus niet te overzien zijn. Een onderbouwd besluit is dus niet mogelijk. Inspreker had in 2004 de droom om dichtbij strand en natuur te wonen en toch dichtbij de Randstad. Deze droom wordt met de huidige plannen vernietigd door een muur van 10 meter hoog beton naast zijn woning. Met de droom wordt ook zijn pensioenkapitaal vernietigd. GS zijn nu aan zet, want die kunnen het plan nog tegenhouden.

De heer TON spreekt namens ondernemersvereniging Evofenedex die 15.000 ondernemers vertegenwoordigt. Evofenedex is blij dat er een oplossing wordt geboden voor de verbinding van de Bollenstreek met de A4. Men wil graag de ruimtelijke reservering snel omzetten in realisatie. De Randstad heeft al decennia goede noord-zuidverbindingen. Maar bij een calamiteit komt meteen het gebrek aan robuustheid naar voren. Nu wordt de Rijnlandroute gerealiseerd, de verbinding A8-A9 nadert haar afronding en samen met de verbinding Bollenstreek levert dit een robuust wegennet. Het voorkeursalternatief is een logische keuze. Andere alternatieven hebben geen of minder toekomstbestendigheid en kunnen

op termijn niet worden doorgetrokken. Het aantal inwoners in het gebied zal stijgen met minimaal 10.000. Zij zullen zorgen voor meer verkeersbewegingen. Zelfs tijdens crisis is de werkgelegenheid in het gebied gegroeid, dus ook daardoor neemt de mobiliteit toe. Inspreker doet een beroep op de maatschappelijke verantwoordelijkheid van GS om een toekomstbestendige keuze te maken. Evofenedex is voorstander van de middenvariant, plus de ruimtelijke reservering. De mogelijkheid tot het doortrekken van de weg beschouwt de ondernemersvereniging als een randvoorwaarde.

De heer NIEUWENHUIS is verkeerskundige en heeft de NOG Beter 2.0-variant ontworpen. In zijn inspraak beperkt hij zich tot het middenalternatief tussen Hillegom en Bennebroek, omdat hij van dit stuk het meest geschrokken is. Het VKA bevat nauwelijks een verkeerskundige en landschappelijke onderbouwing. Dat is logisch, want alle onderzoeken pleiten tegen deze variant. Inspreker heeft hierover op 7 augustus een brief gestuurd met zeven argumenten.

1. Het was de zoveelste voorkeursvariant van GS;
2. Het bestuurlijke proces met betrekking tot inspraak;
3. Het belonen van het NIMBY-argument van Hillegom;
4. Een onterechte cirkelredenering in de onderbouwing van GS;
5. Negeren van ladder van Verdaas in de onderbouwing;
6. De funeste verkeerskundige en maatschappelijke gevolgen van de middenvariant;
7. De juridische onhoudbaarheid van de middenvariant.

Inspreker vraagt aandacht voor zes punten. Het middenalternatief is zeer schadelijk voor natuur en landschap en leidt tot onherstelbare schade van de unieke Oosteinderpolder. De NOG Beter 2.0-variant biedt een goed alternatief en spaart de waardevolle landschappen. De middenvariant lost geen verkeersproblemen op, maar zal juist leiden tot nieuwe files op de N206 bij Noordwijkerhout, op de A4-afslag Hoofddorp Zuid en op de N208 tussen Hillegom en Bennebroek. Die files leiden tot leefbaarheidsproblemen, terwijl dit met NOG Beter 2.0 niet gebeurt. Het middenalternatief zorgt voorts voor veel verkeer langs Zwaanshoek. GS onderbouwen het voorstel met hun bestuurlijke voorkeur van Hillegom en Holland Rijnland. Van de veertien gemeenten van Holland Rijnland hebben echter maar een paar echt een belang: wat hebben Oegstgeest en Leiden ermee te maken? Hun standpunten zijn niet relevant. Hillegom wil de weg zo ver mogelijk weg: dat is een NIMBY-argument. Inspreker vindt het ongelooflijk dat GS dit soort argumenten overnemen. De middenvariant is funest voor Hillegom, want het zal tot een continue file leiden. Hillegom kiest dus voor de slechtste variant. GS dienen deze gemeente hiertegen te beschermen. Het enige verkeerskundige argument in de brief van GS bevat aantoonbare onjuistheden.

Mevrouw LANGEVELD woont aan de Lissedijk in Lisserbroek, wat Poelweg nr. 1 zou worden in de plannen. Ze vraagt aandacht voor de verbinding A44 met Lisse. Als direct gedupeerde had ze meer verwacht dan een anonieme brief. De nieuwe weg is gepland over haar eigendom, dus de provincie zal toch met haar erover moeten praten: haar thuis en haar pensioen, haar terrein waar ze inkomsten uithaalt middels kraanverhuur: door dit alles staat nu een streep getrokken. Haar eigendommen zijn niets meer waard, totdat de plannen gewijzigd worden. En dat voor een weg die problemen moet oplossen die er niet zijn. Nut en noodzaak zijn niet aangetoond. Het is een feit dat het druk is op de opritten naar de snelweg als

er stremming is op de A44. Daar gebeuren veel ongelukken, wat vertraging veroorzaakt. Inspreker heeft zelf veel gebruikgemaakt van de weg en ervaren dat er nooit file staat. Er is geen verkeerskundig onderzoek gedaan, er is helemaal geen onderzoek gedaan voor dit deel van het tracé. De weg zou wegvallen in de bebouwing: welke bebouwing? De weg loopt door een groengebied, is dwars door de piekwaterberging getrokken, die na jaren eindelijk gerealiseerd is. De piekwaterberging stond niet eens ingetekend in de plannen. Er zijn veel fouten gemaakt, waardoor er geen duidelijk beeld is van de omgeving. GS kunnen toch niet enthousiast worden van een weg als er zoveel rammelt? Inspreker stelt voor om eerst de aansluiting op de N207 en N208 te verbeteren, want daar zit het knelpunt.

Vragen vanuit de Statencommissie

De heer LEEVER (Ouderenpartij N-H) stelt dat de heer Ton namens 15.0000 ondernemers spreekt en vraagt in hoeverre er een link is met VNO/NCW. En is hij op de hoogte van verkeersmodel Fonk? Daarin wordt aangegeven dat de woningbouw tot 2030 geen effect heeft op het verkeer.

De heer TON antwoordt dat er doublures zijn met VNO/NCW-leden, maar dat beide organisaties een ander belang hebben. Het rapport van Fonk kent hij niet.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) stelt dat de heer Ton uitgaat van een groeimodel, maar dan moet de overheid toch kiezen voor bescherming van de omgeving? Als de weg wordt aangelegd en het verkeer blijft groeien, wat is dan volgende fase?

De heer TON verwacht dat de kennis van mobiliteit en digitale informatie zal verbeteren, waardoor minder voertuigen nodig zijn. Tot die tijd willen mensen eten en drinken en daarvoor moet men over de weg. Elke specialist zal echter een andere mening hebben over de toekomstige ontwikkelingen, dus het is moeilijk om daarop in te spelen. Het is echter duidelijk dat de groei zich voorlopig voortzet. Daarnaast zijn de huidige wegen niet ingericht op het huidige verkeer zoals grote tractoren.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) vraagt naar de argumenten van de heer Nieuwenhuis die zegt dat de verkeerskundige onderbouwing rammelt. En in hoeverre is er sprake van een cirkelredenering?

De heer NIEUWENHUIS antwoordt dat GS als onderbouwing voor de middenvariant de mogelijkheid noemen om de weg door te trekken naar de N206 bij Vogelenzang. Het doortrekken naar de N206 is nodig voor het bouwen van vele woningen op die locatie, maar bij Vogelenzang komen helemaal geen woningen. Die komen in Katwijk, Voorhout en Haarlemmermeer. De weg zou ook nodig zijn om de A44 te ontlasten. Door Duinpolderweg wordt het op N206 zo druk dat er files komen en bij de nieuwe afslag Hoofddorp-Zuid op de A4. Het alternatief leidt dus weer tot nieuwe files. Beter zou het zijn om de snelheid op de A44 terug te brengen naar 100 km/u en 90 km/u in de spits, in plaats van de sterk wisselende snelheden die er nu gelden.

Verder zou de Weerlaan volgens GS te veel verkeer naar het centrum van Hillegom brengen en regionaal en lokaal verkeer vermengen. Dat klopt niet, want

de Weerlaan komt niet in het centrum van Hillegom, het is de cityring van Hillegom die de buitenwijken en industrieterreinen met de N208 verbindt. Dan is het toch logisch om die cityring op de N205 aan te sluiten?

De heer VAN RIJNBERK (D66 Z-H) heeft het rapport van de heer Nieuwenhuis gelezen en plaatst een kanttekening bij de wijze waarop Holland Rijnland wordt weggezet. De heer Nieuwenhuis is de architect van de NOG Beter 2.0-variant. Maar ook op deze variant is veel kritiek, bijvoorbeeld op de randwegen van Zwaanshoek en Lisse.

De heer NIEUWENHUIS heeft inderdaad een randweg bij Lisse, de Poelweg, voorgesteld. Deze is nodig om de vele woningen die nu worden gebouwd, te ontsluiten. De Kanaalstraat tussen Lisse en Lisserbroek is nu al een knelpunt. Door de bebouwing zal een groot deel via Lisserbroek naar de A44 gaan rijden, wat ongewenst is.

Ook is het gewenst om de weg bij Sassenheim noord te ontlasten. Er is nog één afslag waar heel weinig gebruikt van wordt gemaakt en die vlakbij ligt. Door die direct op de A44 aan te sluiten, worden veel problemen opgelost.

Volgens de heer VAN DER VOORT klopt het niet wat de heer Nieuwenhuis zegt. Het verkeer uit Lisse naar Lisserbroek bestaat uit 1500 verkeersbewegingen van lokaal verkeer. Die gaan niet naar de A44. Bovendien heeft hij mondvol van NIMBY, maar dat geldt ook voor zijn eigen plan. Er is geen enkele cijfermatige onderbouwing voor de variant Poelweg.

De heer WEIDE (VVD Z-H) vraagt of de weg nu al aangelegd zou moeten worden.

De heer TON zou de weg graag nu al zien, maar begrijpt dat dit niet haalbaar is. Als weg er eenmaal is, zal de noodzaak snel duidelijk zijn.

De heer BAKX (50PLUS Z-H) vraagt of de heer Ton in de adviesgroep zat.

De heer TON antwoordt bevestigend en legt uit dat het moeilijk was om tot een compromis te komen. Uiteindelijk is dat de zuidvariant geworden. Deze variant werd voldoende gedragen, maar Evofenedex was er geen voorstander van. De ondernemersvereniging is echter niet blij dat deze variant het nu niet is geworden. Het belangrijkste is dat de weg er komt, ongeacht de exacte route.

De heer BAKX (50PLUS Z-H) vraagt of de heer Ton het ermee eens is dat de zuidvariant zal leiden tot meer vrachtverkeer tussen Bennebroek en Hillegom.

De heer TON antwoordt dat dit niet meer dan noodzakelijk zal zijn.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt of mevrouw Langeveld liever de middenvariant of de NOG Beter 2.0-variant zou zien als nut en noodzaak duidelijk is.

Mevrouw LANGEVELD wil hierop geen antwoord geven, voordat nut en noodzaak zijn aangetoond.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) heeft begrepen dat veel ondernemers in het gebied plannen hebben om zich zuidelijker in de provincie te vestigen. Hij vraagt of dit klopt en hoe de heer Van der Voort aankijkt tegen nut en noodzaak.

De heer VAN DER VOORT antwoordt dat hij in het gebied woont en veel ondernemers spreekt, ook die uit de adviesgroep. Over de zuidvariant heeft hij geen mening, want die is ver weg van zijn bedrijf. Zijn persoonlijke mening is dat de Bollenstreek vooral een woonomgeving moet zijn. Bedrijvigheid ligt vooral aan de andere kant van de Ringvaart in de Haarlemmermeer. Er is een pendel naar de Haarlemmermeer, maar die levert geen probleem op. Wel is de A44 een probleem, maar dat wordt in 2025 al aangepakt. RWS zal er geen rijstroken bijmaken, maar wel de viaducten verbreden. Dat geeft voldoende verlichting.

Schorsing van 12.30 tot 13.00 uur

VOORZITTER: mevrouw Oosterop

Blok 3 13:00 – 14:30

Deel 1 van de sprekers

De heer DIJKEMA van CUMELA Nederland, brancheorganisatie grondverzetbedrijven, vertegenwoordigt het landbouwverkeer. Goede en veilige verbindingroutes zijn voor de agrarische sector van groot belang. Het aantal verbindingen is relatief beperkt in het gebied. Het voorkeursalternatief omvat een nieuwe route tussen de A44 en de N208. Op deze nieuwe weg wordt waarschijnlijk geen landbouwverkeer toegestaan. Doordat het landbouwverkeer gebruik moet blijven maken van de huidige routes, voldoet het plan niet aan de wens van de provincies dat landbouwverkeer niet meer door de kernen rijdt. Inspreker vindt dat onderdeel van het besluit moet zijn dat het verkeer op de bestaande routes tenminste gegarandeerd blijft en niet extra belemmerd wordt. Inspreker had gehoopt dat de nieuwe ontsluitingsroute wel toegankelijk zou worden voor landbouwverkeer en vraagt onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor een parallelweg langs de N208 tussen Hillegom en Bennebroek en de Spieringweg, dan wel het stuk tussen N205 en N208 met twee keer twee rijstroken uit te voeren, zodat landbouwverkeer erover kan rijden. Op deze manier worden Bennebroek en Hillegom ontzien door landbouwverkeer. Er komt een nieuwe route rondom Zwaanshoek. Dat lijkt hem prima, want deze route kan ook door landbouwverkeer gebruikt worden, wat Zwaanshoek ontlast. Verder voorziet het ontwerp in een knip in de Spieringweg bij Zwaanshoek. Daar is hij tegen, omdat het landbouwverkeer hierdoor wordt belemmerd. Tot slot komt er nieuwe route tussen Lisse zuid en de A44 bij Abbenes. Dat is een goed voorstel. Inspreker zou graag zien dat deze route toegankelijk wordt voor landbouwverkeer. Hieraan is veel behoefte, want zo wordt de kern van Lisse ontzien. CUMELA wil graag verder betrokken worden bij de uitwerking van het voorkeursalternatief.

De heer JANSEN van Jansen International Trading BV, gevestigd aan de Haarlemmerstraat in Hillegom, spreekt mede namens zijn buurman, die een

restaurant heeft, in. Beide bedrijven zijn zeer afhankelijk van de huidige locatie, doordat ze sociaal en economisch verankerd zijn in Hillegom. Het definitieve voorkeursalternatief betekent dat de ondernemers hun bedrijf niet op de huidige locatie kunnen voortzetten. Inspreker verwacht dat het zeer moeilijk zal zijn om het bedrijf elders voort te zetten. Een gedwongen verhuizing leidt tot grote kosten en investeringen, die op de huidige locatie niet aan de orde zijn. Deze schade is zo groot dat de levensvatbaarheid van de ondernemingen op het spel staat. Inspreker vraagt om de belangen van deze ondernemers te betrekken in de besluitvorming, zodat de schade wordt beperkt, zij hun bedrijven kunnen voortzetten en werkgelegenheid behouden blijft.

De heer VAN DE REEP van de Vereniging Behoud de Polders Hillegom, zet zich samen met andere natuur- en milieuorganisaties in voor natuur en milieu. In zijn zienswijze heeft hij gesteld dat het VKA onaanvaardbaar is door de teloorgang van vogelgebieden. De Oosteinderpolder wordt onherstelbaar aangetast, wat onaanvaardbaar is. In de beantwoording van de zienswijzen schrijven GS dat de natuurwaarden nog niet in detail zijn bekeken; de milieueffecten en natuurwaarden zijn alleen op hoofdlijnen onderzocht om alternatieven met elkaar te vergelijken. In het VKA wordt het gebied doorsneden. Uit het natuurrapport blijkt dat ook op hoofdlijnen natuurwaarden niet goed zijn onderzocht en dat veel zaken over het hoofd zijn gezien. Bij alle onderzochte alternatieven is vooral gebruikgemaakt van de nationale databank en is er slechts één dag veldonderzoek gedaan. Veldonderzoek op een willekeurige dag is geen serieus onderzoek en absoluut ontoereikend. De effecten van de alternatieven zijn te algemeen, onvolledig en onjuist omschreven. GS kunnen dus geen besluit nemen over het VKA. Inspreker vindt de aanleg van de Duinpolderweg een slecht plan, waarvan nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond en dat grote schade aan natuur berokkent. Hij roept GS op om het VKA af te wijzen.

De heer CLAUS is bewoner van Hillegom en wil de Statencommissie iets tonen wat van onschatbare waarde is maar niet zo gemakkelijk in cijfers uit te drukken: rust, natuur en ruimte. De regio wordt steeds drukker met wandelaars, fietsers. Inspreker zou graag aandacht vragen voor de rust en het uitzicht dat door de middenvariant verloren zal gaan. Hij toont dit middels een film. Dit soort natuurgebieden moeten we waarderen en beschermen. Dat kan door bestaande infrastructures effectiever te benutten. Wat weegt zwaarder: een zienswijze Hillegom die even snel is opgesteld, of de omgevingsvisie van Hillegom 2020 die met zorg is opgesteld en waarin de Oosteinderpolder expliciet is aangewezen als Hollandse weide met als doel het versterken van de natuurwaarde? Er wordt gesuggereerd dat de zuidvariant op onvoldoende draagvlak kon rekenen en het huidige VKA wel. Op deze variant kan echter geen zienswijze meer ingediend worden, wat inspreker heel vreemd vindt.

De heer MESKERS spreekt in namens de bewoners van de Oosteinderlaan, die wonen in de 40 woningen die aan de Oosteindervaart grenzen, 50 meter van de geplande weg. De bewoners hebben grote zorgen over de aantasting van de natuur, de historische waarden, geluid en stank. Zij kiezen massaal voor de NOG Beter 2.0-variant, omdat deze de bereikbaarheid vergroot, zonder grote aantasting van de leefomgeving. GS stellen dat deze variant voor meer verkeer op de Weerlaan zorgt en dat regionaal en lokaal verkeer vermengen, wat een

negatief effect geeft op de leefomgeving. Hiertegenover staat dat de middenvariant aan veel meer woningen schade toebrengt. Het mengen van verkeer in de NOG Beter 2.0-variant zorgt juist voor een forse afname van verkeer op andere wegen, waar vele woningen staan. Kortom: het gaat om honderden woningen die in de meest vervuilde zone liggen. Wetenschappelijk is aangetoond dat mensen die binnen 50 meter van een weg wonen, ernstige gezondheidsklachten krijgen.

Inspreker is verbaasd over de noodzaak tot uitbreiding naar twee maal twee rijstroken tussen de N205 en N208. Nergens is gebleken dat dit nodig is. Zo blijven er maar weinig argumenten over om niet voor NOG Beter 2.0-variant te kiezen, tenzij het een prestigekwestie van het bestuur is geworden.

Vragen vanuit de Statencommissie

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt in hoeverre ondernemer Jansen als lid van de ondernemersvereniging in gesprek is gegaan met de politiek in Hillegom en wat dat heeft opgeleverd. Andere sprekers adviseerden de NOG Beter 2.0-variant als alternatief. Is dat wat volgens de heer Jansen?

De heer JANSEN vindt elk alternatief beter dan het VKA. Hij is betrokken geweest bij het voortraject en heeft aansluiting bij de gemeente gezocht, maar deze variant werd plotseling uit de hoge hoed getoverd. Het was een totale verrassing.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt hoeveel weken de heer Jansen met de politiek om de tafel heeft gezeten. Was er geen invloed van ondernemers mogelijk?

De heer JANSEN heeft het proces in Hillegom als erg onduidelijk ervaren. Het was moeilijk om een standpunt in te nemen.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) zegt dat er volgens de heer Van der Reep geen goed natuuronderzoek is gedaan. GroenLinks had schriftelijke vragen gesteld over de onderbouwing. Daarop werd geantwoord dat de benodigde juridische toetsen zijn gedaan. Hoe weegt de heer Van der Reep dat? De aan te leggen weg zou bewoners moeten helpen om het gebied uit te komen. Waarom wil de heer Van der Reep dat niet?

De heer VAN DE REEP zegt dat Stichting Duinbehoud later op de dag zal inspreken over de juridische aspecten en deze vraag beter kan beantwoorden.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) vraagt nogmaals of er elders nog juridische problemen zijn, want het college gaf als antwoord op zijn vragen dat die er niet zijn.

De heer VAN DE REEP antwoordt dat het deelrapport natuur van Haskoning onvolledig en incorrect is. Hij verwacht dat de rechter daar veel vragen over zal stellen. Als GS het VKA vaststellen, houdt dat in dat de andere vijf varianten niet goed onderzocht zijn. Dat zal uiteindelijk juridische consequenties hebben voor de natuurnetwerkgebieden. Over Natura 2000 ligt er een advies van het

Europese Hof. Inspreker verwacht dat zal blijken dat de aansluiting van de N206 op de N208 niet vergunbaar is.

Inspreker woont in de omgeving, maar wil deze weg niet. Meer asfalt is volgens hem niet de oplossing van de toekomst. In het kader van de klimaatverandering moet er duurzamer worden nagedacht over veranderingen. Landschap is duurzaam en moet behouden blijven voor toekomstige generaties. Hij zou meer aandacht willen zien voor openbaar vervoer en de elektrische fiets, en voor behoud van openheid. Mensen hebben de natuur nodig voor een gezonde leefomgeving.

De heer LEEVER (Ouderenpartij N-H) geeft een compliment voor de film. Beelden zeggen meer dan duizend woorden.

De heer TIJSSENS (D66 N-H) merkt op dat de heer Jansen schade aan de ondernemers benoemde. Schade is er misschien ook als er niets gebeurt. Wat zou er moeten gebeuren? Aan de heer Van der Reep vraagt hij of een aquaduct met verdiept tracé veel uitmaakt voor de landschappelijke impact? Worden zo scenario's mogelijk die zonder aquaduct niet mogelijk zijn?

De heer JANSEN antwoordt dat hij nu last heeft van de beperkte mobiliteit. Het verkeer staat snel vast en dat moet opgelost worden. Maar de Duinpolderweg komt dwars door zijn bedrijf heen, vandaar zijn inspraak.

De heer VAN DE REEP antwoordt dat de waarde van de Oosteinderpolder ook bij een verdiepte aanleg verloren gaat. De geschiedenis van de polder gaat terug tot de Middeleeuwen; het is een heel bijzonder gebied, zowel cultuurhistorisch als qua natuur. Als er een verdiept tracé wordt aangelegd en de auto's duiken de verdieping in, geeft dat veel geluid en dat ver draagt door de polder. Het schrikt vogels en andere dieren af.

De heer TIJSSENS (D66 N-H) vraagt naar de mogelijkheden als er wordt gekozen voor verdiepte aanleg.

De heer VAN DE REEP ziet geen enkele mogelijkheid.

Deel 2 van de insprekers

De heer DE BOER is bloementeler in Hillegom. De vele rapporten die zijn verschenen, waaronder de MER uit 2017 geven aan dat het doortrekken van de verbindingsweg niet nodig is en niet nodig zal zijn. Al jaren probeert het bestuur via steeds nieuwe varianten toch een weg aan te leggen. Zonder de weg rijdt het verkeer echter altijd door; er staan zelden files. Zelfs als belangrijke wegen, zoals de Olympiaweg, langdurig zijn afgesloten, rijdt het nog door. Dat is het bewijs dat de wegverbinding A4-N206 niet nodig is. De weg is schadelijk voor de streek. Daarom verzoekt inspreker te kiezen voor de NOG Beter 2.0-variant. Dit alternatief maakt zo veel mogelijk gebruik van bestaande wegen, in plaats van nieuw asfalt. In Hillegom wordt gesteld dat er nu voldoende geld beschikbaar is dat voor iets anders wordt gebruikt als de weg niet doorgaat. Dat is toch geen argument om een weg aan te leggen? Het zou moeten gaan om de vraag of de weg nuttig en noodzakelijk is. Verschillende Statenleden hebben gezegd dat de HOV-buslijn alleen doorgaat als de Duinpolderweg doorgaat. Dat is toch

onacceptabel? Bij de aanleg van de N206, 40 jaar geleden, zei de provincie Noord-Holland: tot hier en niet verder over haar grondgebied. Gaat dit zich herhalen met de HOV-buslijn?

Als ervoor wordt gekozen om de weg door te trekken, wordt de Bollenstreek volgebouwd: het begin van de Bollenstad. Inspreker is voor het doortrekken van de Weerlaan naar de N205, want dit tast het landschap en de natuur het minste aan.

