



Vergaderdatum GS: 26 juni 2018  
Portefeuillehouder: Vermeulen, F  
Uiterlijke beslistermijn: n.v.t.  
Behandeld ambtenaar : mw. W.M.M. Alsemgeest  
E-mailadres: wmm.alsemgeest@pzh.nl  
Telefoonnummer: 070 - 441 76 46  
Documentnummer: PZH-2018-652962589

Onderwerp

Vaststellen definitief Voorkeursalternatief Duinpolderweg

Gevraagd wordt het 'samenstel op basis van de gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze – Midden' vast te stellen als definitief Voorkeursalternatief (VKA) voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg).

Op basis van het voorlopig Voorkeursalternatief is een brede maatschappelijke en politieke discussie ontstaan. Er zijn reacties gekomen vanuit de hele regio, zowel door direct als door indirect betrokkenen. Deze maken duidelijk dat er veel verschillende belangen zijn en dat er vanuit verschillende invalshoeken naar de alternatieven kan worden gekeken (milieu, inpassing, oplossend vermogen, kosten/baten), met ieder hun eigen voor- en nadelen.

Duidelijk is geworden dat van de onderzochte alternatieven er niet één als beste kan worden bestempeld. In de afstemming met de regio is gebleken dat het 'samenstel op basis van de gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze – Midden' op maximaal draagvlak van de besturen en raden van de betrokken gemeenten en regio's kan rekenen. Dit wordt bevestigd in de zienswijzen van deze partijen. Gedeputeerde Staten zijn daarom van mening dat dit samenstel de meest passende oplossing biedt voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de regio.

Het voorkeursbesluit dient als vertrekpunt voor de vervolgfase, ProjectMER. In die fase wordt het VKA verder uitgewerkt tot definitieve maatregel (of pakket van maatregelen) en dient het als basis voor het door Provinciale Staten te nemen uitvoeringsbesluit.

#### **Wat ging hieraan vooraf**

De historisch gegroeide verkeersstructuren in de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer zijn niet meer toereikend voor de huidige mobiliteitsbehoeften. In 2013 is daarom door provincie Zuid-Holland en Noord-Holland gezamenlijk de planstudie voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg) gestart, met als doel te onderzoeken hoe de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in het noordelijke deel van de grensstreek kunnen worden aangepakt. Onderdeel van deze planstudie was het uitvoeren van een PlanMER om tot een voorkeursalternatief te komen. Daartoe heeft u in oktober 2013 de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vastgesteld.

Op uw verzoek is het onderdeel Probleemanalyse uit de PlanMER naar voren gehaald en, vooruitlopend op bespreking van het MER in zijn geheel, ook al met de Staten besproken op

6 april 2016 (Zuid-Holland) en 11 en 14 april (Noord-Holland) en op 20 april 2016 met Zuid-Holland en Noord-Holland gezamenlijk. De uitkomsten van de probleemanalyse en het advies van de Adviesgroep Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg (Adviesgroep) hebben geleid tot uw besluit op 12 oktober 2016 om de doelstellingen uit de NRD aan te scherpen en een drietal nieuwe alternatieven toe te voegen.

De PlanMER bestaat daarmee uit het onderzoeken en beoordelen op effecten van de volgende alternatieven:

1. Nul alternatief (bestaande situatie)
2. Alternatief Midden (NRD 2013)
3. Alternatief Zuid (NRD 2013)
4. Alternatief Hillegomse Zienswijze (met twee varianten voor de verbinding tussen N205 en N208)
5. Alternatief Parel 2.0 (Adviesgroep)
6. Alternatief Nieuwe N206 (Adviesgroep)
7. Maatregelenpakket NOG Beter 2.0 (Adviesgroep).

De PlanMER is eind 2017 afgerond en reeds met u gedeeld. Op basis hiervan, alsmede op basis van het advies van de Adviesgroep en de standpunten van de leden van de Stuurgroep, hebben Gedeputeerde Staten van Zuid- en Noord-Holland het besluit genomen ten aanzien van het voorlopig Voorkeursalternatief (het samenstel op basis van alternatief Zuid). Zie hiertoe de brief aan de Staten van 19 december 2017.

