



**Royal
HaskoningDHV**
Enhancing Society Together

Inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek- Getsewoud

Toelichting

Documenttitel: Inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud
Toelichting

Status: Vastgesteld

Datum: 23-04-2024

Projectnaam:

Projectnummer: BH5788

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland

Referentie:

Auteur(s): Ricardo Snijder

Collegiale toets:

Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: Thad van der Bruggen

Datum/paraaf vrijgave:

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.1.1 Aanleiding	7
1.1.2 Doelstelling	9
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	9
1.3 Planologische inpassing	10
1.3.1 Vigerende bestemmingsplannen	10
1.3.2 Een Provinciaal Inpassingsplan (PIP)	11
1.4 Leeswijzer	12
Hoofdstuk 2 Huidige situatie	13
2.1 Huidige situatie	13
Hoofdstuk 3 Planbeschrijving	17
3.1 Doelstellingen en uitgangspunten	17
3.2 Ontwikkelingen in deelprojectgebieden	17
Hoofdstuk 4 Beleidskader	25
4.1 Rijksbeleid	25
4.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	25
4.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	25
4.2 Provinciaal beleid	27
4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050	27
4.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland 2020	28
4.2.3 Regionaal OV-toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland	30
4.3 Regionaal beleid	31
4.3.1 Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA)	31
4.4 Gemeentelijk beleid	31
4.4.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040	31
4.4.2 Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040	33
4.4.3 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer	35
4.4.4 Visie Ringdijk en Ringvaart	36
4.4.5 Beeldkwaliteitsplan 'De verbindende ring'	37
4.4.6 Visie polderlinten Haarlemmermeer en beeldkwaliteitsplan voor de erven	38
4.5 Eindconclusie beleidskader	39
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	41
5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)	41
5.2 Bedrijven en milieuzonering	42
5.3 Verkeer en parkeren	42
5.4 Luchtkwaliteit	46
5.5 Geluidhinder	49
5.6 Externe veiligheid	53
5.7 Bodemkwaliteit	54
5.8 Water	55
5.9 Ecologie	61
5.9.1 Gebiedsbescherming	61
5.9.2 Soortenbescherming	70
5.10 Archeologie en cultuurhistorie	74
5.11 Ontpofbare oorlogsresten	79

Hoofdstuk 6	Juridische planopzet	81
6.1	Standaard en plansystematiek	81
6.2	Toelichting op de regels	81
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid	83
7.1	Economische uitvoerbaarheid	83
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	83

Bijlagen

Bijlage 1	Parkeertelling
Bijlage 2	Onderzoek luchtkwaliteit
Bijlage 3	Geluidsonderzoek
Bijlage 4	Vooronderzoek bodem
Bijlage 5	Watertoets
Bijlage 6	Watercompensatieplan
Bijlage 7	Natuurtoets
Bijlage 8	NNN compensatieplan
Bijlage 9	Nader ecologisch onderzoek
Bijlage 10	Stikstofonderzoek
Bijlage 11	Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

1.1.1 Aanleiding

In 2014 hebben de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het Samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland een bestuursovereenkomst gesloten om de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen Noordwijk en Schiphol te realiseren.

Dit planvoornemen was een resultaat van de studie naar de verbetering van de verkeersafwikkeling in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland. De HOV-verbinding maakt daarmee onderdeel uit van het verbeteren van deze verkeersafwikkeling in de grensstreek. In figuur 1-1 is de ligging van de gehele HOV Noordwijk-Schiphol te zien. Het plangebied is daarbij met benadering groen omcirkeld. Ook is op de onderstaande figuur het eindbeeld ingetekend langs Nieuw-Vennep West en Zuidrand.



Figuur 1-1: Het HOV-tracé tussen Noordwijk en Schiphol inclusief weergave provinciegrens. Het plangebied (tracé in studie) is bij benadering groen omcirkeld.

Bereikbaarheid van de regio

Het gebied van de beide provincies Noord-Holland en Zuid-Holland kent een grote economische dynamiek. Dit komt onder andere door de aanwezigheid van de Mainport Schiphol, de Greenports Aalsmeer en Duin- en Bollenstreek. Daarmee is dit gebied van groot economisch belang voor heel Nederland. Een goed en betrouwbaar verkeerssysteem is dan ook essentieel. In 2016 heeft Royal HaskoningDHV een 'problemanalyse bereikbaarheid' opgesteld voor de grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland. Hiermee is de huidige situatie van het verkeersnetwerk in de regio nauwkeurig in kaart gebracht.

Groeiende inwoners met groeiende druk op bereikbaarheid

In de periode van 1990 tot 2015 is de gemeente Haarlemmermeer met meer dan 50% gegroeid, zowel op het gebied van inwoneraantal als op het gebied van arbeidsplaatsen. Ook de invloedgebieden Katwijk en Teylingen zijn in omvang gegroeid. Nieuwe bouwlocaties zijn met name in deze gemeenten voorzien. De werkgelegenheid is in de periode van 1995 tot 2013 gegroeid met meer dan 70%.

Richting 2030 is de verwachting dat het aantal arbeidsplaatsen in de Duin- en Bollenstreek gaat dalen, terwijl het aantal inwoners zal gaan groeien. Zo blijkt uit cijfers van het regionaal verkeersprognosemodel van de Metropoolregio Amsterdam. Dit betekent dat inwoners uit deze omgeving voor werk buiten de eigen regio moeten zijn. Deze ontwikkeling zal voor meer woon- en werkverkeer over langere afstanden

gaan zorgen. Ook voor Zuid-Kennemerland geldt dat de uitgaande pendel zal gaan toenemen. De oorzaak hiervan is dat de bevolking hier harder groeit dan het aantal arbeidsplaatsen en de hoogopgeleide bevolking voor een groot deel buiten de regio werken.

Toenemende verkeersrelaties met Haarlemmermeer

Als gevolg van de bovengenoemde ontwikkelingen zijn de verkeersrelaties in deze regio momenteel flink toegenomen. Door de aanhoudende groei van het aantal inwoners en het toenemende woon- en werkverkeer over langere afstanden zal de druk op de bereikbaarheid van de regio verder toenemen. Door deze huidige ontwikkelingen in met name Haarlemmermeer en Schiphol zal de hoeveelheid verkeer tussen de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland en oostelijk gelegen bestemmingen verder intensiveren.

Weinig ontwikkelingen van bestaand en nieuw wegnnet

De afgelopen jaren is er nauwelijks nieuwe weginfrastructuur aangelegd tussen de Haarlemmermeer en de Duin- en Bollenstreek. In de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland is daarnaast ook geen grootschalige infrastructuur toegevoegd. Dit terwijl de druk op de huidige bereikbaarheid erg groot is en deze alleen maar verder zal toenemen.

Grote druk op de bereikbaarheid

Uit analyses met de bereikbaarheidsindicator is tijdens de studie geconcludeerd dat de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland in de huidige tijd kampen met bereikbaarheidsproblemen. Op basis van de verschillen tussen de analyse met de bereikbaarheidsindicator en de analyse van de reistijd kan geconcludeerd worden dat de oorzaak van de verslechterde bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek en het zuidelijk deel van Zuid-Kennemerland in de verkeersstructuur ligt. Deze verkeersstructuur behoeft verbetering.

Adviezen op basis van de huidige situatie en bereikbaarheid

Uit de studie zijn een aantal adviezen voortgekomen om de huidige verkeerssituatie in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland te kunnen verbeteren. Hieronder is een opsomming gemaakt van een aantal van deze adviezen, namelijk:

- Het slechten van de Ringvaart als barrière tussen de Bollenstreek en Haarlemmermeer;
- Het garanderen van voldoende capaciteit op de hoofdwegen in Haarlemmermeer;
- Het ontsluiten van de bouwontwikkelingen in de Westflank van Haarlemmermeer;
- Het opwaarderen van het OV-aanbod op groeimarkten.

Noodzaak en maatregelen

In de 'Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland' uit 2016 zijn verbeteringen in infrastructuur voor zowel autoverkeer als het openbaar vervoer in samenhang onderzocht. Uit deze studie is ten aanzien van het openbaar vervoer de HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol als maatregel naar voren gekomen met als doel het verbeteren van de regionale bereikbaarheid met openbaar vervoer. Deze aanleg is een gezamenlijke ambitie geworden van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Lisse, Noordwijk, Haarlemmermeer en Teylingen, de Vervoerregio Amsterdam en Samenwerkingsverband Holland Rijnland. Zij zien de noodzaak dat bij een steeds toenemende verkeersdruk een aantrekkelijk en efficiënt openbaar vervoer tot stand moet worden gebracht. Ook de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Duin- en Bollenstreek staat momenteel onder druk door het ontbreken van regionale oost-west verbindingen. Ook de aanwezigheid van barrières in noord-zuid richting zorgen voor een extra druk op de bereikbaarheid. De Ringvaart is een van deze barrières. De HOV-verbinding met de brug over de Ringvaart zal dan ook positief bijdragen aan de bereikbaarheid van de provincies en betekent voor reizigers dat de bus vaker, sneller en betrouwbaarder zal rijden en de afstanden korter maakt.

Realisatie

Om deze busverbinding mogelijk te maken hebben alle betrokken partijen (zoals benoemd in de aanleiding) in 2013 een bestuursovereenkomst ondertekend. Het realiseren van een snelle busverbinding tussen Noordwijk - Sassenheim - Lisse en Schiphol is opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid van de gemeente Haarlemmermeer, waarmee de raad op 26 januari 2012 heeft ingestemd. De busverbinding maakt daarnaast deel uit van het door het Rijk bekostigde Actieprogramma Regionaal Openbaar

Vervoer.

1.1.2 Doelstelling

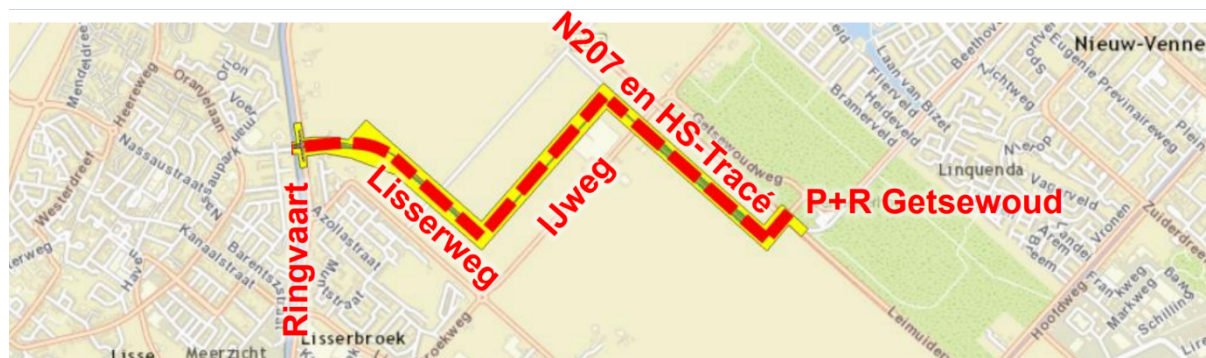
De HOV-verbinding heeft als doel om de huidige buslijnen op te waarderen. De HOV-verbinding is onderdeel van het R-Net systeem. Dit is een samenwerkingsproject van overheden en vervoerders in de Randstad op het gebied van 'hoogwaardig openbaar vervoer'. Dit systeem staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad. Met het voorliggende planvoornemen wordt een snellere verbinding gecreëerd in de grensstreek van de beide provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. Ook ontstaat er een aanzienlijk snellere verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep door het wegnemen van een belangrijke barrière met de komst van een brug over de Ringvaart.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Voor een goede bereikbaarheid van het gebied is gekozen voor een Hoogwaardige Openbaar Vervoer verbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor komt er een betere, snellere en frequente busverbinding op het traject tussen Noordwijk en Schiphol. Dit inpassingsplan gaat echter alleen over het tracégedeelte op grond van de provincie Noord-Holland ter plaatse van Lisserbroek en Nieuw-Vennep.

HOV-baan inclusief brug over de Ringvaart

De realisatie van de HOV-verbinding in Noord-Holland omvat een pakket aan maatregelen. Hieronder valt het realiseren van een brug over de Ringvaart tussen Lisse (Zuid-Holland) en Lisserbroek (Noord-Holland). Nadat de bus de Ringvaart is overgestoken vervolgt de route zich in de richting van de Lisserweg, waaraan de HOV-verbinding parallel loopt op zo'n 200 meter ten noordoosten ervan. De HOV-verbinding vervolgt haar weg richting de IJweg. Ook aan deze weg loopt het traject parallel op zo'n 200 meter afstand, echter ten noordwesten daarvan. Voordat het tracé de N207 kruist, buigt de route af en loopt het traject parallel aan de N207 op circa 60 à 70 meter afstand van het Hoogspannings-tracé (HS-tracé). Uiteindelijk vindt de HOV-verbinding aansluiting op de N207 ter hoogte van de P+R Getsewoud in Nieuw-Vennep. In de onderstaande figuur 1-2 is het gehele tracé in Noord-Holland schematisch weergegeven.



