

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Aan Provinciale Staten van Noord-Holland en Zuid-Holland
door tussenkomst van beide Statengriffiers

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

E.F. van Norren

BEL/VV

INGEKOMEN 17 DEC. 2014

Doorkiesnummer (023) 514 4221

norrene@noord-holland.nl

1 | 12

Betreft: Stand van Zaken Duinpolderweg

Geachte leden,

Op 24 september 2013 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de MER van de Duinpolderweg vastgesteld in het college van Gedeputeerde Staten in de provincie Noord-Holland en op 11 december 2013 in Provinciale Staten van Zuid-Holland, inclusief het advies van de commissie MER, de Nota van Beantwoording en een addendum op de NRD. Op verzoek van Provinciale Staten van Zuid-Holland (amendement Loose) is het advies van de commissie MER integraal overgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Bij de behandeling van de NRD in de Staten is door de Gedeputeerde(n) toegezegd:

- de Staten te informeren over de uitkomsten van de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (zie deel 1 van deze brief);
- het pakket NOG Beter te beoordelen om de afweging te kunnen maken of dit pakket als geheel moet worden meegenomen in de MER (zie deel 2 van deze brief).

Alle achtergrondinformatie treft u aan in bijgevoegd rapport: deel A Actualisatie Grensstreekstudie, en deel B: beoordeling pakket NOG Beter.

Daarnaast informeren wij u in deze brief over de gevolgen van de Natuurbeschermingswet in relatie tot de mer alternatieven (zie deel 3 van deze brief). En tot slot volgen de conclusies (deel 4 van de brief).

1. Actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek

Inleiding

De commissie MER heeft in juli 2013 een advies uitgebracht over de NRD. De commissie heeft geadviseerd de in 2008 (Bereikbaarheidsstudie Grensstreek) en 2010 (MIRT-verkenning) uitgevoerde verkenningen van de verkeer gerelateerde problemen in de

Verzenddatum

17 DEC. 2014

Kenmerk

485385/485396

Uw kenmerk

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Houtplein 33

Haarlem [2012 DE]

www.noord-holland.nl

Grensstreek te actualiseren aan de hand van recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen. Aangezien de MIRT-verkenning dezelfde alternatieven kent als de MER Duinpolderweg vindt hiervoor actualisatie plaats in het lopende MER. De geactualiseerde Bereikbaarheidsstudie Grensstreek is onderdeel van de verkenningfase ter selectie van de relevante varianten in de MER studie. De actualisatie is geen vooruitlopen en vervangen van de MER. Deze verkeersstudie als onderdeel van de MER zal nog plaatsvinden. In verschillende zienswijzen op de ontwerp NRD is aandacht gevraagd voor een onderbouwing op basis van recente cijfers. Ook in uw Staten is daar aandacht voor gevraagd. De Gedeputeerden Verkeer hebben in de Statencommissies toegezegd u op basis van de uitkomsten van de Actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreekstudie tussentijds te informeren over de gevolgen voor de MER Duinpolderweg.

Uitgangspunten van de verkeersstudie

De wijze waarop de studie wordt vormgegeven is beschreven in de NRD. De berekeningen voor de verkeerskundige onderbouwing van het project worden uitgevoerd met het Verkeerskundig Noordvleugel Model 2013 (VENOM 2013). Hierin wordt gerekend met het planjaar 2030. Met het model zijn twee CPB economische scenario's uitgewerkt:

- Global Economy (GE) gaat uit van hoge economische groei, en
- Regional Communities (RC) gaat uit van een laag economisch groeiscenario.

De Bereikbaarheidsstudie Grensstreek stamt uit 2008. De afgelopen jaren hebben planvorming en uitvoering van infrastructurele en ruimtelijke projecten zich verder ontwikkeld. Het plan Westflank Haarlemmermeer is vervangen door het plan Parels aan de Ringvaart. Naar aanleiding van de samenwerkingsagenda Bereikbaarheidsstudie Grensstreek is een aantal plannen in ontwikkeling en/of uitvoering om de leefbaarheid en bereikbaarheid van het midden en zuidelijk gebied te verbeteren. Het gaat onder andere om een aansluiting voor vrachtverkeer van Flora Holland op de A44 bij Rijnsburg, maatregelen op de N444 en de N443. Eveneens is de HOV Bollenstreek-Schiphol (Noordwijk-Schiphol) in voorbereiding. Deze maatregelen vormen uitgangspunt voor deze Actualisatie.