### **Periode na besluitvorming Gedeputeerde Staten van Zuid- en Noord-Holland 19 december 2017**

#### *Tervisielegging MER en vVKA*

De PlanMER en het vVKA (de Nota vVKA is reeds in uw bezit) hebben van 8 januari tot en met 18 februari 2018 ter visie gelegen. Belanghebbenden en belangstellenden zijn hiermee in de gelegenheid gesteld om te reageren op het PlanMER-onderzoek en het mede daarop gebaseerde vVKA. Op 23 januari 2018 werd een inloopbijeenkomst in Congrescentrum De Leeuwenhorst in Noordwijkerhout door circa 800 mensen bezocht. In totaal zijn er 421 zienswijzen ingediend. Diverse zienswijzen hebben meer dan één ondertekenaar. Sommige zienswijzen werden door honderden mensen ondertekend. Er zijn op deze manier bijna 2300 belanghebbenden in de zienswijzen vertegenwoordigd. In de Nota van Beantwoording zienswijzen voorlopig voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg – Zienswijzen & antwoorden zijn alle ingekomen zienswijzen voorzien van een reactie (zie bijlage). Deze nota maakt deel uit van het besluitvormingsproces.

#### *Bespreking vVKA in Statencommissies Noord- en Zuid-Holland*

In de vergadering van de Statencommissie Mobiliteit en Financiën Noord-Holland (M&F) van 24 januari 2018 is gesproken over het GS-besluit van Noord- en Zuid-Holland tot het vaststellen van het voorlopige voorkeursalternatief. Op 7 februari 2018 gebeurde datzelfde in Zuid-Holland in de Statencommissie Verkeer en Milieu (V&M). Beide Statencommissies hebben de zienswijzen in een te raadplegen vorm ter beschikking gekregen op 19 maart 2018.

Op 20 april 2018 werd een werkbezoek aan het plangebied afgelegd. Statenleden van Zuid- en Noord-Holland namen hieraan deel. De commissie V&M heeft op 16 mei 2018 een aanvullende bespreking gehouden over met name de discussiepunten over de plaats van oversteek van de Ringvaart en het doortrekken van de N208 naar de N206 (de ruimtelijke reservering). Hiertoe is op 25 april 2018 aanvullende informatie aan de Statenleden verstrekt.

De besprekingen in de Statencommissies Noord- en Zuid-Holland hebben duidelijk gemaakt dat in beide commissies breed de noodzaak wordt onderkend voor het nemen van maatregelen. Tegelijkertijd werd zichtbaar dat de Planstudie/MER de luxe heeft verschillende goede alternatieven te hebben voortgebracht, welke een bijdrage leveren aan de vastgestelde doelstellingen. Hierdoor is er niet makkelijk één alternatief als 'beste' te duiden. Dit maakt de afweging en uiteindelijke keuze complex. Uit de bespiegelingen is naar voren gekomen dat een oplossing toekomstvast moet zijn, met aandacht voor een goede inpassing en op basis van een breed draagvlak. In de commissie Noord-Holland vroeg men aandacht voor de consequenties en inpassing nabij Hillegom. In de Statencommissie Zuid-Holland is nog in het bijzonder aandacht gevraagd voor de bijdrage die het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer kan leveren aan het oplossen van de problemen.

#### *PlanMER voldoende kwaliteit als basis voor besluit*

Naast de zienswijzen is, zoals gebruikelijk, ook advies gevraagd aan de Provinciale Adviescommissie voor de Leefomgeving (PAL) in Zuid-Holland, de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) in Noord-Holland en de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.), reeds aan u gezonden d.d. 25 april 2018. De Commissie m.e.r. oordeelt dat de PlanMER voldoende informatie bevat om een definitief voorkeursalternatief te kunnen kiezen of samen te kunnen stellen uit de onderzochte alternatieven. Ook geeft zij aanwijzingen voor de vervolgfase. De PAL in Zuid-Holland en de ARO in Noord-Holland bespraken de studieresultaten en kwamen met suggesties voor de vervolgfase (ProjectMER). Ook in de beide Statencommissies is de mening dat de voorliggende stukken (PlanMER) van voldoende kwaliteit zijn om daarop een besluit te kunnen laten steunen.