Figuur 1-2: Schematische weergave van het HOV-tracégedeelte binnen de grenzen van de provincie Noord-Holland

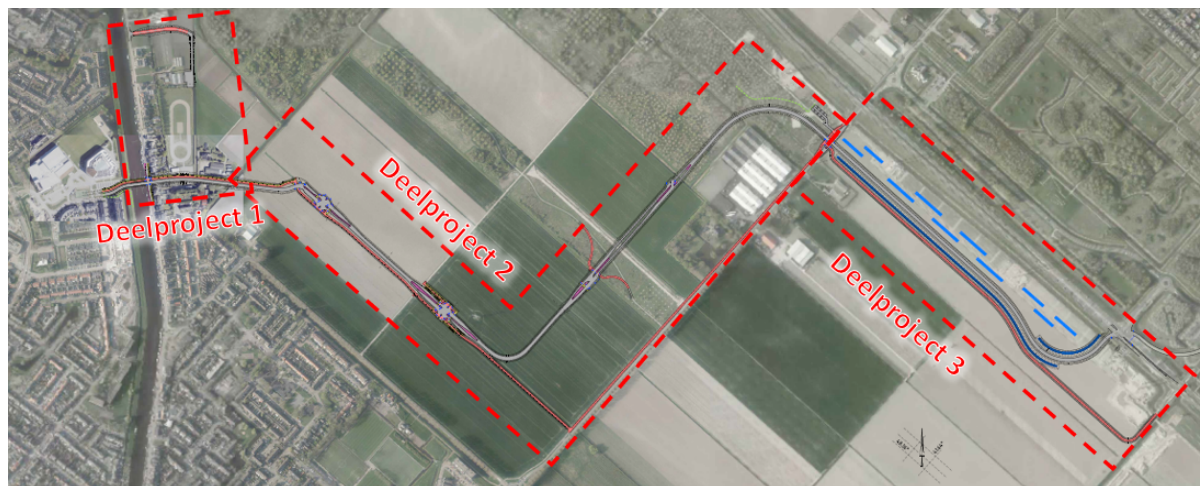
Een afzonderlijk doorfietspad

Binnen het plan van het te realiseren HOV-tracé wordt er ook voorzien in de aanleg van een afzonderlijke doorfietsroute. Er is steeds meer aandacht voor goede en veilige regionale fietsverbindingen in Nederland. In de gemeente Haarlemmermeer worden verschillende doorfietsroutes ontwikkeld om in deze duurzame manier van vervoer te kunnen voorzien. Ook in de bestuursovereenkomst uit 2014 is de ambitie uitgesproken om voor het traject tussen Lisse en Nieuw-Vennep een aansluitende doorfietsroute te realiseren. Deze doorfietsroute is daarom opgenomen in het voorliggende plan langs de geheel te ontwikkelen HOV-baan. De doorfietsroute sluit in het noorden aan op de bestaande fietstunnel onder de N207 en krijgt ook een aparte aansluiting tussen de busbaan en de IJweg. De brug over de Ringvaart wordt voorzien van zowel een afzonderlijk fiets- als afzonderlijk voetpad. Dit afzonderlijke voetpad wordt naast het doorfietspad doorgetrokken vanaf de brug over de Ringvaart.

Het plangebied van het tracé in Noord-Holland is opgedeeld in drie deelprojecten, namelijk:

- Deelproject 1: De brug over de Ringvaart met de dijkzone.
- Deelproject 2: De gebiedsontwikkelingslocatie Lisserbroek-Noord.
- Deelproject 3: De route tussen de IJweg en de P+R locatie Getsewoud.

In de onderstaande figuur 1-3 zijn de drie verschillende deelprojecten weergegeven. In hoofdstuk 3 de planomschrijving worden de deelprojecten nader toegelicht.



Figuur 1-3: HOV-tracégedeelte provincie Noord-Holland opgeknipt in 3 deelgebieden

In het plangebied van het deel binnen de grenzen van Noord-Holland beslaat het ruimtebeslag uit een busbaan, inclusief bijbehorende halteplaatsen, doorfietspad, recreatief voetpad, waterwegen, bermen en afrastering, en de compensatie van natuur. Dit voetpad wordt doorgetrokken vanaf de brug over de Ringvaart langs de busbaan naar de geplande woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord.

1.3 Planologische inpassing

1.3.1 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het plangebied van het HOV-tracé in Noord-Holland gelden diverse ruimtelijke plannen. In de onderstaande tabellen zijn deze ruimtelijke plannen weergegeven.

Tabel 1-1: Een overzicht van de geldende bestemmingsplannen binnen het projectgebied

Bestemmingsplan	Datum vaststelling	Gemeente
Buitengebied Zuid	Vastgesteld op 4 juli 2014	Haarlemmermeer
Lisserbroek	Vastgesteld op 24 juli 2013	Haarlemmermeer
Ringvaart	Vastgesteld op 26 januari 2017	Haarlemmermeer
Bestemmingsplan N207	Vastgesteld op 3 februari 2012	Haarlemmermeer

Tabel 1-2: Een overzicht van de geldende overige plannen binnen het projectgebied

Bestemmingsplan	Datum vaststelling	Gemeente
-----------------	--------------------	----------

Paraplubestemmingsplan Wonen	10 november 2020	Haarlemmermeer
Paraplubestemmingsplan Parkeerregels	4 oktober 2018	Haarlemmermeer
Vorbereidingsbesluit Biomassacentrales 2021	5 november 2020	Haarlemmermeer
Rijksinpassingsplan Randstad 380kv verbinding Beverwijk-Zoetermeer	3 september 2012	Randstad (vastgesteld door de Minister van Economische Zaken, Landbouw en de Minister van Infrastructuur en Milieu)

Planologische inpassing

Het realiseren van een busbaan past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen Lisserbroek en Buitengebied Zuid. Dit wordt veroorzaakt doordat op enkele voorkomende bestemmingen geen wegen voor gemotoriseerd verkeer zijn toegestaan. Deze strijdigheid wordt opgelost met het voorliggende provinciale inpassingsplan. Verder valt een deel van dit HOV-traject op grondgebied van de provincie Zuid-Holland, ter plaatse van de aanlanding van de brug en de aansluiting op de Sportlaan in Lisse. Daar geldt bestemmingsplan 'De waterkanten' (vastgesteld 28 februari 2013). Ook daar is het plan strijdig met het bestemmingsplan. Er is daarom afgesproken dat de gemeente Lisse een aparte procedure zal doorlopen om dat deel van het tracé planologisch mogelijk te maken.

1.3.2 Een Provinciaal Inpassingsplan(PIP)

In veel gevallen zorgt de gemeente ervoor dat een bestemmingsplan wordt opgesteld voor haar grondgebied, echter kunnen ook provincies hier het initiatief voor nemen. Een dergelijk bestemmingsplan wordt een 'Provinciaal Inpassingsplan' (PIP) genoemd. De provincie kan een PIP vaststellen in het geval dat de provincie hier belang bij heeft of als een plan gemeente overstijgend is. Er is daarom voor gekozen om de HOV-verbinding met een PIP planologisch mogelijk te maken. De Crisis- en herstelwet is van toepassing op de HOV-verbinding Noordwijk - Schiphol. Die geldt namelijk voor alle besluiten over de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten van provinciaal belang.

Provinciaal belang

Een provinciaal inpassingsplan kan worden vastgesteld wanneer er sprake is van provinciaal belang. Ook in het kader van de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol is er sprake van meerdere provinciale belangen. Deze belangen staan onderstaand opgesomd:

- Een goede bereikbaarheid en doorstroming voor de regio:
Door de komst van de HOV-verbinding zullen er tussen Noordwijk en Schiphol bussen gaan rijden die betrouwbaar, snel en comfortabel zijn en met een hoge frequentie rijden. Ook hoeft de bus in de toekomst niet meer om te rijden via de N207, maar kan de bus gebruik maken van de verbinding over de Ringvaart. De ontwikkeling is hiermee een impuls op het gebied van zowel bereikbaarheid als doorstroming voor de gehele regio.
- Er zijn afspraken gemaakt in de Stuurgroep over de realisatie
De Stuurgroep bestaat uit alle bestuurders van de samenwerkingspartners omtrent de realisatie van de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol. De samenwerkingspartners van de Stuurgroep bestaan uit de betrokken gemeenten, het samenwerkingsorgaan regio Holland Rijnland, de provincie Noord-Holland, de provincie Zuid-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Op 14 maart 2014 hebben de bestuurders van deze samenwerkingspartners afgesproken om de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol te realiseren. Op basis van de gesignaleerde provinciale belangen van een goede bereikbaarheid en doorstroming, is in de Stuurgroep afgesproken dat de provincie Noord-Holland de brug over de Ringvaart en het tracé in Haarlemmermeer realiseert.
- De provincie Noord-Holland draagt bij aan de financiering

De provincie Noord-Holland zal zorgen voor een financiële bijdrage aan het te ontwikkelen HOV-tracé. De reserveringskosten van het maatregelenpakket voor het gehele tracé bedragen in totaal 53,8 miljoen euro. Deze reserveringen zijn ingeschat bij het opstellen van de bestuursovereenkomst. Hiervan is voor het realiseren van het tracégedeelte op Noord-Hollands grondgebied een bedrag van 15,8 miljoen euro gereserveerd. Dit wordt gezamenlijk gefinancierd door de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. De gemeente Haarlemmermeer levert aan dit maatregelenpakket geen financiële bijdrage. Uitzondering hierop is het fietspad, welke onderdeel uitmaakt van de brug over de Ringvaart, en het voetpad in de dijkzone. Daar zijn aparte afspraken over gemaakt en draagt de gemeente Haarlemmermeer wel financieel aan bij.

Horen van de gemeenteraden

Zoals eerder is genoemd mag een provinciaal inpassingsplan alleen worden vastgesteld wanneer er sprake is van provinciaal belang, maar er is daarnaast nog een eis. Deze eis heeft betrekking op het horen van de gemeenteraden van de betrokken gemeenten. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening, artikel 3.26 lid 1, is bepaald dat gemeenteraden van de bij het inpassingsplan betrokken gronden, dienen te worden gehoord door de provincie over het voornemen voor het opstellen van een inpassingsplan. De provincie Noord-Holland heeft met de betrokken gemeenten dan ook nauw contact over de realisatie van de HOV-verbinding tussen Lisse en P+R Getsewoud in Nieuw-Vennep. De gemeente Haarlemmermeer heeft de busverbinding opgenomen in haar Deltaplan Bereikbaarheid waarmee de raad op 26 januari 2012 mee heeft ingestemd. Om de verdere realisatie van de busverbinding mogelijk te maken wordt er door alle betrokken partijen intensief samengewerkt. De gemeenteraad van Haarlemmermeer is per brief uitgenodigd te reageren op het concept Ontwerp-PIP.

Doel van het inpassingsplan

In het provinciaal inpassingsplan wordt geregeld, net als in een gemeentelijk bestemmingsplan, welke functies er in een plangebied mogelijk worden gemaakt en op welke plekken er mag worden gebouwd. De vaste onderdelen van een inpassingsplan zijn de regels, de verbeelding en de toelichting. De regels zijn de voorschriften die gelden, op de verbeelding is de plankaart weergegeven en in de toelichting wordt het project tekstueel verduidelijkt.

Bij toepassing van bevoegdheden is van belang dat op grond van artikel 3.26 lid 2 Wro Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten in de plaats treden van respectievelijk de gemeenteraad en burgemeester en wethouders. Deze indeplaatsstelling kent evenwel een aantal uitzonderingen welke genoemd zijn in artikel 3.26 lid 4 Wro. Zo blijft de gemeente in principe bevoegd om een omgevingsvergunning voor de binnenplanse afwijking van het inpassingsplan te verlenen. Provinciale Staten kunnen echter een besluit nemen waarin is bepaald dat ook voor die bevoegdheden Gedeputeerde Staten bevoegd is. In het onderhavige PIP is ervoor gekozen het bevoegd gezag voor wat betreft de bevoegdheden genoemd in artikel 3.26 lid 4 Wro bij burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente te leggen.

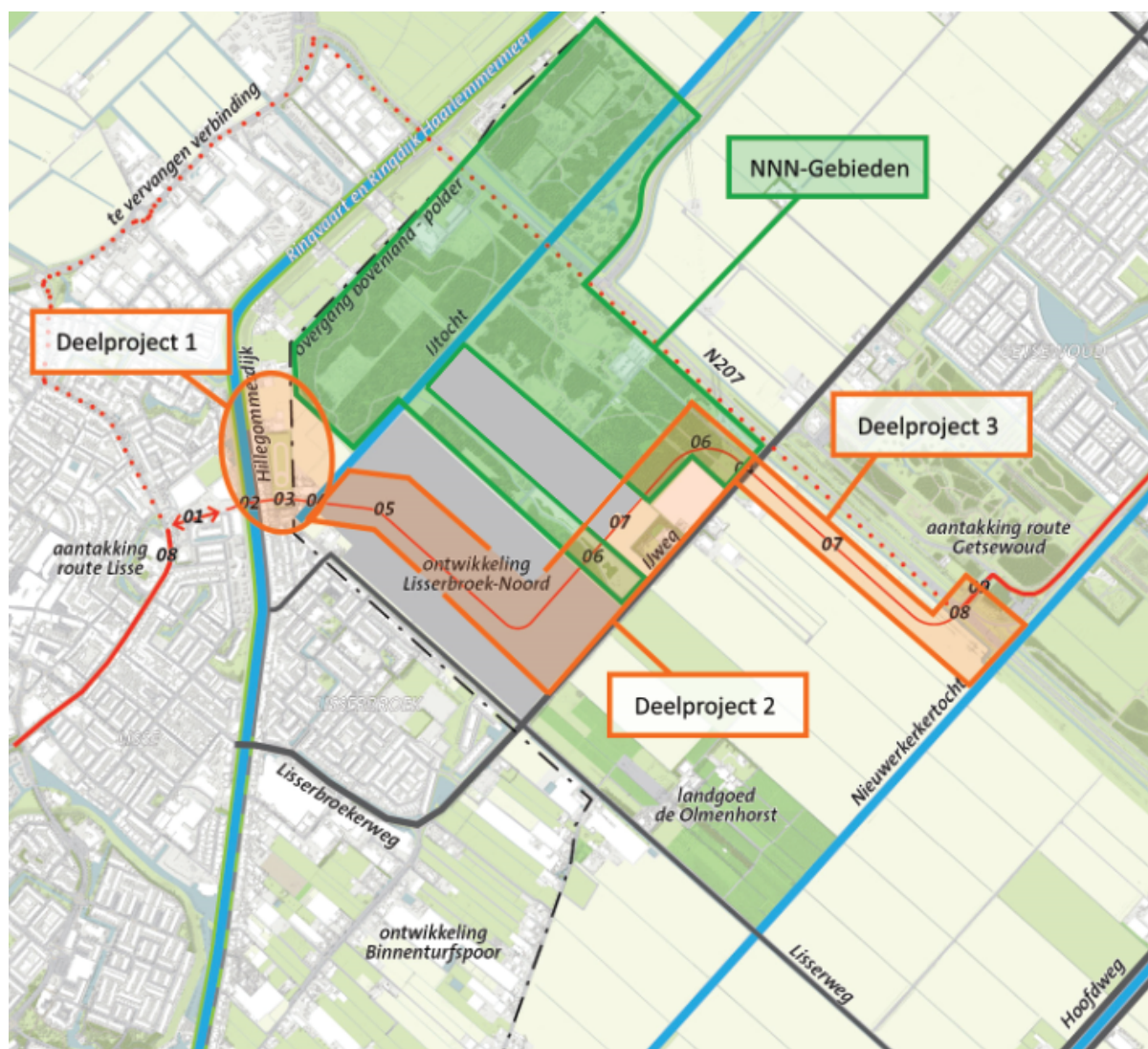
1.4 Leeswijzer

Na dit eerste hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de huidige situatie verder beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de planomschrijving weergegeven. In het daarop volgende hoofdstuk 4 wordt het beleidskader beschreven. Hierin komt het rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid aan bod met betrekking tot de HOV-verbinding. De omgevingsaspecten komen in hoofdstuk 5 aan de orde. Daarna volgt de juridische planopzet in hoofdstuk 6. Tot slot worden zowel de maatschappelijke als economische uitvoerbaarheid beschreven in hoofdstuk 7.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Huidige situatie

Het te realiseren tracégedeelte binnen de provincie Noord-Holland is opgeknipt in drie deelprojecten. De ligging van de drie deelprojecten van de HOV-baan is in figuur 2-1 weergegeven. In deze paragraaf worden vervolgens de deelprojecten in de huidige situatie beschreven.