Conclusies uit de Actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek

De conclusies uit de Actualisatie onderschrijven de conclusies uit 2008. Het oplossende vermogen voor de in de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek benoemde knelpunten ligt in Bouwsteen Noord. Bouwsteen Noord komt, net als in 2008, als meest kansrijk gebied naar voren. De overige bouwstenen hebben onvoldoende oplossend vermogen, kijkend naar de hoofdogaven van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek. Het verschil in oplossend vermogen tussen Noord en de overige bouwstenen blijkt in de Actualisatie nog te zijn toegenomen.

2. Beoordeling pakket NOG Beter

2.1 Inleiding

In de Nota van beantwoording Zienswijzen Ontwerp NRD staat aangegeven:

“Het NOG Beter pakket zal, in een separaat onderzoek parallel aan de MER 1e fase, op gelijke wijze als de bouwstenen uit de Bereikbaarheidsstudie grensstreek integraal verkeerskundig worden doorgerekend” (1) en “Voor het NOG Beter maatregelenpakket volgt daarnaast een kwalitatieve beoordeling van de milieu- en natuureffecten” (2). Daarnaast is aangegeven dat het NOG Beter pakket zal “worden getoetst aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het NRD” (3).

Om een afweging te kunnen maken of het pakket NOG Beter (als geheel of onderdelen daaruit) moet worden meegenomen in de MER, volgt nu een beschrijving van het pakket en de door u gevraagde beoordeling op verkeerskundige effecten en de milieu- en natuur aspecten.

Het pakket NOG Beter is samengesteld uit maatregelen in de gehele grensstreekregio (zie kaart bijlage 1):

- Nieuwe verbinding tussen de N205 en de Weerlaan in Hillegom in combinatie met het opwaarderen van de bestaande Weerlaan en de bestaande verbinding tussen de Weerlaan en de N206. In feite is dit een vereenvoudigde invulling van bouwsteen Noord. Deze verbinding is reeds als zelfstandig te onderzoeken variant opgenomen in de Nota Reikwijdte en detailniveau.
- Doortrekken van de N205 naar de A44 bij de ge-upgrade aansluiting ter hoogte van de Hoofdvaart (Abbenes) en naar de N208 (ten zuiden van Lisse). Dit is een onderdeel van bouwsteen Zuid, waarbij de weg echter aansluit op het stedelijk wegennet van Lisse (op de kruising Rooverbroekdijk / Ruishornlaan) in plaats van direct op de N208.
- Een noordelijke weg langs Rijnsburg (N449 – A44) met een nieuwe volledige aansluiting op de A44; waarbij FloraHolland is aangesloten op de randweg. Dit is een onderdeel van bouwsteen gespreid.
- Aanpassing van het openbaar vervoer netwerk in de Bollenstreek bestaande uit nieuwe lijnen en wijziging van bestaande lijnen (routes en frequenties).

2.2 Integraal doorrekenen én beoordelen NOG Beter pakket

Het pakket NOG Beter is verkeerskundig op gelijke wijze doorgerekend én beoordeeld als de bouwstenen uit de Grensstreekstudie. Het pakket is vervolgens vergeleken met Bouwsteen Noord, die uit de (actualisatie van de) Grensstreekstudie als meest kansrijk naar voren komt. Geconcludeerd kan worden dat het NOG Beter pakket oplossend vermogen heeft voor de opgaven uit de Grensstreekstudie, maar minder dan Bouwsteen Noord. Tegelijkertijd is gebleken dat het pakket NOG

Beter duurder is dan Bouwsteen Noord (zie tabel 19 uit het rapport Actualisatie Grensstreekstudie).

2.3 Milieu- en natuuranalyse NOG Beter

Uit de aanvullende milieukundige analyse wordt de conclusie getrokken dat het NOG Beter net als Bouwsteen Noord een positief effect heeft op het leefmilieu, waarbij het effect van NOG Beter vooral in het zuidelijk deel van de Grensstreek optreedt en van bouwsteen Noord meer in het noordelijk deel. Zowel het pakket NOG Beter, als Bouwsteen Noord hebben echter ook negatieve milieu- en natuureffecten. De negatieve effecten op het *natuurlijk* milieu zijn bij NOG Beter kleiner. Dat heeft te maken dat het pakket de natuurgebieden in de duinrand meer ontziet. Hier wordt in de MER nadrukkelijk aandacht aan besteed (zie ook onderdeel 3 van deze brief).