#### **Overwegingen bij het komen tot een voorstel voor een definitief Voorkeursalternatief**

Met de planMER als stevige basis, hebben de onderwerpen tracering N205-N208, draagvlak, ruimtelijke reservering, ruimtelijke inpassing en stimuleren fiets voor GS een belangrijke rol gespeeld in de afweging om te komen tot een definitief Voorkeursalternatief. Hieronder wordt dit nader toegelicht.

#### *Ligging tracé N205 – N208*

Het trajectdeel tussen de N205 en de N208 heeft veel aandacht gekregen. Het oplossend vermogen en de effecten van de liggingen conform alternatief Zuid (vVKA) en conform alternatief Hillegomse Zienswijze - Midden ontlopen elkaar weinig. Het alternatief conform Hillegomse Zienswijze - Midden heeft, vanwege de ligging buiten de kern van Hillegom, minder negatieve effecten op het leefmilieu (geluid en luchtkwaliteit) in deze woonkern. Ook de doorsnijding (barrièrewerking) van Hillegom Noord wordt voorkomen en de economische functie van bedrijventerrein Horst ten Daal blijft behouden. Dit alternatief raakt minder bedrijven dan de ligging conform Zuid.

De leden van de Stuurgroep, uitgezonderd gemeente Bloemendaal, geven aan dat zij de ligging tussen de N205 en N208 conform alternatief NOG Beter 2.0 niet ondersteunen. In hoofdlijn geeft de meerderheid van de Stuurgroep aan dat zij deze ligging (deels in de kern van Hillegom) geen duurzame oplossing vinden, omdat deze te veel verkeer in het centrum van Hillegom brengt en ook regionaal en lokaal verkeer op ongewenste wijze mengt. Daarbij komt dat, indien op termijn een doortrekking naar de N206 noodzakelijk is, deze nadelige effecten zich nog versterken en de oplossing daardoor weinig toekomstvast is. Ook ervaart men weinig maatschappelijk draagvlak voor deze oplossing.

#### *Draagvlak*

De Adviesgroep heeft in het proces tot aan het besluit van de beide colleges van GS op 19 december 2017 een belangrijke en waardevolle rol vervuld. Zij heeft vanuit het maatschappelijk veld een bijdrage geleverd aan de breedte van de te onderzoeken oplossingen. De Adviesgroep steunde in meerderheid de noodzaak om de problemen in het gebied aan te pakken. De zienswijzen maken duidelijk dat er naast de in de Adviesgroep vertegenwoordigde belangen(groepen) er aanvullende belangen(groepen) zijn. Met de zienswijzen is het principe van maatschappelijk draagvlak verbreed.

Voorafgaand aan besluitvorming in GS van Noord- en Zuid-Holland over het definitief Voorkeursalternatief, zijn de zienswijzen en de Nota van Beantwoording besproken in de Stuurgroep. De zienswijzen geven de leden van de Stuurgroep geen aanleiding af te wijken van hun eerder, tevens als zienswijze, aangegeven reactie op het voorlopig Voorkeursalternatief. Daarnaast constateert de Stuurgroep dat het werk van de Adviesgroep niet de steun heeft gekregen in de zin van maatschappelijk draagvlak, waarop zowel de Stuurgroep als de Adviesgroep zelf hadden gerekend.

Alle colleges van gemeenten in Holland Rijnland staan unaniem achter de zienswijze ingediend door Holland Rijnland, waarin de voorkeur voor het 'samenstel op basis van gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze - Midden' wordt uitgesproken. Ook staan de gemeenteraden achter de zienswijze. Tevens geven de betrokken gemeenten(raden) in Noord-Holland en de Vervoersregio Amsterdam in meerderheid aan de voorkeur te hebben voor het 'samenstel op basis van gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze – Midden'.

#### *Ruimtelijke reservering doortrekking N208 – N206*

Het aantal voor- en tegenstanders van de mogelijk toekomstige doortrekking van de N208 naar de N206 is nagenoeg gelijk. Het valt op dat zowel voor- als tegenstanders aangeven niet blij te zijn met de reservering, maar liever snel een besluit zien. Voorstanders omdat ze de verbinding zo snel mogelijk tot stand willen zien komen en ze dit efficiënter achten. Tegenstanders, omdat zij bang zijn dat in een latere fase de reservering hoe dan ook wordt omgezet in een onomkeerbaar plan. Voor beide groepen geldt dat zij duidelijkheid vragen over de basis waarop een eventueel besluit tot doortrekking wordt gestoeld.