Figuur 2-1: Overzicht ligging van Deelprojectgebieden

Deelproject 1

Deelproject 1 is gelegen langs de Hillegommerdijk en over de Ringvaart. Dit is vooral een woongebied. Daarnaast is ook de IJs- en Skeelerclub van Lisserbroek daar gelegen, met een ontsluiting aan de Hillegommerdijk. Ook is er in deelgebied 1 een agrarisch bedrijf gevestigd. Dit bedrijf heeft een ontsluitingsweg die aansluiting vindt op de Hillegommerdijk. In figuur 2-2 is een luchtfoto van het gebied te zien. Figuur 2-3 laat een straatfoto zien, gezien vanaf het zuiden.



Figuur 2-2: Luchtfoto van deelprojectgebied 1



Figuur 2-3: Straatfoto op de Hillegommerdijk, gezien vanaf het zuiden.

Deelprojecten 2 en 3

Op dit moment bestaat het plangebied in deelprojecten 2 en 3 voornamelijk uit landelijk gebied voor agrarische doeleinden. Daarnaast zijn er delen die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het Natuurnetwerk Nederland is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Naast het Natuurwetwerk Nederland zijn er verder in deze deelgebieden een aantal bedrijven gevestigd. Er bevinden zich langs de IJweg een tweetal akkerbouwbedrijven, een droogbloemenwinkel en een logistieke dienstverlener in diepvriesproducten. Aan de Middenweg is de Stichting Ons Tweede Thuis gevestigd. Deze stichting heeft een ontsluiting vanaf de IJweg. De onderstaande figuur 2-4 laat een luchtfoto zien van de deelprojectgebieden twee en drie. In figuur 2-5 is de situatie bij de N207 weergegeven met de bestaande fietstunnel en de fietsbrug.



Figuur 2-4: Luchtfoto deelprojectgebieden 2 en 3.



Figuur 2-5: Luchtfoto van de bestaande situatie nabij P&R Getsewoud in Nieuw-Vennep, met in het zuiden de bestaande fietstunnel en fietsbrug.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Doelstellingen en uitgangspunten

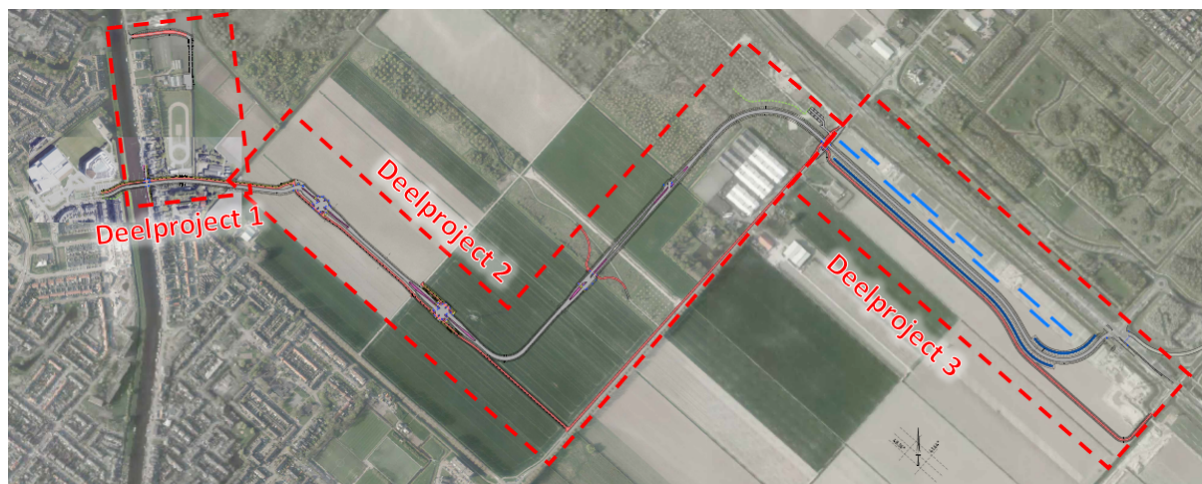
De aanleg van de HOV-verbinding is een gezamenlijke ambitie van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Lisse, Noordwijk, Haarlemmermeer en Teylingen, de Vervoerregio Amsterdam en de regio Holland Rijnland met als doel de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Van deze verbeteringsmaatregelen maakt ook dit HOV-tracé onderdeel van uit. Het doel is om de huidige buslijnen 361 en 385 op te waarden tot een R-net lijn. Dit systeem staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad. Alleen de eerstgenoemde, lijn 361, zal in de toekomst gebruik gaan maken van de nieuwe HOV-verbinding binnen de grenzen van de provincie Noord-Holland.

Met de komst van de brug over de Ringvaart is de route sneller dan die in de huidige situatie en zorgt er daarnaast voor dat de inwoners van Lisse straks gebruik kunnen maken van de bus. Verder zal deze lijn de geplande nieuwe woonwijk in Lisserbroek-Noord gaan ontsluiten. De HOV-baan zal vervolgens verderop op de N207 worden aangesloten en vervolgt haar route in de richting van de Rijksweg A4 met als eindbestemming Schiphol.

Met deze ontwikkeling wordt een betere bereikbaarheid gecreëerd in de grensstreek van de beide provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. Het uiteindelijke doel is om in 2028 door de hele Randstad hetzelfde, herkenbare hoogwaardige openbaar vervoer te laten rijden.

3.2 Ontwikkelingen in deelprojectgebieden

De ontwikkeling van het HOV-traject wordt onderverdeeld in drie deelprojecten. In hoofdstukken 1 en 2 is hier al kort op ingegaan. In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen per deelproject nauwkeurig weergegeven.



Figuur 3-1: het planvoornemen van het HOV-tracé Noord-Holland in drie deelprojecten

Deelproject 1: de brug over de Ringvaart met de dijkzone

Het eerste deelproject bestaat uit de realisatie van de brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek. In de onderstaande figuur is een ontwerp van deze brug weergegeven. Voor de ontwikkeling van het plan is rekening gehouden met het geldende Beeldkwaliteitsplan. Dit Beeldkwaliteitsplan wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4 over het beleidskader (paragraaf 4.4.5 Beeldkwaliteitsplan 'De verbindende ring').

De nieuwe ophaalbrug over de Ringvaart

De nieuwe ophaalbrug kruist de Ringvaart en de dijken van de Haarlemmermeerpolder en verbindt het dorp Lisserbroek met Lisse. Zoals op het onderstaande ontwerp van figuur 3-2 is te zien zal er niet alleen worden voorzien in een busbaan, maar ook in een afzonderlijk voet- en fietspad. Het fietspad over

de brug maakt onderdeel uit van de doorfietsroute welke in het HOV-plan is opgenomen. Voor het voetpad geldt ook dat deze verder wordt doorgetrokken. De brug is niet toegankelijk voor autoverkeer. Alleen de nood- en hulpdiensten mogen in noodgevallen gebruik maken van de brug.

De brug over de Ringvaart zorgt ervoor dat de route korter en daarmee sneller is dan de huidige bestaande busroute via de provinciale N208 en N207. Daarnaast kunnen ook de inwoners van Lisse en Lisserbroek in de toekomst gebruik maken van de nieuwe buslijn. De dichtstbijzijnde halte zal gerealiseerd worden op circa 200 meter over de brug in Lisse. Verder zal de HOV-verbinding aansluiten op de toekomstige woningbouwplannen in Lisserbroek-Noord. Op deze locatie bij de woningbouwopgave zal ook een bushaltevoorziening worden gerealiseerd. Het ontwerp van de HOV-baan wordt dan ook nauwkeurig afgestemd met de ontwikkelaars die deze toekomstige woningbouw realiseren. Daarnaast wordt de inpassing afgestemd met alle grondeigenaren. Vertegenwoordigers van de bewoners, ontwikkelaars en de gemeente werken hiervoor samen in de zogenaamde 'Driehoek'.

De doorvaarthoogte van de brug heeft grote impact op de inpasbaarheid van het HOV-tracé in de direct omgeving. Om de nadelige effecten op de omgeving te minimaliseren en zo goed mogelijk aan te sluiten bij de verschillende eisen/randvoorwaarden is in het voorontwerp van de brug onderzoek gedaan naar de meest optimale doorvaarthoogte.

Om eenduidigheid te brengen in de wijze waarop de doorvaarthoogte wordt benoemd is afgesproken om deze weer te geven in meters t.o.v. maatgevend hoogwater (MWH). Hiervoor komt bijvoorbeeld 1,60m+peil overeen met 1,50m+MWH. Op kanalen en bij kortdurende waterstandsvariëaties is dit de waterstand, die 1% van de tijd overschreden wordt, gemeten over de laatste 10 jaar

Variaties doorvaarthoogte (t.o.v. MHW)

- 1,50 m (maat gerelateerd aan schaatser, maat aangehouden in de voorgaande variantenstudie)
- 1,40 m (maat gerelateerd aan passage vleermuizen)
- 1,25 m (maat gerelateerd aan roeiboten/kano's)
- 1,00 m (maat gerelateerd aan onderhoud HHR Rijnland)

Dit heeft geleid tot afweging van volgende doorvaarthoogtes (t.o.v. MHW)

- 1,50 m
- 1,25 m
- 1,00 m

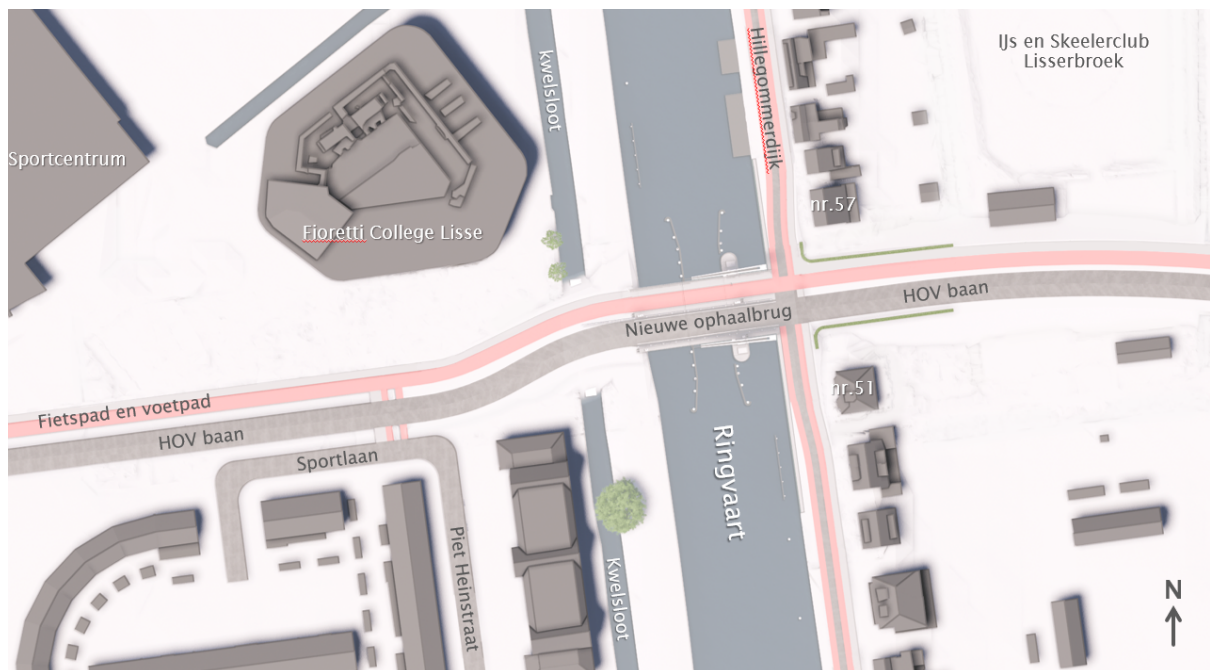
Op basis van inpasbaarheid van de busbaan bij de Hillegommerdijk is tijdens het ontwerp in eerste instantie geadviseerd om een doorvaarthoogte van 1,00 m t.o.v. MHW aan te houden. Vanwege de belangen van recreatieve scheepvaart en ecologie is uiteindelijk besloten om 1,25 meter t.o.v. MHW aan te houden. In de praktijk betekent dit een doorvaarthoogte van 1,35 meter t.o.v. streefpeil. Bij de aansluiting van de brug op de Hillegommerdijk is deze hoogte nog in te passen. Bij een hogere doorvaarthoogte kan niet meer goed aangesloten worden op de Hillegommerdijk zonder grote impact op de bereikbaarheid van de woningen.