De heer DENAEYERE spreekt in namens de Wijkraad Oostduin Hillegom. De wijkraad spant zich al jaren in voor behoud van het landelijke karakter en is niet blij met het VKA om twee redenen. Het ineens gekozen VKA tast de eeuwenoude Oosteinderpolder aan. Bovendien zijn er verkeerskundig alleen maar nadelen, vooral in Hillegom Noord. Bij een goed onderbouwd besluit zou de wijkraad zich kunnen neerleggen, maar nu is er zo grillig gehandeld dat elk vertrouwen in het bestuur verdwenen is. Volgens GS was de stroomweg tussen de A4 en de N206 dringend noodzakelijk. Uit de MER bleek deze echter niet zinvol. Zelfs de noodzaak van de wegverbinding naar de N206 bleek er niet uit. Toch blijven GS vasthouden aan deze verbinding. GS kozen eerst voor de zuidvariant, nu ineens voor de middenvariant, wederom zonder duidelijke onderbouwing. De wegverbinding met de N206 is volgens Europees recht waarschijnlijk niet eens realiseerbaar.

In de MER wordt de NOG Beter 2.0-variant als milieuvriendelijkste alternatief betiteld. Je zou denken dat een verantwoord bestuur dit serieus neemt. Dat gebeurt helaas niet. Je zou ook willen dat je eigen gemeenteraad voor je belang opkomt, maar Hillegom heeft zich teleurstellend gedragen. Een lokale partij werd de grootste in de raad doordat ze zich tegen de weg had uitgesproken. Ineens gingen deze partij en de raad om: er moest een verbindingsweg komen en wel volgens het middenalternatief. De reden van de ommezwaai is onduidelijk en de geloofwaardigheid van het bestuur is ver te zoeken.

Mevrouw DENAEYERE-POS is inwoner van Hillegom en wil dat er absoluut niet wordt gekozen voor het VKA. Ze raadt aan om de beslissing niet uit te stellen, maar nee te zeggen tegen deze variant. Als nut en noodzaak waren aangetoond, zou men haar niet horen. Al jaren wordt gepraat over de Duinpolderweg, maar waarom? Het is soms wat druk, maar er is nooit file. Insprekerster is jarenlang forens naar Amsterdam geweest en stond alleen op de A4 in de file. Nu werkt ze in Haarlem en heeft ze nooit file. Volgens verkeersmetingen is het slechts druk als alle verkeer over één weg gaat vanwege opbrekingen op andere wegen. Ze heeft nog nooit een goed argument gelezen voor nut en noodzaak. De N205 is er gekomen, maar ook die is niet te druk. Het aanleggen van een miljoenen kostende Duinpolderweg is kolder. Waarom wordt er niet gekozen voor een variant die als beste uit de bus kwam: de NOG Beter 2.0-variant? Luister naar de inwoners die altijd over de wegen rijden en luister naar de (milieu)technici.

Mevrouw VAN DER GEEST spreekt namens bewoners van de Oude Weerlaan te Hillegom en heeft vooral bezwaren over de zuidelijke variant Duinpolderweg, die dwars door kostbaar natuurgebied gaat. De aanleg van de zuidelijke variant van de Duinpolderweg raakt de bewoners enorm, doordat een mooi natuur- en recreatiegebied verloren gaat dat in veel behoeften voorziet. Hillegommers worden door de weg afgesloten van het noordelijk deel. Bewoners uit

Patrimonium met kinderen die in Hillegom naar school gaan, krijgen hier veel last van. De Duinpolderweg is uitsluitend gesitueerd door privé-eigendommen, waardoor men geen kleinvee meer kan houden. De afslag richting Weerlaan, halverwege de aansluiting op de N208 is nooit in de MER meegenomen. Deze afslag zal een aantal woningen afsluiten van Hillegom. Ze komen tussen autowegen te liggen, waardoor een onveilige situatie ontstaat en Hillegommers niet meer bij hun groen kunnen komen. De aanleg van de NOG Beter 2.0-variant zal ook vervuilend werken, want er liggen woonwijken naast. De Weerlaan wordt ingesloten door twee drukke wegen. De verstedelijking rukt op aan alle kanten: laat de polder in alle rust verder leven. Als de Duinpolderweg er toch komt, dan willen bewoners dat er geen extra brug wordt aangelegd, want ook dat is een aderlating voor de natuur. In de 21e eeuw passen bruggen niet meer, maar is ondertunneling beter. Tot slot: Hillegom hoeft niet ontsloten te worden, want dat is al gebeurd. De omliggende gemeenten moeten zelf ook in ruimte investeren om hun problemen op te lossen.

Mevrouw VAN DIEMEN vindt de gedachtegang dat huidige en toekomstige verkeersproblemen worden opgelost met een nieuwe weg, achterhaald en ongezond voor de maatschappij. Het is de huidige manier van leven die veranderd moet worden, want steeds vaker ervaart men de negatieve gevolgen van de gangbare leefstijl, zoals files. Daarbovenop komen de negatieve gevolgen voor mens en natuur. Het is een ongezonde maatschappelijke ontwikkeling, waarbij het niet meer in Frage is of de perceptie van mobiliteit veranderd moet worden, maar hoe deze gerealiseerd kan worden. Dit zou moeten gebeuren door het belonen van goed gedrag. Wetenschappelijk is aangetoond dat dit werkt. Inspreekster vergelijkt het met het rookbeleid: roken wordt onaantrekkelijk gemaakt en het werkt. Deze logica zou ook moeten gelden voor mobiliteit. Als we mensen minder willen laten rijden, moeten we toch niet meer asfalt aanleggen? Maak ongewenst gedrag zo ongemakkelijk mogelijk en biedt positieve alternatieven aan, zoals elektrische fietsen en goed openbaar vervoer. Het gezonde alternatief moet aantrekkelijker worden dan het origineel. Er komt altijd een kantelpunt in ongewenst gedrag, hoewel dat vaak wat later optreedt dan gewenst. Inspreekster heeft er vertrouwen in dat PS een verstandig besluit nemen.

Vragen vanuit de Statencommissie

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) vraagt waarom de heer Denayere verwacht dat de verkeersproblemen met de middenvariant verergeren.

De heer DENAEYER antwoordt dat hij een aantrekkende werking verwacht van de omliggende gemeenten. Daardoor zal het verkeer toenemen. Nu gaat het verkeer vooral het gebied uit, maar dan zal er stroom het gebied in komen.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) stelt dat de gemeente Hillegom een belangrijke kracht is geweest om de zuidvariant naar de middenvariant te veranderen. Hij vraagt of de heer Denayere met de gemeente heeft besproken dat deze variant averechts werkt voor Hillegom.

De heer DENAEYERE heeft geprobeerd zijn kritiek aan te geven bij gemeente Hillegom, maar daar stond de gemeente niet voor open.

De heer CANTON (PvdD Z-H) vraagt of mevrouw Van Diemen de verkeersproblemen niet wil oplossen omdat deze moeten dienen als aanjager tot gedragsverandering.

Mevrouw VAN DIEMEN antwoordt dat zij dit niet zo bedoelde. De oplossing voor verkeersproblemen is echter niet het aanleggen van asfalt, maar een verandering van gedrag.

De heer CANTON (PvdD Z-H) vraagt of dit betekent dat ze wel erkent dat er een verkeersprobleem is.

Mevrouw VAN DIEMEN erkent slechts verkeersdrukke bij topdrukke. Het is echt minimaal vergeleken bij grote steden.

De heer ZOON (PvdD N-H) vraagt waarom de heer De Boer bang is dat de HOV-lijn zal doodlopen.

De heer DE BOER antwoordt dat hij van verschillende Statenleden heeft gehoord dat er een deal is gesloten dat de HOV-lijn pas doorgaat als de Duinpolderweg doorgaat.

De heer VAN RIJNBERK (D66 Z-H) stelt dat de Weerlaan en andere wegen in Hillegom 30 km/u zijn. Dat kunnen beter fietsroutes worden, waarbij het autoverkeer wordt omgeleid. Wat vindt de heer Denayerre daarvan?

De heer DENAEYERE deelt die mening niet. Er staat wel eens verkeer vast als de brug opengaat, maar vaak is dat lokaal verkeer. De problemen rondom de bruggen kunnen het beste met NOG Beter 2.0-variant opgelost worden.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) stelt dat mevrouw Van der Geest een aantal bezwaren noemde van de zuidvariant en de middenvariant. Namens wie spreekt zij, om hoeveel bewoners gaat het? Hebben bewoners gesprekken gevoerd met de politiek van Hillegom?

Mevrouw VAN DER GEEST vertegenwoordigt de bewoners van circa 40 huizen aan de Oude Weerlaan. Zij hebben begin 2018 een zienswijze ingediend. De gemeenteraad Hillegom was unaniem tegen de zuidvariant, dus daar was geen discussie voor nodig. Omdat bewoners niet helemaal gerust waren na het afblazen van het zuidelijk tracé, zijn zij blijven inspreken over de nadelen van de verschillende varianten.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt welke keuze de bewoners zouden maken.

Mevrouw VAN DER GEEST zou ervoor kiezen om de N207 door te trekken. Dat is een goede weg naar de A4. Ondertunneling zou prettig zijn. Ook zouden de staande masten van de Ringvaart afgeschaft kunnen worden, zodat de brug wat minder vaak opengaat. Daarmee is voor Hillegom het grootste probleem opgelost.

De heer DE GRAAF (CDA N-H) vraagt of de heer De Boer niet weet dat er een samenwerkingsovereenkomst bestaat waarin de koppeling tussen de HOV-lijn en de Duinpolderweg is gemaakt.

De heer DE BOER antwoordt dat hij dat weet, maar dat de vorige afspraken niet zijn nagekomen. Als de Duinpolderweg niet zou doorgaan, gaat de buslijn ook niet door? Nut en noodzaak zijn van belang. Als een busbaan noodzakelijk is maar de weg niet, ontstaat er wel een rare oplossing.

De heer HOOGERVORST (SP N-H) vraagt waar de verhalen over verkeersdrukte vandaan komen. Meerdere sprekers zeggen namelijk dat er geen problemen zijn.

Mevrouw DENAEYERE heeft geen idee. Zij woont 25 jaar in de Bollenstreek en staat nooit in de file. Het probleem wordt aangepraat, doordat de verbinding een prestigeproject is van mensen die tien jaar geleden besloten hebben dat de weg er moet komen.

VOORZITTER: de heer Struben

Blok 4 14:30 – 16:00

Deel 1 van de sprekers

Mevrouw HEEMSKERK is raadslid van de fractie Bloeiend Hillegom en constateert dat er op het collegevoorstel van de middenvariant geen inspraakprocedure meer mogelijk is. Bloeiend Hillegom acht het echter zeer wenselijk om betrokkenen wel deze gelegenheid te geven. Op 16 mei 2018 heeft Bloeiend Hillegom gevraagd om een aanpassing van de kruising N208-N207 in het besluit op te nemen. Helaas hebben beide provincies hier geen gehoor aan gegeven. Nogmaals vraagt de spreker om het besluit over de kruising te amenderen. Tot slot noemt ze de ruimtelijke reservering voor het doortrekken van de weg. Nut en noodzaak van deze weg zijn niet aangetoond. Bovendien wordt nog gewacht op een uitspraak van het Europese Hof over de uitstoot van stikstof. Namens Bloeiend Hillegom wenst ze PS wijsheid met het nemen van het besluit.

De heer VENDERBOSCH spreekt namens de KNNV Bollenstreek Milieuoverleg en als bewoner over de verbinding van de A4 en de N208 en eventueel het doortrekken naar N206. Hij is milieudeskundige met hart voor natuur en is tegenstander van de zuid- en middenvariant en voorstander van de NOG-Beter 2.0-variant. In de nota van beantwoording staat dat in de volgende fase mitigerende maatregelen aan de orde komen. In de Bollenstreek zijn nauwelijks plekken om verlies van het oude weideland elders te compenseren. Elke vierkante meter asfalt gaat ten koste van de natuur. Spreker mist de rechtvaardiging van het doortrekken van de weg naar de N206. Deze zou er zijn volgens de provincie, maar hij is het daar niet mee eens. Als de weg er toch komt, raadt hij aan om de brug over de Ringvaart te verbreden.

Er is besloten om de middenvariant te beschouwen als VKA. Gesteld wordt dat het traject langs de Weerlaan nadelig is voor het leefmilieu en dat dit traject de mogelijkheden tot doortrekking beperkt. Daaruit blijkt dat de provincie het

leefmilieu en het kunnen doortrekken belangrijker vindt dan natuur. Natuur is echter een randvoorwaarde voor een goed leefmilieu.

De KNNV bestaat 125 jaar en organiseert voor zo'n 150 leden natuurexcursies en lezingen. Als het zo doorgaat, zijn er straks geen natuurplekken meer in de Bollenstreek.

De heer VAN MAASDAM is veertien jaar woonachtig in Hillegom en opgegroeid in Zwaanshoek. Hij was altijd trots op het Nederlandse poldermodel. Ook deze hoorzitting is hier een goed voorbeeld van, maar deze lijkt ingezet te worden als zoethoudertje. Hij heeft het idee dat de weg, die bedoeld was ter ontlasting van de dorpen Zwaanshoek en Beinsdorp, uiteindelijk leidt tot een parlementaire enquête om alle misstanden boven tafel te krijgen. Hillegom heeft lang geen standpunt ingenomen, zat niet in de adviesgroep en zelfs de grootste partij wilde niet dat de weg er zou komen. Nu kiest de gemeente voor de variant die de minste weerstand oproept. Nut en noodzaak lijken echter lastig te vinden. Als er een weg moet komen, zou inspreker kiezen voor de NOG Beter 2.0-variant met ondertunneling. Hij woont tegen het centrum aan de zuidkant en zou blij moeten zijn met de middenvariant, die aan de andere kant van Hillegom komt. Maar daar wonen de meeste mensen en die kiezen voor de snelste route. Dat zijn de N207 en de Hillegommerbrug. Daar verandert de nieuwe weg niets aan. Zijn achtertuin grenst aan de Olympiaweg. Vanaf 5.30 uur rijden daar vrachtwagens naar de N207. De middenvariant laat deze stroom niet de andere kant oprijden, want dat is te ver weg. De ontsluiting van de Weerlaan zal echter veel verkeer de mogelijkheid geven om snel het dorp in te komen. Inspreker is geen deskundige van infrastructuur en heeft geen kennis van politieke processen. Hij redeneert vanuit gezond verstand met oog voor anderen. Daarom is het poldermodel zo mooi. Na veel gesprekken met bewoners en andere betrokkenen, is hij tot de conclusie gekomen dat de middenvariant geen problemen oplost, maar wel veel schade berokkent.

De heer LANGEVELD spreekt in namens de overgrote meerderheid van de gemeenteraad Hillegom. In de regio ervaart men problemen met de bereikbaarheid en de doorstroming van verkeer. Dat is een regionaal probleem. Daarom heeft gemeente Hillegom ingestemd met het voorstel van de provincies. Gelet op de belasting van de dorpskern is de middenvariant de beste keuze. In de middenvariant komt de Duinpolderweg zo ver mogelijk bij woonwijken vandaan, wat beter is dan in de versie NOG Beter 2.0. Het plan heeft ook schaduwkanten. De gemeenteraad wil daarom dat de middenvariant zo wordt ingepast dat de natuur zo min mogelijk wordt aangetast. Daarvoor is een ondertunneling onder de Ringvaart nodig voor een vlotte doorgang van weg- en waterverkeer. Indien PS instemmen met de middenvariant, dan wil de gemeenteraad van Hillegom zich graag samen inspannen voor een goede inpassing.

De planologische reservering voor het doortrekken van de weg naar de N206 verschaft duidelijkheid voor de toekomst, maar een noodzaak ziet de gemeenteraad hier niet voor.

De heer POP spreekt in namens CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek en verwijst naar de monumentendagen, die veel bezoekers trekken. Zij bezoeken landschappen met cultuurhistorische waarde, die soms ernstig bedreigd worden door landbouw en planologische veranderingen. De

Bollenstreek is een cultuurlandschap dat uniek is in de wereld. Het gaat goed in de regio: de export is nog nooit zo groot geweest als nu en veel toeristen weten de streek te vinden. Er zijn ook knelpunten. Al 13 jaar wordt er over de aanleg van de Duinpolderweg gesproken. Het is echter niet duidelijk waar de wens voor de weg vandaan komt: van bestuurders, bedrijfsleven of inwoners? Inspreker heeft geen idee. Er ligt een stapel aan onderzoeken en rapporten. Nu staan PS voor de vraag of alle huiswerk goed is verricht. Is er behoefte aan deze weg en kan er een verantwoorde beslissing worden genomen, ondanks de felle protesten van omwonenden? Bij deskundige ambtenaren hoort men twijfel. CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek komt op voor het behoud van de waardevolle cultuurlandschappen en protesteert daarom tegen het aantasten van onvervangbare landschappen. Koester de bijzondere gebieden en kies, als een goed rentmeester, voor lokale oplossingen, Kies de NOG Beter 2.0-variant en schrap de reservering voor het doortrekken van de weg.

Vragen vanuit de Statencommissie

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt in hoeverre de bewoners volgens mevrouw Heemskerk en de heer Langeveld erbij betrokken zijn door de gemeente, bijvoorbeeld via een hoorzitting of bewonersavonden?

Mevrouw HEEMSKERK is tijdelijk geen raadslid, maar heeft 16 jaar in de gemeenteraad gezeten. De raad heeft een hoorzitting en informatieavond georganiseerd. Bewoners konden hier hun mening geven. Verder zijn raadsleden altijd bereikbaar via Facebook en e-mail.

De heer LANGEVELD bevestigt dit. Bovendien was de Duinpolderweg een belangrijk item in de verkiezingscampagne.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt of zij kunnen aangeven wat de opinie was aan het einde van de informatieavond? Vanmorgen heeft de Statencommissie een aantal bewoners en ondernemers uit Hillegom gehoord. Zij zeiden dat de middenvariant uit de lucht kwam vallen.

De heer LANGEVELD was niet bij de hoorzitting aanwezig, omdat hij toen nog geen raadslid was. Uit gesprekken met inwoners kwam naar voren dat men in het zuidelijke deel van Hillegom last verwachtte van verkeer dat vanuit het noorden naar de N207 zou rijden. De Duinpolderweg zou deze druk wegnemen.

Mevrouw HEEMSKERK is het hier niet mee eens. Bewoners van Hillegom zitten niet te wachten op een Duinpolderweg door het natuurgebied. Deze keuze gaf de minste weerstand, want in het natuurgebied wonen weinig mensen, dus er zouden weinig bezwaren zijn. Bij de zuidvariant zou een bos en polder dat is aangelegd met provinciaal geld, verloren gaan. Met de middenvariant wordt echter cultuurhistorisch gebied om zeep geholpen, wat zij niet kan verdedigen. Helaas hebben de partijen tot voor de verkiezingen vastgehouden aan een standpunt tegen de Duinpolderweg, maar zijn zij daarna gedraaid en kozen zij de middenvariant. Bloeiend Hillegom wil per se geen zuidvariant, omdat dit een industriegebied doorkruist. De kruising bij de N207 wordt heel druk, zodat hier goed naar gekeken moet worden. Vanaf de Elsbroekerbrug ligt er al een tweebaansweg, alleen het deel dat in Zuid-Holland ligt, is eenbaansweg. De

doorstroming van de kruising zou flink verbeteren als dit wordt veranderd. Neem die kruising dus mee en wacht niet tot een later moment.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt hoe Bloeiend Hillegom denkt over de NOG Beter 2.0-variant.

Mevrouw HEEMSKERK antwoordt dat de NOG Beter 2.0-variant in combinatie met de kruising en ondertunneling een goede oplossing is. Door ondertunneling krijgen omliggende wijken geen problemen met stikstof en andere vervuiling. Dat regionaal en lokaal verkeer met elkaar vermengen, ziet zij niet als een probleem.

De heer BAKX (50PLUS Z-H) stelt dat Hillegom inmiddels een omgevingsvisie heeft opgesteld, waarin staat dat de Oosteinderpolder beschermd moet worden. Hoe valt dit te rijmen met de middenvariant?

De heer LANGEVELD legt uit dat de weg uit de middenvariant zonder problemen neergelegd kan worden. Het deel van de Oosteinderpolder waardoor de weg gaat lopen, is in de jaren zeventig al aangetast en heeft niet meer het oorspronkelijke veenlandschap. Als daar de weg wordt doorgetrokken en verlaagd wordt ingepast, is het landschappelijk acceptabel. De voormalige molensloot tot aan de N208 is ook geen beschermingswaardig weidegebied. Hij verwacht dat de aanleg van een goed ingepaste weg de vogelstand niet onevenredig veel schade zal aandoen. Er gaat een aantal vierkante meter verloren, maar gezien nut en noodzaak van de weg is deze variant gewenst.

De heer BAKX (50PLUS Z-H) is verrast dat de heer Langeveld de polder devalueert tot een niet waardevol stuk land vol met rotzooi.

De heer LANGEVELD antwoordt dat dit alleen geldt voor het stuk waar de weg in de middenvariant gesitueerd is. De rest van de polder is wel waardevol landschap.

De heer DE GRAAF (CDA N-H) vraagt hoe de heer Venderbosch tegenover natuurcompensatie staat.

De heer VENDERBOSCH stelt dat de provincie dit nader wil uitwerken. Hij heeft daar zelf geen goed gevoel over en is bang dat er weinig ruimte in de Bollenstreek overblijft om te compenseren. Hij kan het niet wetenschappelijk onderbouwen, maar op basis van zijn gevoel, is hij niet positief.

De heer DE GRAAF (CDA N-H) nodigt inspreker uit om naar de N201 te komen, waar natuur overgecompenseerd is na aanleg van een weg.

De heer WEIDE (VVD Z-H) vraagt of het college van Hillegom na het besluit van GS contact heeft gezocht met de andere gemeenten in Noord-Holland, om tot een gezamenlijke zienswijze te komen. Deze gemeenten vinden het namelijk jammer dat Hillegom zijn zin heeft gekregen met de middenvariant. En waarom wil Hillegom de ruimtelijke reservering aanhouden?

De heer LANGEVELD antwoordt dat Hillegom de reservering wil aanhouden, omdat nut en noodzaak nog niet zijn aangetoond. Hij weet niet of er contact is geweest met het college van Bennebroek. In de hele reeks varianten was echter ooit een variant direct langs Bennebroek. Die is gesneuveld omdat dit niet acceptabel was voor gemeente Bloemendaal.

De heer CANTON (PvdD Z-H) merkt op dat een aquaduct volgens de heer Langeveld van toevoegde waarde zou zijn. Hij vraagt of een aquaduct een voorwaarde of een wens is. Een aquaduct heeft effect op het landschap, maar beperkte invloed op de lucht- en bodemkwaliteit. Is dat meegewogen in de gemeenteraad? Het voorliggende voorstel is een samenspel van een deel van de zienswijzen. Een deel in het zuiden van het plangebied is weggevallen, terwijl dit wel in de zienswijze was opgenomen. Hoe beoordeelt de inspreker dat wegvallen?

De heer LANGEVELD antwoordt dat in de Hillegomse raad niet over het aquaduct is gesproken als voorwaarde of als wens. Gezien de gesprekken in de raad kan hij zich voorstellen dat het als voorwaarde gesteld wordt. Over de lucht- en bodemkwaliteit zegt hij dat de huidige N207 effect heeft op lucht en bodem. Daar komt nu een tweede ontsluiting bij. Daarvoor maakt het niet uit welke variant het wordt. Het effect op de omgeving (afstand tot bewoning) verschilt echter wel. De middenvariant scoort daarbij het beste. De gemeente heeft zich geconcentreerd op de keuze tussen de midden- en de zuidvariant. De zienswijze is uitgelokt door de aanvankelijke keuze van GS voor de zuidvariant. Daarop zijn de argumenten van de gemeente gebaseerd.

De heer VAN RIJNBEEK (D66 Z-H) noemt nogmaals de omgevingsvisie. Daarin gaat het om een afweging van heel veel zaken. Dit zal ook in de raad een discussie zijn. Nu lijkt het alleen om bewoners en natuur te gaan, maar het gaat ook over wonen, geluidhinder, gezondheid van inwoners. Er spelen veel factoren een rol als de gemeenteraad een afweging moet maken. Hoe integraal is het allemaal afgewogen en hoe staat de gemeente erin?

De heer LANGEVELD antwoordt dat de raad het voorstel integraal heeft afgewogen. Er zijn heel veel aspecten gewogen, zoals natuuraspecten en woningbouw. De zuidvariant was langs een terrein geprojecteerd waar de bouw van starterswoningen gepland was. Het zou ook het dorp in tweeën snijden en een bedrijventerrein zou door de zuidvariant doorsneden worden. Voor deze bedrijven levert de middenvariant een logische ontsluitingsroute naar de A4.

De heer TIJSSSENS (D66 N-H) merkt op dat de gemeenteraad volgens de heer Langeveld niet voor reservering is. Is de raad überhaupt tegen reserveringen of tegen deze reservering?