Als de weg tussen de N208 en N206 nu al zou worden doorgetrokken, worden bestaande oost-west verbindingen ontlast, zoals de Delfweg en de N443. Tevens neemt alleen dan de hoeveelheid doorgaand verkeer door Vogelenzang substantieel af.

Om de bereikbaarheid van de regio te blijven garanderen, gaan de beide colleges van GS ervan uit dat doortrekking op termijn nodig zal zijn. Dat baseren de colleges op de bij de MER behorende modelberekeningen en de verwachte economische ontwikkelingen. Met het meenemen van de ruimtelijke reservering wordt niet een onnodig groot gedeelte van het studiegebied bevroren, maar alleen het deel dat daadwerkelijk nodig is voor de realisatie. Daarnaast, en niet minder belangrijk, geeft een reservering belanghebbenden ook de kans om te komen tot een zakelijke afwikkeling van de gevolgen van een dergelijke reservering. Ten slotte voorkomt een ruimtelijke reservering dat er op termijn opnieuw een discussie nodig is over het waar en hoe.

De onderzochte maatregelen laten zien dat de aanleg van alleen het trajectdeel vanaf de A4 tot de N208 ook reeds goede effecten sorteert op de nu al aanwezige problemen in het gebied. Dat geeft de ruimte om af te wachten of de economische groei zich conform verwachting ontwikkelt.

#### *Ruimtelijke inpassing*

Veel van de zienswijzen die zijn binnengekomen hebben betrekking op de ligging van de tracés en de inpassing. Hierbij gaat het naast omwonenden en bedrijven ook om indieners die niet direct nabij een van de alternatieven wonen of gevestigd zijn.

Veel zienswijzen geven inzicht in de individuele belangen. Het betreft zowel informatie vanuit de bedrijven als particulieren. In de zienswijzen zit veel materiaal dat goed bruikbaar is voor de volgende fase, zijnde de ProjectMER. Er is veel behoefte om in de volgende fase mee te denken over de verdere uitwerking. Een aantal indieners geeft aan dat een brug over de Ringvaart te veel negatieve gevolgen heeft voor de doorstroom van autoverkeer en de scheepsvaart. Graag zien zij dat een aquaduct of tunnel wordt toegepast. Dit geeft minder overlast voor het verkeer, de natuur en de bewoners.

Uit de zienswijzen blijkt dat men over het algemeen ten aanzien van de randweg Zwaanshoek de voorkeur heeft om eerst af te wachten wat de rest van het samenstel aan maatregelen doet, alvorens definitief te besluiten over realisatie. Voor de randweg Lisse is men over het algemeen niet zozeer tegen realisatie, maar vraagt men nadrukkelijk aandacht voor de gekozen ligging, mede in relatie tot de beoogde piekberging in de Haarlemmermeer die als autonome ontwikkeling wordt gezien. Dit in een streven naar een geringere impact op de bestaande woningen, bedrijven en ontwikkelingen.

#### *Stimuleren fietsgebruik*

Bij het opstellen van de probleemanalyse en het bepalen van oplossingsrichtingen is onder andere gekeken naar welke bijdrage het stimuleren van fietsgebruik kan leveren aan de oplossing. Door bijvoorbeeld het stimuleren van het kopen van elektrische fietsen en de aanleg van (snel)fietsroutes zullen naar verwachting meer mensen de fiets als aantrekkelijk alternatief voor de auto zien. Inschatting is dat dit bijdraagt (afvlakken groei), hoewel het de knelpunten op de wegen niet oplost.

Daarnaast is de verwachting dat de onderzochte alternatieven het bestaande wegennet zullen ontlasten (onderdeel van de doelstellingen), waardoor op die lokale wegen meer ruimte ontstaat voor onder andere fietsverkeer.