Figuur 3-2: een ontwerptekening van de brug over de Ringvaart vanuit het noordoosten gezien

De aansluiting op het Zuid-Hollands plangebied

Ten westen van de Ringvaart, in Lisse, bevindt zich een diversiteit aan functies. Naast de aanwezige woningen is er ook een middelbare school en een sportcentrum gevestigd. De nabijgelegen woningen in Lisse bestaan uit een mix van twee- tot drielaags appartementencomplexen en eengezinswoningen. Het bovenaanzicht van de toekomstige situatie is weergegeven in de onderstaande figuur 3-3. Dit deel wat onderdeel uitmaakt van Lisse valt binnen de provinciegrenzen van Zuid-Holland en behoort hiermee niet tot het plangebied van de provincie Noord-Holland.



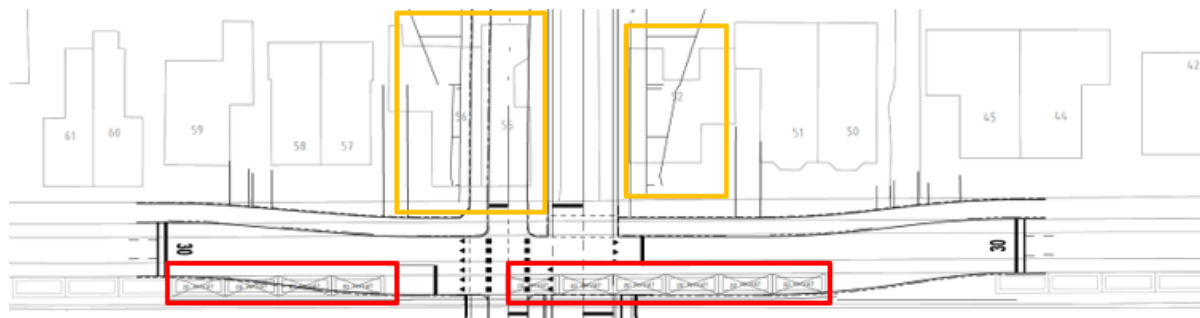
Figuur 3-3: Situatietekening deelproject 1

De HOV-baan wordt binnen de bestaande stedenbouwkundige structuur gerealiseerd

De nieuwe ophaalbrug over de Ringvaart en de HOV-baan hebben ook invloed op de bestaande situatie. De Hillegommerdijk zal moeten worden opgehoogd en daarnaast wordt de HOV-baan gerealiseerd binnen bestaande stedenbouwkundige structuren. Als gevolg van het aanpassen van de kruising van de nieuwe ophaalbrug, de Hillegommerdijk en de nieuwe HOV-baan moeten er woningen worden gesloopt.

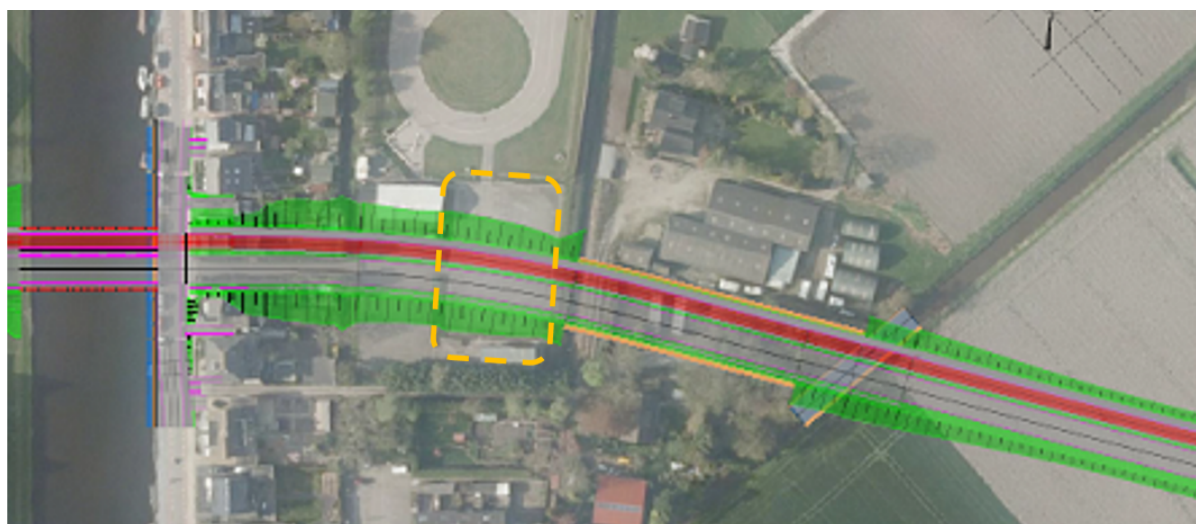
Het gaat in dit geval om drie woningen. Het betreft de woningen aan de Hillegommerdijk 52, 55 en 56. De bewoners van deze woningen zullen worden gecompenseerd. Daarnaast zijn er ook woningen die in de nieuwe situatie naast de HOV-baan komen te liggen en niet hoeven te worden gesloopt. Voor deze bewoners geldt dat zij mogelijk in aanmerking kunnen komen voor planschade. Dit zal nader onderzocht moeten worden.

Naast de te slopen woningen zullen ook een aantal parkeerplaatsen langs de Ringvaart aan de Hillegommerdijk verloren gaan. De brug over de Ringvaart wordt op palen gefundeerd. Daarom dient zowel aan de kant van Lisse als Lisserbroek een ophoging te worden gemaakt om vanaf het maaiveld naar de brug te komen. Aan de Lisserbroekse en daarmee Noord-Hollandse zijde vindt deze ophoging plaats ter hoogte van het kruispunt. Om deze reden zullen tien parkeerplaatsen verloren gaan. Om welke parkeerplaatsen het gaat is op de onderstaande figuur 3-4 schematisch weergegeven. In paragraaf 5.3 Verkeer en parkeren wordt beschreven welke invloed dit zal hebben op de parkeerdruk.



Figuur 3-4: Situatietekening kruising Hillegommerdijk en HOV, met rood de te verwijderen parkeerplaatsen, en met oranje de te slopen woningen.

Wanneer de HOV-baan verder wordt gevolgd, in de richting van Lisserbroek-Noord, bevinden zich daar de ijs- en skeelerclub en een agrarisch bedrijf. De parkeerplaatsen ten behoeve van de ijs- en skeelerclub liggen op de locatie waar de HOV-baan komt te liggen en dit geldt ook voor de ontsluitingsroute van het agrarisch bedrijf. Op de onderstaande afbeelding zijn de bestaande parkeerplaatsen aangegeven met een gele stippellijn.

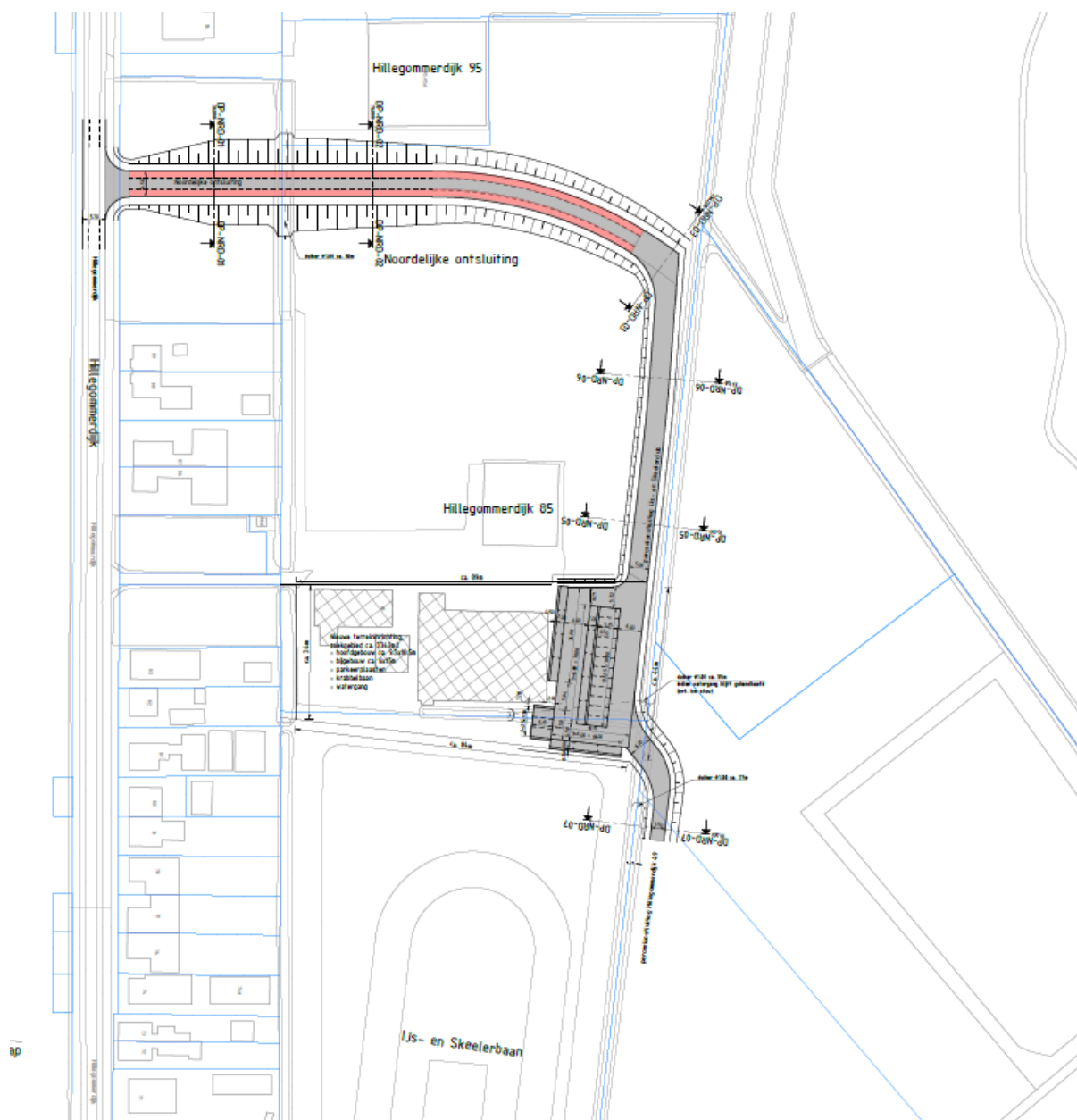


Figuur 3-5: De locatie van de HOV-baan geprojecteerd op de bestaande ontsluitingsroute van het agrarisch bedrijf en de ontsluitingsroute met parkeerplaatsen van de ijs- en skeelerclub.

Door het verdwijnen van de parkeerplaatsen en de bestaande ontsluitingsroute zal zowel het agrarisch bedrijf en de ijs- en skeelerclub op een alternatieve wijze moeten worden ontsloten.

In het planvoornemen is een nieuwe ontsluitingsweg opgenomen voor de ijs- en skeelerclub. Deze is weergegeven op de onderstaande figuur 3-6 ten noorden van deze club. Naast de nieuwe ontsluitingsroute wordt op deze locatie ook voorzien in de te compenseren parkeerplaatsen ten behoeve van de club. Deze compensatie vindt plaats nabij het terrein van een land- en tuinbouwbedrijf.

Ook wordt er vanaf het nieuwe parkeerterrein een aansluiting gemaakt op het perceel van Hillegommerdijk 49. De verdere ontsluiting op het perceel zelf wordt door de eigenaar verder uitgewerkt. Naast de nieuwe ontsluitingsweg en parkeerplaatsen zal er ook een nieuw clubgebouw, krabbelbaan en technische ruimte worden gerealiseerd in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer. Deze onderdelen vallen buiten de scope van dit inpassingsplan voor de te realiseren HOV-verbinding. Op de onderstaande figuur is de nieuwe ontsluitingsroute van de ijs- en skeelerclub weergegeven.



Figuur 3-6: Nieuwe ontsluitingsroute ten noorden van de ijs- en skeelerclub

Deelproject 2: de gebiedsontwikkelingslocatie Lisserbroek-Noord

In de gemeente Haarlemmermeer is grote behoefte aan meer woningen. Er zijn plannen voor twee nieuwe woongebieden bij het huidige Lisserbroek: Binnen Turfspoor en Noord inclusief het dorpshart. Een toename van het aantal inwoners heeft effect op de bereikbaarheid, voorzieningen, leefbaarheid en sociale binding die voor het nieuwe Lisserbroek nodig is. Er zijn 2500- 4000 woningen voorzien met bijbehorende commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De nieuwe HOV-baan loopt door de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek Noord. De locatie van Lisserbroek Noord is gelegen tussen de Ringvaart, Lisserweg, Nieuwerkerkertocht en de N207. In het kader van deze gebiedsontwikkeling zal de HOV-verbinding een aanvullende rol spelen voor zowel de huidige als toekomstige bewoners van Lisserbroek. Het gehele tracé wordt dan ook afgestemd met de ontwikkelaars van de

gebiedsontwikkelingen waar de HOV doorheen gaat lopen.