De heer LANGEVELD antwoordt dat de raad tegen de reservering voor de aansluiting N208 en N206 is, omdat men eerst nut en noodzaak aangetoond wil zien.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) merkt op dat voor het eerste deel ook nut en noodzaak niet aangetoond zijn. Waarom mag dat dan wel doorgaan?

De heer LANGEVELD antwoordt dat het verschil zit in de verkeersafwikkeling van de noord-zuidas van Hillegom, waarbij de noordelijke ontsluiting een extra verbinding geeft naar de A4. Het doortrekken van de weg heeft voor Hillegom geen toegevoegde waarde.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) veronderstelt dat deze mening niet gebaseerd is op rapporten, maar op de eigen beleving.

De heer LANGEVELD antwoordt dat dit niet zo is. Uit een rapport over de keuze tussen de zuid- en middenvariant maakte hij op dat van de noordelijke ontsluiting naar de A4 wel nut en noodzaak zijn aangetoond.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) stelt dat Hillegom de weg vroeger helemaal niet wilde, maar nu wel. Wat is er gebeurd dat er gedraaid is?

De heer LANGEVELD antwoordt dat er diverse varianten zijn besproken, zoals het doortrekken van de N207, de noordvariant en de spoorvariant. De gemeente heeft toen zelf de middenvariant voorgesteld. Deze komt dus niet uit de lucht vallen.

Mevrouw HEEMSKERK antwoordt dat de middenvariant is komen bovendrijven doordat de zuidvariant het industriegebied van Hillegom doorkruiste en men van mening was dat deze variant gerealiseerd zou worden indien de gemeente geen alternatief zou aanbieden.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) vraagt of de heren Pop en Venderbosch hebben deelgenomen aan de adviesgroep die was ingesteld om draagvlak te krijgen.

De heer POP antwoordt dat hij niet was uitgenodigd.

De heer VENDERBOSCH antwoordt dat de KNNV Bollenstreek heeft aangegeven te willen deelnemen aan de adviesgroep, maar niet is toegelaten.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) stelt dat Hillegom de weg niet dichtbij woningbouw wilde hebben, maar vervolgens het tracé verplaatst naar de woningen van Zwaanshoek. Dat lijkt weinig solidair met deze kern.

De heer LANGEVELD antwoordt dat de gemeente Hillegom alleen heeft gekeken naar de Hillegomse bewoners. Hoe dicht de weg op de woningen van Zwaanshoek komt, weet hij niet. Er liggen sowieso woningen langs het tracé van de middenvariant. De weg ligt dicht bij Zwaanshoek maar hij gaat er niet doorheen, wat wel het geval was met de zuidvariant die dwars door Hillegom zou gaan. Zwaanshoek zal er last van hebben, maar Hillegom heeft ook last van deze variant. Natuur, bewoners en bedrijven moeten wijken voor de weg. Dat zijn de schaduwkanten. Er gelden echter meer belangen dan alleen natuur. De zuidvariant en NOG Beter 2.0 komen voor Hillegom pal tegen woningen aan. Inspreker denkt dat men in Zwaanshoek minder last heeft van de middenvariant, doordat dit geen dichtbebouwde omgeving is.

Deel 2 van de insprekers

De heer HELSLOOT spreekt namens de Vereniging van eigenaren woningen Weeresteinstraat die enorm teleurgesteld zijn over de beantwoording van de zienswijze. Bijna alle zienswijzen worden als niet ter zake doend afgewezen, inhoudelijke antwoorden ontbreken en er zijn diverse fouten gemaakt in de beantwoording. Uit de beantwoording blijkt ook dat de tracékeuze niet gestoeld is op onderzoek, en daarmee in strijd met de Awb. Ook het eigen adviesorgaan heeft hier al op gewezen. Alleen een paar positieve zienswijzen worden geprezen als iets van de zwijgende meerderheid. Onzin. De zwijgende meerderheid is er niet, maar uit zich elders. Iedereen is tegen de aanleg van de weg, niemand ziet het nut ervan. Wie sneller op de A4 komt, staat daar in de file. Kleine aanpassingen aan de bestaande wegen zijn prima. Doe daarnaast iets aan de mobiliteit, door het verbeteren van fietsverbindingen en het openbaar vervoer over de provinciegrenzen te organiseren. Van Noordwijkerhout naar Leiden ben je met de fiets sneller dan met de bus. Van Hillegom naar Schiphol is het 18 minuten met de auto, terwijl je er met openbaar vervoer een uur over doet. Daar is veel minst winst te behalen. Dat draagvlak niet belangrijk is voor GS, blijkt uit het voorstel dat ze voorleggen. De adviesgroep werd eerst als pion ingezet. Bewoners kiezen voor het voorlopig voorkeurstracé, dus GS adviseert om dat te volgen. Dat blijkt niet waar te zijn. Nu worden gemeenteraden als pion ingezet. Die kiezen voor de middenvariant, dus probeert GS dat te volgen. Waarom hebben alle lokale gemeentepartijen passages in hun verkiezingsprogramma opgenomen over betere fietsverbindingen en beter ov, maar geen enkele de Duinpolderweg? De Duinpolderweg heeft geen enkel draagvlak bij burgers, ondernemers en toeristen. Doortrekking naar de N206 is helemaal onzin. Beter ov en betere fietsroutes: die hebben nut. Gooi deze miljoenen euro's niet over de balk met deze investering maar besteed het aan ov en fietsverbindingen en wat kleine lokale aanpassingen. Dat is beter voor portemonnee, milieu en de mens.

De heer HELSLOOT spreekt in namens bewonerscomité "Houd het Buitengebied Open" over de Poelweg bij Lisse en Lisserbroek. Hij spreekt namens een groot aantal bewoners die zeer ontevreden zijn over de beantwoording van de zienswijzen. GS gaan alleen in op bijzaken, maar laten de hoofdzaak onbeantwoord. Er is geen overleg gevoerd met burgers en bedrijven langs de Lissedijk. Volgens de nota is de provincie pas na 19 december 2017 gestart met de communicatie: er is dus geen draagvlak voor het besluit dat op 19 december is genomen. Het college van GS geeft aan dat er overleg is gevoerd met de betrokken partijen en dat dit overleg heeft geleid tot het voorlopig voorkeurstracé. Met dit argument hebben GS geprobeerd om PS te verleiden in te stemmen met iets wat nog niet besproken is. Feit is dat er geen draagvlak is voor deze weg en dat PS hierover verkeerd worden voorgelicht, een geval van onbehoorlijk bestuur. Er is ook geen onderzoek verricht naar nut en noodzaak. Het onderzoek beperkt zich tot Hillegom, dat naar Lisse moet nog plaatsvinden. Nut en noodzaak van de Poelweg zijn dus niet onderzocht, laat staan vastgesteld. De ontsluiting van Lisse is bedoeld voor het verkeer naar de Keukenhof. Het verkeer op de N208 zou juist verminderen door de Poelweg.

Dat de Poelweg niet is onderzocht in relatie tot andere onderdelen in het voorkeurstracé, wordt door GS bevestigd, zonder er consequenties aan te verbinden. De onderbouwing is dat de Poelweg in strijd is met de

gebiedsuitwerking van de Haarlemmer-Bollenstreek die de ontwikkeling van de waterberging, 10.000 woningen in de Haarlemmermeer en een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding bevat. De Poelweg zit al deze ontwikkelingen dwars, maar hierop wordt niet gereageerd in de nota.

De heer HELSLOOT spreekt in namens mevrouw J.A. Koomen te Lisse. Haar huis is in 1965 als noodwoning gebouwd en altijd goed onderhouden. Het is een bijzondere woning met een grote tuin die uitkijkt over de kwekerij van de buren. De bewoonster wil er nog lang blijven wonen met mantelzorg uit haar omgeving. De Poelweg komt echter vlak langs haar woning, op 100 meter afstand, waarbij de koplampen zo naar binnen schijnen, mede gereflecteerd via de kassen. De gevel van het huis geeft geen demping: het is een ongeïsoleerd houten skelet. Verwacht wordt dat het geluidsniveau binnen op 80dB komt, wat ver boven norm is. Een geluidscherm om dit probleem op te lossen, zou het uitzicht geheel wegnemen. In plaats van op de kwekerijen kijkt de bewoonster straks uit op een weg met fijnstof en uitlaatgassen. Zij wordt hierdoor in haar grondrechten aangetast. De bodem van de woning is niet onderheid, waardoor zij nu al regelmatig schade en trillingen ondervindt van verkeer. Dit zal nog veel meer worden. Een verbetering van de fundering moet dus in de plannen worden opgenomen. Ook het doorknippen van de middenweg voor een fietstunnel stuit op bezwaren. Het verplicht vrachtverkeer om over de Rooversbroekdijk te rijden, met alle gevolgen van dien. Inspreker verwacht dat de bezwaren serieus genomen worden door de provincie.

De heer HELSLOOT spreekt in namens H. de Vroom die woont en werkt vlak langs het voorkeustracé, een van de laatste daglonershuisen. Het dijkhuis is niet via de weg te bereiken, de bewoner moet altijd via het water oversteken. Hij vaart de Ringvaart over met zijn eigen pont, die hij ook gebruikt voor zijn werk. Het is een unieke en charmante situatie in het landschap, maar niet voor lang, want door zijn tuin komt de Poelweg te liggen. Zo ontstaat een situatie dat hij een weg door zijn tuin krijgt, maar zelf zijn huis niet meer kan bereiken. Het wordt nog gekker. Grote vrachtschepen in de Ringvaart, moeten op deze plek gaan aanleggen, precies bij de steigers van de heer De Vroom. Het proces dat hij volgt is al even surrealistisch. Na een MER-procedure werd gekozen voor de Poelweg, zonder de samenhang met de overige wegverbindingen mee te nemen. De gevolgen van deze nieuwe combinatie van verbindingen zijn niet onderzocht. De waterberging van Rijnland wordt over het hoofd gezien. Het Groene Hart wordt al jaren rustig en leeg gehouden, maar wordt nu ineens bebouwd met een provinciale weg, hoog boven het landschap, op 11 meter hoogte, plus 10 meter voor straatmeubilair.

Inspreker adviseert om te stoppen met dit onzinnige project en advies te vragen aan de mensen die het gebied goed kennen: think local, act local.

De heer DE JONG is wethouder van gemeente Noordwijkerhout en spreekt mede namens gemeente Noordwijk. Hij vindt het project van groot belang voor de gemeenten in de Duin- en Bollenstreek en de rest van de regio. Sinds 2008 wordt in de regio gewerkt om de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Dat deze onder druk staan, bleek al in 2008 uit de bereikbaarheidsstudie. Toen werd er een samenwerkingsagenda opgesteld, waarin werd afgesproken om nieuwe verbinding van de A4 via de

Bennebroekerweg naar de N206 te maken, een robuuste structuur met een directe verbinding van de streek op de A4. Hieraan is tien jaar na dato niets veranderd. De ontwikkelingen maken alleen maar dat de verbinding noodzakelijker is dan ooit. De gemeenten Noordwijk en Noordwijkerhout onderschrijven het VKA en zijn blij dat GS voor de middenvariant hebben gekozen. De gemeenten hebben hun voorkeur al eerder bepleit. Een robuuste oplossing is nodig om de verkeersproblematiek op te lossen. De middenvariant voldoet het beste aan de gestelde eisen. Aan elk plan kleven voor- en nadelen, maar wie feiten op een rij zet, kan niet anders dan de middenvariant vaststellen: qua verkeersbereik geeft deze variant de beste resultaten, hij heeft de beste mkb-score, het economisch perspectief is goed doordat er geen doorsnijding van bedrijventerreinen is, hij past binnen de vastgestelde ontwerpnootitie en de weg komt zo ver mogelijk van de bebouwing. De middenvariant is bovendien goedkoper en robuuster dan andere varianten en heeft draagvlak in zijn gemeente, de Duin- en Bollensteek en Holland Rijnland.

De heer EVERS van fractie D66 Noordwijk/Noordwijkerhout stelt dat de bereikbaarheid voor forensen steeds meer een probleem is door het vastlopend autoverkeer. Bovendien is er weinig synergie doordat er onvoldoende verbindingen zijn door de spoorbaan en de Ringvaart met weinig overgangen. De Duinpolderweg is daardoor een aanwinst. Inspreker pleit ervoor om de nieuwe weg zo in te richten dat een snelle buslijn tussen Schiphol en Space Expo mogelijk wordt gemaakt. Van Noordwijk naar Schiphol reist men dan in 40 minuten en van Noordwijk naar Hillegom in 20 minuten. De Duinpolderweg is in alle plannen bestemd voor auto's, maar dat is een wat achterhaald concept. Tijdens de spits blijft bereikbaarheid een probleem; nieuwe wegen helpen niet om de congestie op te lossen. De nieuwe HOV-verbinding is goed voor Lisse, maar vanuit Noordwijk en Noordwijkerhout doet die weinig. Heel anders wordt het als er een FlixBus over de Duinpolderweg gaat rijden. Tijdens de spits kan dit een groot deel van automobiliteit overnemen. Daarvoor moet er tussen de N206 en N208 wel een verbinding komen, desnoods alleen als busbaan. Een nieuwe weg door de polder stuit op ernstige bezwaren: maar wat dan wel? Inspreker stelt voor om de onverharde Eerste Loosterweg aan de westrand van het spoor te verharden tot een enkele busbaan en te laten aansluiten op de N206 en aan de andere kant op de Pastoorlaan, om zo een verbinding te maken met de Duinpolderweg. Gemeente Noordwijkerhout en Lisse hebben hierover een motie aangenomen, wat Noordwijk binnenkort ook zal doen.

De heer MEIJER spreekt namens een aantal inwoners van De Zilk. Zijn woongenot wordt niet bedreigd, maar hij is bezorgd over het landschap. Informatie wordt verdraaid en bewoners worden misleid. De realiteit wordt daarbij genegeerd. Nederland is een evenwichtig land, waar draagvlak een belangrijke factor is. Maar hier wordt het draagvlak ondermijnd door de regenteske wijze waarop een deel van de provinciale overheid zich presenteert. Noord- en Zuid-Holland stellen voor om een reservering te doen voor een verbindingsweg. Volgens Haskoning zijn er geen nut en noodzaak voor dit stuk weg. Inspreker begrijpt niet dat de Gedeputeerde de uitkomst van dit rapport negeert. Politici die zich positief uitspreken over de weg zijn allemaal van dezelfde partij; een enge gedachte. Diverse adviesgroepleden voelen zich gebruikt en gemanipuleerd. De middenvariant heeft namelijk altijd de voorkeur gehad. Gemeente

Haarlemmermeer bespaart veel geld door de Duinpolderweg als regionale weg te betitelen. De provincie betaalt nu een weg die Haarlemmermeer nodig heeft vanwege zijn bouwactiviteiten. Het Europese Hof zou nog uitspraak doen over stikstof: wacht daarop, want een negatieve uitspraak heeft ernstige gevolgen voor de plannen.

Gedeputeerde Vermeulen wil dat het project in één keer wordt uitgevoerd. Voor plaatselijke aanpassingen is dan geen ruimte meer. De grote aanwezigheid van Amsterdam baart inspreker ook zorgen. Hij stelt vast dat de leefbaarheid van de Bollenstreek voor Amsterdam van relatief klein belang is. Het landelijk beleid noemt alternatieve vervoersvormen als alternatief van asfalt. Dat gebeurt in dit project geheel niet.

De heer MORSSINK spreekt in namens VNO/NCW en stelt dat het belang van het bedrijfsleven met het nieuwe alternatief niet is veranderd: het bereikbaarheidsprobleem moet worden opgelost. Hij is van mening dat de verbinding in één keer moet worden aangelegd. Met de toenemende filevorming op onder andere de A44 is er maar liefst vier, vijf keer per week een ongeluk bij de brug. Inspreker begrijpt niet dat er nog steeds wordt getwijfeld over de noodzaak van de verbinding. Uitstel is zeer ongewenst. Bedrijven pleiten voor een extra oost-westverbinding om de bereikbaarheid te verbeteren. Waar de weg komt te liggen is niet aan het bedrijfsleven, maar de nu voorgestelde variant is prima. De verbinding met de N206 en N208 is hiermee beter te realiseren. VNO/NCW roept PS op om het voorstel te steunen en te kiezen voor een toekomstbestendige oplossing.

Vragen vanuit de Statencommissie

De heer LEEVER (Ouderenpartij N-H) heeft vanmorgen diverse ondernemers gehoord die niet door VNO/NCW worden vertegenwoordigd. In hoeverre vertegenwoordigt deze organisatie het bedrijfsleven?

De heer MORSSINK antwoordt dat VNO/NCW 4.500 tot 5.000 bedrijven in de Bollenstreek vertegenwoordigt.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) vraagt hoe de gemeente omgaat met het feit dat de adviesgroep opzijgeschoven is?

De heer DE JONG antwoordt dat zowel de projectgroep als de stuurgroep uiteindelijk voor de middenvariant hebben gekozen. Daarbij zijn de belangen van de bewoners van Noordwijkerhout wel degelijk behartigd. Zowel in de zienswijze als in de inspraakreactie is aangegeven dat openbaar vervoer ook belangrijk is voor de ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek. Hij vindt dat openbaar vervoer in het besluit meegenomen moet worden, zoals de HOV-verbinding, maar ook andere extra ov-oplossingen. Noordwijkerhout en de omliggende gemeenten hebben een gemeenschappelijke zienswijze ingediend. De gemeenten vinden het belangrijk om als hele regio te spreken.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) vraagt of er nog een aanvullend voorstel over het openbaar vervoer komt, want dat is niet in dit voorstel inbegrepen.

De heer DE JONG antwoordt dat het niet is opgenomen vanwege de complexiteit van de zaak. De gemeenteraden hebben hier wel nadruk op gelegd.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) vraagt de heer Morssink wat de volgende fase wordt als het autoverkeer blijft toenemen. De overheid kan niet bezig blijven met asfalt aanleggen.

De heer MORSSINK merkt op dat 3% tot 4% van Nederland bestraat is. 97% daarvan is geen asfalt, maar andersoortig straatwerk. Het valt dus best mee met het aantal vierkante meters asfalt. De congestie in de Bollenstreek is echt een probleem. Er zijn geen files, maar het duurt gewoon lang, doordat het verkeer langzaam gaat. VNO/NCW wil een robuuste oplossing voor het bedrijfsleven en consumenten. Er zijn ook veel toeristen in de regio; die moeten ook vervoerd worden.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) vraagt waarom VNO/NCW twee vertegenwoordigers laat inspreken.

De heer MORSSINK antwoordt dat de vertegenwoordigers de inspraak op elkaar hebben afgestemd. Beide spreken in over verschillende aspecten.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) vraagt de gemeente Noordwijkerhout of deze gemeente wel iets heeft aan de plannen, want ze reiken niet tot Noordwijkerhout.

De heer DE JONG antwoordt dat de meerderheid van de gemeenteraad voor het doortrekken naar de N208 is. Bovendien geeft de zuidelijke rondweg bij Lisse verlichting voor de rotonde bij Sassenheim noord en de A44. Beide delen van de Duinpolderweg hebben invloed op de doorstroming in Noordwijkerhout. De gemeente heeft een flinke woningopgave. Gezien de economische activiteiten die almaar toenemen, verwacht inspreker ook meer vervoersbewegingen die met de Duinpolderweg opgelost kunnen worden.

De heer VAN RIJNBERK (D66 Z-H) vindt het een creatieve gedachte om meer aandacht voor openbaar vervoer te vragen. Bedoelt de heer Evers om bij de inpassing een uitwerking op te nemen om met een bus over de weg te gaan rijden?

De heer EVERS antwoordt bevestigend. Het voorstel voor een busverbinding hoeft niet te wachten op de verbinding N206-N208. Je kunt ook station Hillegom aandoen, zodat de verbinding naar Haarlem en Amsterdam beter wordt. Als er snelle buslijnen worden aangelegd, moet men ook voorzieningen voor bushaltes maken, met fietsenstallingen etc. Bij het ontwerp moet hier dus al rekening mee gehouden worden.

De heer BAKX (50PLUS Z-H) vraagt of Noordwijkerhout nog steeds voorstander is van de middenvariant als de doortrekking niet doorgaat. Wat heeft Noordwijk aan een verbinding die bij het Fordmuseum in Hillegom ligt?

De heer DE JONG antwoordt dat de N206 bij voorkeur wordt doorgetrokken naar het Fordmuseum. Zowel voor openbaar vervoer als auto's is dat een mooie

doorloop naar Schiphol en Amsterdam. Bij de middenvariant hoort een zuidelijke randweg van Lisse. Inspreker is zich ervan bewust dat je infrastructurele maatregelen regionaal moet bekijken. De gemeenten hebben de handen ineengeslagen om samen te reageren. Dat is geven en nemen.

De heer BAKX (50PLUS Z-H) zegt dat dit geen antwoord op zijn vraag is. Wat gaat gemeente Noordwijkerhout doen als de doortrekking niet kan?

De heer DE JONG antwoordt dat een robuuste verbinding een pre is, maar als die er niet komt, moeten er alternatieven komen, want anders wordt de N443 nog zwaarder belast. Hij hoopt dat deze weg door de zuidelijke randweg Lisse wordt ontlast, maar met de groei in aantal woningen tot 2030, is een robuuste oplossing mogelijk, zoals de middenvariant. Mocht een van de delen niet doorgaan, dan moet later een andere oplossing gekozen worden. Zo ver kan hij nog niet kijken.

De heer BAKX (50PLUS Z-H) vraagt wat de heer De Jong vindt van het doortrekken van de N207 naar de N206.

De heer DE JONG antwoordt dat dit betekent dat richting de Ruijgenhoek wordt gereden. Dat is de minst slechte variant voor Noordwijkerhout. In allerlei beleidsnotities is al aangegeven dat het doorklieven van de Zilkerpolder bepaald niet de voorkeur heeft.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) hoorde vanmorgen dat de bedrijvigheid in het noorden van de provincie zich verplaatst naar het zuiden. Het Rijk wil de A-wegen op orde krijgen. Waarom bepleit de heer Morssink dan een robuuste weg door het noorden van provincie?

De heer MORSSINK heeft gisteren gehoord dat het verkeer in de Bollenstreek alle kanten op beweegt. 40% van de beroepsbevolking vertrekt uit de streek, zowel naar noord als naar zuid. Dat verkeer loopt vast. De A44 loopt daardoor vol. Het Rijk kan de rijkswegen willen aanpassen, maar na 60-70 jaar is er nog niets aan gebeurd.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) stelt dat de gemeenten volgens de heer De Jong goed hebben overlegd. Maar het gaat niet alleen om de veertien gemeenten in Holland Rijnland. In hoeverre is met andere gemeenten overleg gevoerd, bijvoorbeeld met Haarlemmermeer?

De heer DE JONG antwoordt dat Bloemendaal en Heemstede in eerste instantie voor de zuidvariant waren. Heemstede wil nu de middenvariant, Bloemendaal nog niet. Het is hem niet bekend in hoeverre het draagvlak is geregeld. Bij de Zuid-Hollandse gemeenten is er wel eensgezindheid.

De hoorzitting wordt geschorst.

2. Heropening hoorzitting

De VOORZITTER heropent de hoorzitting om 16.20 uur.

3. Hoorzitting

Blok 5 (16.15 – 18.15 uur)

Voorzitter: mevrouw Oosterop / griffier: de heer De Vries

De heer PETERS woont aan de Rooversbroekdijk 19-d in Lisse en heeft daar een paardenstal, rijbak en een weiland voor het uitoefenen van de paardensport. Op zijn zienswijze (nummer 407) ontving hij als reactie de melding dat een aanpassing van het Zuidtracé in studie is, vanwege piekberging en effecten op de leefbaarheid in de Rooversbroekpolder. De heer Peters benadrukt dat er helemaal geen behoefte is aan een nieuwe verbinding tussen Lisse en de A44. Er zijn immers al drie verbindingen. Wel is er behoefte aan het verbinden van Lisse en Lisserbroek. De heer Peters verzoekt de Statenleden om met alle direct betrokkenen van het Zuidtracé in overleg te treden om de lokale verbinding tussen Lisse en Lisserbroek verder vorm te geven.

De heer VAN HAASTER (Kwekerij J.C. & F. van Haaster B.V.) spreekt namens zijn vader, die wegens ziekte niet aanwezig kan zijn. De heer Van Haaster spreekt als bewoner van de Zilkerduinweg 402-b in Vogelenzang en als mede-eigenaar van de kwekerij, gevestigd aan de Zilkerduinweg 402-c. Hij is tegen de aansluiting van de Duinpolderweg op de N206. De heer Van Haaster woont er sinds 1982. Er is nauwelijks sprake van verkeerstoename. Tijdens de spits is het wat drukker, maar verder is het een rustige weg. De realisatie van de Duinpolderweg zal een aanzuigende werking hebben. Een uniek stuk natuur en uitzicht zullen verloren gaan. De nieuw aan te leggen weg veroorzaakt voor de bewoners van de Zilkerduinweg, mits zij daar kunnen blijven wonen, geluidshinder, horizonvervuiling en luchtvervuiling. De kwekerij zal ook nadelige gevolgen ondervinden van de aan te leggen weg. De aanleg zal ten koste gaan van de beste bollengrond in de Bollenstreek. Daarvoor is geen vervangende grond te vinden. Ruim 12 hectare thuishavens zullen worden doorkruist door het voorgestelde tracé. Om de kavels te kunnen bereiken met de benodigde machines zullen gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan, wanneer snel- en langzaam verkeer elkaar moeten kruisen. Dit alles zal het einde van het bedrijf op deze locatie betekenen. Dit jaar is daar een nieuwe generatie komen werken en er is veel geïnvesteerd. Deze middenvariant geeft het bedrijf geen toekomstperspectief.