2.4 Afweging pakket NOG Beter in de MER

De vraag is vervolgens of er argumenten zijn waarom het totale NOG Beter pakket meegenomen moet worden in de MER óf dat volstaan kan worden met het meenemen van (voor het noordelijk gebied) relevante onderdelen ervan. Daarvoor is onderzocht of er synergie bestaat tussen de maatregelen uit het pakket. Tevens wordt inzicht gegeven in de stand van zaken van de uitvoering van maatregelen die voortgekomen zijn uit de samenwerkingsagenda uit 2008, vooral waar overlap bestaat met het pakket NOG Beter.

Synergie?

Het NOG Beter pakket is een combinatie van (aangepaste) onderdelen uit de oorspronkelijke bouwstenen (Noord, Zuid en Gespreid) van de Grensstreekstudie. Het combineren van (onderdelen van) bouwstenen heeft meerwaarde wanneer de verschillende onderdelen elkaar versterken. Om dit te toetsen is onderzocht in hoeverre er synergie bestaat tussen de verschillende onderdelen van NOG Beter.

De onderlinge synergie van de inframaatregelen is onderzocht door de afzonderlijke maatregel te vergelijken met de maatregel als onderdeel van het pakket. Hieruit blijkt dat combinatie van de maatregelen tot weinig meerwaarde leidt (minder dan 3% van het verkeer). Daarnaast is onderzocht in hoeverre verkeer op het ene onderdeel van het NOG Beter pakket gebruik maakt van de andere onderdelen van het pakket. Ook hier is de onderlinge synergie beperkt (maximaal 4% van het verkeer). Tenslotte is het effect van de openbaar vervoer maatregelen uit het NOG Beter pakket op het autoverkeer onderzocht. Dit effect is maximaal 1%.

De conclusie is dat NOG Beter geen samenhangend pakket maatregelen is, waarvan de onderdelen elkaar versterken. De onderdelen functioneren afzonderlijk van elkaar. Reden om ze verder apart onder de loep te nemen.

Stand van zaken uitvoering Samenwerkingsagenda Grensstreekstudie in relatie tot het pakket NOG Beter

In 2008 is door de gezamenlijke overheden in de grensstreek gekozen voor een aanpak van de Grensstreekproblematiek in afzonderlijke deelprojecten (de samenwerkingsagenda). Deze samenwerkingsagenda voor de grensstreek heeft toentertijd geleid tot vier deelprojecten:

1. Route Zuid-Kennemerland (doortrekken Nieuwe Bennebroekerweg tot aan de N206) = **bouwsteen Noord**
2. Herstructurering aansluiting Bollenstreek-A44 = **omgeving Rijnsburg**
3. maatregelen bereikbaarheid/leefbaarheid Duin- en Bollenstreek en Zuid Kennemerland/Haarlem = **omgeving Lisse**
4. **Maatregelenpakket Openbaar Vervoer**

Hieronder wordt geduid welke elementen van de samenwerkingsagenda worden uitgevoerd en die overlap kennen met NOG beter pakket.

Ad 1) Bouwsteen Noord

Bouwsteen Noord wordt momenteel uitgewerkt in de MER Duinpolderweg.

Het noordelijke onderdeel van het pakket NOG Beter (verbinding N205 - Weerlaan) is één van de alternatieven in de MER (en is ook opgenomen in het Combi-alternatief waarin de verbinding is doorgetrokken naar de N206).

Ad 2) omgeving Rijnsburg

Het onderdeel Noordelijke Randweg Rijnsburg is in het kader van de Samenwerkingsagenda onderzocht in de studie naar een Noordelijke Randweg Rijnsburg. Geconcludeerd is dat een Noordelijke Randweg Rijnsburg slechts een beperkt regionaal effect heeft. Er zijn geen inhoudelijke argumenten om dit onderdeel van het pakket op te nemen in de MER Duinpolderweg.