### Voorstel voor definitief Voorkeursbesluit

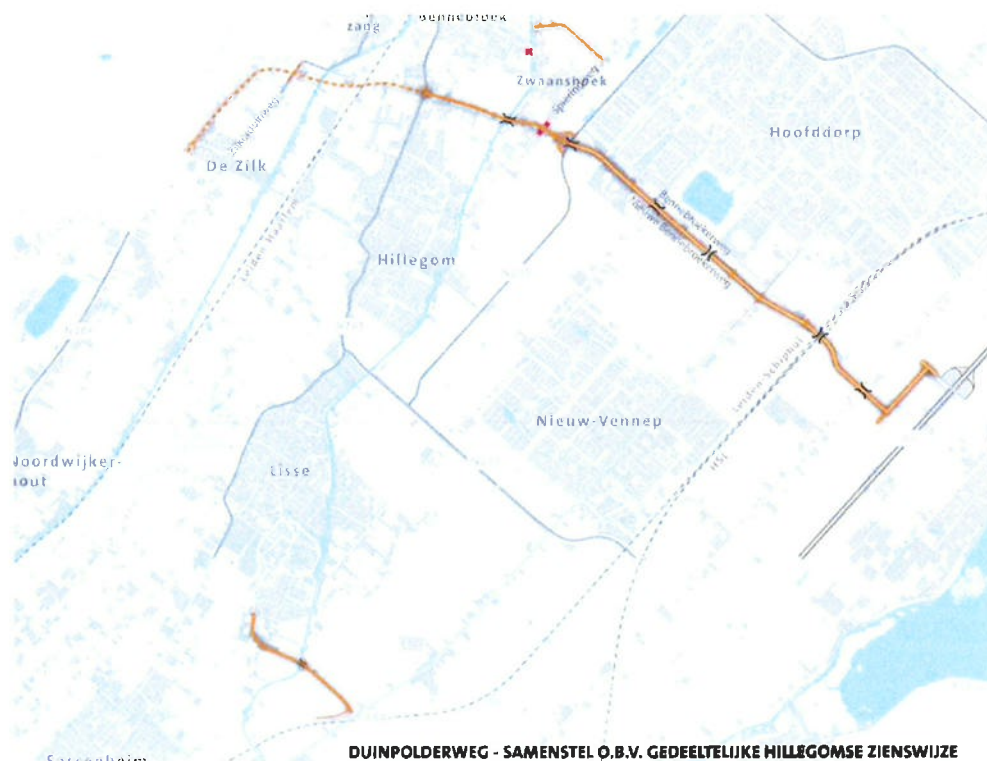
Op basis van de PlanMER was al duidelijk geworden dat er verschillende goede alternatieven zijn voor de aanpak van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland, alle met verschillende voor- en nadelen (niet één alternatief is het beste op zowel milieueffecten, kosten als score op de doelstelling).

Naast de uitkomsten van de PlanMER, het maatschappelijk draagvlak en de input vanuit de zienswijzen, hechten GS veel waarde aan de visie van de besturen van de betrokken gemeenten en regio's in het plangebied.

Alles overziend leidt dit tot het voorstel om het 'samenstel op basis van de gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze – Midden' vast te stellen als definitief Voorkeursalternatief.

Dit voorkeursalternatief omvat:

- een nieuwe verbinding in de Haarlemmermeer, vanaf rijksweg A4 tot en met de Nieuwe Bennebroekerweg;
- een verdubbeling naar 2x2 rijstroken op de Nieuwe Bennebroekerweg tot aan de N205;
- een nieuwe verbinding met 2x1 rijstrook tussen N205 en N208, conform de ligging van het alternatief Hillegomse Zienswijze - Midden, met een ongelijkvloerse aansluiting op de N205 en een gelijkvloerse aansluiting op de N208;
- een nieuwe verbinding tussen Bennebroekerdijk en Spieringweg bij Zwaanshoek, conform alternatief NOG Beter 2.0;
- een afsluiting van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer ter hoogte van Zwaanshoek;
- een nieuwe verbinding tussen rijksweg A44 en Lisse, conform alternatief NOG Beter 2.0;
- een ruimtelijke reservering voor het doortrekken van de nieuwe verbinding tot aan de N206



Daarnaast wordt voorgesteld om in de volgende fase nadrukkelijk aandacht te besteden aan:

- Aanpak inpassingsvraagstukken, waaronder:
  - de vormgeving van de kruisingen, waaronder ook de passage met de Ringvaart;
  - een goede inpassing om de effecten op het landschap, natuur en cultuurhistorie zoveel mogelijk te beperken;
  - de wijze van inpassing in relatie tot bedrijven en woningen.
- Ruimtelijke reservering:
  - het uitwerken van de wijze waarop de ruimtelijke reservering van de nieuwe verbinding tot aan de N206 kan worden vastgelegd, mede bepaald op basis van de diverse belangen (economisch, maatschappelijk, milieu).
- Maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren:
  - onderzocht zal worden hoe de lokale wegen aantrekkelijker kunnen worden gemaakt voor het fietsverkeer, op het moment dat de verkeersbelasting afneemt door de aanleg van nieuwe verbindingen;
  - in afstemming met het programma Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' van de provincie Zuid-Holland, het concept uitvoeringsprogramma Fiets Holland-Rijnland en met provincie Noord-Holland en de Vervoersregio Amsterdam, de lijn die is uitgezet in het concept Perspectief Fiets en de intentieverklaring metropolitane Fietsroutes van de Metropool Regio Amsterdam, wordt nader in beeld gebracht wat de mogelijkheden zijn om het gebruik van de fiets optimaal te faciliteren en te maximaliseren, door aanleg ontbrekende schakels, beperken barrièrewerking en opwaarderen bestaande routes;
  - ook zal de aansluiting worden gezocht met het Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations (met o.a. IPO, VNG en NS-ProRail).
- Tracéonderzoek randweg Lisse en effecten onderzoek randweg Zwaanshoek:
  - in samenwerking met belanghebbende en betrokken overheden zal worden gestart met de nadere uitwerking van de verkeerskundige effecten van de nieuwe verbinding (Zwaanshoek) en de ligging van de tracés (Zwaanshoek en Lisse). Voor de randweg Lisse geldt dat de piekberging van het Hoogheemraadschap van Rijnland als autonome ontwikkeling wordt gezien.

GS zijn van mening dat met voorgestelde maatregelen het best mogelijke resultaat wordt behaald op de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen uit de NRD en het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak.

### **Proces en vervolg van de Planstudie**

De planstudie is onderdeel van de voorbereidingsfase en bestaat uit twee delen:

- fase 1 (PlanMER) waarin de mogelijke oplossingsrichtingen met elkaar worden vergeleken op basis van een milieueffectrapportage (MER) inclusief een verkenning van maatschappelijke effecten (landbouweffectrapportage (LER), economische effectrapportage (EER) en maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA)) en waarin een voorkeursalternatief wordt gekozen (VKA),

- fase 2 (ProjectMER) waarin het voorkeursalternatief en eventueel gewenste of vereiste aanvullende maatregelen verder worden uitgewerkt tot een definitieve maatregel of maatregelenpakket. In deze fase wordt ook gestart met de voorbereiding van het interprovinciaal inpassingsplan (IPIP). Fase 2 wordt afgesloten met een uitvoeringsbesluit.

Het project Duinpolderweg bevindt zich aan het eind van fase 1 (PlanMER) van de voorbereidingsfase. Thans vindt definitieve vaststelling van het definitief Voorkeursalternatief plaats (in Zuid-Holland door PS en in Noord-Holland door GS) waarna fase 2 (ProjectMER) van de planstudie kan starten. De voorbereidingsfase wordt afgesloten met een uitvoeringsbesluit door PS, waarna de realisatiefase start.

#### *Fase 2*

In de volgende fase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt als input voor het Uitvoeringsbesluit en vervolgens het interprovinciaal inpassingsplan. Hiertoe wordt een gedetailleerde MER (projectMER) opgesteld, behorende bij het detailniveau van het te nemen ruimtelijke besluit en wordt het ontwerp verder uitgewerkt, inclusief de inpassings- en compensatiemaatregelen. Gelet op de ontvangen zienswijzen zal in deze fase worden gestart met onder andere specifieke aandacht voor tracéonderzoek randweg Lisse en effecten onderzoek randweg Zwaanshoek. Tevens worden maatregelen voor fiets onderzocht en wordt het vastleggen van een ruimtelijke reservering voor het doortrekken van de nieuwe verbinding tot aan de N206 verder uitgewerkt.

Daarnaast wordt in deze fase gewerkt aan een uitvoeringsstrategie (inclusief planning en fasering) en het vastleggen van de financiële afspraken tussen de partners (kostenverdeling, beheer & onderhoudsafspraken, ea).