De heer KNIJN (Platform NOG) is voorzitter van het platform. Hij is verbaasd over de vasthoudendheid van Gedeputeerde Staten. Tegen beter weten in wordt een grootschalige provinciale wegverbinding tussen de A4 en de N206 tot stand gebracht. Platform NOG heeft vanaf het begin duidelijk gemaakt dat er geen problemen in de regio zijn, die een dergelijke weg rechtvaardigen. De noodzaak van een dergelijke weg kan niet worden aangetoond. De weg naar de N206 veroorzaakt juist een probleem. De stikstofdepositie neemt op onaanvaardbare wijze toe. Dit is in strijd met Europese regelgeving. De weg is daarmee niet realiseerbaar in dit Natura 2000-gebied. Gedeputeerde Staten hebben de waarschuwing, opgenomen in de zienswijze van Platform NOG, terzijde geschoven. Het advies van de Europese advocaat-generaal is klip en klaar. De weg naar de N206 is niet nodig en ook niet uitvoerbaar. De vraagstelling rond de Duinpolderweg is door het projectbureau en Gedeputeerde Staten verkeerd

opgepakt. De provinciale adviescommissie voor leefomgevingkwaliteit concludeerde dat het voorliggende rapport geen geëigende basis biedt voor besluitvorming over de Duinpolderweg.

In de regio zijn geen nijpende verkeersproblemen, die een grootschalige verbindingsweg nodig maken. Namens het platform stelt de heer Knijn voor om de discussie te beperken tot een lokaal probleem tussen de N205 en N208. Als verbinding tussen voornoemde wegen kiezen Gedeputeerde Staten voor het middenalternatief. Volgens het platform lost dit alternatief de bestaande problemen niet of nauwelijks op. Het middenalternatief veroorzaakt vooral nieuwe problemen. De lokale verkeersproblemen spelen zich vooral in Bennebroek-Zwaanshoek en in Hillegom-Beinsdorp. De felle protestacties van dorpsraden en inwoners van deze kernen tonen aan hoe slecht het middenalternatief voor deze kernen uitpakt.

De natuur en cultuurhistorische waarden van de Oosteinderpolder worden onherstelbaar vernield, Zwaanshoek wordt geconfronteerd met nieuwe wegen aan twee kanten. Voor Beinsdorp lost het middenalternatief niets op. In Hillegom en Bennebroek neemt het verkeer over de N208 in hoge mate toe. Het alternatief NOG Beter kent deze nadelen niet. NOG Beter maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur. Als bezwaar tegen NOG Beter wordt door Gedeputeerde Staten aangedragen dat de weg niet kan worden doorgetrokken naar de N206. Dit argument vervalt, nu duidelijk is dat deze verbinding niet uitvoerbaar is.

Platform NOG roept Provinciale Staten met klem op om de reservering voor wegverbinding tussen de N208 en N206 definitief af te wijzen en te kiezen voor de verbinding tussen de N205 en N208 (NOG Beter 2.0).

Mevrouw PLAATZER (Dorpsraad Beinsdorp) spreekt mede in namens de Dorpsraad Zwaanshoek. Eerder werden uitvoerbare mogelijkheden voorgelegd, die de reductie van doorgaand verkeer door de kernen van Beinsdorp en Zwaanshoek zouden bewerkstelligen. Het forensenverkeer zou hiermee worden gereguleerd en het gebruik van openbaar vervoer zou worden vergroot. Uit de MER kwamen nog meer mogelijkheden die genoemde dorpen zouden ontlasten van problemen, die voor een groot deel worden veroorzaakt door 'overburen' Hillegom en Bennebroek.

In de brede adviesgroep werden vertegenwoordigers vanuit de dorpen in de gelegenheid gesteld om de allerbeste oplossingen uit de MER te bestuderen en weloverwogen keuzes te maken. Dit resulteerde in de zuidelijke variant, met als optie dat de Weerlaan goede mogelijkheden bood, als de weg via bedrijventerrein Horst ten Daal op weerstand zou stuiten. Zwaanshoek en Beinsdorp waren zeer verheugd dat de provincie iets ging doen aan de leefbaarheid en veiligheid in de kernen.

Mevrouw Plaatzer had het gevoel dat er echt geluisterd zou worden. Talloze vergaderingen zijn belegd en kostbare MER-onderzoeken zijn gedaan. Op basis van vrijwilligheid nam mevrouw Plaatzer, namens de Dorpsraad Beinsdorp, deel aan de adviesgroep. Zij las alle rapporten en stak er net als de andere leden van de adviesgroep veel tijd in. Kunnen de Statenleden uitleggen waarom wel werd gekozen voor het instellen van een adviesgroep, terwijl er niets wordt gedaan met de uitkomst van de adviesgroep? De meerderheid van de Staten koos voor het middenalternatief bij Bennebroek. Beinsdorp en Zwaanshoek moeten het afleggen tegen een groot dorp, Hillegom heeft blijkbaar meer recht van spreken.

Er wordt gekozen voor een weg dwars door een polder. Kinderen fietsen daar met gevaar voor eigen leven naar school. Er komt geen goede aansluiting op het openbaar vervoer. Het verkeer door Beinsdorp en Zwaanshoek wordt niet gereduceerd. Verwacht men nu werkelijk dat de Hillegommers gaan omrijden, via Bennebroek, om daar de Ringvaart over te steken? Zij zullen kiezen voor de kortste weg via Beinsdorp en Zwaanshoek.

Namens de dorpsraden van Beinsdorp en Zwaanshoek roept mevrouw Plaatzer op om met bewoners en de dorpsraden te praten over de keuze die de Staten nu gaan maken. Daarbij wordt gekozen voor de weg met de minste weerstand. Het voorkeursalternatief van de adviesgroep leggen de Staten naast zich neer. Mevrouw Plaatzer heeft het gevoel dat zij als zoethouder in de adviesgroep heeft gezeten en dat het een politiek spel is. Als Statenleden werkelijk geïnteresseerd zijn en de rapporten hebben gelezen, dan kiezen zij voor 'de kleine parels' en niet voor de 'overburen'.

Voor mevrouw QUISPEL-VERAART (Dorpsraad Bennebroek) was het maanden geleden al duidelijk dat Gedeputeerde Staten voor het alternatief Midden zouden kiezen. Alternatief Zuid kon het niet worden. Dat is een onrealistisch plan.

Namens Dorpsraad Bennebroek zat mevrouw Quispel in de brede maatschappelijke adviesgroep. Vier van de tien deelnemers vertegenwoordigden de vervoerssector en daarmee dezelfde belangen en hetzelfde doel. Een meerderheid van de adviesgroep sprak zich uit voor Alternatief Zuid en gaf aan ook te kunnen leven met het tracé over de Weerlaan. Deze optie is in het eindadvies van de adviesgroep niet terug te lezen.

Het alternatief Midden ligt nu voor. Dorpsraad Bennebroek diende een zienswijze in. De keuze voor Alternatief Midden heeft dramatische gevolgen voor Bennebroek. De verkeersbewegingen zullen toenemen. Mevrouw verwijst naar tabel 69.9 Intensiteiten Verkeersmodel, behorend bij het thema Verkeer in de MER. Vervuiling, lawaai en overlast zullen in het dorp Bennebroek enorm toenemen, waardoor de leefbaarheid wordt aangetast. In Heemstede en Bennebroek zal de congestie toenemen. De verkeersproblemen waartoe de nieuwe weg een oplossing moet bieden, liggen vooral in Hillegom en Beinsdorp. Een extra oeververbinding in de nabijheid van Hillegom zal de lokale problemen oplossen. Het Alternatief Midden lost de problemen niet op. Hillegom vertoont NIMBY-gedrag.

Haal het verkeer niet naar het Noorden, maar wikkel het lokaal, adequaat en effectief af, daar waar problemen zijn. Het middentracé richt onomkeerbare schade aan in de Oosteinderpolder.

Een belangrijk argument om te kiezen voor Alternatief Midden is de mogelijkheid om de weg op termijn door te kunnen trekken naar de N206. Hiervan kan echter geen sprake zijn vanwege de MER en het advies van het Europees Hof van Justitie in het kader van stikstofdepositie.

Er bestaat geen noodzaak voor reservering en realisering van een tracé naar het westen.

Alternatief Midden is zeer belastend en zeer onnodig. Mevrouw Quispel roept op om hier niet voor te kiezen, maar te kiezen voor het tracé conform het plan NOG Beter 2.0, dat gebruikmaakt van bestaand asfalt. Een extra oeververbinding over de ringvaart moet komen op de plek waar de problemen moeten worden opgelost. Er mag zo min mogelijk schade worden aangebracht aan natuur en landschap.

Mevrouw FAAS is inwoner van Bennebroek. Haar achtertuin ligt tegen de gemeente Hillegom aan. Daar ligt een schitterende polder. Mevrouw Faas zit voor haar werk veel op de weg. Ze reist voornamelijk richting Amsterdam en Utrecht en moet dan door Zwaanshoek rijden. Via de Nieuwe Bennebroekerweg rijdt mevrouw naar de A4. In de spits staat zij weleens in de file. Dat komt nu eenmaal voor in een dichtbevolkt land als Nederland. De file staat vooral op de Nieuwe Bennebroekerweg en op de Cruquiusdijk bij Zwaanshoek.

Door het voorkeursalternatief wordt de polder bedorven. Het plan is in tegenspraak met de Structuurvisie van gemeente Hillegom, maar Hillegom kiest toch voor het voorkeursalternatief. Dat verbaast mevrouw Faas. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond. Een argument voor de aanleg van een nieuwe weg was dat deze de bereikbaarheid van Noordwijkerhout moest verbeteren. Met het gekozen alternatief Midden is daarvan geen sprake. De weg komt niet eens in de buurt van Noordwijk en Noordwijkerhout te liggen. Welk probleem lost de Duinpolderweg op? Een probleem, dat er niet is. Een Duinpolderweg creëert wel een probleem, namelijk op de N208. Een afslag op deze weg heeft immers een aanzuigende werking. Als wordt gekozen voor NOG Beter 2.0. dan worden daarmee bestaande lokale problemen opgelost. Die optie kost minder geld en geeft het minste overlast voor de inwoners van Noord- en Zuid-Holland. Een prachtig stuk natuur kan blijven bestaan.

Van alle vijftig insprekers, die mevrouw Faas vandaag voor gingen, hebben er vijf betoogd voor een Duinpolderweg. Het draagvlak lijkt duidelijk.

De heer VAN DER PLOEG (Fietzersbond Afdeling Haarlemmermeer) zegt dat moet worden ingezet op een actieve vervoerswijze, zoals de fiets, als onderdeel van het wegenvervoer. Spreker verwijst voor achtergrondinformatie naar de ter beschikking gestelde pdf.

Het uitgangspunt van de Duinpolderweg is dat de leefbaarheid moet worden gewaarborgd door bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren. Helaas komt voor de fietser, goed voor 25% van de verkeersbewegingen, de bereikbaarheid er slechter vanaf door nieuw op te werpen barrières aan beide zijden van de Ringvaart. De doorstroming van fietsverkeer over de drie bruggen over de Ringvaart is nu slecht en wordt niet beter.

De Duinpolderweg bestaat voor de Fietzersbond uit drie delen.

Het tracé tussen de N208 en N205 zou moeten worden voorzien van een fietsverbinding met een aansluiting op de Spieringweg/Oude Bennebroekerweg. De nieuwe barrières in de Spieringweg en de fietsroutes staan haaks op het fietsbeleid van provincie Noord-Holland.

Bij het deel tussen de N205 en de A4 is de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg een issue. Het sluipverkeer door naastgelegen schoolzones en wijken veroorzaakt veel hinder en onveiligheid voor fietsers. De aanzuigende werking van de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg op het verkeer vanaf de N208 vereist het extra aanbieden van OV en fietsalternatieven.

De nieuwe brug over de sporen kan mogelijk eenvoudiger en goedkoper worden uitgevoerd dan de vervanging van het huidige treinviaduct.

De extra oeververbinding over de Ringvaart is een goed plan voor de fietsbereikbaarheid. Deze ontsluit dan op het treinstation van Sassenheim.

De beoogde ontsluiting van Lisserbroek met betrekking tot de toekomstige waterberging is een slecht deel van het plan. Het hoofdverkeer moet het

fietsverkeer na de Kaagbrug kruisen. Het alternatief is de ontsluitingsweg van Lisserbroek Zuid aan te sluiten op de verbrede N207.

Bereikbaarheid Keukenhof: de aanleg van een groot wegennet N207 Nieuw-Vennep en de busbaan naar de Keukenhof en Schiphol voorkomt hinder voor fietsers.

Het geld voor de verbetering van de bereikbaarheid lijkt nu geheel te worden besteed aan 47% van de verkeersbewegingen. Komt er geld bij voor de andere verkeersbewegingen, of wordt het geld eerlijk verdeeld?

De heer ZOON (PvdD N-H) vraagt aan de heer Knijn wat de gevolgen zijn van het wegvallen van PAS voor het plan NOG Beter 2.0.

Aan de heer Van der Poel vraagt de heer ZOON het volgende. De Duinpolderweg zou er volgens de Fietsersbond moeten komen omdat hiermee de fietsveiligheid wordt verbeterd. Juist door de aanzuigende werking van de nieuwe weg wordt de fietsveiligheid toch minder groot?

De heer KNIJN (Platform NOG) vertelt dat NOG Beter 2.0 als allerbeste uit de MER naar voren kwam. Het is het enige alternatief dat natuur en milieu ontziet. Alle andere alternatieven zijn nadelig voor natuur en milieu. De PAS komt het platform zeer goed van pas. De prachtige, ongerepte polder wordt met NOG Beter 2.0 ontzien.

De heer VAN DER PLOEG (Fietsersbond Afdeling Haarlemmermeer) legt uit dat het deel van de Duinpolderweg tussen de N205 en de A4 belangrijk is voor de ontsluiting van de wijken Floriande en Overbos. Die weg is nu dus te smal. De fietsers hebben last van het sluipverkeer, zoals op de weg langs Winkelcentrum Floriande. Door het op een snelle manier afvoeren van het autoverkeer uit die wijk ontstaat er meer ruimte. Daar kan openbaar vervoer worden ingezet, dat mensen naar een treinstation of de A4 kan begeleiden. Een ringweg bij Zwaanshoek, om het doorgaand verkeer vanuit de Bollenstreek af te leiden, is noodzakelijk.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt de dames Plaatzer en Quispel, die beiden zitting hadden in de adviesgroep, of met de plaatselijke politiek het gesprek is aangegaan over het niet overnemen van het voorstel van de adviesgroep.

Ook van de heer Van Haaster hoort de heer Scheurwater graag of er contact is gezocht met de politiek van de gemeente Hillegom.

Mevrouw PLAATZER (Dorpsraad Beinsdorp) is gelijk in de pen geklommen toen kenbaar werd gemaakt dat een ander advies was overgenomen dan het voorkeursalternatief van de brede adviesgroep. Diverse politieke partijen zijn benaderd om het standpunt van de adviesgroep nog eens uit te leggen. Ook tijdens een bijeenkomst voor Statenleden heeft mevrouw nogmaals het standpunt kenbaar gemaakt en wat de voordelen zijn van het voorkeursalternatief van de adviesgroep. Meer ligt er niet in haar macht. Politieke partijen moeten ervan worden overtuigd dat de adviesgroep niet zomaar een alternatief heeft gekozen.

Mevrouw QUISPEL-VERAART (Dorpsraad Bennebroek) licht toe dat het belang van de dorpsraad bij de lobby in gemeente Hillegom gering was, omdat

dorpsraad Bennebroek in de adviesgroep duidelijk heeft gesteld dat de dorpsraad alleen maar voor het plan NOG Beter 2.0 was. De meerderheid van de adviesgroep sprak zich uit voor Zuid. De dorpsraad Bennebroek was daarmee niet bediend.

De heer VAN HAASTER spreekt zoals gezegd namens zijn vader. Zijn vader is er uiteraard direct achteraan gegaan.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) vraagt aan de heer Peters hoe de gemeente(raad) Lisse tegenover het plan bij Lisse Zuid staat.

De heer PETERS meent dat de gemeente Lisse niet tegen het plan is. De gemeente wil graag een rondweg rond Lisse. Het Zuidtracé zou daarvan onderdeel uitmaken. De heer Peters is het niet met gemeente Lisse eens dat het Zuidtracé een verbinding tussen Lisse en de A44 moet worden. De rondweg zou een lokale verbinding tussen Lisse en Lisserbroek moeten worden.

De heer TIJSSENS (D66 N-H) is benieuwd of de Fietsersbond nadacht over het bevorderen van de doorstroming van het fietsverkeer in het gebied?

De heer VAN DER PLOEG (Fietsersbond Afdeling Haarlemmermeer) antwoordt bevestigend. De huidige knelpunten zijn de krappe bruggen. Alle auto's over die bruggen zouden eigen verbindingen buiten de woonkernen moeten krijgen. Dan kunnen de fietsers eenvoudiger de Ringvaart oversteken. Ook kan worden gedacht aan een fietsbrug aan weerszijden van de huidige bruggen. De doorstroming vanuit Haarlemmermeer, maar ook vanuit de Bollenstreek naar Schiphol moet makkelijker en aantrekkelijker worden gemaakt.

De heer DE GRAAF (CDA N-H) vraagt de heer KNIJN wat meer te vertellen over de toekomstbestendigheid van NOG Beter 2.0 in relatie tot de woningbouwplannen voor de regio.

De heer KNIJN (Platform NOG) vertelt dat er in de noordelijke Duin- en Bollenstreek nauwelijks een woningbouwopgave is. De woningbouwopgave die er is, die wordt gerealiseerd in Voorhout en op voormalig vliegveld Valkenburg. De woningbouwlocaties in de noordelijke helft zijn prima in te passen. Daarvoor is de aanleg van een nieuwe weg niet nodig.

Voor de Haarlemmermeer is NOG Beter Weerlaan een uitstekend tracé. Bij Beinsdorp zullen minstens 1000 woningen worden gebouwd. In de huidige situatie is het een probleem om vanuit Beinsdorp in westelijke richting te reizen, vanwege de brug bij Hillegom. Hillegom zit niet op die extra auto's te wachten. Als via een oostelijke randweg (Olympiaweg), de rotonde in de Weerlaan en via een verdiept liggende weg met een aquaduct onder de Ringvaart door naar de N205 kan worden gereden, dan wordt de brug bij Hillegom-Beinsdorp flink ontlast. Dat zou een welkome aanvulling zijn voor de woningbouwontwikkeling in Beinsdorp.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) stelt zijn vraag aan de heren Knijn en Van der Ploeg.

De wethouder van Noordwijkerhout heeft vandaag verteld dat er 3000 woningen bijkomen in Noordwijkerhout. Hoe ziet Platform NOG dat in het kader van de bereikbaarheid?

De Duinpolderweg is volgens de Fietsersbond negatief voor de modal shift. Zuid-Holland heeft een fietsbeleid. Op de korte afstanden moet het aantal fietsers toenemen met 25%. Valt dit volgens de Fietsersbond te rijmen met elkaar?

De heer KNIJN (Platform NOG) zou Noordwijk en de zuidkant van Noordwijkerhout niet als de noordelijke helft van de Bollenstreek willen bestempelen. Men zou eerst 10 kilometer moeten omrijden om ontsloten te worden via het tracé N206-N208. Een dergelijk tracé zal niet vergunbaar zijn. Die weg kan men vergeten. Het gaat nu over een verbindingsweg tussen N205 en de N208. Het is verstandig om daarvoor gebruik te maken van bestaand asphalt, verdiept aan te leggen, en een aquaduct te realiseren.

De heer VAN DER PLOEG kent het fietsbeleid van provincie Zuid-Holland niet uit zijn hoofd. Meer bruggen voor fietsers over de Ringvaart heft de barrièrewerking op. Voorkomen moet worden dat de weg dwars door die verbinding gaat lopen, zonder fietstunnels. Vanuit de Bollenstreek naar Schiphol en vice versa wordt al veel gefietst. Er kan nog veel meer worden gefietst als de barrières worden weggehaald.

De heer VAN RIJNBERK (D66 Z-H) hoorde het Platform NOG een variant bij Hillegom bepleiten, maar Hillegom en Haarlemmermeer zitten daar niet op te wachten. Stemde het Platform de plannen af met gemeente Haarlemmermeer?

De heer KNIJN (Platform NOG) antwoordt dat het plan niet is afgestemd met gemeente Haarlemmermeer. Hij trachtte het plan te bespreken met de gemeenteraad van Hillegom. Gelijk hebben en gelijk krijgen, zijn twee aparte zaken. Bij het middenalternatief zullen er per dag 5000 extra verkeersbewegingen bijkomen. De heer Knijn verwijst hiervoor naar nieuwsbrief 12 van Platform NOG waarin de betreffende tabellen zijn opgenomen. Het verkeer bij de brug van Hillegom neemt een fractie af bij het middenalternatief. Het wordt veel beter bij het NOG Beter-alternatief. Gemeente Hillegom zegt dat de wijk Waardenburg dan in de stikstof wordt gezet. Als het tracé verdiept wordt aangelegd met een doortrekking van de Weerlaan en met een aquaduct onder de Ringvaart bespaart dat Hillegom 5000 extra voertuigbewegingen per dag.

De heer VAN RIJNBERK (D66 Z-H) merkt op dat het voor beide provincies lastig praten is over een tracé als beide grondgebiedgemeenten het niet zien zitten.

De heer KNIJN (Platform NOG) adviseert om Gedeputeerde Staten kennis te laten nemen van de gevolgen van het ene alternatief ten opzichte van het andere. In een overzicht staan de voor- en nadelen van het middenalternatief en NOG Beter. Alternatief Midden lost geen verkeersproblemen op. De verkeersproblemen zullen juist toenemen. NOG Beter leidt niet tot nieuwe verkeersbewegingen. Deze blijven bij Hillegom gelijk aan de nulmeting. NOG Beter ontziet het dorp Zwaanshoek door middel van een weg aan de zuidkant, waardoor het dorp niet wordt doorsneden.

Bij het middenalternatief stijgt het aantal auto's dat de al overlaste brug bij Hillegom – Beinsdorp over moet met circa 5000.

De VOORZITTER stelt voor dat de heer Knijn de tabellen uitdeelt.

De heer KNIJN vindt dat een goed idee.

De heer VAN RIJNBERK (D66 N-H) vraagt nogmaals hoe beide provincies NOG Beter kunnen afdwingen als beide grondgebiedgemeenten niet overtuigd raken van deze variant.

De heer KNIJN (Platform NOG) vindt dat Statenleden de gemeente Hillegom moeten helpen. Vanavond wordt ingesproken namens de gemeenteraad van Haarlemmermeer. Men zal verrast zijn hoe gemeente Haarlemmermeer er nu in staat.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) hoorde vandaag inwoners van Lisse en Lisserbroek die de Poelweg inbrachten. Dacht Platform NOG daar ook over na?

De heer KNIJN (Platform NOG) antwoordt dat de maatregelen bij Zwaanshoek en Lisse, die de heer Nieuwenhuis schetste, zinvol lijken. Maar in detail is er onvoldoende kennis over hoe dit het beste kan worden gerealiseerd. Met een rondweg onder Zwaanshoek door wordt de brug bij Bennebroek en Zwaanshoek ontlast. Het projectteam zou hierover in gesprek moeten gaan met Zwaanshoek en het plan vervolgens moeten uitwerken. Voor Lisserbroek geldt hetzelfde. NOG Beter hield een pleidooi voor een verbinding Poelpolder – A44. In Lisserbroek en Voorhout worden veel woningen gebouwd. Het wordt daar nog drukker. Om de knelpunten bij Lisserbroek te ontlasten stelt de heer Nieuwenhuis voor om een verbinding tussen de Poelpolder en de A44 te maken. Hoe dat zou moeten, daarover zou met de bewoners en de omgeving in gesprek moeten worden gegaan.

De heer SLOOTER (SP Z-H) vraagt de heer Van der Ploeg voor welke variant hij zou kiezen als hij Statenlid was: de middenvariant of NOG Beter 2.0.