In het pakket NOG Beter wordt uitgegaan van een nieuwe aansluiting op de A44. In de studie naar de Noordelijke Randweg Rijnsburg is door het Rijk aangegeven dat een nieuwe aansluiting bij Rijnsburg zal betekenen dat elders in het gebied een andere aansluiting op de A44 zal moeten worden opgeheven (Sassenheim Zuid?). Verder heeft RWS aangegeven dat een extra aansluiting niet mag leiden tot een verminderde doorstroming op de A44. Uit de doorrekening van het NOG Beter pakket blijkt dat tussen de aansluitingen Oegstgeest en Noordwijk sprake is van een toename van het verkeer wat een verslechterde doorstroming tot gevolg heeft (kritische IC waarden). Dit houdt in dat er geen mogelijkheden zijn voor een dergelijke directe aansluiting en de verwachting is daarom dat het Rijk niet zal meewerken aan een directe aansluiting van de Noordelijke Randweg Rijnsburg conform het pakket NOG Beter.

De nieuwe aansluiting in het NOG Beter pakket was mede bedoeld om Flora Holland beter te ontsluiten en de overlast in Rijnsburg te verminderen. Dit wordt deels opgelost door de nieuwe aansluiting voor

vrachtverkeer van Flora Holland op de afrit Oegstgeest die momenteel in ontwikkeling is.

Ad 3) omgeving Lisse

In het kader van het derde onderdeel is inmiddels een groot aantal initiatieven gestart. Zo zijn er op diverse provinciale wegen in de Bollenstreek doorstromingsmaatregelen doorgevoerd of opgenomen in de planning (N443, N444, N208, afrit 6 (Noordwijk/Voorhout) op de A44).

De verbinding van de N205-A44-Lisse is in deel A van de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek geanalyseerd als onderdeel van bouwsteen Zuid. Geconcludeerd wordt dat deze bouwsteen geen oplossend vermogen heeft voor de opgaven zoals zijn benoemd in de Grensstreek. Weliswaar kent de NOG Beter oplossing een betere aansluiting op het lokale wegennet, dan nog heeft het geen meerwaarde dit onderdeel van het pakket op te nemen in de MER.

Ad 4) Openbaar Vervoer

Het OV pakket van NOG Beter valt feitelijk binnen het 4e onderdeel van de samenwerkingsagenda (Maatregelenpakket Openbaar Vervoer). In het kader van de ontwikkeling van Hoogwaardig Openbaar Vervoer(HOV) zijn initiatieven uitgevoerd of in voorbereiding, waarmee weliswaar niet exact dezelfde lijnen gerealiseerd worden als in NOG-Beter, maar een vergelijkbare verbetering met het Openbaar Vervoer in de regio gemaakt wordt. Voorbeelden daarvan zijn de afstemming buslijnen op het nieuwe station Sassenheim en de ontwikkeling van de HOV corridor Noordwijk-Schiphol (inclusief diverse infrastructurele maatregelen).

2.5 Toets NOG Beter pakket aan de NRD doelstellingen

De MER Duinpolderweg is een uitwerking van het eerste deelproject uit de Samenwerkingsagenda. In de NRD zijn opgaven en doelstellingen geformuleerd. De focus van de NRD ligt vooral op de problematiek in het noordelijke deel van de grensstreek: rondom de kernen Zwaanshoek, Beinsdorp, Hillegom, Bennebroek, Vogelenzang, Heemstede en De Zilk.

Het NOG Beter pakket is, conform de toezegging in de nota van beantwoording ook getoetst aan de NRD opgaven en doelen. Ook hier is weer een vergelijking gemaakt met Bouwsteen Noord. De toets aan de NRD leidt nu tot grotere verschillen.

Ten opzichte van Bouwsteen Noord scoort NOG Beter minder goed (zie tabel 24 uit rapport).

De verklaring is dat sommige NOG Beter onderdelen, zoals de Randweg Rijnsbrug en de Randweg Lisse (verbinding N208 - N205 - A44) nauwelijks tot geen bijdrage leveren aan de doelstellingen van de NRD.

Samengevat:

1. Kijkend naar de opgaven voor de grensstreek scoort het NOG Beter pakket verkeerskundig minder goed en op de milieu- en natuuraspecten, nagenoeg vergelijkbaar met bouwsteen Noord.