#### **Overige zaken**

##### *Financiën en dekking*

Voor het uitvoeren van de tweede fase van de Planstudie, de ProjectMER, wordt gevraagd een voorbereidingskrediet ter grootte van € 1.600.000,= vast te stellen. Dit voorbereidingskrediet maakt onderdeel uit van de totale kosten voor realisatie van het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg). In het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) 2018-2032 is voor de realisatie van het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg) € 28,64 miljoen gereserveerd. Onder voorbehoud van vaststelling door PS, is bij het Kaderbesluit 2018 aanvullend € 20 mln. voor dit project gereserveerd.

De overige projectpartners hebben ook reeds de nodige financiën gereserveerd. Na afronding van de planstudie wordt besluitvorming over de realisatie en de verdeling van kosten voorbereid.

##### *Beheer en Onderhoud*

Voor het gedeelte van het voorkeursalternatief dat is gelegen op het grondgebied van Zuid-Holland wordt rekening gehouden met een jaarlijkse onderhoudslast van circa € 320.000,= excl. BTW en excl. vervangingskosten (op basis van normkosten percentage Dienst Beheer Infrastructuur, 1% van de bouwkosten). Bij het Uitvoeringsbesluit worden de kosten nader gespecificeerd en van dekking voorzien.



#### *Juridische aspecten*

De m.e.r.-procedure, met de achtereenvolgende besluitvormingsmomenten, is een verplichting op grond van de Wet Milieubeheer.

#### Formele bevoegdheid van Provinciale Staten

De formele bevoegdheid ligt in deze fase bij GS (zie Regeling projecten Zuid-Holland), echter gezien de politieke gevoeligheid is afgesproken dat PS het voorkeursbesluit neemt (afpraak tussen gedeputeerde De Bondt en commissie V&M, zie brief van 16 december 2014).

#### *Relatie externe partijen*

Het project Duinpolderweg wordt uitgevoerd in samenwerking met provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Regio Holland-Rijnland, Rijkswaterstaat, de gemeenten Hillegom, Haarlemmermeer, Noordwijkerhout, Bloemendaal, Heemstede, Lisse. Deze partijen zijn vertegenwoordigd in de Stuurgroep. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft een agendalidmaatschap.

## Ontwerpbesluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 26 juni 2018, met het besluitnummer PZH-2018-650504461;

Gelet op: Artikel 143 van de Provinciewet;  
Artikel 2.2.2 Regeling projecten Zuid-Holland en art. 6A lid 1 van de financiële verordening

### Besluiten:

1. vast te stellen het definitief Voorkeursalternatief, zijnde het 'samenstel op basis van gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze – Midden', conform de in dit voorstel opgenomen beschrijving
2. te starten met de ProjectMER fase waarin onder andere specifieke aandacht is voor:
  - aanpak inpassingsvraagstukken
  - uitwerken wijze vastleggen ruimtelijke reservering doortrekking naar N206
  - onderzoek naar maatregelen voor stimuleren fietsgebruik
  - het tracéonderzoek randweg Lisse en effecten onderzoek randweg Zwaanshoek
3. een voorbereidingskrediet ter grootte van € 1.600.000,- beschikbaar te stellen voor de uitvoering van fase 2 van de planstudie (ProjectMER)

Den Haag, 19 september 2018

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

griffier,

voorzitter,

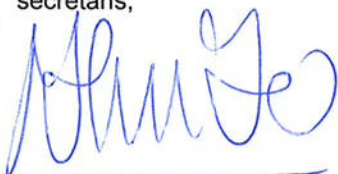
**Bijlagen:**

1. Nota van Beantwoording zienswijzen voorlopig voorkeusalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg
2. Nota van Beantwoording zienswijzen voorlopig voorkeusalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg – Zienswijzen & antwoorden

Den Haag, 26 juni 2018

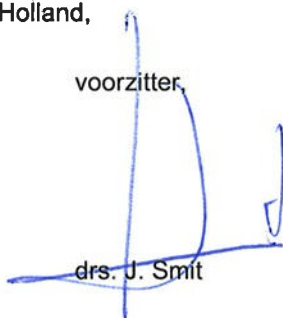
Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,



drs. H.M.M. Koek

voorzitter,



drs. J. Smit