De heer VAN DER PLOEG (Fietzersbond Afdeling Haarlemmermeer) vertelt dat de Fietzersbond niet betrokken is geweest bij dit bereikbaarheidsproject. De Fietzersbond valt achteraf in. Het belangrijkste is dat wordt bekeken hoe met de fiets wordt omgaan, als zijnde 25% van de verkeersbewegingen. Meer inzicht is nodig. Alles is nu toegeschreven op de auto. Ook de fiets en het OV moeten worden meegenomen. De Fietzersbond laat nu zijn stem horen en roept op om ook de fiets mee te nemen in de plannen.

De voorkeursvariant had geen doorsnijding van de Spieringweg. De middenvariant heeft die doorsnijding wel. Er staat niets over het aanleggen van een fietstunnel. Zolang niet duidelijk is of er een fietstunnel komt, valt de middenvariant af. Hetzelfde geldt voor de oplossing aan de andere kant van de Ringvaart. Het is bepalend voor de keuze of er fietstunnels komen.

De heer HOOGERVORST (SP N-H) heeft een vraag aan de dames die zitting hadden in de adviesgroep. Zij vertelden dat vier participanten in de adviesgroep vanuit de vervoerssector deelnamen. VNO-NCW vertegenwoordigt een deel van de in het gebied aanwezige bedrijven. Waarom is de vervoerssector zo enthousiast over de middenvariant? Kan het zijn dat de zes niet vertegenwoordigers van de vervoerssector de voorkeur gaven aan de Zuidvariant en vier niet? Klopt het gevoel dat de keuze van voornoemde vier is doorgedrukt?

Mevrouw PLAATZER (Dorpsraad Beinsdorp) vertelt dat de adviesgroep alle alternatieven heeft bekeken. De varianten die daarbij als beste uit de bus zijn gekomen, zijn gecombineerd. Daaruit is een voorkeursalternatief naar voren gekomen. De vervoersbedrijven waren tegen. Zij willen namelijk zo snel mogelijk van oost naar west v.v. Dat heeft voornamelijk te maken met geld. De overige vertegenwoordiging in de adviesgroep keek ook naar veiligheid, woongenot en wat het doet met de omgeving. Zij keken verder dan hun eigen horizon. Die blik moet zich niet alleen beperken tot bedrijven en vrachtverkeer. De bedrijven spreken voor eigen parochie. Afspraak in de adviesgroep was dat men ieder in zijn eigen waarde laat. Overigens is er wel degelijk aandacht geweest voor OV en fietsers. Met flankerende maatregelen kan het OV worden verbeterd, zodat de mensen worden verleid om de auto te laten staan. Met betere aansluitingen zullen meer mensen gebruikmaken van de busverbindingen.

Mevrouw QUISPTEL-VERAART (Dorpsraad Bennebroek) legt uit dat zes van de tien adviesgroepleden voor alternatief Zuid waren, met een eventuele uitloop naar het tracé over de Weerlaan. Twee leden waren voor de middenvariant en twee leden voor het tracé NOG Beter 2.0, te weten Platform NOG en Dorpsraad Bennebroek. De dorpsraad was niet gefrustreerd dat er niet geluisterd is naar de meerderheid van de adviesgroep. Vooraf was bekend dat de Zuidvariant het niet kon worden. Dat is een niet reëel voorstel.

De heer VERDOOREN woont in Hoofddorp in appartementencomplex Aquaradius aan de Nieuwe Bennebroekerweg. Circa 125 bewoners van het in aanbouw zijnde complex Hof van Pampus, leerlingen en docenten van het Haarlemmermeer Lyceum, de bezoekers van het sportcomplex en de 100 bewoners van Aquaradius spreken hun bezorgdheid uit over hun toekomstige leefomgeving.

In het voorkeursalternatief van de provincies gaat de Nieuwe Bennebroekerweg van tweemaal één rijbaan naar tweemaal twee rijbanen. De omgevingsvergunning die bij de bouw van Aquaradius werd afgegeven, gaat uit van 9400 autobewegingen per dag. Met het voorkeursalternatief is de verwachting dat er 23.200 autobewegingen per dag zullen zijn, met als gevolg een toename van fijnstof en geluid.

Bij de afgifte van de omgevingsvergunning was de maximale toelaatbare geluidswaarde 63 dB. De destijds gemeten waarde was al 64 dB, zodat er tijdens de bouw aanpassingen moesten worden verricht.

In juli jl. volgde een brief van provincie Noord-Holland met het definitieve voorkeursalternatief. Gekozen is voor de variant Midden. Deze variant is voor de leefbaarheid, het landschap en de verkeersdoorstroming niet optimaal. Het is nu

al druk op de Nieuwe Bennebroekerweg. Verkeersberekeningen duiden op filevorming bij de afslag Hoofddorp Zuid op de N205.

De variant Midden doet geen recht aan het doel om te komen tot een betere bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek. Het biedt niet de beste kansen voor het OV en beschadigt de natuur en leefomgeving.

Gezien de uitkomst van de MER schaart de heer Verdooren zich achter het voorstel NOG Beter 2.0. De heer Verdooren vraagt hierbij aandacht voor het tracé Nieuwe Bennebroekerweg. Een plankaartje zal worden uitgereikt. Bewoners van de voornoemde appartementen hebben een voorkeur voor een variant waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg afbuigt van het appartementencomplex.

De op het kaartje opgenomen varianten optimaliseren het definitieve voorkeursalternatief en sluiten aan bij de wens van de bewoners.

Mevrouw SCHUTTE woont in de wijk Floriande (Hof van Pampus). Zij spreekt namens verschillende bewoners. Zij vragen om het allemaal wat logischer te maken. Een betere ontsluiting is begrijpelijk. Mevrouw rijdt vaak naar Katwijk en heeft zelden of nooit te maken met een verkeersopstopping. Soms staat het vast op de A4 of A44. Het wordt er niet beter op als er een tweemaal tweebaansweg langs Floriande komt te lopen. Het voorkeursalternatief stelt een afbuiging voor tussen twee appartementencomplexen. Dat is toch niet logisch? Mevrouw Schutte snapt dat bedrijven snel van A naar B willen rijden, maar waarom kan de afbuiging niet voor de complexen worden gerealiseerd?

In MER-rapporten wordt aangegeven dat het een ongezonde aangelegenheid is. Toch maken de provincies een plan. Dat is niet logisch.

Het zou prettig zijn als plannen begrijpelijk worden gemaakt voor aanwonenden en betrokkenen en dan met name inzake de Nieuwe Bennebroekerweg.

Mevrouw VAN DER PLOEG (Maatschap Van der Ploeg) stelt specifiek het traject Lisse aan de orde. Zij toont een beeld van het traject Lisse. Bewoners van Lisse vragen zich af of er wel een probleem is. Lisse heeft twee ontsluitingen naar het noorden en naar het zuiden. De zuidelijke ontsluiting sluit aan op de A44. De Duinpolderweg moet hiervoor een oplossing bieden, maar er is helemaal geen probleem. Het enige probleem ontstaat als er file is op A44. Dan staat Lisse vast. Vanwege de bloemkwekerij rijdt familie Van der Ploeg dagelijks naar de veiling. De kinderen reizen dagelijks met de bus via Sassenheim. Daarbij worden nauwelijks verkeersproblemen ondervonden. Waar ligt nu eigenlijk het probleem? De noordelijke ontsluiting sluit aan op de A44, de A4 en de A9 (de laatste twee via de Drie Merenweg). De zuidelijke ontsluiting zou ontlast moeten worden. Dit levert voordeel op voor Lisse en Hillegom.

De ontlasting van de brug in de Kanaalstraat zal ook een verbetering opleveren. Als minpunten van een Duinpolderweg bij Lisse noemt mevrouw Van der Ploeg dat de reistijd naar de A44 wordt verhoogd. Dit komt naar voren uit de MER.

Er zal een nieuwe brug over de Ringvaart moeten worden aangelegd. Voor de scheepvaart is dit niet wenselijk. Acht of negen bruggen over een afstand van circa 9 kilometer is wel erg veel en onnodig.

Zijn de kosten voor een heel dure Duinpolderweg in Lisse wel te verantwoorden? Er zijn zo weinig voordelen. De Duinpolderweg kan wat mevrouw Van der Ploeg betreft doorgaan, maar zonder het traject Lisse.

Mevrouw ROOZEN (Kwekerij De Rooversbroek) verwijst naar het door haar toegezonden overzicht van de situatie in de Rooversbroekpolder. Mevrouw spreekt namens Kwekerij De Rooversbroek, gelegen aan de Middenweg 7c in Lisse. Het is een onzalig idee om een nieuwe weg exact door de Middenweg te laten lopen. Nut en noodzaak zijn er niet (zie MER pagina 80). Aan de Middenweg zijn elf tuinbouwbedrijven en drie veehouderijen gevestigd. Gemeente Lisse besloot de Middenweg aan te wijzen als ontsluitingsweg voor de achterliggende woonwijk in de Poelpolder. De hulpdiensten moeten deze richting volgen. In de weg zijn zes verkeersremmende drempels aangebracht. Vrachtverkeer naar de tuinbouwbedrijven moet via de Middenweg naar de Rooversbroekdijk-Zuid rijden. Dit is een zeer smalle eenbaansweg. Nu blijkt er weer wat anders te zijn bedacht. Bedrijven moeten hun producten en leveringen via de voornoemde route vervoeren, vanwege een op de plankkaart ingetekend wormvormig aanhangsel (nieuwe weg). Dit ten behoeve van het oplossen van zogenaamde verkeersdrukte op de Van Pallandtlaan te Sassenheim. Hier staan alleen files als de brug in de A44 openstaat en als er calamiteiten zijn op de A44. De geplande Poelweg sluit de Middenweg af voor vracht- en landbouwverkeer.

Wat is dit een slecht idee. Statenleden van Zuid-Holland en Noord-Holland is een duidelijke boodschap meegegeven: een eventuele aanleg van een Duinpolderweg moet worden onderbouwd door middel van draagvlak in de omgeving. Dat draagvlak ontbreekt ten aanzien van de Poelweg. Geen van de bewoners en geen van de ondernemers in het gebied kan zich in dit plan vinden. Het doorzetten van het plan geeft dan geen pas. Toch besluiten om een weg aan te leggen op deze plaats levert wederom onbehoorlijk bestuur op. Grote investeringen in infrastructuur dienen te worden gedaan op die plaatsen waar er problemen zijn. De oplossing moet elders niet voor andere problemen zorgen. Er zijn geen verkeersproblemen tussen Lisse en Sassenheim; ook niet in de aanvoer over de N208 naar de A44. Bewoners en bedrijven in het gebied realiseren zich dat het in de Randstad tijdens de ochtend- en avondspits druk kan zijn. Het gaat te ver om te spreken van problemen. Er is geen onderbouwd probleem op de nu voorliggende locatie. Nut en noodzaak van de aanleg van de Poelweg ontbreken. De Poelweg is, naar de mening van bewoners en ondernemers in het gebied, een niet onderbouwde pennestreek op de kaart. Het draagvlak voor de weg ontbreekt geheel. De aanleg zal tot tientallen miljoenen schade en kapitaalvernietiging leiden.

Mevrouw Roozen roept op om de Poelweg uit de plannen te schrappen. De stem van de Statenleden vertegenwoordigt de bewoners, ondernemers en bedrijven. Statenleden worden nadrukkelijk gevraagd een besluit te nemen dat is gebaseerd op gezond boerenverstand.

De heer VAN BROEKHOVEN (Milieudefensie Afdeling Haarlem) stelt de kosten en baten van het voorkeursalternatief aan de orde en toont diverse sheets. Van de middenvariant is een kosten- en batenanalyse beschikbaar gesteld, maar niet van het voorkeursalternatief. Dit betekent dat de Staten moeten kiezen, terwijl niet duidelijk is wat zij daarvoor krijgen.

Milieudefensie heeft een extern bureau ingehuurd om commentaar te geven. De MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) gaat uit van de investeringsbedragen. In het meest positieve geval komt de MKBA uit op een bedrag van 50 miljoen investeringskosten over een looptijd van 100 jaar. De

kosten worden in 100 jaar afgeschreven. De opbrengsten mogen over 100 jaar worden opgeteld. Welke weg heeft ooit 100 jaar lang tot reistijdverkortings geleid? De MKBA komt op die manier tot een positief resultaat. De schade aan natuur en milieu wordt op nul euro gesteld.

Door Milieudéfense is de zaak samen met het externe bureau herberekend. Er is daarbij gerekend met een looptijd van 30 jaar en natuurschade. Dan is de middenvariant onrendabel.

De kosten voor de voorkeursvariant zijn 4% lager, maar de opbrengsten zullen ongetwijfeld meer dan 10% lager zijn. De MKBA van de voorkeursvariant zal ongetwijfeld slechter zijn dan die van de middenvariant.

De heer TER HAAR (Stichting Duinbehoud) spreekt namens Stichting Duinbehoud. Over het voorkeursalternatief voor de inpassing van de omstreden Duinpolderweg valt veel te zeggen. Spreker beperkt zich tot één onderdeel, namelijk de ruimtelijke reservering voor het tracédeel N206-N208. De aanleg van dit tracé zal zeer grote gevolgen hebben voor de natuur in het aangrenzende Natura 2000-duingebied. Duingebied Zuid-Kennemerland zal de meeste schade oplopen. In de MER en in het rapport van Themagroep Stikstof Duinpolderweg wordt gesproken over een forse verhoging van de stikstofdepositie. Bij sommige habitattypen is er soms sprake van meer dan 100% overschrijding. In een dergelijke situatie mag geen vergunning voor de aanleg worden verstrekt. De PAS (Programmatische Aanpak Stikstof) is als route gekozen om deze weg toch aan te kunnen leggen. Daarbij is gebruikgemaakt van de zogenaamde ontwikkelingsruimte binnen PAS. De PAS is in strijd met Europese regelgeving. De Raad van State heeft vragen gesteld aan het Europese Hof van Justitie om hierover duidelijkheid te krijgen. Recent bracht de Europese advocaat-generaal advies uit aan het Europese Hof. Naar alle waarschijnlijkheid zal dit advies worden opgevolgd. Als toestemming wordt verleend voor een project moet definitief vaststaan dat de totale stikstofbelasting van het gebied onder de kritische depositiewaarde voor verschillende habitattypen blijft. Prognoses met betrekking tot de kosten en gevolgen van herstelmaatregelen en de aanname van een verwachte toekomstige daling van de stikstofemissies bij de verlening van toestemming voor de aanleg van een weg mogen niet in aanmerking worden genomen.

Het systeem van gebruiksruimte in de PAS, dat uitgaat van prognoses en aannames, zal hierdoor in de huidige vorm niet kunnen blijven bestaan. Voor de aanleg van dit tracédeel zal er geen natuurbeschermingswetvergunning mogen worden verleend. In dat opzicht kan geen ruimtelijke reservering worden gemaakt voor dit tracédeel, waarvan de aanleg immers in strijd is met de regelgeving. Stichting Duinbehoud vraagt de Staten om de ruimtelijke reservering van het tracédeel N206-N208 uit het voorgestelde plan te verwijderen. Statenleden zijn niet alleen verantwoordelijk voor de economie en verkeersinfrastructuur, maar ook voor het behoud van natuur. Mocht anders worden besloten, dan zal Stichting Duinbehoud zich daartegen verzetten.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) is benieuwd of mevrouw Van der Ploeg met het gemeentebestuur van Lisse heeft gesproken over haar bezwaar.

Mevrouw VAN DER PLOEG (Maatschap Van der Ploeg) werd eerder uitgenodigd door de gemeente Lisse. Gemeente Lisse heeft toen kenbaar gemaakt dat zij wel

blij is met het traject Lisse. Na de presentatie van de plannen voor de Duinpolderweg (rond kerst 2017) is gemeente Lisse met een Mobiliteitsplan gekomen, waarin een extra brug is opgenomen. Gemeente Lisse wil lokaal verkeer tussen Lisse en Lisserbroek ontlasten via de Kanaalstraat. Dat is een mooi streven, want het is een heel druk punt, maar het heeft weinig zin. De dorpskernen van Lisse en Lisserbroek liggen ongeveer even hoog op de kaart. Inwoners van Lisserbroek zouden eerst 5 kilometer zuidelijker moeten reizen om vervolgens aan de andere kant van de Ringvaart weer 'omhoog' het gebied in te gaan. Dit zal geen inwoner van Lisserbroek doen. Lisserbroek wordt driemaal groter door woningbouwontwikkeling. Ondernemers zullen daarop inspelen en bijvoorbeeld een supermarkt of winkelcentrum realiseren. Nieuw-Vennep ligt dichtbij en zal aan de (nieuwe) woonwijk gaan trekken. Mevrouw Van der Ploeg snapt dat de gemeente de Kanaalstraat wil ontlasten, maar dit zou niet moeten gebeuren via de Duinpolderweg traject Lisse.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) hoorde mevrouw Roozen spreken over draagvlak. Hoe heeft mevrouw het draagvlak gemeten?

Mevrouw ROOZEN (Kwekerij De Rooversbroek) had veel contact met bewoners, ook met bewoners aan de overzijde van de Ringvaart. Allen zijn negatief. Zij heeft geen enquête gehouden. De gemeente Lisse is voorstander, omdat het probleem in de Kanaalstraat hiermee kan worden opgelost. De nieuw voorgestelde brug biedt geen oplossing. Bewoners en ondernemers in het gebied zijn niet geheel tegen, maar in de praktijk werkt het anders. De gemeente ziet het alleen als oplossing voor de Kanaalstraat. Als de provincies de nieuwe weg aanleggen heeft de gemeente geen kosten.

Mevrouw VAN DER PLOEG (Maatschap Van der Ploeg) sprak ook met vele bewoners. Iedereen heeft een eigen mening.

Mevrouw ROOZEN (Kwekerij De Rooversbroek) wijst op de bedrijven die zijn gevestigd aan de Middenweg.

Eerder kon familie Roozen het bedrijf verkopen aan een rozenkweker, maar de infrastructuur is zo slecht en de weg is zo smal dat twee voertuigen elkaar niet kunnen passeren. Als de gemeente daar niets aan doet, dan hebben bedrijven geen interesse.

Als de nieuwe weg wordt aangelegd, dan moeten de bedrijven en hun leveranciers over de hobbelweg met verkeersdrempels. Gemeente Lisse is wispelturig. Een oplossing voor de vrachtwagens is nog niet gevonden, ook niet in de Kanaalstraat.

De heer LEEVER (ONH N-H) vraagt de heer Van Broekhoven naar de reden voor het afkeuren van de MER door Milieudefensie.

De heer VAN BROEKHOVEN (Milieudefensie Afdeling Haarlem) liet zojuist zien dat wanneer men zaken met realistische getallen benadert, daar een negatief resultaat uitkomt. De middenvariant was de meest positieve van de reeks varianten. Laat men de berekeningen los op de rest, dan is de uitkomst bedroevend. Men gaat uit van een toename van het verkeer en dat tijd wordt bespaard. In de MER staan meer aanvechtbare zaken.

De heer TIJSSENS (D66 N-H) merkt op dat een afschrijfstermijn van 30 jaar wel erg kort is voor een bouwwerk. Wanneer een dergelijk korte termijn wordt gehanteerd, dan zijn er weinig investeringen in wegen en HOV terug te verdienen in genoemde periode. Plaatst Milieudefensie zichzelf hiermee niet buiten de MKBA-orde door een dergelijk korte termijn te hanteren?

De heer VAN BROEKHOVEN (Milieudefensie Afdeling Haarlem) antwoordt dat hij zich buiten de MKBA plaatst, door niet 100 jaar aan te houden. Wanneer een lagere en dus reële termijn wordt gehanteerd, dan is het resultaat negatief. Na 30 jaar is de weg niet meer hetzelfde. Vaak vindt dan een herstructurering plaats. Het is een reële levensduur van een weg. Natuurlijk kan ook worden gerekend met 40 of 20 jaar. Indien gewenst kan de heer Van Broekhoven een berekening laten maken.

De heer POTJER (GL Z-H) vraagt hoe realistisch 100 jaar is.

De heer VAN BROEKHOVEN (Milieudefensie Afdeling Haarlem) verwacht niet dan men over 100 jaar nog in een homp ijzer rondrijdt. Dat is heel primitief. 100 jaar geleden werd nog met paarden gereden. In die tijd was het grootste probleem de overlast van paardenuitwerpselen. Over 100 is de wereld veranderd.

De heer Van RIJNBERK (D66 Z-H) heeft een vraag over de doortrekking naar de duinen. De N206 ligt er al. Dat is vrijwel het hele tracé. Is er in de huidige situatie ook al sprake van een overschrijding van de stikstofdepositie?

De heer TER HAAR (Stichting Duinbehoud) antwoordt dat het huidige tracé van de N206 de grootste oorzaak is van de enorme overschrijding. Als de Duinpolderweg 'slechts' wordt aangelegd tot Hillegom, dan zal die overschrijding mogelijk ook invloed kunnen hebben. Maar die berekeningen ontbreken. Alle alternatieven gaven aan dat er een forse verhoging zou plaatsvinden in situaties waarin de depositie al ver boven de kritische grens uitkwam.

De kritische depositiewaarde is in Zuid-Kennemerland tweemaal hoger dan toegestaan. Nederland nam tot nu toe geen maatregelen om die depositie naar beneden terug te brengen. De heer Ter Haar verwijst naar de website van RIVM. Spreker verwijst naar alle jurisprudentie met betrekking tot de Habitatrictlijn. De PAS zoals die in de voorliggende staat, kan men wel vergeten. Zoals het spreekwoord zegt, wordt met de kraan open verder gedweild. Er worden namelijk geen maatregelen genomen.

De heer VAN RIJNBERK (D66 Z-H) vraagt of het bestaande stuk van de N206 volgens Milieudefensie afgesloten zou moeten worden.

De heer TER HAAR (Milieudefensie Afdeling Haarlem) zou het graag willen, maar dat gaat niet lukken.

De heer CANTON (PvdD Z-H) stelt zijn vraag aan mevrouw Roozen. Er zijn Lissenaren die klagen over het tracé zoals dat op dit moment is ingetekend. Als het tracé enkele honderden meters zou verschuiven, zou dat een oplossing bieden?

Mevrouw ROOZEN (Kwekerij Rooversbroek) antwoordt dat het verschuiven van het tracé het probleem niet zal oplossen. Er zijn door de bewoners en ondernemers wel andere opties aangedragen. De weg langs de Keukenhof zou beter ingedeeld moeten worden, met een extra strook, die doorloopt naar de N207. De N207 kan beter worden benut. De weg is nu deels vierbaans, maar ook deels tweebaans. Het tweebaans deel kan mogelijk worden verbreed. Dat voorkomt dat weer een brug over de Ringvaart moet worden aangelegd.

De heer HIETBRINK (GroenLinks N-H) hoorde de heer Ter Haar vertellen dat is aangetoond dat het tracé zal leiden tot extra stikstofdepositie. Zegt de heer Ter Haar daarmee ook dat als het tracé tot de N208 extra stikstof oplevert, ook dat tracé niet mogelijk is?

De heer TER HAAR (Milieudefensie Afdeling Haarlem) heeft daarop geen antwoord paraat. Het zal invloed hebben op de verhoging van de stikstofdepositie. Het is afhankelijk van hoeveel verkeer er langskomt en hoever de invloed reikt. De heer Ter Haar kan dit niet overzien.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt mevrouw Van der Ploeg om haar advies. Lisse maakt deel uit van Holland Rijnland. Stel dat er nu toch wordt besloten dat er iets moet gebeuren en dat de Duinpolderweg er hoe dan ook komt?

Mevrouw VAN DER PLOEG (Maatschap Van der Ploeg) herhaalt dat het traject Lisse niet haar voorkeur heeft. Als er dan toch een Duinpolderweg moet komen, dan moet het glastuinbouwgebied intact worden gelaten. In dit gebied zijn veel bedrijven gevestigd. De weg moet daar niet dwars doorheen lopen. Is zonde. Zoals het er nu voorstaat, wordt de Middenweg geen directe verbinding. De huidige ontsluiting is goed te doen, maar minimaal. De weg is zeer smal. Als er een doorkruising komt en de ontsluiting wordt slechter als gevolg van doodlopende stukken, dan is dat de doodsteek voor het gebied. Als de weg er moet komen, dan zou deze om het gebied heen moeten lopen, met een aansluiting vanaf de Middenweg.

De VOORZITTER bedankt alle sprekers en schorst de hoorzitting tot 19.00 uur.

Blok 6 (19.00 – 20.30 uur)

Voorzitter: de heer Struben / griffier: mevrouw Neeskens

De VOORZITTER heropent de hoorzitting en spreekt namens provincie Noord-Holland waardering uit richting provincie Zuid-Holland voor de uitstekende organisatie en de gastvrijheid.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de sprekers.