2. De afzonderlijke NOG Beter maatregelen, die verspreid liggen in de grensstreek, vertonen niet tot nauwelijks synergie;
3. Uit deel A van de rapportage Actualisatie blijkt dat het onderdeel N205-A44-Lisse onvoldoende bijdraagt aan de opgaven in het noordelijk gebied van de grensstreek;
4. Het Rijk werkt niet mee aan een extra aansluiting op de A44 ter hoogte van Rijnsburg.
5. Diverse (verkeers)maatregelen uit de samenwerkingsagenda grensstreek (2008) zijn uitgevoerd of opgenomen in de planning gericht op het gebied van bouwsteen Zuid en Midden van de grensstreek en OV verbeteringen.
6. Kijkend naar doelen van de NRD, dan scoort het NOG Beter pakket minder dan bouwsteen Noord. Dit komt doordat de doelen van de NRD zich meer richten op het noordelijk deel van de Grensstreek.
7. Op milieu- en natuuraspecten zijn de verschillen tussen bouwsteen Noord en de NOG Beter maatregelen, op basis van expert judgement, nauwelijks onderscheidend
8. Het noordelijke onderdeel uit het pakket NOG Beter (N205 - Weerlaan) is als alternatief opgenomen in de NRD (in 2 varianten).
9. Samenvattend is er geen inhoudelijke meerwaarde om andere delen uit het pakket NOG Beter op te nemen in de MER Duinpolderweg.

3. Gevolgen van stikstofdepositie op vergunbaarheid van alternatieven

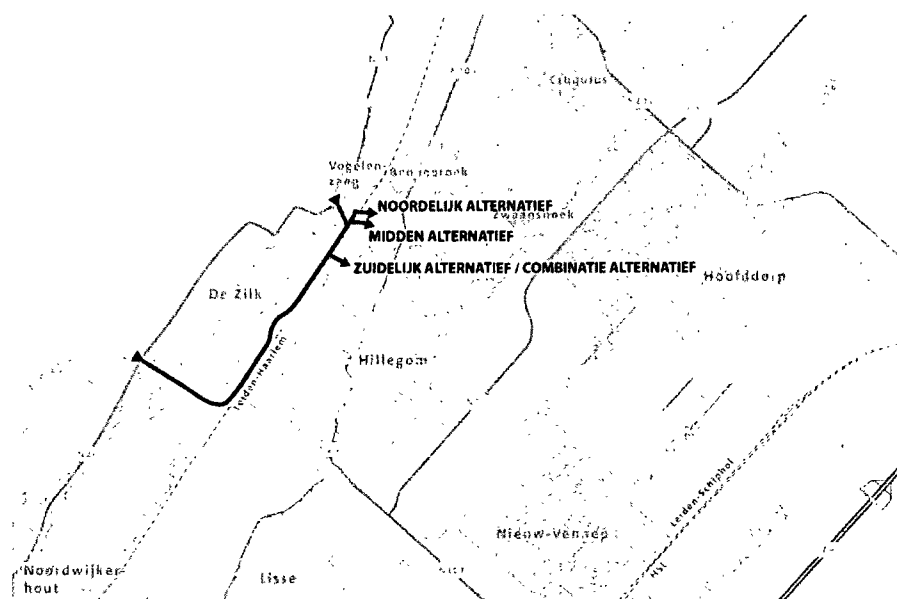
Op verzoek van de Stuurgroep Duinpolderweg is vooruitlopend op de MER een analyse gedaan naar de vergunbaarheid van alternatieven in het kader van de Natuurbeschermingswet. Inschatting was dat de gevolgen van de Natuurbeschermingswet invloedrijk konden zijn op het ontwerpproces en dientengevolge de vergunbaarheid van MER alternatieven. Een aantal alternatieven van de Duinpolderweg loopt in noordelijke richting dicht langs het Natura 2000-gebied Kennemerland Zuid. Genoemd gebied valt onder de Natuurbeschermingswet. Belangrijk doel van deze wet is de bescherming van kwetsbare natuur door onder andere terugdringing van de stikstoflast in Natura 2000 gebieden om daarmee de kwaliteit van de natuur te verbeteren. De komst van de Duinpolderweg op deze plek geeft juist een verhoging van de stikstoflast op het aanliggende duingebied. En daarmee een verhoogd risico op onvergunbaarheid voor enkele van de huidige alternatieven van de Duinpolderweg. Deze problematiek is nader verkend en besproken met de Commissie MER.

Samengevat heeft de verkenning het volgende opgeleverd:
Voor alle NRD alternatieven geldt een toename van stikstofdepositie op het natuurgebied. De alternatieven Noord en Midden leiden tot een grote toename van stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied Kennemerland Zuid. Alternatief Zuid leidt tot een duidelijk kleinere

toename van depositie dan Noord en Midden. De alternatieven NOG Beter en Combinatie leiden tot een nog kleinere depositie.