Doorfietspad

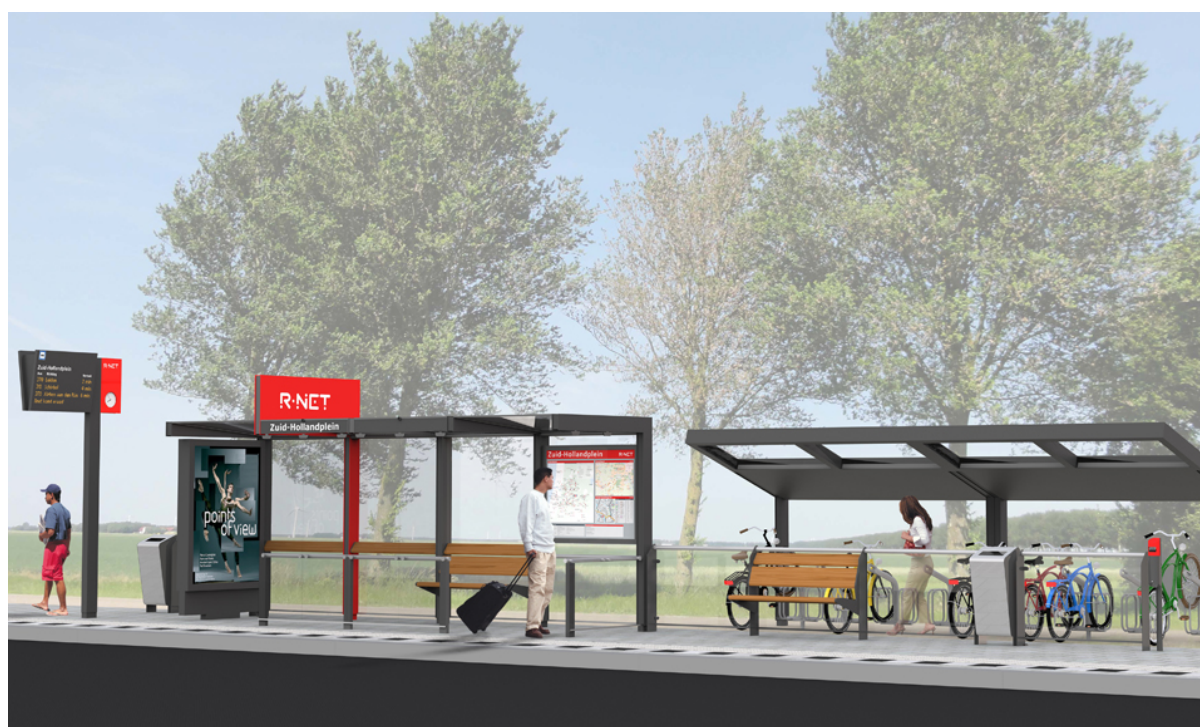
Ook wordt het doorfietspad langs de busbaan ter hoogte van de bocht verbonden met het doorfietspad langs de IJweg. Dit is weergegeven in figuur 3-7.



Figuur 3-7: Ontwerp van het HOV-tracé in deelprojectgebied 2

Bushaltes

Aan weerszijden van de weg worden bushaltes gerealiseerd. De bushaltes zijn in de bovenstaande figuur 3-7 weergegeven aan de hand van twee paarse bussen. Deze beide haltes zullen worden voorzien van een fietsenstalling, wachtvoorziening en een reizigersinformatiesysteem. In het volgende hoofdstuk van het Beleidskader is onderbouwd dat de HOV-verbinding deel uit gaat maken van een R-Net verbinding. Op de onderstaande afbeelding is een voorbeeld weergegeven van een R-Net bushalte inclusief de genoemde voorzieningen.



Figuur: 3-8: een voorbeeld van een ontwerp van een R-Net bushalte

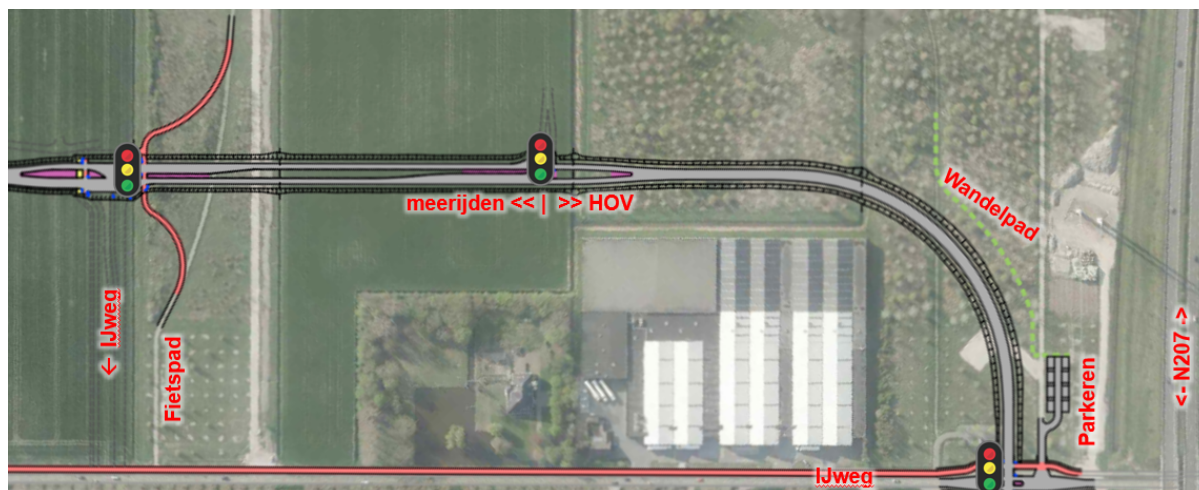
Meerijden na de realisatie van Lisserbroek-Noord

In de toekomstige situatie wanneer de woningbouwopgave van Lisserbroek-Noord is gerealiseerd, dan zullen ook auto's deels gebruik kunnen maken van de busbaan. Op de onderstaande figuur is het deel van de HOV-baan waarbij sprake is van 'meerijden' met het geel omlijnd. Omdat het meerijden nadrukkelijk verbonden is aan de woningbouwontwikkeling, is de ruimtelijke procedure van het meerijden gekoppeld aan het ruimtelijk plan voor de woningbouwontwikkeling. Hierdoor is het meerijden geen onderdeel van dit provinciaal inpassingsplan.



Figuur 3-9: weergave van het deel meerijden in de toekomstige situatie wanneer de woningbouw is gerealiseerd

In figuur 3-10 is het voorontwerp te zien van het tracé langs de IJweg. Dit stuk omvat de kruising met de IJweg, het realiseren van een nieuwe parkeerplaats en een wandelpad. Ook is het kruispunt tussen de HOV-baan en de nieuwe wegen richting de IJweg en de N207 te zien, dat onderdeel uitmaakt van deelproject 2. Links is een fietspad gelegen en de stippellijn rechts betreft het wandelpad. Onderin de afbeelding loopt het bestaande fietspad langs de IJweg.



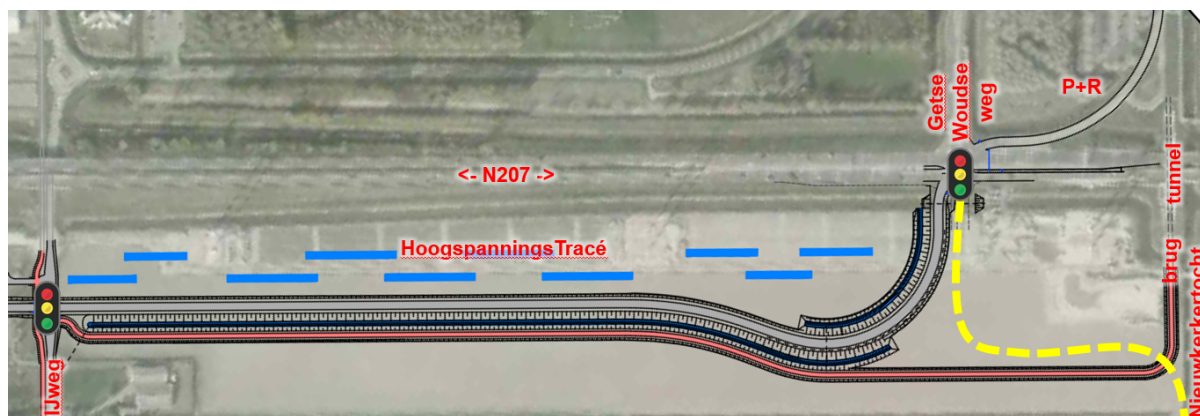
Figuur 3-10: HOV-tracé langs de IJweg

Deelproject 3: de route tussen de IJweg en de P+R locatie Getsewoud

In deelproject 3 gaat het om het realiseren van de aansluiting met de N207.

Vanaf de kruising met de IJweg wordt de HOV vervolgd parallel langs de N207 en het naastgelegen hoogspanningstracé. De HOV zal ter hoogte van de bestaande verkeerslichten worden aangesloten richting de Getsewoudseweg. Ook zal het doorfietspad, de rode doorgetrokken lijn op figuur 3-11, worden aangesloten op de bestaande fietsbrug- en tunnel. Daarnaast is er een gele stippellijn in figuur 3-11 weergegeven. Dit is de globale situering van het wegverkeer van de mogelijk toekomstig Nieuwekerkertocht weg die aansluiting vindt op de N207. In het ontwerp van de HOV-baan is hier rekening mee gehouden. Het daadwerkelijke profiel van deze Nieuwekerkertocht weg is echter nog

onbekend. Het is dan ook geen onderdeel van het provinciaal inpassingsplan. Wel wordt er dus rekening mee gehouden in het ontwerp zodat een toekomstige Nieuwekerkertocht weg niet onmogelijk wordt gemaakt.



Figuur 3-11: HOV-tracé langs de N207

Natuurnetwerk Nederland (NNN-gebied)

Het tracé in het tweede deelproject loopt door het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het Natuurnetwerk Nederland is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk verbindt natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. De provincies zijn verantwoordelijk voor het Natuurnetwerk Nederland op het land. Met de komst van de HOV-verbinding gaat er een deel van dit NNN-gebied verloren en treedt er versnippering op. Dit verlies aan Natuurnetwerk Nederland dient daarom te worden gecompenseerd. De benodigde NNN-compensatie vindt plaats binnen deelproject 3 en is weergegeven in afbeelding 3-12. In paragraaf 5.9 Ecologie wordt dit onderdeel nader toegelicht en komt ook het compensatieplan aan de orde.



Figuur 3-12: Locatie NNN-compensatie met rood aangegeven

Hoofdstuk 4 Beleidskader

Het planvoornemen van het te ontwikkelen HOV-tracé dient aan te sluiten bij de voor het plan en plangebied relevante beleid, wet- en regelgeving. In dit vierde hoofdstuk wordt dit planvoornemen getoetst aan het geldende ruimtelijk en planologisch beleid van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Wettelijk kader

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en daarmee van kracht geworden. De SVIR vervangt de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040.

De juridische borging van de realisatie van de nationale belangen ligt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende regeling (Rarro). Het Barro en Rarro zijn in werking sinds 2011 en bevatten onderwerpen die van Rijksbelang zijn, zoals defensie, de ecologische hoofdstructuur, ruimte voor de rivier, kustverdediging, de elektriciteitsvoorziening en de toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet. In het Barro worden geen specifieke onderwerpen of gebieden genoemd die betrekking hebben op het plangebied.

Het Rijk wil samen met de decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (bus, regionaal openbaar vervoer en spoor) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten.

Conclusie

De HOV-verbinding is lijn met het Barro.

4.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel (uitgezonderd Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone). De NOVI is vastgesteld op 11 september 2020.

De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 (NWP) op grond van de Waterwet. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. Omgevingskwaliteit is daarmee het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het rijk.

Nationale belangen

Met de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen. De eerste drie nationale belangen zijn van een ander, meer overkoepelend karakter, dan de overige. Deze nationale belangen zijn:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.

6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO2-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter-)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

Prioriteiten

Tevens geeft de NOVI richting met behulp van vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energiestrategie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Afwegingsprincipes

Centraal bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving, zowel van de boven- als de ondergrond. Zo wordt 'omgevingsinclusief' beleid gevoerd. De NOVI onderscheidt daarbij drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen wordt voorkomen

Uitgangspunten voor samenwerking

De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij worden vier uitgangspunten gehanteerd:

1. Er wordt gewerkt als één overheid, samen met de samenleving
2. De opgave staat centraal
3. Er wordt gebiedsgericht gewerkt
4. Er wordt permanent en adaptief gewerkt aan de opgaven

Brede maatschappelijke betrokkenheid is een voorwaarde voor het slagen van gezamenlijke ambities. Daarom wordt in de NOVI tevens aandacht besteed aan participatie. Participatie vraagt om maatwerk per opgave, gebied en bestuurlijke situatie.

NOVI-gebieden

Ten slotte worden in de NOVI op vier thema's voorlopig acht zogenaamde NOVI-gebieden benoemd welke onderdeel worden van de Omgevingsagenda. Het Rijk zal in deze gebieden een actieve rol gaan spelen. Deze thema's en bijbehorende gebieden zijn:

1. Transitie van havengebieden in Regio Rotterdam en Amsterdam
2. Transitie landelijk gebied: De Peel en Groene Hart
3. Energie- en klimaattransities in relatie tot verstedelijking: Groningen en regio Zwolle
4. Transitie in grensoverschrijdende context: Zuid-Limburg en de Zeeuwse havens/Zeeuws Vlaamse Kanaalzone.

Uitvoeringsagenda

De NOVI gaat vergezeld met een Uitvoeringsagenda, waarin staat hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd. Zo helpt de NOVI om keuzes te maken waar dat moet. Want niet alles kan overal.

Conclusie

De komst van de HOV-verbinding voorziet in de realisatie van een verbeterde en hoogwaardige regionale openbaar vervoerverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Het planvoornemen voldoet daarmee aan verschillende nationale mobiliteitsbelangen, waaronder het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem alsmede het in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit. Dit zorgt er daarnaast voor, met name rondom de regio Schiphol, dat het aantrekkelijk ruimtelijk en economisch vestigingsklimaat verder wordt verbeterd. Ook voldoet het planvoornemen aan de prioriteiten waaraan de NOVI richting geeft. De komst van de HOV-verbinding zorgt er namelijk voor dat de positie van de regio en de onderlinge verbinding tussen de steden van Noord-Holland en Zuid-Holland sterker wordt. De realisatie van de HOV-verbinding is daarmee in lijn met de Nationale Omgevingsvisie.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Beleidskader

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (hierna te noemen Omgevingsvisie NH2050) vastgesteld. In de Omgevingsvisie NH2050 geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. De visie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden.

Ambities

Het leidende principe van de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving die goed is voor mens, plant en dier. Onder de hoofdambitie, balans tussen economische groei en leefbaarheid, zijn samengestelde ambities geformuleerd. Hierbij komen de volgende thema's aan bod:

Leefomgeving:

- Klimaatverandering: een klimaatbestendig en water robuust Noord-Holland.
- Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit betreft bodem, water, lucht, omgevingsveiligheid, geluidsbelasting en ontwikkeling in de ondergrond.
- Biodiversiteit en natuur: biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere doelen zoals een gezonde leefomgeving worden bereikt.