De heer VAN HAASTER (LTO Noord) is bloembollenkweker en bestuurder van LTO Duin- en Bollenstreek. Hij benadrukt het belang van een nieuwe weg en ontsluiting van de Bollenstreek. Als een brug uitvalt, dan loopt de streek totaal vast. Ontsluitingen ten noorden van Hillegom en ten zuiden van Lisse zullen de doorstroming en problemen oplossen. Veel verkeer moet nu door dorpskernen.

LTO ziet een oplossing in de middenvariant. De agrarische sector kan hier mee leven, ondanks dat er bollengrond verloren gaat. Wel ziet LTO een probleem in de Oosteinderpolder. Als daar een brug wordt aangelegd, dan wordt het aanzicht van het gebied vernield. LTO stelt voor om dat gebied op orde te houden door de weg daar verlaagd aan te leggen en door na te denken over een aquaduct. Als er opnieuw een brug bijkomt, dan wordt het verkeer over de Ringvaartdijk verstoord. De brug bij Hillegom (bij McDonald's) veroorzaakt enorme verkeersopstoppingen en vertraging. Het plan van NOG Beter is leuk, maar daarmee wordt gekozen voor een lokale oplossing. LTO geeft de voorkeur aan een regionale oplossing. De middenvariant biedt goede mogelijkheden voor een toekomstige doortrekking. Als nut en noodzaak worden aangetoond, zal men welwillend tegenover de plannen kunnen staan.

Wanneer wordt gekozen voor een tracé dat op de lange duur kan worden doorgetrokken, zoals de middenvariant, dan wordt een regionale oplossing geboden. Dan kan worden gekomen tot een rondweg om de Bollenstreek. De heer Van Haaster had zitting in de adviesgroep. Daar werd ook gesproken over de Rooversbroekpolder. Daar ontstond de gedachte voor een ontsluiting bij de Tweede Poellaan. Daar was de gehele adviesgroep het over eens. Vervolgens is van hogerhand een streep getrokken dwars door het gebied heen. Er moet verstandig worden omgegaan met het gebied. Dit kan door te kiezen voor het meer noordelijk aanleggen van het traject. De goede bedrijven moeten behouden blijven.

Als nu wordt gekozen voor een lokale oplossing, dan zal later spijt optreden. Ooit is een doortrekking nodig, vanwege de groei van het verkeer.

De heer VAN KEMPEN (Holland Rijnland) is portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van veertien samenwerkende gemeenten Holland Rijnland. Voor de economische toekomst van de regio moet de Duin- en Bollenstreek goed bereikbaar zijn en blijven. Een verbetering van de wegbereikbaarheid is een sleutelfactor voor de gewenste ontwikkeling.

Een goede ontsluiting richting Noord-Holland, Schiphol en de A4 en richting Utrecht, Den Haag en Rotterdam ontbreekt. De verkeersafwikkeling in het middengebied stagneert. Deze opgave vraagt om een samenhangend pakket aan maatregelen op verschillende niveaus: lokaal, regionaal en bovenregionaal. Wat Holland Rijnland betreft worden niet alleen infrastructurele maatregelen getroffen, maar ook maatregelen ten behoeve van het openbaar vervoer en fietsverkeer. Holland Rijnland draagt hieraan actief bij door mee te investeren in de aanleg van de Rijnlandroute, in een maatregelenpakket voor het middengebied, de herinrichting van de Nagelbrug, HOV en de Duinpolderweg. De maatregelen in dit pakket kunnen niet los van elkaar worden gezien. De Duinpolderweg omvat maatregelen om niet alleen het autoverkeer te verbeteren, maar ook om het openbaar vervoer te stimuleren, waaronder een HOV-netwerk en het fietsverkeer. Het gaat om een totaalplaatje: de auto, OV en fiets. Holland Rijnland investeerde inmiddels 140 miljoen euro. Lopende het traject van de Duinpolderweg heeft Holland Rijnland een zeer actieve rol gespeeld. Holland Rijnland vraagt om te kiezen voor de realisatie van een robuuste verbinding, zijnde het alternatief Midden, in eerste instantie tot aan de N208, met daarbij de mogelijkheid om een verbinding N206 – N208 later mogelijk te maken, indien uit onderzoek blijkt dat dit noodzakelijk is. Dit alternatief, gecombineerd met een zuidelijke randweg is het beste alternatief voor de regio.

Holland Rijnland pleitte eerder voor de middenvariant. Deze variant voldoet het beste aan de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid en scoort vanuit de economische optiek goed. In tegenstelling tot Alternatief Zuid hoeft geen bedrijventerrein te worden doorsneden. De belasting van de dorpskernen is aanzienlijk minder in termen van lucht en geluid. Deze variant is robuust en biedt meer bij calamiteiten op de A4 en A44.

De variant zonder doortrekking naar de N206 is circa 9 miljoen euro goedkoper, dan de zuidelijke variant. Met de eventuele doortrekking naar de N206 is het verschil groter, namelijk 26 miljoen euro.

In vergelijking met alternatief NOG Beter 2.0 scoort de middenvariant beter. De middenvariant draagt de positieve elementen van NOG Beter 2.0 in zich en laat negatiever werkende onderdelen weg. Dat betreft vooral het onderdeel van de verbinding met de N205 en Weerlaan over de Ringvaart. De locatiekeuze is niet verder uit te bouwen naar een volledige verbinding met de N206, als die keuze zou worden gemaakt.

De heer VAN VOORST is bewoner van Lisserdijk 249 in Lisserbroek. Hij wil ageren tegen de komst van de Duinpolderweg en dan specifiek het deel dat Lisse Zuid verbindt met de A44. De weg zou op 100 meter afstand van de achtertuin van de heer Van Voorst moeten komen te liggen, of in het ergste geval dwars door zijn woning. Wat is het doel van de weg? De weg is alleen bedoeld als ontsluitingsweg voor de Poelpolder Zuid. Verkeer uit Noordwijk, Sassenheim of Katwijk zal nooit gebruikmaken van deze weg. Men kiest voor de route N208 en N207. De weg zal gebruikt worden door sluipverkeer als er een file ontstaat door de opening van de Kaagbrug. Dit sluipverkeer komt in de Poelpolder terecht en rijdt via de Tweede Poellaan naar de N208. De scheepvaart richting Lisse krijgt na twee kilometer vanaf de Kaagbrug opnieuw te maken met een brug.

Met de aanleg van de beoogde weg zullen de problemen toenemen. De weg doorkruist bedrijven en woningen. Om die reden moeten die bouwwerken worden geamoveerd. Amoveren is een mooi woord voor deporteren. Bewoners en bedrijven kunnen geen nee zeggen. Het gaat om mensen die hier hun hele leven woonden of werkten. Zij moeten wijken voor een kostbare ontsluitingsweg, De open afrit Kaag is van dezelfde leeftijd als de Kaagbrug. De staat van de brug is slecht en de brug is smal. Dit kunstwerk is niet berekend op de te verwachten 7000 extra verkeersbewegingen. Dit punt is niet opgenomen in de MER. De heer Van Voorst vermoedt dat de uitkomst dan niet zo positief zou uitpakken. Wanneer men het MER deelrapport Verkeer leest, dan zijn de Kaagbrug en Burgerveen de knelpunten in 2030. Deze knelpunten worden niet opgelost met de aanleg van deze nieuwe weg. De oplossing ligt in een goede af- en aanvoer van het verkeer. Bottleneck is de Kaagbrug in de A44. Als deze punten niet eerst worden aangepakt, dan heeft een Duinpolderweg aanleggen geen zin.

De MER maakt duidelijk dat de doelstellingen niet worden gehaald. Het rapport maakt melding van een toename van het verkeer op de A44 tussen de aansluiting Abbenes en knooppunt Burgerveen, wat leidt tot een intensivering van bestaande doorstromingsknelpunten op de A44. Er wordt met de aanleg van een nieuwe weg dus veel geld uitgegeven, terwijl de MER aangeeft dat dit eigenlijk geen nut heeft.

De heer VAN RIJSSEL is bewoner van de Poelpolder in Lisse. Hij is verbaasd dat de overheid een weg gaat aanleggen die overlast geeft. De weg komt 500 meter

van de Poelpolder te liggen en dwars door een gebied met veel bebouwing, activiteiten en een manege. Op 1100 meter afstand ligt in Sassenheim een voldoende verbinding via de N208 naar de A44. De heer Van Rijssel kan zich voorstellen dat Sassenheim ontlast moet worden. Het zou logischer zijn als in het middengebied, waar geen bebouwing is, een ringweg wordt aangelegd. Daarmee wordt overlast bij Lisse voorkomen en wordt Sassenheim ontlast.

De heer VAN DER PEET (raadslid gemeente Haarlemmermeer) spreekt in namens alle partijen van de gemeenteraad Haarlemmermeer, met uitzondering van GroenLinks.

In verband met de hoge woningbehoefte in Nederland worden binnen enkele jaren meer dan 15.000 woningen in het westen van de Haarlemmermeer gebouwd. Aan de overkant van de Ringvaart worden ook de nodige nieuwe woningen gebouwd. De woningen kunnen alleen worden gerealiseerd als de oost-westverbindingen worden verbeterd. De raad werkt conform het credo 'Eerst bewegen, dan bouwen'.

De voorlopige voorkeursvariant die in februari 2018 ter inspraak heeft gelegen, was gebaseerd op de Zuidvariant. Participatie heeft ertoe geleid dat nu de middenvariant in beeld is gekomen. Deze middenvariant is zeer nadelig voor diverse kernen in de Haarlemmermeer, waaronder Zwaanshoek en Beinsdorp. De raad van Haarlemmermeer heeft zich in meerderheid achter de door het college ingediende zienswijze geschaard. Daarmee wordt de door de brede maatschappelijke adviesgroep naar voren gebrachte Zuidvariant ondersteund. Het voorliggende definitieve voorkeursalternatief leidt niet tot het gewenste draagvlak van de brede maatschappelijke adviesgroep, die juist was ingesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland. Breed draagvlak betekent dat er vanuit meerdere kernen, dorpen en gemeenten draagvlak is voor de voorgestelde oplossing. Door af te zien van de voorlopige voorkeursvariant lijkt het erop dat vooral gehoor is gegeven aan bezwaren vanuit Hillegom.

Het tracé van de middenvariant, ter hoogte van Zwaanshoek, heeft grote impact op bedrijven en woningen en op de woningbouwplannen in Haarlemmermeer. De heringerichte Bennebroekerweg kan het extra verkeer als gevolg van de afsluiting van de Spieringweg niet afhandelen. De veiligheid en leefbaarheid in Zwaanshoek komen verder onder druk te staan. De middenvariant ligt dusdanig ver van Hillegom dat te verwachten valt dat veel inwoners van Hillegom uiteindelijk zullen blijven kiezen voor de kortere route door Beinsdorp. De ongelijkvloerse kruising van de Drie Merenweg is het enige onderdeel dat op de steun van de gemeente Haarlemmermeer kan rekenen. Die is ook inpasbaar in de Zuidvariant.

De heer Van der Peet pleit namens de fracties die hij vertegenwoordigt voor het voorlopig voorkeursalternatief, de Zuidvariant. Datgene wat de dorpsraad Zwaanshoek vandaag heeft ingebracht tijdens deze hoorzitting wordt ondersteund.

De gemeenteraad van Haarlemmermeer wil de ogen niet sluiten voor de gevolgen van het tracé Zuidvariant voor Hillegom. Er is geen bezwaar tegen als voor dit deel van het tracé wordt gekeken naar een meer acceptabele inpassing. Te denken valt aan een combinatie van het Haarlemmermeerse deel van de Zuidvariant en het tracé in Hillegom, bijvoorbeeld over de Weerlaan. Het doortrekken van de Weerlaan naar de N205 is door de beperkte capaciteit van de

Noordelijke Randweg Nieuw-Vennep en de voorziene woningbouw in Nieuw-Vennep West, geen goede optie.

Het is wel noodzakelijk dat nu knopen worden doorgehakt. Verdere vertraging van het project heeft invloed op de woningbouw in Haarlemmermeer.

De gemeenteraad van Haarlemmermeer was en blijft voorstander van de Zuidvariant, eventueel met een andere inpassing aan Hillegomse zijde.

De Staten moeten de ogen niet sluiten voor de grote gevolgen voor Zwaanshoek en Beinsdorp.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt de heer Van Haaster hoe de NOG Beter 2.0-variant binnen de meerderheid van de gemeenteraad van Haarlemmermeer valt?

Hillegom heeft met Holland Rijnland nadrukkelijk gekozen voor de middenvariant.

In hoeverre heeft gemeente Haarlemmermeer contact gehad met Holland Rijnland? Wat was de uitkomst?

De heer VAN DER PEET (raadslid gemeenteraad Haarlemmermeer) vertelt dat de meerderheid van de gemeenteraad van Haarlemmermeer het tracédeel NOG Beter aan Haarlemmermeerse zijde niet als de juiste oplossing ziet. Het gaat tot problemen leiden op de Noordelijke Randweg. Wel worden mogelijkheden gezien om een dergelijke aansluiting bij Hillegom te combineren met de Zuidvariant.

De gemeenteraad van Haarlemmermeer had geen contact met Holland Rijnland. Diverse fracties hadden wel contact met hun achterban.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) is benieuwd of Holland Rijnland contact had met gemeente Haarlemmermeer en andere gemeenten. LTO geeft nadrukkelijk aan tegen de koppeling N206 en N208 te zijn. Wat is daarop de reactie van Holland Rijnland?

De heer VAN KEMPEN (Holland Rijnland) antwoordt dat vanuit Holland Rijnland geen contact is geweest met gemeente Haarlemmermeer. Holland Rijnland heeft zich met zes gemeenten in de Duin- en Bollenstreek en de acht overige gemeenten beijverd om uiteindelijk een gezamenlijk standpunt naar voren te brengen. Daarbij is niet gekeken naar de gemeenten over de provinciegrens heen.

Het standpunt van LTO over de doortrekking is goed voorstelbaar, maar dit is een punt dat bestuurlijk binnen Holland Rijnland is besproken. Dit is expliciet verwoord met de woorden zoals de heer Van Kempen die zojuist gebruikte. Holland Rijnland is een voorstander van het verrichten van een studie naar een N206-N208 doortrekking. Holland Rijnland onderschrijft het standpunt van LTO niet. Een studie op dit punt zal meer duidelijkheid verschaffen.

De heer BAKX (50PLUS Z-H) vraagt of de heer Van Kempen kan leven met de opstelling Zuid, met een aanpassing (zoals door gemeente Haarlemmermeer wordt voorgesteld), als blijkt dat een doortrekking niet mogelijk is.

De heer VAN KEMPEN (Holland Rijnland) veronderstelt dat Holland Rijnland niet met die oplossing kan meegaan. De opstelling van gemeente Haarlemmermeer verbaast de heer Van Kempen. Het staat los van de discussie rond de N206-N208, welke verbinding overigens in de middenvariant eenvoudiger te realiseren

is en miljoenen euro's goedkoper is. Als uit de aangegeven studie blijkt dat het niet wijs is om te doen, dan zal men zich op dat moment achter de oren moeten krabben of de doortrekking wel moet worden gerealiseerd.

De heer WEIDE (VVD Z-H) vraagt of Holland Rijnland overleg heeft gevoerd met Heemstede, nadat Holland Rijnland een standpunt had bepaald. Heemstede is voorstander van een doortrekking van de N206 naar de N208. Is getracht om bestuurlijk met de bestuurders van Haarlemmermeer en Kennemerland tot overeenstemming te komen?

De heer VAN KEMPEN (Holland Rijnland) antwoordt ontkennend. Holland Rijnland heeft zich gericht op het standpunt vanuit Zuid-Holland namens de veertien gemeenten. Vanuit Holland Rijnland zijn geen bestuurlijke contacten geweest met gemeenten in Noord-Holland.

De heer CANTON (PvdD Z-H) heeft een vraag aan beide sprekers die over Lisse Zuid spraken. Zij noemden bezwaren tegen het trajectdeel in Lisse Zuid. Is dat bezwaar gericht op de precieze ligging zoals die nu op de kaart staat, of vanwege het feit dat er een weg komt?

De heer VAN VOORST is in het geheel tegen de weg. De weg is nutteloos. Het is een ontsluiting van een wijk in Lisse en loopt dwars door een polder, waar een piekwaterberging wordt gebouwd. Hoe een en ander kan worden gecombineerd, is nog niet bekend. De beoogde weg voert naar een op- en afrit van de snelweg, die er niet op berekend is. De heer Van Voorst vindt het weggooien van belastinggeld.

De heer VAN RIJSSEL wijst erop dat 1100 meter verderop een ontsluitingsweg vanuit Sassenheim ligt. De aanleg van een nieuwe brug kost wel heel veel geld.

De heer VAN RIJNBEEK (D66 Z-H) hoorde de heer Van der Peet namens een meerderheid van de gemeenteraad van Haarlemmermeer pleiten voor de Zuidvariant. Dat valt te begrijpen vanuit de situatie bij Zwaanshoek. Uit de oproep om snel een beslissing te nemen proeft de heer Van Rijnberk dat gemeente Haarlemmermeer toch wil zoeken naar een oplossing. Valt binnen die oplossing de aanleg van een aquaduct en verdiepte ligging bij Zwaanshoek? De heer Van Rijnberk pleit ervoor om creatief om te gaan met een oplossing.

Bij interruptie komt de heer ÇELIK (PvdA Z-H) met een punt van orde. Hij wijst erop dat dit een hoorzitting is en geen debat. Tijdens een hoorzitting kunnen vragen worden gesteld en beantwoord. Het is geen manier om mensen terecht te wijzen. Het politiek debat vindt later plaats in commissieverband.

De heer VAN DER PEET (raadslid gemeente Haarlemmermeer) legt uit dat de gemeenteraad zich boog over de voorliggende voorkeursvariant en over de Zuidvariant. De gemeenteraad adviseert de Staten om te beslissen. Wat die beslissing ook is, daarna gaat de gemeenteraad er opnieuw naar kijken.

De heer TIJSSENS (D66 N-H) vraagt of de gemeenteraad van Haarlemmermeer wel bereid is om te zoeken naar een oplossing gebaseerd op de middenvariant, of is de gemeenteraad van Haarlemmermeer mordicus tegen?

Aan de heer Van Kempen van Holland Rijnland wordt gevraagd of hij kan uitspreken hoe Holland Rijnland tegenover de voorgestelde reservering staat.

De heer VAN DER PEET (raadslid gemeenteraad Haarlemmermeer) veronderstelt dat de bezwaren tegen de middenvariant vanuit Zwaanshoek en Beinsdorp eenieder bekend zijn. Op het moment dat een beslissing wordt genomen, gaat de gemeenteraad van Haarlemmermeer daarnaar kijken. De gemeenteraad heeft zich nu niet uitgesproken voor of tegen de middenvariant, maar alle bezwaren kenbaar gemaakt.

De heer VAN KEMPEN (Holland Rijnland) sprak niet over de ruimtelijke reservering, maar wel over een studie. Hij koos zijn woorden zorgvuldig. Het is een standpunt dat met deze woorden gedragen wordt door alle veertien gemeenten in Holland Rijnland. Als de heer Van Kempen heeft gekozen voor de woorden "Wij ondersteunen de ruimtelijke reservering", dan zou er geen eensluitend advies zijn vanuit Holland Rijnland. Elke gemeente in Holland Rijnland staat achter een studie doen naar de doortrekking N206-N208.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) weet dat Holland Rijnland vertegenwoordigd is in de Stuurgroep Duinpolderweg. De stuurgroep koos in eerste instantie voor de Zuidvariant. Nu komt de middenvariant eruit. Wat is er volgens de heer Van Kempen gebeurd?

Diverse insprekers vinden het opvallend dat de gemeente Hillegom er voor koos om niet in de adviesgroep zitting te nemen. Wat zou daarvoor het motief kunnen zijn, volgens de heer Van Kempen?

De heer VAN KEMPEN (Holland Rijnland) stelt voor dat de heer Potjer zijn laatst gestelde vraag aan de gemeente Hillegom voorlegt.

Er lijkt sprake van een misverstand. De stuurgroep heeft altijd gekozen voor een variant Midden. De adviesgroep heeft de zuidelijke variant naar voren gebracht. Daarvoor is in eerste instantie door beide Gedeputeerde Staten gekozen. Nu hebben Gedeputeerde Staten een definitieve voorkeursvariant gekozen en wel de middenvariant, conform de keuze van de stuurgroep.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) hoorde de heer Van der Peet zeggen dat Haarlemmermeer kiest voor 'Eerst bewegen, dan bouwen'. De Raad van State deed deze uitspraak ook en benadrukte dat eerst het openbaar vervoer moet zijn geregeld voordat wordt gestart met bouwen. In hoeverre is dat geborgd in Haarlemmermeer en hoe is dit gerelateerd aan het project Duinpolderweg?

De heer VAN DER PEET (raadslid gemeente Haarlemmermeer) vertelt dat het credo 'Eerst bewegen en dan bouwen' een van de grondbeginselen is van het coalitieprogramma en het Uitvoeringprogramma Haarlemmermeer West. Bewegen betekent niet alleen autoverkeer, maar ook fiets en OV. Het gaat om alle vervoersmodaliteiten.

De koppeling HOV en Duinpolderweg is er. Gemeente Haarlemmermeer hoopt dat de Staten een beslissing nemen zodat dit belangrijke project voor de gemeenten Haarlemmer en Lisserbroek verder kan.

Het is niet aan gemeente Haarlemmermeer om te kiezen. Het is aan de Staten om te beslissen. Gemeente Haarlemmermeer gaat zich daarna beraden over de uitkomst van die beslissing.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) hoorde vele insprekers zeggen dat het treffen van diverse maatregelen niet nodig is. Holland Rijnland zegt dat het hard nodig is om maatregelen te treffen. Wat moeten Statenleden nu kiezen, als vertegenwoordiging van de bevolking?

Wat vindt de heer Van Kempen van het feit dat de stuurgroep de adviesgroep negeert?

Zou openbaar vervoer aanvullend al niet bij dit voorstel moeten liggen?

De heer VAN KEMPEN (Holland Rijnland) kan zich voorstellen dat de noodzaak tot het treffen van maatregelen vanuit de bevolking niet wordt gezien. De heer Van Kempen spreekt niet rechtstreeks namens de bevolking, maar wel namens de politiek en het bestuur in de veertien gemeenten van Holland Rijnland. In die gemeenten worden alle meningen afgewogen. Er zijn meningen dat die weg er wel moet komen. Een opgetelde meningsvorming heeft ertoe geleid dat Holland Rijnland, alles afwegende, heeft gezegd dat de problemen moeten worden opgelost. Verkeersmodellen tonen aan dat er verbetering zal plaatsvinden als een oost-westoplossing wordt gekozen aan de noordkant van de Bollenstreek. Over de samenstelling van de Adviesgroep is al veel gezegd. Holland Rijnland staat op het standpunt dat een beslissing in dit dossier moet worden genomen op basis van inhoud en niet op basis van het argument dat nu eenmaal een adviesgroep is ingericht en dat het advies van de adviesgroep maar moet worden gevolgd. Overigens mag er geen onduidelijkheid over bestaan dat het werk en de inzet van de adviesgroep zeer worden gewaardeerd. Holland Rijnland heeft de variant die de adviesgroep voorstaat inhoudelijk bekeken en dat van de stuurgroep. Alles afwegende, en op basis van de inhoud, wijst voor Holland Rijnland de pijl naar de middenvariant.

De heer Van Kempen zegt dat Holland Rijnland zich op het standpunt stelt dat de mogelijkheden die er zijn om OV, HOV en fiets te koppelen aan deze wegenontwikkeling afhankelijk is van de keuze voor een tracé. Als wordt gekozen voor de middenvariant zijn er meer mogelijkheden om te kiezen voor HOV- en fietsverbindingen dan bij keuze voor NOG Beter 2.0 of de Zuidvariant. Als een keuze is gemaakt voor een tracé is het van belang om dan naar de kansen voor het openbaar vervoer te kijken.

De heer LEEVER (ONH N-H) vraagt of de heren Van Kempen en Van der Peet het verkeersmodel van VENOM kennen. In een artikel in de Haarlemmer Courant wordt gesteld dat wanneer geen maatregelen worden getroffen de logistiek tot 2030 met woningbouw en alles wat is meegerekend nog steeds voldoende is om geen congestie te veroorzaken. Hoe gaat Holland Rijnland om met de uitspraak in voornoemd artikel dat de aanleg van de Rijnlandroute, aansluitend op de A44, ook nauwelijks verandering oplevert volgens het verkeersmodel? Is het rapport beide heren bekend?

De heer VAN KEMPEN (Holland Rijnland) is bekend met het VENOM-model. Het is een zeer technisch verkeersmodel en daarvan heeft spreker minder verstand. Het artikel waaraan wordt gerefereerd kent de heer Van Kempen niet. Hij baseert zich op feiten die in de afgelopen jaren zijn verzameld, feiten die zijn meegenomen in het MER-traject. De feiten zoals die worden geschetst in het artikel kent de heer Van Kempen niet.