De verkenning heeft tevens geleid tot het advies een extra variant die zo zuidelijk mogelijk direct oostwaarts afbuigt van de duinrand (de Spoorvariant) op te nemen in de MER Duinpolderweg.

Deze spoorvariant ziet er op kaart als volgt uit:



DUINPOLDERWEG - SPOORVARIANT MET COMBINEERBARE ALTERNATIEVEN

Dit betekent dat een nieuwe groep belanghebbenden mogelijk wordt geraakt. Direct belanghebbenden en omwonenden zullen per brief worden geïnformeerd, waarin zij tevens zullen worden uitgenodigd voor een bewonersavond op 8 januari 2015. Deze mensen zullen ook in de gelegenheid worden gesteld om gedurende vier weken na 8 januari schriftelijk te reageren om ze zo goed mogelijk te betrekken bij het vervolg.

De Commissie MER ondersteunt deze uitbreiding. Een aanpassing van de Nota Reikwijdte en Detailniveau is hiervoor niet nodig.

4. Conclusies voor de MER Duinpolderweg

De conclusies uit de Actualisatie onderschrijven de conclusies uit 2008. Het oplossende vermogen voor de in de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek benoemde knelpunten ligt in de Noordelijke Bouwsteen. De Noordelijke Bouwsteen komt net als in 2008 als meest kansrijk gebied naar voren. De overige bouwstenen hebben onvoldoende oplossend vermogen kijkend naar de hoofdogaven van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek. Het verschil in oplossend vermogen tussen Noord en de overige bouwstenen blijkt in de Actualisatie te zijn toegenomen. Daarmee valt in feite het NOG Beter pakket dat niet in de

noordelijke bouwsteen is betrokken af. Bezien is of het pakket in zichzelf synergie heeft, waardoor dat anders zou moeten zijn. Dat is nauwelijks het geval. Het is op te vatten als een soort bouwsteen Gespreid, die eveneens is afgevallen.

Het pakket NOG Beter heeft op een aantal opgaven uit de Bereikbaarheidsstudie probleemoplossend vermogen, met name aan de zuidkant van de Grensstreek. De bijdrage aan de opgaven uit de NRD zit vooral in de verbinding N205-Weerlaan en is daarin opgenomen. De andere onderdelen van het NOG Beterpakket voegen daar nauwelijks iets aan toe. Deze overige onderdelen uit het NOG Beterpakket zullen geen deel uit maken van de MER Duinpolderweg.

Uit de in deze fase van het MER uitgevoerde risicoanalyse in relatie tot de Natuurbeschermingswet, komt naar voren dat het wenselijk is een aangepaste variant toe te voegen aan het onderzoek (Spoorvariant). Deze variant buigt zo zuidelijk mogelijk oostwaarts af van het Natura 2000-gebied Kennemerland Zuid. Deze uitbreiding op de NRD is in nauw overleg met, en op advies van de commissie MER toegevoegd. De toevoeging heeft geen gevolgen voor het onderzoek naar de reeds door u vastgestelde NRD alternatieven. In de volgende fase van het MER zullen alle mogelijkheden, conform de uitgangspunten in het NRD, worden onderzocht inclusief de Spoorvariant.

Vervolg

De Spoorvariant wordt opgenomen in het MER onderzoek van de Duinpolderweg, naast de in de NRD opgenomen alternatieven. Besluitvorming over een eventueel (voorlopig) voorkeursalternatief vindt uiteindelijk plaats op basis van de uitkomsten van de MER. Dit besluit wordt ook aan Provinciale Staten voorgelegd. Dit moment voorzien wij aan het einde van 2015. Op hoofdlijnen ziet de planning er op dit moment als volgt uit:

Wat?	Wanneer?
Informatieavond actualisatie Grensstreekstudie en nieuwe spoorvariant	8 januari 2015
Voorlopig voorkeursalternatief	eind 2015
Uitwerking van het voorkeursalternatief	2016
Verwachte realisatie	na 2016

Een identieke brief is door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland verzonden aan Provinciale Staten van Zuid-Holland.

Wij vertr
Wij vertrouwen erop u hier mee voldoende te hebben geïnformeerd.