Gebruik van leefomgeving:

- Economische transitie: een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.
- Wonen en werken: vraag en aanbod van woon- en werklocaties moeten beter met elkaar in overeenstemming zijn. Woningbouw moet vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is het uitgangspunt.
- Mobiliteit: inwoners en bedrijven van de provincie Noord-Holland verplaatsen producten of personen effectief, veilig en efficiënt waarbij negatieve gevolgen van mobiliteit op het klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. De provincie zet zich in voor het verwerken van mobiliteitsopties die hieraan bijdragen zoals goede OV-verbindingen, uitstekende infrastructuur voor alle modaliteiten en technologische innovatie.

- **Landschap:** het benoemen, behouden en versterken van unieke kwaliteiten van diverse landschappen en cultuurhistorie.

Energietransitie:

De ambitie voor de energietransitie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal is en gebaseerd is op hernieuwbare energie. De provincie biedt de ruimte aan noodzakelijke energietransitie en de daarvoor benodigde infrastructuur. Daarbij wordt tevens rekening gehouden met de ambities voor verstedelijking en landschap.

5 bewegingen met ontwikkelprincipes:

Naast de ambities worden in de Omgevingsvisie NH2050 vijf samenhangende bewegingen geschetst. Bewegingen die laten zien hoe de provincie omgaat met opgaven die op de samenleving afkomen en die zij willen faciliteren. Hiertoe zijn een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden meegegeven. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

- **Dynamisch schiereiland:** hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
- **Metropool in ontwikkeling:** hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
- **Sterke kernen, sterke regio's:** gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
- **Nieuwe energie:** benut de economische kansen van de energietransitie
- **Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving:** hierin staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Beschouwing

Met de komst van de HOV-verbinding wordt de verbinding tussen Noordwijk en Schiphol wordt het verplaatsen van personen effectiever, veiliger en efficiënter. Er wordt ingezet op een betere OV-verbinding in het grensgebied tussen Noord-Holland en Zuid-Holland. Het zorgt voor een betere verbinding in de Randstad waardoor de Metropoolregio steeds meer als één stad functioneert. Dit sluit aan op de bovengenoemde ontwikkelprincipes.

Conclusie

De HOV-verbinding past binnen de ambities en principes van de Omgevingsvisie NH2050.

4.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland 2020

Beleidskader

De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie NH2050 zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (Omgevingsverordening NH2020). Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuvordering, de Waterverordening en de Wegenverordening. De provincie wil een eenvoudiger, duidelijker en meer integraal systeem van regels. Met meer ruimte voor lokaal en regionaal maatwerk en bestuurlijke afwegingsruimte. De omgevingsverordening is op 17 november 2020 in werking getreden.

Het tracé loopt door het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Het Natuurnetwerk Nederland is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het natuurnetwerk is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van dit natuurnetwerk. In de Omgevingsverordening NH2020 is het beleid en de omgang met over deze gebieden verankerd. In de onderstaande figuur is de huidige situatie rondom het plangebied weergegeven waarin de groene en gele delen het NNN-gebied betreffen.

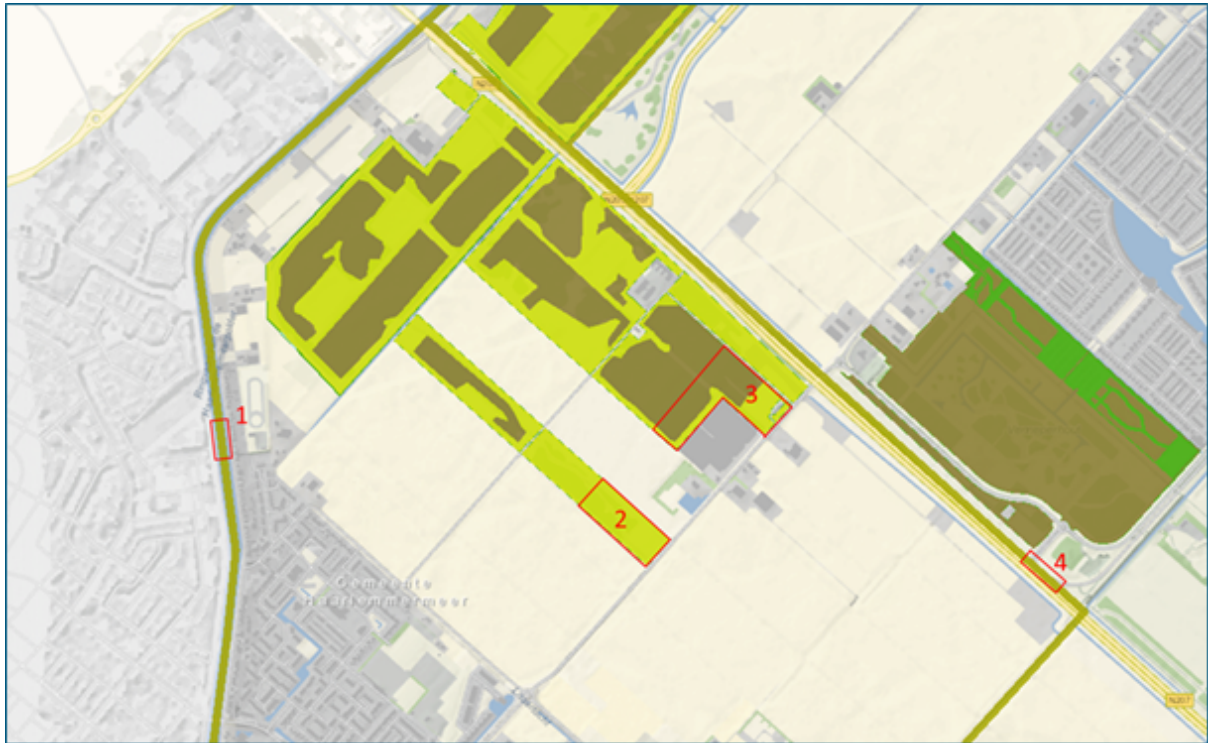


Figuur 4-1: Een uitsnede van het NNN-gebied in de omgeving van het planvoornemen

In paragraaf 6.4 van de provinciale Omgevingsverordening NH2020 heeft de provincie regels opgenomen over beschermd landelijk gebied. In de sub paragraaf 6.4.1. komen de regels van Natuur Netwerk Nederland aan de orde. In het daaropvolgende artikel 6.43 sub 2 staat dat een ruimtelijk plan ter plaatse van een werkinggebied Natuurnetwerk Nederland en het werkingsgebied natuurverbindingen in ieder geval strekt tot de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden. In artikel 6.43 sub 4 is omschreven dat het ruimtelijk plan geen nieuwe activiteiten mogelijk maakt die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een vermindering van het oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen, of van de samenhang tussen die gebieden. In afwijking van dit vierde lid kan het ruimtelijk plan nieuwe activiteiten mogelijk maken, indien:

- a. Er sprake is van een groot openbaar belang;
- b. Er geen reële alternatieven zijn;
- c. De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

In de onderstaande figuur is globaal weergegeven wat het ruimtebeslag is als gevolg van de komst van het HOV-tracé. Het plangebied loopt op twee plekken door NNN-gebied 'Haarlemmermeer' (nummer 2 en 3 in Figuur 4-2). Het plangebied kruist daarnaast de Ecologische verbindingzone ter plaatse van nummer 1 in Figuur 4-2 en op twee plekken de ontwerp natuurverbinding 'Haarlemmermeer en omgeving' (nummer 4 in Figuur 4-2). Van de ontwerp natuurverbinding moet de ruimtelijke inpassing nog plaatsvinden.



Figuur 4-2: Raakvlakken tracé voor de HOV-verbinding ten opzichte van het NNN weergegeven als beheertypen, N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland en N16.04 Vochtig bos met productie

Ter plaatse van het projectgebied geldt ook het werkingsgebied landelijk gebied. Op grond van artikel 6.59 dient bij ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied rekening gehouden te worden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Ook is de voorwaarde dat een ruimtelijk plan een motivering bevat ten aanzien van deze leidraad. Dit is nader gemotiveerd in paragraaf 5.10.

Tevens geldt conform artikel 6.62 dat de toelichting van een ruimtelijk plan een motivering moet bevatten hoe rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. Ten aanzien van overstromingsgevaar geldt dat de brug over de Ringvaart twee waterkeringen kruist. Als gevolg van het plan neemt de waterkerende functie van deze keringen niet af. De ontwikkeling is niet van invloed op watertekort, waterkwaliteit, hitte of wateroverlast in de omgeving. Om te borgen dat voldoende oppervlaktewater in de omgeving aanwezig is, wordt te dempen water en de toename aan verharding gecompenseerd. Dit is nader toegelicht in paragraaf 5.8.

Conclusie

De conclusie van dit planvoornemen is dat het in het kader van de Omgevingsverordening NH2020 uitvoerbaar is, mits wordt voldaan aan de compensatieregels.

4.2.3 Regionaal OV-toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland

Beleidskader

Binnen deze twee provincies vormt de Metropoolregio Amsterdam (MRA) het economisch kloppend hart. Hier wonen 2,4 miljoen mensen, werken ruim 1,3 miljoen mensen en komen jaarlijks 18 miljoen mensen op bezoek vanuit het buitenland. De regio is van regionale, nationale en internationale betekenis. Niet alleen is hier de nationale luchthaven Schiphol gevestigd, met momenteel ruim 70 miljoen passagiers de derde van Europa, ook de vierde grootste zeehaven van Europa bevindt zich hier. De komende 20 jaar groeien de twee provincies sterk, er komen 328.000 woningen bij. Een schaa sprong in het openbaar vervoer is zowel nodig om de knelpunten op te lossen als de mogelijkheid te bieden om duurzaamheidsdoelen te realiseren. In het toekomstbeeld is de volgende ambitie gesteld: het openbaar vervoer (OV) maakt samen met de fiets en de auto onderdeel uit van een geïntegreerd en uitstootvrij systeem waarmee bewoners en bezoekers snel, milieuvriendelijk en efficiënt van deur-tot-deur kunnen reizen.

Het OV Toekomstbeeld 2040 is uitgewerkt in een Voorkeursnetwerk 2040. Het voorkeursnetwerk bestaat uit een samenstel van verbindingen waarover het OV (HOV-bus, tram metro en trein) met een bepaalde kwaliteit (snelheid en frequentie) wordt afgewikkeld. Het voorkeursnetwerk is gedifferentieerd en maakt onderscheid naar verschillende typen gebieden. Om de gestelde ambitie te verwezenlijken zijn ook voorstellen gedaan voor het verbeteren van het HOV-bus- en tramnet en de lightrail. Het gaat in het algemeen over het opwaarderen van bestaande verbindingen door het toevoegen van kleine infraverbeteringen, zodat snelheids- en betrouwbaarheidsverhoging (rijtijdwinst) mogelijk wordt. Ook zijn enkele nieuwe HOV-busverbindingen voorzien zoals Noordwijk-Schiphol en een nieuwe verbinding over de Schinkel.

Conclusie

De nieuwe HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol is benoemd in het Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland, waarmee dit plan aansluit bij dit beleidskader.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA)

Beleidskader

Op 12 december 2017 is het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) vastgesteld door de regioraad van de VRA. Het beleidskader geeft richting aan de activiteiten en investeringen van de

VRA voor de komende jaren aan hand van vijf strategische opgaven:

1. Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen;
2. Naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid;
3. Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie;
4. Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit;
5. Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.

Beschouwing

Dit PIP maakt de realisatie van het HOV-tracé tussen Noordwijk en Schiphol mogelijk. Hierbij wordt een busbaan aangelegd en daarnaast een gescheiden doorfietspad. In de realisatie van de brug over de Ringvaart wordt tevens voorzien van een gescheiden voetpad. Dit voetpad wordt ook na de brug verder doorgetrokken. Dit sluit aan op de eerste strategische opgave waarin dient worden gewerkt naar een betere integratie van verschillende vervoerwijzen. Daarnaast maakt het tracé onderdeel uit van het R-net systeem. R-net staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad. Daarmee sluit het planinitiatief aan op de derde strategische opgave in het kader van een prettige en veilige reis met meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie. Ook zal de lijn bijdragen aan de verdichtingsopgave. De gemeente Haarlemmermeer is enorm gegroeid en heeft te maken met problemen in de bereikbaarheid. Deze HOV-verbinding neemt een belangrijke barrière weg door een brug over de Ringvaart en het frequenter laten rijden van bussen die niet meer hoeven om te rijden via de N207. Voor de inpassing van de HOV-verbinding in de omgeving en om rekening te houden met de bestaande ruimtelijke kwaliteit, is een beeldkwaliteitskader opgesteld. Bij de verder uitwerking van het ontwerp is dit kader leidend, zodat ook voldaan wordt aan de vierde opgave van het beleidskader van de VRA.

Conclusie

Het initiatief voor de realisatie van het HOV-tracé sluit goed aan op het beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040

Beleidskader

De Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 is op 3 maart 2022 vastgesteld. Deze visie helpt om de juiste afwegingen te maken en zuinig en zorgvuldig met de beschikbare ruimte om te gaan. Ook inspireert de visie om opgaven gezamenlijk op te pakken. Het doel van deze omgevingsvisie is een aantrekkelijke leefomgeving, waar inwoners en ondernemers graag deel van uitmaken.

De mobiliteitsopgave

In het hoofdstuk van de thema's en gebieden komen ook de ambities van mobiliteit aan de orde. Mobiliteit is voor de Haarlemmermeer van vitaal belang voor het functioneren van de gemeente. Het is een goed bereikbare gemeente en de waardering voor deze goede verbindingen is onverminderd hoog. Echter, is deze bereikbaarheid de komende decennia niet vanzelfsprekend. Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in Haarlemmermeer als in de omliggende gemeenten. De druk op verkeers- en vervoersnetwerken zal dan ook toe gaan nemen. Het doel van de gemeente Haarlemmermeer is om de groei van de mobiliteit te faciliteren, gerelateerd aan de ruimtelijke ontwikkelingen.