De heer VAN DER PEET (raadslid gemeente Haarlemmermeer) kent het artikel niet. Het VENOM is een verkeersmodel dat in Haarlemmermeer vaker wordt toegepast. In de Vervoersregio Amsterdam wordt het model standaard gehanteerd.

Mevrouw J. LANGEVELD (College B&W gemeente Lisse) spreekt in als wethouder Mobiliteit van de gemeente Lisse. De Duinpolderweg is een belangrijk project voor de regio en voor Lisse. Voor een goede toekomst van Lisse en de Bollenstreek is een goede bereikbaarheid een van de fundamenteën. Een goede wegontsluiting richting Haarlemmermeer en de A4 ontbreekt en de verkeersafwikkeling in het gebied stagneert volledig. Dit neemt nog grotere vormen aan tijdens het Keukenhof-seizoen en bij calamiteiten. Het voorliggende voorkeursalternatief is een van de maatregelen in het pakket voor de regio dat in gezamenlijkheid in Holland Rijnlandverband is opgesteld. In dit pakket is ook aandacht voor fietsverkeer en OV. Het past bij de Economische Agenda waarin bereikbaarheid een speerpunt is.

Lisse nam als grondgebonden gemeente constructief deel aan het proces vanuit de doelstelling dat het voorkeursalternatief een robuuste en toekomstbestendige bijdrage moet gaan leveren aan de ontwikkelingen in Lisse en de regio. Die doelstelling kan worden behaald met het huidige voorkeursalternatief. De gemeenteraad van Lisse nam deze zienswijze van het college over. Gemeente Lisse is blij dat beide Gedeputeerde Staten luisterden naar argumenten en kozen voor het middenalternatief. Dit alternatief voldoet het beste aan de doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid. Het heeft de beste Plan-MER resultaten en MKBA score. Deze variant is robuust en biedt meer afwikkelingskwaliteit bij calamiteiten op de A4 en A44. Deze ontwikkeling heeft de steun van Lisse. Lisse hoopt op een spoedig en positief besluit.

Mevrouw Langeveld vraagt ook aandacht voor de Poelpolder, waar de verbinding is ingetekend, en voor de direct belanghebbenden. Dit tracé zal mogelijk land, huizen en bedrijven doorkruisen. Dat is enorm ingrijpend en dat heeft veel emotie. Het is dan ook van belang dat samen met alle belanghebbenden, dus ook de belanghebbenden vanuit die polder, een goed participatieproces wordt doorlopen, zodat alle belangen zorgvuldig kunnen worden afgewogen. Gemeente Lisse is dan ook verheugd dat er bij het besluit ruimte wordt geboden om met bewoners en ondernemers te komen tot een definitieve tracékeuze en inpassingsplan. De gemeente Lisse gaat ervan uit dat ook de Staten hier positief tegenover zullen staan, zodat aspecten als leefbaarheid, natuur, landschapswaarden, recreatiewaarden en het economisch functioneren in het plan een plek krijgen.

De heer VAN BEEK (firma's Alkemade en Reeuwijk) vertegenwoordigt twee bedrijven en drie burgers uit de Rooversbroekpolder. Zij worden diep getroffen door de betreffende weg. De weg gaat dwars over hun bedrijven en woningen heen. De heer Van Beek wijst op de impact die de brief en het besluit hebben op

bewoners. Zij staan ermee op en gaan ermee naar bed. Dat mag niet worden onderschat. Jarenlang werd gewerkt aan de opbouw van hun bedrijven. Nu worden de bedrijven, voor hun gevoel, met één pennestreek van de kaart geveegd.

Nut en noodzaak van de weg aan de zuidkant van Lisse worden betwijfeld. Als deskundigen het nodig vinden voor de bereikbaarheid van de streek, dan accepteren degenen, namens wie de heer Van Beek spreekt, dat.

Het bezwaar richt zich tegen het 'flubbertje' zoals dat nu is ingetekend. Dat vindt men een slecht tracé. De onderbouwing voor dit tracé is mager. De heer Van Beek pleit voor een gedegen nieuw onderzoek naar de ligging van dit tracé, zonder er op voorhand al één te kiezen. Dat lijkt te gebeuren wanneer men dit kaartje ziet en door antwoorden die de provincies gaven op zienswijzen. Er zijn andere en betere varianten denkbaar. Die liggen iets meer naar het noorden toe. Antwoorden van de provincies op zienswijzen zijn niet helder en voor meerdere uitleg vatbaar. Helderheid voor en betrokkenheid van betrokkenen is van groot belang. Men staat voor investeringsvragen. De Staten worden gevraagd die helderheid te geven. Een goed onderzoek naar verschillende varianten zal die helderheid bieden. De heer Van Beek heeft daarvoor een ontwerpnotie opgesteld, welke kan worden gebruikt door de Staten.

De heer VAN ALKEMADE (firma's Alkemade en Reeuwijk) is eigenaar van één van de getroffen bedrijven. De Duinpolderweg zuid heeft grote gevolgen voor de bedrijven in het gebied. Zij zitten er enorm mee in hun maag. Er is daarover ook helemaal geen overleg geweest. Er zijn andere mogelijkheden. Statenleden waren uitgenodigd om langs te komen bij de bedrijven. Een aantal Statenleden kwam langs en dat wordt enorm gewaardeerd. Iets opschuiven van het tracé scheelt een hoop ellende voor bewoners in de polder. Daarnaast kan men zich afvragen of de weg wel nodig is. Mocht de weg nodig zijn, dan zou naar andere locaties gekeken kunnen worden.

De heer Van Alkemade nodigt eenieder opnieuw uit om ter plekke te komen kijken bij de bedrijven.

Mevrouw VAN DIJK (PvdA Hillegom) vraagt de Statenleden om de variant NOG Beter 2.0 als tracékeuze aan te wijzen voor Hillegom. Lokale problemen vragen om lokale oplossingen en niet om grote, doorgaande wegen. Daarnaast wordt gevraagd om een concreet plan voor snelle en veilige fietsroutes te ontwikkelen, evenals een OV-netwerk, dat provinciegrenzen overschrijdt. Aan de basis van de afweging van de PvdA ligt de behoefte om alleen over oplossingen te praten waarvan nut en noodzaak zijn aangetoond. Daarnaast zijn cultuurhistorie, leefbaarheid en duurzaamheid voor de PvdA leidende principes in dit dossier. Lokale knelpunten zijn aangetoond. Deze knelpunten worden in het maatregelenpakket NOG Beter 2.0 gericht aangepakt. Voor Hillegom wordt daarin voorzien in een extra aansluiting met de Haarlemmermeer aan de noordkant van het dorp, door de Weerlaan door te trekken. Deze oplossing laat de gemeente in haar waarde, in economisch, landschappelijk en cultuurhistorisch opzicht. Het doortrekken van de Weerlaan zal extra verkeer op het huidige tracé met zich meebrengen met geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De PvdA Hillegom vindt dit acceptabel. Het blijft binnen de normen voor gezond wonen. Kijkend naar de toekomst zal de luchtverontreiniging verminderen vanwege de afname van dieselloertuigen en de toename van hybride voertuigen en elektrisch rijden.

De PvdA Hillegom pleit ten aanzien van een aansluiting op de Haarlemmermeer voor de aanleg van een aquaduct.

Nut en noodzaak voor het doortrekken van de N206 naar de N208 zijn niet aangetoond. Daardoor is dit stuk weg voor de PvdA Hillegom niet aan de orde. De Duinpolderweg is niet één weg, maar een pakket aan deskundige maatregelen. Daarbinnen hoort een verdubbeling van de brug over de Ringvaart in de N207 en het afmaken van de verdubbeling van de N207 op het grondgebied van de provincie Zuid-Holland.

Wat de PvdA Hillegom betreft focust het project zich te veel en te eenzijdig op autoverkeer. Er is een snelgroeiende groep mensen die de elektrische fiets gebruikt. Deze groep zal groeien. De fietsinfrastructuur moet daarop worden ingericht. Een gedegen en veilig fietsrouten netwerk is dan ook noodzakelijk als onderdeel van het Duinpolderproject. Het OV verdient meer aandacht. De PvdA Hillegom is overtuigd van NOG Beter als lokale oplossing van lokale problemen.

De heer VAN DIEJEN (Wijkraad Floriande) spreekt in als bestuurslid van Stichting Wijkraad Floriande te Hoofddorp. De wijkraad behartigt de belangen van 18.000 bewoners in de wijk. In februari diende de stichting een zienswijze in tegen het voorlopige voorkeursalternatief van de Duinpolderweg.

Het bezwaar omvat de twee kruisingen met de Drie Merenweg, de verdubbeling van de weg, die pal naast de appartementencomplexen Aquaradius en Hof van Pampus komt te liggen.

Inmiddels zijn de kruisingen vervangen door ongelijkvloerse kruisingen met de Drie Merenweg. Dat is een flinke verbetering.

De weg gaat nu wel een aantal meters omhoog. Door de verhoogde aanleg wordt het uitzicht van bewoners niet fraaier.

De wijkraad vindt het van essentieel belang dat de weg op ruime afstand van de bebouwing komt te liggen. Daarom wordt voorgesteld om het tracé te laten afbuigen in zuidelijke richting. Dit voorstel kan worden meegenomen in de zuidelijke variant. De rotonde zou wat verder van de woongebouwen kunnen worden geplaatst. De huidige rotonde is niet berekend op de grotere verkeersstromen. Als de Nieuwe Bennebroekerweg kan worden omgelegd, dan kan de rotonde Deltaweg/Nieuwe Bennebroekerweg worden gereconstrueerd en verplaatst in zuidelijke richting. Ten slotte zouden conische geluidswerende maatregelen worden getroffen. De geluidsnorm voor het huidige appartementencomplex wordt nu al overschreden. Ook hiervoor geldt de verplaatsing van de weg in zuidelijke richting als een oplossing. De Staten worden gevraagd om het huidige tracé ter hoogte van Floriande opnieuw te bekijken en de geprojecteerde weg te verplaatsen in zuidelijke richting.

De heer PLUCKEL (Bewonersgroep Zwaanshoek) spreekt namens de bewonersgroep Zwaanshoek. De door de bewonersgroep ingediende zienswijze gaf veel reuring in het dorp, omdat was gekozen voor de middenvariant, terwijl deze variant het dorp zal splitsen.

Inmiddels zijn er nog maar weinig bewoners van Zwaanshoek voorstander van de middenvariant. Een ruime meerderheid is voorstander van de variant NOG Beter 2.0.

De bewonersgroep vindt dat die variant verdiept aangelegd moet worden, met een aquaduct. De bewonersgroep is tegen het afsluiten van de dijk in Zwaanshoek en tegen een weg om de Noord. Als woningbouw tussen

Zwaanshoek en Cruquius plaatsvindt, dan zou rechtstreeks aangesloten moeten worden op de N205.

De bewonersgroep maakt zich ernstige zorgen over de toename van het sluijverkeer en vrachtverkeer over de Spieringweg. Er liggen drempels en huizen trillen. De politie handhaaft de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur niet. De oproep aan de provincie, als toezichthouder, is om sluijverkeer op de Spieringweg tegen te gaan.

Infrastructuur moet voor woningbouw gerealiseerd worden. Deze wordt mee betaald uit de grondexploitatie van de woningbouw. Eerst bewegen dan bouwen. Dat bewegen vindt plaats met auto's, maar ook in toenemende mate met fietsen en het OV. In Zwaanshoek rijdt al circa 30 jaar een buurtbus, die wordt bemand door vrijwilligers. Als de woningbouw gaat toenemen, dan zal een serieuze OV-lijn richting Hoofddorp en Schiphol moeten worden aangelegd.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) vraagt mevrouw Langeveld of zij met hem van mening is dat wanneer de fietspaden en het OV niet gelijk worden meegenomen, de aanleg daarvan zoveel langer zal duren.

Mevrouw LANGEVELD (college van B&W gemeente Lisse) gaf aan dat binnen Holland Rijnland nadrukkelijk wordt nagedacht over een totaal maatregelenpakket. Er wordt ook nagedacht over OV-mogelijkheden. Het vurige pleidooi ging met name over het participatieproces. Het nastreven van bereikbaarheid dient op verschillende manieren te gebeuren. De Duinpolderweg is er één van.

Deze ontwikkeling wordt al jaren besproken. Er is ook zeker nagedacht over andere mogelijkheden van verkeer. Mevrouw verwijst naar het Mobiliteitsplan van de gemeente Lisse. Fiets en OV worden zeker integraal bekeken.

De heer KLEIN (SGP & ChristenUnie N-H) verzoekt mevrouw Langeveld haar bewering te onderbouwen dat de verkeersafwikkeling in het gebied volledig stagneert.

Mevrouw LANGEVELD (college van B&W gemeente Lisse) legt uit dat zodra er ook maar iets gebeurt nabij Lisse, alle punten om Lisse uit te komen stagneren. Mevrouw vindt dat onverantwoord, zeker wanneer men kijkt naar toekomstige ontwikkelingen, zoals de woningbouw in de Bollenstreek. Het wordt nijpend. Het is vooral de kwetsbaarheid van het verkeersnetwerk.

De heer KLEIN (ChristenUnie-SGP N-H) hoorde de heer Pluckel zeggen dat de bewonersgroep, die hij vertegenwoordigt, tegen de weg om Noord is. Kan dat nader worden toegelicht?

De heer PLUCKEL licht toe dat die weg langs het nieuw aangelegde parkgebied en de woningbouw aan de Hanepoel loopt. De bewonersgroep is beducht op het feit dat dit tot sluijverkeer zal leiden. Als daar serieuze woningbouw komt, dan moet er ook een serieuze verkeersaansluiting komen, met tussen Zwaanshoek en Cruquius een op- en afrit naar de N205. De verkeersafwikkeling moet niet via de Spieringweg verlopen.

De heer HIETBRINK (GroenLinks N-H) vraagt mevrouw Langeveld nut en noodzaak te onderbouwen. Zij hield een vurig pleidooi voor participatie. Veel inwoners zijn teleurgesteld dat niet eerder participatie plaatsvond. Welke ruimte ziet mevrouw Langeveld nog in dat voorgestelde participatietraject? Is er nog ruimte om een variantenonderzoek te doen, of gaat het slechts om wat aanpassingen van het tracé dat nu is ingetekend? Het tracé is onderdeel geweest van het maatregelenpakket NOG Beter: is vanuit de gemeente Lisse overwogen om ook voor andere onderdelen van de Duinpolderweg te pleiten voor NOG Beter 2.0?

Mevrouw LANGEVELD (college van B&W gemeente Lisse) zegt over nut en noodzaak dat het maatregelenpakket en de rapporten er liggen. Voor de gemeente Lisse zijn nut en noodzaak aangetoond. Mevrouw verwijst naar het voornoemde Mobiliteitsplan. Voor de gemeente zou een ringweg om Lisse de oplossing zijn. Dit sluit naadloos aan bij de voorliggende variant. Over het participatieproces zegt mevrouw Langeveld dat zij snapt dat diverse mensen zeer teleurgesteld zijn. Mevrouw is ervan overtuigd dat door gesprekken te voeren alle belangen op tafel zullen komen te liggen. Met elkaar kan het gesprek worden aangegaan over andere mogelijkheden. Het is een kans die zeker moet worden gegrepen. Over NOG Beter merkt mevrouw Langeveld op dat gemeente Lisse zich aansluit bij het standpunt van Holland Rijnland en dat is de middenvariant.

De heer VAN RIJNBEEK (D66 Z-H) bezocht de prachtige bedrijven van de heren Van Beek en Alkemade. Hij begrijpt de impact en onzekerheid die de plannen met zich meebrengen. Zouden de heren deelnemen aan het participatietraject?

De heer VAN BEEK (firma's Alkemade en Reeuwijk) ziet die noodzaak. In andere varianten zijn ook oplossingen denkbaar. De bedenkers van NOG Beter 2.0 zeiden dat het niet de bedoeling was dat het direct tot een tracé in die polder zou leiden. Er moet aan de zuidelijke kant van Lisse een weg komen, maar waar die moet komen, werd in het midden gelaten. Nu staat er opeens een tracé op kaart ingetekend. Er zou ook nog naar andere tracés gekeken kunnen worden, die 50 of 100 meter verderop worden gesitueerd. Vandaar dat een motie voor een variantenstudie in concept is opgesteld door de heer Van Beek. Als de Staten zeggen dat het tracé op de kaart slechts een indicatie is en dat een studie wordt gedaan in samenspraak met alle betrokkenen naar andere varianten, dan is de heer Van Beek daarvan een groot voorstander, mits nut en noodzaak kunnen worden aangetoond.

De heer BAKX (50PLUS Z-H) was ook bij voornoemde bedrijven. Wethouder Langeveld pleit namens gemeente Lisse voor een robuuste verbinding. Als geen doortrekking naar de N206 plaatsvindt, is de verbinding dan nog steeds robuust? De solidariteit binnen Holland Rijnland is begrijpelijk en prima. Wat is de bevinding van de wethouder van gemeente Lisse? Welk voordeel heeft de middenvariant voor Lisse?

Mevrouw LANGEVELD (college van B&W gemeente Lisse) vindt dat een lastige vraag. De wethouder schaarft zich achter het standpunt van Holland Rijnland. Voor Lisse maken de varianten feitelijk niet veel uit. Wetende dat niet iedereen

even blij zal zijn met een doortrekking naar N206 is besloten daarnaar een studie te gaan doen. Mevrouw Langeveld schaarft zich daarachter. Als veertien gemeenten spreken in gezamenlijkheid met één mond. Het aangehaalde pennenstreekje in het ingetekende tracé is zeer ongelukkig. Daarnaar zou de wethouder willen kijken. Voor de rest van de varianten houdt zij zich aan de afspraken die in Holland Rijnlandverband zijn gemaakt. Holland Rijnland is gevraagd te kijken naar datgene waarvan de gehele regio in zijn geheel beter wordt. Mevrouw Langeveld is van mening dat de regio beter wordt door de middenvariant. Juist omdat de gemeenten in Holland Rijnlandverband zich daarachter kunnen scharen. Als wethouder van gemeente Lisse neemt mevrouw Langeveld geen standpunt in.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) vraagt of mevrouw Langeveld bereid is om een tracéonderzoek te doen.

Mevrouw LANGEVELD zou dat graag willen. Zij pleit ervoor om dat via participatie in gezamenlijkheid te doen. Er wordt daarvoor ook ruimte geboden. Mevrouw meent gelezen te hebben dat er nog voldoende ruimte is om niet uit te gaan van de pennenstreek, zoals die nu staat ingetekend.

De heer ALKEMADE (firma's Alkemade en Reeuwijk) vertelt dat het bedrijf 26 jaar bestaat. Inmiddels groeide het bedrijf uit naar vijf verschillende locaties. Dat was qua logistiek een drama. Sinds zes jaar is een finale plek gevonden, met alles onder één dak. Logistiek gezien moet alles onder één dak worden samengebracht. Het zou zonde zijn van jaren werk als er een weg door het bedrijf wordt aangelegd.

Blok 7 20.30 – 22.30 uur

Voorzitter: mevrouw Oosterop / griffier: de heer De Vries

De heer KAMPS spreekt, als bewoner van de Spieringweg, zijn onmacht en woede uit. De heer Kamps is dierenarts in Hillegom. Mogelijk is de kliniek straks door de aanleg van de Duinpolderweg rechtstreeks bereikbaar vanaf de A4. Economisch gezien zou dit traject een groot voordeel zijn, maar de heer Kamps is tegen deze monsterlijke weg. Er is meer dan economie. De afkorting DPW voor Duinpolderweg betekent voor de heer Kamps Dramatische Politieke Wantoestanden. In de Nota van Beantwoording staat beschreven waarom de Zuidvariant de enige voorkeursoptie was. Toen volgde een ander advies. De motivatie hiervoor was dat er te veel geluidsoverlast en fijnstof voor de inwoners van Hillegom zou zijn. Zijn Zwaanshoekers niet bevattelijk voor fijnstof? Met het ondubbelzinnig advies van de adviesgroep is niets gedaan. 34% van alle inwoners van Zwaanshoek heeft een zienswijze ingediend. Het dossier leeft enorm in het dorp. De Duinpolderweg zaagt het dorp doormidden. Is een zorgvuldige afweging gemaakt? Deze variant wordt Zwaanshoek door de strot geduwd. Belastingbetalende burgers worden hun vertrouwde huizen uit gejaagd.

Hoe is het mogelijk dat wordt gekozen voor het middentracé terwijl nut en noodzaak niet zijn aangetoond? Waarom wordt het Weerlaan tracé van Nog Beter 2.0 stelselmatig verworpen?

Voor de heer Kamps is het duidelijk: het middentracé mag er absoluut niet komen. Kunnen de Statenleden straks nog recht in de spiegel kijken, of moeten zij straks met het schaamrood op de wangen erkennen dat een historische, foute beslissing is genomen?

De heer VAN DONGEN woont in Zwaanshoek aan de Spieringweg, nabij de waterzuivering. In 1999 is hij op deze locatie een bloemenkwekerij begonnen. Jaar na jaar heeft hij het bedrijf kunnen uitbreiden. De heer Van Dongen heeft zich steeds vaster kunnen vestigen op deze locatie en heeft verdere uitbreidingsmogelijkheden voor de toekomst. Voor het bedrijf als privé is het huidige plan voor een Duinpolderweg en de afsluiting van de Spieringweg en Bennebroekerdijk desastreus. Een doodlopende Spieringweg wordt luguber. Er is minder sociale controle en het polderkarakter van een prachtig stukje Haarlemmermeer verdwijnt. Om naar Bennebroek te rijden is de heer Van Dongen dan tweemaal zo lang onderweg. Een fietstunnel of -brug over de Duinpolderweg aan de Spieringweg is geen optie. Nu is het al niet veilig fietsen langs de Bennebroekerweg. Fietsen wordt meer en meer onmogelijk gemaakt. Door de afsluiting van de Spieringweg wordt het bedrijf van de heer Van Dongen slecht bereikbaar voor leveranciers, afnemers en personeel. Het aan huis verkopen van producten zal tot een dieptepunt dalen.

De drukte op de huidige Bennebroekerweg en -dijk zal toenemen. Zware vrachtwagens van en naar de waterzuivering en landbouwverkeer moeten straks over de Bennebroekerweg. Hierdoor zal het verkeer nog meer vastlopen. De conclusie van de heer Van Dongen is dat Zwaanshoek en Beinsdorp het kind van de rekening en het afvalputje van de Bollenstreek worden. Deze dorpen moeten de bereikbaarheid van de Bollenstreek verkopen met onbereikbaarheid en een aantasting van de leefomgeving, terwijl beide kernen zelf geen gemak hebben van deze weg. Als goede burens moet je wat voor elkaar overhebben, maar dit wordt te gek.

De heer Van Dongen adviseert om vast te houden aan het zuidelijke voorkeursalternatief of het NOG Beter 2.0 alternatief. Laat de huidige wegen zoals de Spieringweg en Bennebroekerdijk open om de verkeersdrukte te delen en te spreiden en over de nieuwe en bestaande wegen te verdelen.

De heer DE RUITER groeide op in Abbenes en woont nu in Nieuw-Vennep. Hij spreekt in op persoonlijke titel om zijn zienswijze (nummer 291) te kunnen toelichten. De heer De Ruiter brengt zijn gedurende dertig jaar opgedane gebiedskennis graag in. Vanaf 1990 was hij via diverse gremia betrokken bij grootschalige gebiedsontwikkelingen. Graag wil de heer De Ruiter een toelichting geven op zijn uitgebreide, technische uitwerking van 5 september jl. Uitstel van een besluit over het definitief voorkeursalternatief is noodzakelijk. Er is onvoldoende onderbouwing om de Planstudie MER Duinpolderweg definitief vast te stellen. Er is onvoldoende onderbouwing voor de vervolgfase als basis voor het uitvoeringsbesluit. Er wordt onvoldoende invulling gegeven aan motie 644 Integrale benadering. Op basis van actuele informatie zou een strategische heroriëntatie moeten plaatsvinden.

De beantwoording van de zienswijze van de heer De Ruiter was zeer formeel en teleurstellend. In de toelichting staat dat zijn bezwaar geldt voor een directe aansluiting op de A44. De concept gebiedskaart Lissersbroek 2040 geeft voldoende oplossingsrichtingen.

De uitkomsten van de planstudie MER zijn onvoldoende onderbouwd. De heer De Ruiter heeft dit bezwaar uitgebreid toegelicht, waarbij vooral de actualiteit van plannen en de ontwikkeling op het gebied van ruimtelijke mobiliteit tekortschieten. Een deugdelijke onderbouwing van een reservering voor de verlenging van de Duinpolderweg is absoluut onvoldoende. Actuele prognoses van woningbouw en bedrijven ontbreken. Een intergemeentelijke Structuurvisie Greenport 2030-2040 is nodig. De huidige Structuurvisie Greenport is gedateerd. De kritische reactie van de Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit (PAL) maakt melding van het gebruik van een niet dynamisch verkeersmodel.