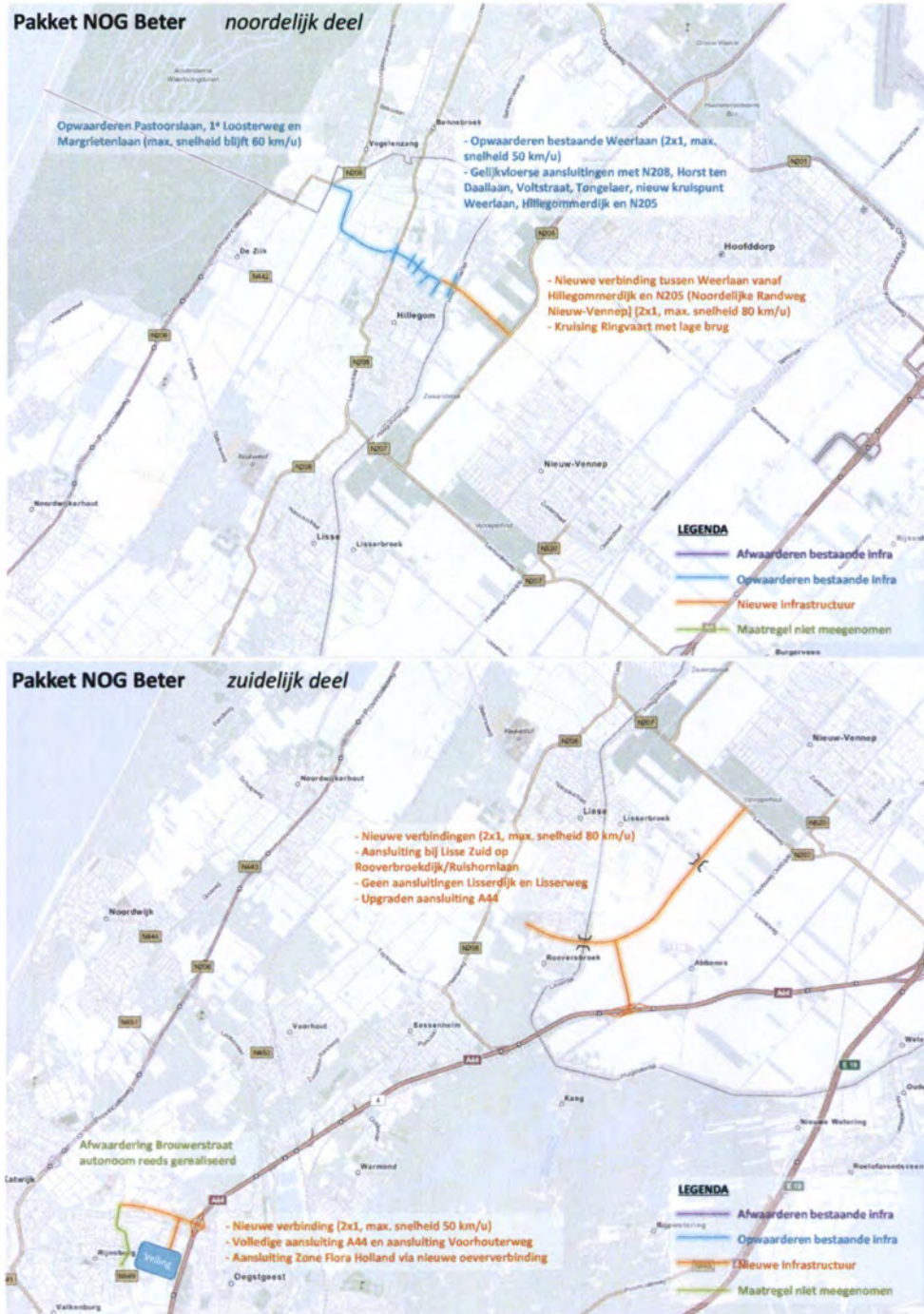
Hoogach
Gedeput
Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provincie
provinciesecretaris/ voorzitter

G E.A. vla
G E A. van Craaikamp J.W. Remkes

*Een afsch
Burgeme
Hillegom,*
*Een afschrift van deze brief is verzonden aan de Colleges van
Burgemeesters en Wethouders van de gemeenten Noordwijkerhout,
Hillegom, Lisse, Bloemendaal, Heemstede en Haarlemmermeer.*

Bijlage 1 Kaart NOG Beterpakket



Bijlage 2 Alternatieven Duinpolderweg



DUINPOLDERWEG - OVERZICHT ALTERNATIEVEN