Beschouwing

De gemeente Haarlemmermeer hanteert drie specifieke aandachtspunten, namelijk:

- Door de sneller economische groei in de metropoolregio, de toenemende verkeersstromen van en naar de luchthaven Schiphol in combinatie met de grote woningbouwopgave, ontstaat er druk op alle verkeersnetwerken. Het zet niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de veiligheid onder druk.
- Behalve de mobiliteit groeit ook de verkeersonveiligheid en de overlast door sluipeverkeer. Daarom kijkt de gemeente opnieuw naar bestaande infrastructuur en wil verkeer zoveel mogelijk weren uit wijken om zo snel mogelijk naar het regionale netwerk te geleiden.
- De gemeente streeft ernaar, ook opgenomen in het beleid van de Vervoerregio Amsterdam, dat het naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem gerealiseerd wil hebben in 2050.

Verder wordt er in het beleid genoemd dat er versterkingen nodig zijn in Haarlemmermeer op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. Hierbij wordt een stevige link met, in de Bollenstreek gewenste versterking van, de oost-west structuur gelegd. Aan deze versterking draagt het planvoornemen betreft de voorliggende HOV-verbinding bij. Deze ontwikkeling zal door de betere doorstroming, als gevolg van de komst van de nieuwe HOV-verbinding, leiden tot een verbetering van het milieu, gezondheid en veiligheid. Denk daarbij aan het ontlasten van de provinciale weg de N207. De gemeente streeft naar een steeds beter gebruikt netwerk van hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen waar ook dit planvoornemen in voorziet.

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen noodzaakt om te investeringen in uitbreiding van het openbaar vervoer netwerk. Nieuwe woonwijken en bedrijvenlocaties moeten uitstekend bereikbaar worden gemaakt met OV en HOV-verbindingen, zodat het kwalitatief en in reistijd een goed alternatief is voor het autogebruik. De HOV-verbinding zal het gebruik van het openbaar vervoer daarmee stimuleren. Op die manier ontstaat er keuzevrijheid. Van belang is bijvoorbeeld het investeren in nieuwe HOV-verbindingen om nieuwe ontwikkellocaties te realiseren. Een voorbeeld hiervan is de toekomstige woningbouwlocatie in Lisserbroek-Noord waar de HOV-verbinding in de toekomst deel van gaat uitmaken. Dit biedt de toekomstige bewoners een aantrekkelijke en comfortabele manier op verschillende lijnen naar andere bestemmingen in de regio. Eerst wordt voorzien in een goede HOV-baan om vervolgens dan pas te gaan bouwen. Op die manier hoopt de gemeente Haarlemmermeer grote knelpunten in de toekomst te voorkomen.

Ook zet de gemeente Haarlemmermeer in op het intensiveren van de fiets. Het fietsnetwerk van de gemeente Haarlemmermeer heeft in de basis een potentie om een sterkere rol te spelen voor dagelijkse vervoersbewegingen. Het fietsnetwerk bestaat uit een fijnmazig netwerk op buurt- en wijkniveau dat aansluit op het hoofd- en snelfietsnetwerk (doorfietsverbindingen). Een goed fietsnetwerk vergroot de keuzevrijheid voor inwoners en heeft een positief effect op de gezondheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Niet alleen Hoogwaardig Openbaar Vervoer krijgt een prominente plek binnen het planvoornemen, maar ook de fiets wordt gefaciliteerd binnen de planscope. Dit gebeurt aan de hand van het realiseren van doorfietsroute van Getsewoud via Lisserbroek over de Ringvaart naar Lisse.

Conclusie

Hiermee is het planvoornemen in lijn met de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040.

4.4.2 Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040

Op 18 juni 2021 is het eindrapport 'Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040' vastgesteld. Dit rapport is opgesteld in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer, de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Deze partijen willen gezamenlijk en gestructureerd de mobiliteitsopgaven aanpakken in Haarlemmermeer met als doel het toewerken naar een toekomstbestendige verkeers- en mobiliteitsinfrastructuur in 2040. Deze netwerkstudie is opgesteld om een goede beleidsafstemming tussen de drie partijen te verzorgen.

De gemeente Haarlemmermeer vormt de schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de provincie Zuid-Holland. Door deze strategische locatie is een goed functionerend en robuust mobiliteitsnetwerk van lokaal, regionaal, nationaal en zelfs internationaal belang. Omwille van de sterke groei in het aantal inwoners en het aantal banen kent de regio een aantal grote uitdagingen, dit geldt zeker ook op het gebied van verkeer en vervoer. De ontwikkelingen betekenen een aanzienlijke druk op lokale, regionale en bovenregionale bereikbaarheid. De huidige mobiliteitsnetwerken – fiets, openbaar vervoer en autowegen – naderen hun maximale capaciteit met de huidige vervoersstromen. Zonder investeringen in de netwerken worden de knelpunten onhoudbaar en wordt zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid in de regio bedreigd. Het vormt daarmee een risico voor de toekomstige aantrekkelijkheid van Haarlemmermeer en daarmee de MRA-regio.

In het onderzoeksrapport zijn de conclusies van de probleemanalyse verdeeld in zeven specifieke netwerk- en gebiedsopgaven, namelijk:

- Grote netwerken;
- Regionale en (boven)lokale netwerken;
- De kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep;
- Stationsgebied Hoofddorp;
- Schiphol;
- Badhoevedorp;
- De Ringvaartzone.

Elke netwerk- en gebiedsopgave is een complex ruimtelijk vraagstuk op zichzelf en kan niet door één mobiliteitsoplossing worden opgelost. Er zijn daarom concrete oplossingen geformuleerd die voor meerdere probleemstellingen een antwoord kunnen bieden. De volgende negen oplossingsrichtingen zijn geformuleerd:

- Lokaal netwerk voor lopen en fietsen

Het is belangrijk om lopen en fietsen aan te moedigen voor het dagelijks reizen door de infrastructuur en de verkeersveiligheid te verbeteren.

- Deur-tot-deur (elektrisch) fietsen

Het aanmoedigen van de fiets, elektrische fiets en speed pedelec als deur-tot-deur vervoersmiddel voor woon-werk verkeer, inclusief goede fietsstallingen, het toevoegen en aanpassen van fietsroutes en fietsleaseprogramma's voor werknemers.

- Systeemsprong OV

Een systeemsprong van het openbaar vervoer door het maximaal benutten van de nieuwe metrolijn naar Schiphol en Hoofddorp en het nog sneller en efficiënter maken van het R-net busnetwerk.

- Fiets en OV als één netwerk

De fiets als voor- en natransport faciliteren bij de realisatie van ov-netwerken, door goede fietsroutes naar stations en haltes te realiseren en beschikbaarheid van stallingen en deelfietsen mogelijk te maken.

- Stationsgebied Hoofddorp als aantrekkelijk multimodaal knooppunt

Het stationsgebied Hoofddorp in een bruisend en aantrekkelijk stedelijk gebied transformeren, met uitstekende overstap tussen de verschillende vervoerwijzen.

- Hubs voor deelmobiliteit

Het aanmoedigen van deelmobiliteit door deelprogramma's voor zowel auto als fiets en parkeerhubs in bestaande en nieuwe wijken als mede in werkgebieden.

- Autoreizigers naar OV en fiets aantrekken

De autoreizigers in het openbaar vervoer en op de fiets opvangen die van en naar belangrijke bestemmingen in de regio reizen. Dit kan middels een systeem van P+R en P+B locaties. Ook draagt het verder realiseren en optimaliseren van HOV-verbindingen hier aan bij.

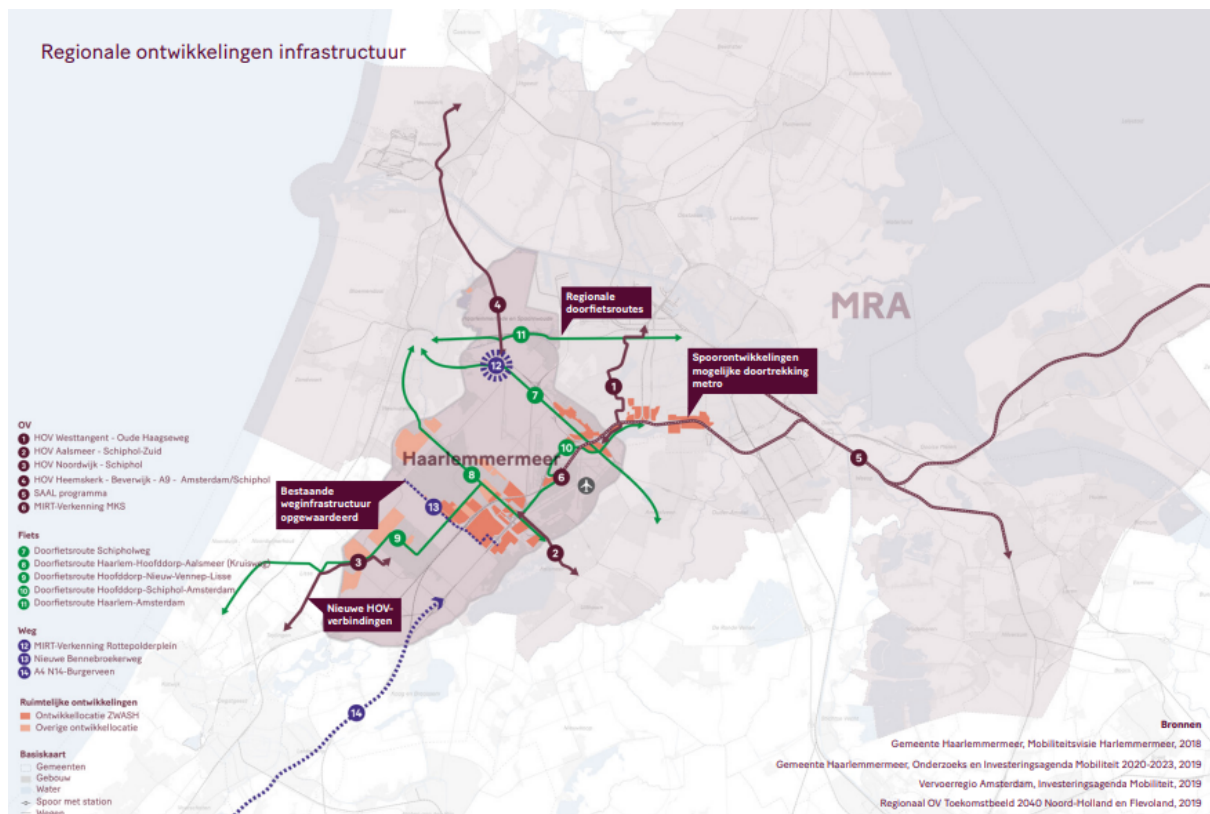
- Robuuste randstructuur weg

Een robuuste wegstructuur met slim gebruik van capaciteit op bestaande wegen en het verbeteren van de leefbaarheid van de kernen in Haarlemmermeer en eromheen.

- Slimme en efficiënte logistiek

Hier wordt er uitgegaan van slimme en duurzame logistiek die toekomstgericht is en die zowel de leefbaarheid als de verkeersveiligheid niet in de weg staan.

Om de oplossingsrichtingen verder vorm te geven is een uitwerking gemaakt van de regionale ontwikkelingen van de infrastructuur. Deze zijn weergegeven in figuur 4-3.



Figuur 4-3: een weergave van de regionale ontwikkelingen van de infrastructuur

Beschouwing

In de regio zijn verschillende uitbreidingen en verbeteringen aan het openbaar vervoernetwerk gepland. In het rapport wordt de geplande HOV-verbinding Schiphol-Noordwijk als voorbeeld aangehaald. Met de komst van deze verbinding zal ook de noordelijke Duin- en Bollenstreek beter door het openbaar vervoer worden bediend. De lijn maakt onderdeel uit van R-net en draagt daarmee bij aan het efficiënter maken van het R-net busnetwerk.

Het openbaar vervoer is de duurzame vervoerswijze voor langere afstanden. Om een zo goed mogelijk OV-netwerk te realiseren waar het openbaar vervoer snel en frequent rijdt, is het geadviseerd voor Haarlemmermeer om een systemsprong te maken. Om de schaalessprong in woningbouw en

arbeidsplaatsen te kunnen faciliteren is het nodig om ook een schaa sprong te maken in het openbaar vervoer, anders kan de benodigde capaciteit niet worden aangeboden. Voor de ontwikkelgebieden is het sterk aanbevolen dat ze goed en tijdig worden aangesloten op het OV-netwerk. Voor deze gebieden kunnen busbanen worden meegenomen tijdens de ontwikkeling. De gebiedsontwikkeling in Lisserbroek-Noord is hier een goed voorbeeld van.

Het openbaar vervoer moet een goede first en last-mile oplossing aanbieden om met de auto te kunnen concurreren. De combinatie van de fiets en het openbaar vervoer biedt de flexibiliteit van de fiets, maar ook de mogelijkheid om langere afstanden te kunnen afleggen. In het voorliggende tracé van de HOV-verbinding zijn een fietsnetwerk en openbaar vervoer goed op elkaar aangesloten en maken beide onderdeel uit van het plan. Dit zorgt ervoor dat het ook voor autoreizigers interessanter wordt om de auto te laten staan. Op deze manier worden autoreizigers naar het openbaar vervoer en de fiets getrokken.

Conclusie

Het planvoornemen van de voorliggende HOV-verbinding sluit goed aan op de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040.

4.4.3 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer

Beleidskader

De mobiliteitsvisie Haarlemmermeer is in december 2018 vastgesteld door de gemeenteraad. Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. Haarlemmermeer is een goed bereikbare gemeente. Het behouden van de bereikbaarheid is de komende decennia niet vanzelfsprekend. Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in Haarlemmermeer als in omliggende gemeenten. De druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal toenemen. Het doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren, gerelateerd aan de ruimtelijke ontwikkelingen. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken. Drie specifieke aandachtspunten in Haarlemmermeer zijn de snelle economische groei in de metropoolregio, de toenemende verkeersstromen van en naar de luchthaven en de versnellingsopgave van de woningbouw in Haarlemmermeer.

In de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer zijn tien ambities benoemd voor het behouden van de bereikbaarheid en mobiliteit:

1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen;
2. Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen';
3. Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst;
4. Bestaande knelpunten in het netwerk oplossen;
5. Mobiliteit met oog voor de leefomgeving;
6. Veilig bewegen;
7. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies;
8. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, Rijk en bedrijfsleven;
9. Faciliteren van schone en stille mobiliteit;
10. Monitoring en indicatoren.