De behoefte van de regio Zuid-Kennemerland, met name Heemstede, van een aantakking Schalkwijk richting N205 is niet in het alternatief opgenomen.

De huidige OV-visie van Holland Rijnland is beperkt en gedateerd. Aanvullend op de OV-lijn Noordwijk-Schiphol zou er behoefte zijn aan een OV-tracé over de N208 en N207 langs de Keukenhof.

Een actuele HOV-visie van Holland Rijnland ontbreekt. Hierdoor komen mogelijk functie en tracé van de lijn Noordwijk-Schiphol in een ander daglicht te staan. Het combineren van tracés lijkt dan wenselijk. Over de ruimtelijke ontwikkeling rondom het OV-knooppunt Hillegom station, Hillegom Centrum en de Westflank als onderdeel van de HOV-corridor Bollenstreek - Schiphol wordt niet gesproken. De woningbouwprojecten in Cruquius en Zwaanshoek zijn als reservegebieden na 2040 aangewezen en niet meegenomen in de MER. Recent werd voor beide projecten met voorrang aan de oplossing van knelpunten gewerkt. Nader onderzoek voor een aanvullend raamwerk Infra, zoals wegen en de eventuele aanleg van de Westlijn HOV, is noodzakelijk om de gebieden snel tot ontwikkeling te brengen.

De heer De Ruiter vindt het onbegrijpelijk dat voor de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland de variant aantakking Schalkwijk naast het tracé Zuidtangent niet is opgenomen in het MER-onderzoek. In de Woonvisie Haarlem mei 2017 staat de verwachting dat er tot 2030 in de stadsdelen Schalkwijk en Oost met transformatie en nieuwbouw 7000 woningen worden gerealiseerd. Al in de structuurvisie is een onderzoek voorgesteld naar het verleggen en ontvlechten van de dubbelfunctie van de N201 aan de noordkant van Hoofddorp met een aansluiting op de N205.

Mevrouw VAN DEN ANKER (Silver Fern Bed & Breakfast) uit Lisserbroek slaapt niet goed meer sinds kerst 2017. De plannen voor de Poelweg tussen Lisse en Abbenes hebben van haar droom een nachtmerrie gemaakt. Haar droom is een bed & breakfast. Vanuit haar woning heeft zij een kilometer vrij uitzicht. Ze woont vlak bij het strand, de duinen, de Keukenhof en de Kagerplassen. Die droom is haar inkomen en haar pensioen. Het is heel erg dat mevrouw Van den Anker niet eerder over de plannen is geïnformeerd. Sommige bureaus kregen een brief en een uitnodiging voor de adviesgroep. Mevrouw Van den Anker kreeg die post niet. De bewoners en de bedrijven in de omgeving van de Poelweg is niets gevraagd. Het vertrouwen van mevrouw in de overheid is weg. Hier is sprake van onbehoorlijk bestuur. Mevrouw diende een uitgebreide zienswijze in met verschillende alternatieven. Er is niets mee gedaan. Er wordt niets gedaan met het verlies van inkomsten. Waar moet mevrouw Van den Anker straks van leven? Provinciale Staten besloten alleen een weg aan te leggen als daarvoor draagvlak was onder de belanghebbenden. Dat draagvlak is er niet in het gebied van de Poelweg.

Naar nut en noodzaak is geen onderzoek verricht. Er is slechts gekeken naar het deel van Hillegom en Haarlemmermeer. In een volgende fase wordt gekeken naar de Poelweg. De Poelweg heeft geen effect op de verkeersstromen in Sassenheim, Lisse en Lisserbroek. Feit is dat er tussen Sassenheim en Lisse geen verkeerstechnisch probleem bestaat. Feit is dat zelfs tijdens de drukke ochtendspits het verkeer tussen Lisse en Sassenheim naar de A44 goed doorstroomt. Feit is dat er vanuit de Bollenstreek uitstekende verbindingen richting Den Haag liggen. Daar draagt de Poelweg niets aan bij. Feit is dat het draagvlak ontbreekt. Feit is dat de Statenleden keer op keer onjuist zijn voorgelicht. Het plan voor de Poelweg heeft de droom van mevrouw Van den Anker vernietigd, zonder communicatie, zonder nut en noodzaak. Het plan zorgt ervoor dat mevrouw brodeloos wordt. Zorgen de Staten straks voor een inkomen en een dak boven het hoofd van mevrouw? De Staten zijn nu aan zet. Zij kunnen besluiten om de Poelweg uit de plannen te schrappen. Mevrouw Van den Anker hoopt na 19 september weer aan een mooie toekomst te kunnen denken en weer te kunnen slapen.

De heer VLIET VLIELAND (Vliet Vlieland Kraamverhuur) is zelfstandig ondernemer op de Lisserdijk 222 te Lisserbroek. Hij vraagt aandacht voor een specifiek onderdeel van de Duinpolderweg, aangeduid als Poelweg, ofwel de verbinding tussen de A44 en Lisse. De heer Vliet Vlieland spreekt zijn ongenoegen uit over de aankondiging van de weg. Als direct gedupeerde in dit project verwachtte hij meer dan een anonieme brief vlak voor kerst. Het steekt als een weg door iemands eigendom wordt aangelegd. Dan moet met die belanghebbende worden gepraat. Het gaat over de heer Vliet Vlieland zijn privé, zijn thuisplek, en die van zijn gezin en zijn pensioen. Daar staat nu een streep door. Eigendom is niets meer waard. Er is lukraak een streep getrokken. Als er iets gebeurt met het bedrijf of de familie, dan kan het eigendom niet eens worden verkocht. Kan dit zomaar in Nederland? De beoogde weg moet een probleem oplossen dat er niet is. Nut en noodzaak zijn er niet.

De heer Vliet Vlieland verwijst naar de verkeersinformatie op Google, waarop te zien is waar verkeer vastloopt. Feit is dat het druk is op de opritten naar de snelweg, wanneer er een stremming is op de A44. Waarom wordt er niets gedaan aan de A44, terwijl daar zoveel ongevallen gebeuren? Jaren pendelde spreker zes tot zeven dagen per week tussen Noordwijk en de A44. Hij stond nooit in de file. Er is geen gedegen verkeersonderzoek gedaan naar dit tracédeel.

Conclusies in de MER kloppen niet. De weg gaat door het laatste stuk groene polder in dit deel van de Randstad. De weg gaat dwars door een waterbergingsgebied (een landsbelang). Als met de omgeving was gesproken, dan had de MER die berging opgenomen op de kaart. Doordat er veel fouten in de MER zijn gemaakt, is er nu geen goed beeld van het specifieke deel van de Poelweg.

De heer Vliet Vlieland adviseert om te starten met de aansluiting N207-N208 bij Hillegom. Zuid-Holland loopt daar achter met een éénbaansweg.

De heer Vliet Vlieland snapt niet dat er een nieuwe verbinding tussen de A44 en Lisse moet komen. Hij adviseert om nog eens nadrukkelijk te kijken naar de situatie en dit specifieke deel van het tracé.

De heer MONKELBAAN woont aan de Weeresteinstraat in Hillegom. Hij vraagt zich af of de insprekers hier voor de bühne zitten. Tot nu toe wordt er niets met

alle inspraak gedaan. Cijfers over de Duinpolderweg kloppen niet. De spreektijd is te kort om dit alles toe te lichten.

Burgers en bedrijven zijn tegen de aanleg van de Duinpolderweg, omdat nut en noodzaak niet kunnen worden aangetoond. Er worden juist knelpunten voor de Weeresteinstraat gecreëerd. De adviescommissie is een gedrocht. De samenstelling is onevenwichtig. De aanbevelingen van Lokker zijn niet uitgevoerd. De dorpsraden van Beinsdorp en Zwaanshoek zijn stichtingen. Die stichtingen hebben nota bene zitting in de adviescommissie. Hoe is het mogelijk dat de dorpsraad Beinsdorp voor de voorlopige voorkeursvariant door industrieel gebied heeft gepleit? Een weg door industriegebied **Ossendaal** is ten nadele van de belastingbetaler.

De besluitvorming wordt ten koste van alles doorgezet. Het tweede deel van de Duinpolderweg, namelijk het westelijk deel van de Ringvaart, is zwaar oneconomisch. Een deskundige heeft verklaard dat alleen een Duinpolderweg van de A4 tot de Ringvaart economisch verantwoord is. Alternatieven krijgen geen enkele kans.

Een oneconomische Duinpolderweg vernielt de natuur en historisch landschap. Het zorgt voor een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen in de Weeresteinstraat en een dubbele concentratie fijnstof en stikstof.

Zuid-Holland offert met de Oosteinderpolder een laatste stukje natuur op. In het draaiboek zijn salamitechnieken toegepast om doelen te bewerkstelligen. Het vertrouwen in de politiek is al laag. Luisteren is er niet bij, omdat politici ambities van gemeentebesturen en gedeputeerden willen uitvoeren. Al zou de meerderheid tegen zijn, de plannen moeten worden uitgevoerd.

De heer Monkelbaan doet een dringend beroep om de Duinpolderweg door de Oosteinderpolder niet door te laten gaan. Er zijn betere alternatieven. Het alternatief van NOG Beter en het verlengen van de N207.

De grootste Hillegomse partij koos niet voor de gezondheid van de inwoners. De fijnstofuitstoot in Hillegom zal toenemen. De keuze voor het alternatief NOG Beter betekent 70% minder kosten en 60% meer opbrengst.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) hoorde de heer De Ruiter pleit voor langer onderzoeken en uitstel. Wat verwacht hij nog meer aan informatie te zullen ontvangen?

De heer DE RUITER begrijpt de reactie, maar het gaat om de actuele ontwikkelingen na de zienswijzeperiode, zoals de woningbouw in de MRA en ontwikkelingen in de westrand. Het gaat om 4000 woningen waarbij niet aan infra wordt gedaan. Tussen Zwaanshoek en Cruquius komen ook nog 2000 woningen. De ontwikkelingen na 2040 zijn niet meegenomen. In de MER zijn grote woningbouwprojecten niet meegenomen. In het kader van de HOV-visie zou aan de westkant een noord-zuidtracé ontwikkeld moeten worden. Als deze ontwikkelingen nu niet worden meegenomen, dan is ruimte weg.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) vraagt of er een verklaring is voor het feit dat het plan voor Zwaanshoek er pas aan het einde is 'ingefietst'.

De heer KAMPS kwam in 2005 in Zwaanshoek wonen. In juli 2018 ontving hij de eerste brief van de provincie. Er waren steeds geruchten dat de weg met een grote boog om Zwaanshoek heen zou worden gelegd. De heer Kamps heeft het

gevoel dat de inwoners van Zwaanshoek in slaap gesust zijn. Toen lag daar opeens het plan voor die weg door de mooiste polder van de Haarlemmermeer. Hij snapt niet dat juist dit stukje gekozen wordt. Dit plan is nooit aan de orde geweest.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) hoorde enkele uren geleden een inwoner van Zwaanshoek zeggen dat de voorkeur werd gegeven aan Zuid. Als dat niet kon, dan zou het wellicht NOG Beter 2.0 kunnen worden. In hoeverre heeft de heer Kamps samen met andere inwoners van Zwaanshoek contact gehad met de politiek? Waar ligt zijn eigen voorkeur?

De heer KAMPS had geen contact met de plaatselijke politiek. Het was altijd een soort ver-van-zijn-bedshow. De zuidelijke variant gaat om Zwaanshoek heen. Deze laat de populieren en de net aangelegde hondenuitlaatplaats intact. Feitelijk vindt de heer Kamps dat de bewoners, als individuen, niet op de stoel moeten gaan zitten om te zeggen wat een beter alternatief is. Daar zijn deskundigen voor. Persoonlijk ziet de heer Kamps de weg het liefst aangelegd conform het NOG Beter 2.0 alternatief, onder de infra door. Voor de heer Kamps persoonlijk is NOG Beter 2.0 met afstand de beste variant.

De heer DIJKSTRA spreekt vanuit zijn gevoel. Zijn gevoel zegt dat er dingen verkeerd gaan en dat er sprake is van een hoog NIMBY-gehalte ('Not in my backyard'). Mensen worden gedwongen om antwoord te geven op de vraag wat het beste alternatief is; alsof de weg er moet komen. Mensen zullen altijd reageren vanuit hun eigen belevenis. Het is niet eerlijk om mensen naar de beste oplossing te vragen. Niemand wil een weg in zijn of haar achtertuin. De voorgestelde weg is niet nuttig of noodzakelijk. De heer Dijkstra is vaak onderweg. Hij rijdt dan vanuit Hillegom richting het midden van het land. In de Bollenstreek ondervindt hij dan geen problemen op de weg. Wellicht is het goed om niet alleen het autoverkeer te benadrukken, maar ook te voorzien in alternatieven. Er zou meer aandacht moeten zijn voor OV. Door de berichtgeving krijgt men flarden mee over de besluitvorming. Mensen worden overvallen. Ze denken eerst dat het aan hen voorbijgaat. Men weet niet waar men voor of tegen moet zijn. Wordt het een hoge dijk met een hoge brug, of een aquaduct en een verdiepte aanleg? Dat laatste ziet er anders uit en vormt geen storend element in het landschap. De acceptatie is dan wellicht hoger. Als NOG Beter 2.0 zou worden uitgevoerd, dan krijgt de heer Dijkstra een drukke weg achter zijn woning. De verbinding over de Ringvaart zal voor de heer Dijkstra geluidsoverlast opleveren. Wanneer problemen moeten worden opgelost, dan mogen die problemen niet bij anderen worden neergelegd. Dat lijkt nu wel te gebeuren.

De heer VAN DER HEUVEL (BPD Ontwikkeling & grondeigenaren in de Westelijke Haarlemmermeer) licht toe dat BPD beter bekend is als Bouwfonds. BPD is blij dat er een nieuwe stap wordt genomen met de aanleg van nieuwe infrastructuur in de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer West. Daarmee komt de bouw van nieuwe woningen in Haarlemmermeer West een stap dichterbij. Daarmee kan iets worden gedaan aan het enorme woningtekort. In de metropoolregio is sprake van een sterke stijging van de prijzen van de bestaande voorraad en een stagnatie van doorstroming. Het aanbod van

nieuwbouwwoningen is onvoldoende om aan de groeiende vraag te voldoen. BPD is in samenwerking met andere grondeigenaren actief met de ontwikkeling van woningbouwprojecten aan de westzijde van de Haarlemmermeer, zoals het project 'Parels aan de Ringvaart'.

Cruciaal is dat men elkaar aan beide zijden van de Ringvaart veilig en comfortabel kan bereiken. Doorgaand verkeer rijdt bij voorkeur buitenom. BPD ziet tot haar genoegen in de voorkeursvariant twee nieuwe verbindingen over de Ringvaart ingetekend. Zeker in combinatie met een HOV-verbinding met Lisse, komt er een alternatief voor het autoverkeer naar Schiphol en Amsterdam. Er wordt een goed alternatief geboden voor fietsverkeer over de Lisserbrug. BPD stelt met genoegen vast dat de gemeenteraad van Haarlemmermeer op 6 september jl. de gebiedskaart Lisserbroek 2040 heeft vastgesteld. Het is belangrijk om direct werk te maken van een verdubbeling van de bestaande brug in de N207 tussen Hillegom en Lisse, waardoor een snellere doorstroming mogelijk wordt en daarmee een verlichting van de verkeersdruk op de bestaande brug.

Een rondweg om het centrum van Zwaanshoek lijkt BPD een goede optie om het verkeer door de dorpskern te weren. BPD zou graag zien dat deze verbinding wordt doorgetrokken tot aan de N205 (Drie Merenweg), om daarmee de ontwikkeling van locatie Cruquiushof aan twee kanten te kunnen ontsluiten. BPD wil haar studies graag inbrengen in de gezamenlijke verkenning. BPD ziet daarbij mogelijkheden om de weg landschappelijk goed in te passen. Namens alle woningzoekenden is BPD blij met deze stap. Marktpartijen en corporaties kunnen in samenspraak met belanghebbenden plannen maken voor nieuwbouwgebieden, maar zij kunnen niet beslissen over nieuwe ontsluitingen tussen gemeenten en provincies.

De heer SPAAIJ spreekt in namens een groep bewoners van de wijk Treslong in Hillegom. Deze groep is sinds enige tijd actief en heeft zienswijzen ingediend. De heer Spaaij licht de argumenten toe, die zijn gericht tegen twee alternatieven waaronder de Weerlaan en het tracé over het industrieterrein achter de Oude Weerlaan.

De vermenging van lokaal en regionaal verkeer werkt verstorend. De beoogde ontsluiting met de A4 en Drie Merenweg kan niet op een praktische manier worden gerealiseerd. De verhoging van de verkeersdruk zo dicht bij de kern van Hillegom is onacceptabel. Er valt veel overlast te verwachten. De MER-resultaten van die tijd toonden aan dat varianten onacceptabele normen zullen aannemen. Denk daarbij aan geluidsoverlast, luchtkwaliteit, fijnstof en verlichtingsoverlast. De mogelijke aansluitingen op de N206 zullen zeer onpraktisch zijn, gezien de te realiseren nieuwbouw op die route. Als er dan toch een weg moet komen, dan steunt de bewonersgroep de middenvariant. De middenvariant is de minst schadelijke voor de directe woonkernen. Door middel van een tunnelbak wordt het landschap redelijk gespaard. De middenvariant zal een betere ontsluiting voor Bennebroek met zich meebrengen. Een toekomstige ontsluiting met de N206 acht de groep bewoners van de wijk Treslong beter realiseerbaar.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) vraagt of de heren Dijkstra en Spaaij eigenlijk helemaal geen weg willen.

De heer SPAAIJ ziet de noodzaak niet op dit moment. Wel is hij op de hoogte van de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw. Hij sluit niet uit dat in de toekomst wellicht een weg nodig zal zijn. Op dit moment vindt de heer Dijkstra persoonlijk een weg niet noodzakelijk.

De heer DIJKSTRA ziet liever niet dat de weg wordt aangelegd. Er zijn veranderingen gaande over vervoer in het algemeen en autorijden in het bijzonder. De verwachting is dat er straks minder autobezit zal zijn en dat gebruik wordt gemaakt van deelauto's. In de omgeving waar de weg wordt beoogd, is er in principe geen verkeerstechnisch probleem.

De heer POTJER (GroenLinks Z-H) vraagt aan de heer Van den Heuvel of BPD ook mogelijkheden ziet voor het ontwikkelen van autovrije of autoluwe wijken.

De heer VAN DEN HEUVEL (BPD) vertelt dat er rond Lisserbroek een HOV-verbinding wordt gerealiseerd. Dat is kansrijk. Een deel van de bewoners reist voor het werk naar Amsterdam en Schiphol. BPD zal daar meer op inzetten. Men moet zich realiseren dat in het verleden veel bewoners, die naar Haarlemmermeer verhuisden, een sterke binding hadden met hun auto. Het is zaak om hen te verleiden om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer.

De heer PAPINEAU SALM (PvdA N-H) vraagt of BPD niet te makkelijk voorbijgaat aan de gevolgen voor de inwoners van Zwaanshoek. BPD lijkt weinig oog te hebben voor de problemen die gaan ontstaan in Zwaanshoek.

De heer VAN DEN HEUVEL (BPD) zegt dat in het kader van de Toekomstvisie van gemeente Haarlemmermeer en 'Parels aan de Ringvaart' woningbouwlocaties al lang bekend zijn. In de versnellingsopgave is een kleine opgave meegenomen voor de eerste periode. BPD denkt dat er uiteindelijk een tweede ontsluiting nodig is. Op dit moment is de weg door Zwaanshoek al sterk vervuild met verkeer, dat er eigenlijk niet hoort te zijn. Veel lokale bruggen worden gebruikt door regionaal verkeer.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) hoorde de heer Van den Heuvel veel praten over infrastructuur. Welke integrale afweging is vanuit het Bouwfonds gemaakt?

De heer VAN DEN HEUVEL (BPD) antwoordt dat de integrale afweging is dat er een enorme vraag is naar woningen in de kop van de Bollenstreek en de regio Amsterdam. Via het concept van Dubbeldorpen kan BPD de bestaande brugdorpen en de voorzieningencentra van de Bollenstreekdorpen versterken. Wel geldt het 'Eerst bewegen, dan bouwen'-principe. Als samenwerkende bouwpartijen kunnen wijkontsluitingswegen worden aangelegd, maar het gaat hier nu om twee provincies en drie gemeenten. Nu moeten bruggen worden geslagen in drie gemeenten en twee provincies. Het is belangrijk om voorwaarden te scheppen waardoor BPD en anderen woningen kunnen realiseren.

De heer SCHEURWATER (SGP & ChristenUnie Z-H) is benieuwd hoe groot de bewonersgroep is die de heer Spaaij vertegenwoordigt. Wat is de visie van de heer Spaaij op de natuurgebieden?

De heer SPAAIJ kent dossiers met betrekking tot natuur. Bij het nemen van dergelijke grote beslissingen zijn er altijd slachtoffers. Het is kiezen tussen natuur en de mens en daarin een goede balans zien te vinden. De middenvariant gaat door een stukje polder dat gecultiveerd is tot natuurgebied. Als daar met de juiste middelen te werk wordt gegaan, zoals met een tunnelbak, dan kan het landschap redelijk worden gespaard. Bewoners van Hillegom blijven bespaard van additionele overlast.

De heer Spaaij spreekt namens 50 bewoners.

De heer KLEIN (ChristenUnie-SGP N-H) hoorde de heer Van den Heuvel pleiten voor een goede verbinding, wanneer nieuwbouw is gerealiseerd aan beide kanten van de dubbeldorpen. Het zal daar vooral gaan om verkeer voor heel korte afstanden.

De heer Klein informeert naar de mogelijkheden voor fietsbereikbaarheid en de oversteekbaarheid van de Ringvaart.

De heer VAN DEN HEUVEL (BPD) zegt dat de verwachting is dat als de bruggen rustiger zijn, omdat het doorgaand verkeer de bruggen niet langer gebruikt, het aantrekkelijker is om te gaan fietsen. Bij HOV Lisserbroek kunnen scholieren een alternatieve route nemen. De afstand tussen de geplande nieuwbouw is zodanig dat men eenvoudig de fiets kan pakken. De Lisserbroekerweg ziet BPD graag afgewaardeerd. Dat levert een prettigere leefomgeving voor beide zijden van de brug op.

De heer VAN RIJNBERK (D66 Z-H) stelt een procesvraag aan de heer Van den Heuvel. Vanuit een wegenstructuur wordt iets neergelegd. Een grote groep mensen is erg afhankelijk van dit soort processen omdat woningen niet worden gebouwd. Heeft de heer Van den Heuvel ervaringen met andere processen?

De heer VAN DEN HEUVEL (BPD) legt uit dat deze discussie al lange tijd speelt. In deze specifieke situatie, met diverse overheidsinstanties, kost het erg veel tijd. BPD kijkt heel nadrukkelijk met de dorpsraden naar de ontsluiting van nieuwe woongebieden. Daaruit komt een gemeenschappelijke visie voort, maar vervolgens moet de stap richting de overheidsbevoegdheid worden gemaakt. Een interregionaal verkeersnetwerk is belangrijk om woningbouw mogelijk te maken. Gebieden interacteren nadrukkelijk met elkaar. Die sociale verbinding is er.

De heer BAKX (50PLUS Z-H) begreep uit de woorden van de heer Spaaij dat als de weg door de polder wordt aangelegd, de bewoners daar geen last van hebben. Veel insprekers hebben vandaag aangegeven daar wel overlast van te ondervinden.

In het gebied waar de heer Spaaij woont, wordt een rotonde aangelegd en nieuwbouw gerealiseerd. De heer Bakx is benieuwd of de heer Spaaij daar weleens in de file staat? Zou het ook goed gaan als er geen maatregelen worden getroffen?

De heer SPAAIJ erkent dat in de polder ook mensen wonen. Zij hebben ook belang, net als de overige bewoners van Hillegom. Er moet een zware beslissing worden genomen. Uiteindelijk gaat het om de wet van de grotere getallen. De bewoners van Treslong en de Weerlaan zijn in overhand ten opzichte van bewoners in dat stukje Hillegom.

De heer Spaaij staat weleens in de file, maar niet op dat punt (rotonde N208). Er staat file als de bruggen open zijn geweest. De bottleneck in dezen zijn de bruggen. Door de aanleg van tunnels zal de verkeersdrukke afnemen.

De VOORZITTER bedankt alle insprekers voor hun komst en hun waardevolle inbreng. Alle inbreng wordt gebruikt bij de te maken afwegingen.

De Statencommissie van Zuid-Holland vergadert op 12 september 2018 over dit ontwerp en de Statencommissie van Noord-Holland op 17 september. Iedereen is daarbij van harte welkom.

Ten slotte bedankt de VOORZITTER alle Statenleden voor hun aanwezigheid en sluit zij de hoorzitting om 21.45 uur.