Beschouwing

De komst van het HOV-tracé zorgt voor een frequentere en betrouwbaardere OV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor krijgen personen meer vrijheid van bewegen en meer vrijheid om een vervoermiddel te kiezen. Door de komst van deze verbinding wordt het openbaar vervoer een aantrekkelijker alternatief. Ook zorgt deze lijn voor een efficiëntieslag met aansluiting op het R-net. Daarmee sluit het plan aan op de eerste twee ambities van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Ook vindt het aansluiting op het vierde punt. Er wordt met dit planvoornemen aandacht besteed aan het verbeteren van een belangrijk knelpunt in de verbinding tussen Noord-Holland en Zuid-Holland. Door te voorzien in een de brug over de Ringvaart wordt een bestaand knelpunt in het netwerk verzacht. De bussen leggen dan immers minder beslag op de omringende provinciale wegen, daar waar de overbelasting van verkeer erg hoog is. Een goede mobiliteit is essentieel voor de regio met een gedeeld belang van de gemeente, de regio, het Rijk en het bedrijfsleven.

Conclusie

Het planvoornemen is in lijn met de Mobiliteitsvisie van de gemeente Haarlemmermeer.

4.4.4 Visie Ringdijk en Ringvaart

Beleidskader

In de Visie Ringvaart en Ringdijk wil de gemeente Haarlemmermeer in samenspraak met direct betrokkenen, bewoners en bedrijven, en de verantwoordelijke overheden de kwaliteiten en kansen van de Ringdijk en Ringvaart beter benutten en zo mogelijk een verbetering of oplossing bewerkstelligen voor de problemen die door de bewoners worden ervaren op het vlak van ruimtelijke kwaliteit, inrichting, gebruik en functioneren.

In figuur 4-4 is de gehele Ringdijk en Ringvaart gesitueerd. Hieruit valt te herleiden dat ook Lisserbroek onder deze visie valt.



Figuur 4-4: Situatietekening Ringdijk van de Haarlemmermeer.

Uit onder andere de resultaten van participatie kwam naar voren dat de veiligheid en leefbaarheid op de dijk de belangrijkste onderwerpen zijn voor de bewoners van de dijk. Daarnaast zijn bewoners trots op hun stuk dijk, ze hebben oog voor de kwaliteiten zoals de herkenbaarheid van de dijk, de uitzichten op het water, de historische bebouwing, de kansen voor recreatie en toerisme, enzovoorts.

De gemeente Haarlemmermeer wil van de Ringdijk en Ringvaart een veilige en aantrekkelijke voordeur van de Haarlemmermeerpolder maken. De basis van de Ringdijk is een veilig en rustige dijk met heldere en gelijke verkeersoplossingen over de hele dijk, mogelijkheden voor passerende boten om aan te leggen en aan wal te gaan. Diversiteit zit in de ligging, de omgeving aan beide zijden van de vaart, de historie en de bijzondere plekken aan de dijk. Dit zijn niet alleen de bestaande parels, maar ook nieuwe plekken die voor elk dorp karakteristiek zijn. Deze ambitie is vertaald in de volgende uitgangspunten:

- Identiteit, historie en herkenbaarheid van Ringdijk en Ringvaart versterken;
- Veiligheid en leefbaarheid op de dijk vergroten;
- Benutten van de kansen voor recreatie en toerisme;
- Verbeteren van de samenwerking tussen de verschillende overheden.

Beschouwing

Met de komst van de brug over de Ringvaart wordt de veiligheid en leefbaarheid voor de bewoners in de omgeving van de Ringdijk verbeterd. Er wordt een betere openbaar vervoer verbinding gerealiseerd met een gescheiden doorfiets- en voetpad. De doorfietsroute en het voetpad worden na de brug over de Ringvaart verder doorgetrokken en zijn daarmee geïntegreerd met het voorliggende planvoornemen. De nieuwe situatie slaat een brug tussen de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland waarmee een betere samenwerking wordt gestimuleerd. Daarnaast sluit de architectuur van de brug naadloos aan op de bestaande bruggen langs de Ringvaart dus wordt ook de identiteit, historie en herkenbaarheid van de dijk versterkt.

Conclusie

De gemeente Haarlemmermeer heeft een viertal ambities. De HOV-verbinding draagt bij aan de realisatie van een aantal van deze ambities en voldoet hiermee aan het beleid van de Ringdijk en Ringvaart.

4.4.5 Beeldkwaliteitsplan 'De verbindende ring'

In juni 2021 heeft de gemeente Haarlemmermeer 'De verbindende ring, beeldkwaliteitsplan Ringvaart en Ringdijk Haarlemmermeer' definitief vastgesteld. Bij deze vaststelling is tevens besloten dat het beeldkwaliteitsplan een onderdeel van en aanvulling is op de nota 'Harmonisatie gemeentelijke voorschriften welstandsnota's Haarlemmermeer en Haarlemmerliede en Spaarnwoude' van de gemeente Haarlemmermeer.

Samenhang

Op en langs de Ringdijk en Ringvaart verandert veel. Denk daarbij aan nieuwe (hoogwaardige) openbaarvervoerlijnen, de vervanging van het aquaduct van de A4, nieuwe fietsbruggen en vervangende nieuwbouw in de aangrenzende dorpen. Het is belangrijk dat deze ontwikkelingen in samenhang met de bestaande Ringvaart en Ringdijk worden ontwikkeld. Voor het kunnen realiseren van deze samenhang is het beeldkwaliteitsplan gemaakt.

Doel en kader voor Welstand

Het beeldkwaliteitsplan wil de gewenste uitstraling van bebouwing en de buitenruimte van de Ringdijk en Ringvaart waarborgen. Het beeldkwaliteitsplan beschrijft tien ambities voor de ruimtelijke kwaliteit van de 60 kilometer lange Ringdijk en Ringvaart. Het plan wordt een onderdeel van de welstandsnota van de gemeente Haarlemmermeer. De welstandsc commissie beoordeelt bouwplannen dan op basis van het beeldkwaliteitsplan. De gemeente heeft het plan gemaakt om een kader te hebben om de Ringdijk en de Ringvaart als een geheel te kunnen beschouwen.

Beschouwing

Voor specifiek de HOV-verbinding Lissersbroek-Getsewoud is door de gemeente Haarlemmermeer een inpassingsvisie en beeldkwaliteitsplan inclusief eisen opgesteld. Een inpassingsvisie die zich voegt naar het omliggende landschap alsmede een beeldkwaliteitsplan ten behoeve van de te realiseren ophaalbrug over de Ringvaart.

Ruimtelijk kader en ambitie

Een van de ontwerprichtlijnen voor het ontwerpen van verbindingen onder en over de Ringvaart, is het vormgeven van objecten als een ‘familie’. Om het ontwerp van de nieuwe ophaalbrug een familie te laten zijn van de bruggen over de Ringvaart, is er een analyse uitgevoerd van de huidige bruggen. Kenmerkende elementen van verschillende ophaalbruggen zijn bij het ontwerptraject gebruikt om tot de huidige beeldkwaliteit te komen. Zo wordt er voortgeborduurd op de typologie van een ‘traditionele’ ophaalbrug. De nieuwe ophaalbrug krijgt een technische en industriële uitstraling mee, echter wel in een vormtaal die een weerspiegeling vormt van de tijdgeest. Het ontwerp van de brug is over de Ringvaart is opgenomen in paragraaf 3.2 Ontwikkelingen in deelprojectgebieden.

Conclusie

Voor het hoogwaardige openbaar vervoerverbinding Lissersbroek-Getsewoud is een inpassingsvisie en beeldkwaliteitsplan opgesteld. Op basis hiervan en in verdere nauwe samenwerking met de gemeente is de brug ontwikkeld. Daarmee wordt voldaan aan het gestelde beleidskader.

4.4.6 Visie polderlinten Haarlemmermeer en beeldkwaliteitsplan voor de erven

Polderlinten zijn de lange polderwegen met daaraan bomen, boerderijen, bedrijven en open akkers. Ze zijn kenmerkend voor Haarlemmermeer. En dat wil de gemeente zo houden. Om de linten te beschermen én verder te ontwikkelen heeft de gemeente de visie polderlinten opgesteld. Op 2 juni 2022 heeft de gemeenteraad de definitieve visie vastgesteld.

De polderlinten vormen verbindende stelsels in het landschap van de gemeente Haarlemmermeer. Dat geldt zowel voor de polderlinten van het man-made landschap van de Haarlemmermeerpolder als de noordelijke veenweidepolders langs het Oer-IJ. In de Haarlemmermeerpolder vormen de polderlinten een strak rasterpatroon, in de veenweidepolders een organisch stelsel dat samenhangt met de inpolderingsgeschiedenis. Onder polderlinten wordt de hele zone van weg, berm, begeleidende beplantingen, waterlopen en erven verstaan. De breedte varieert, maar is voor noord-zuidlinten grofweg 250 meter en voor oost-west linten 100 meter.

De polderlinten dragen bij aan de ontsluiting en waterhuishouding. Ze geven maat en schaal aan het landschap, maken de seizoenswisselingen voelbaar en hebben een prachtige perspectiefwerking. De erven binnen de linten zorgen voor bedrijvigheid en van oudsher liggen er belangrijke ontmoetingsruimten, zoals bij de kerken, scholen en in de dorpscentra.

Oorspronkelijk hingen de polderlinten sterk samen met de agrarische omgeving. De ontsluiting, waterhuishouding, verkaveling en de positie van de erven waren onlosmakelijk met elkaar verbonden. De verstedelijkingsprocessen in de Haarlemmermeerpolder hebben die samenhang deels doorbroken. Delen van de polderlinten zijn gefragmenteerd of ‘losgezongen’ van hun context. In de noordelijke veenweidepolders staat het beeld van een samenhangend veenweidelandschap nog steeds overeind. Weliswaar is de stedelijke druk hier voelbaar en hebben veel boerderijen een andere functie gekregen maar polderlinten en omgeving vormen nog steeds een hecht ruimtelijk geheel.

De polderlinten in de Haarlemmermeerpolder zijn structurerende lijnen die houvast geven aan vier belangrijke opgaven van deze tijd: de ontwikkeling van een duurzaam watersysteem, meer biodiversiteit, een langzaam netwerk en een aantrekkelijke woon- en werkomgeving. In de polderlinten is er ruimte voor doorontwikkeling. De polderlinten worden opgedikt met extra zones met waterelementen, vegetaties, routes voor langzaam verkeer en bijzondere bouwclusters. Dat zorgt voor polderlinten die ruimtelijk meer in evenwicht zijn met de veranderde omgeving en daar nieuwe relaties mee aangaan. Voorbeelden zijn de polderlinten als onderdeel van ommetjes voor de bewoners van aangrenzende woonwijken en polderlinten die met extra waterelementen bijdragen aan een duurzaam watersysteem. Bij de doorontwikkeling is altijd de karakteristieke lineaire opbouw uitgangspunt. Er wordt gewerkt met parallelle zones van weg, beplantingen, vegetaties en waterelementen die een soort ruimtelijke

streepjescodes in de Haarlemmermeerpolder vormen.

In de noordelijke veenweidepolders ligt het accent meer op landschapsbehoud. Leidend is hier het beeld van een samenhangend veenweidegebied. Belangrijke aandachtspunten zijn het behoud van de karakteristieke dijkprofielen en de uitstraling van de bebouwing en erfbeplantingen. De IJdijk krijgt aan de zijde van het voormalige IJ een begeleidende zone van water- en moerasvegetaties.

De uitgezette koers voor de polderlinten pakt in de verschillende delen van de gemeente anders uit. Elk deelgebied vraagt om specifieke aanpak. In de stedelijke gebieden gaat het om de ontwikkeling van brede parkachtige zones, in agrarische gebieden om smallere zones die dienstbaar zijn aan het landbouwkundige gebruik. De polderlinten en de veranderde omgeving beïnvloeden elkaar wederzijds en gaan een symbiose aan. De polderlinten geven de herkomst van de polder aan en zijn trotse dragers van het landschap.

Zo werkt de gemeente aan mooiere en sterkere polderlinten, de trotse dragers van het landschap.

Conclusie

Binnen het plangebied vormen de Lisserweg en de IJweg twee polderwegen. Eerstgenoemde functioneert als dwarsweg en de IJweg functioneert als noord-zuid weg. Het tracé van de HOV-baan kruist alleen de IJweg net ten zuiden van de N207. Voor deze weg is de ambitie om deze af te waarderen voor autoverkeer en meer ruimte te bieden voor (recreatief) fietsverkeer. Daarnaast geldt de voorkeur om gelijkvloerse kruisingen te realiseren. Langs de IJweg wordt een vrijstaand fietspad gerealiseerd. De HOV-baan kruist daarnaast de IJweg gelijkvloers. Het ontwerp sluit daarmee aan bij de ambities uit de Visie polderlinten.

4.5 Eindconclusie beleidskader

Geconcludeerd wordt dat de HOV-verbinding met de brug over de Ringvaart in lijn is met het beleid en de regels van het Rijk, de provincie Noord-Holland, de regio en de gemeente Haarlemmermeer.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

In het kader van de provinciale besluitvorming dient bij een PIP door middel van een integrale ruimtelijke benadering nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de consequenties van het plan voor de omgeving en omwonenden. Het bevoegd gezag is namelijk verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit gebeurt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is van toepassing voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. De effecten op de leefomgeving worden in dit hoofdstuk door middel van de bespreking van diverse omgevingsaspecten in beeld gebracht en afgewogen. Hiermee wordt tevens de uitvoerbaarheid van dit PIP aangetoond. De omgevingsaspecten die in dit hoofdstuk aan bod komen, zijn:

- Algemene m.e.r.-(beoordeling)plicht;
- Bedrijven en milieuzonering;
- Verkeer en parkeren;
- Luchtkwaliteit;
- Stikstofdepositie;
- Geluidhinder;
- Externe veiligheid;
- Bodemkwaliteit;
- Water;
- Ecologie;
- Archeologie en cultuurhistorie.

5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)

Wettelijk kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor of een besluit neemt over projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r.

Hierbij geldt de omvang van een project als richtwaarde, en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is vrijwel altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect.

De m.e.r.-plicht ontstaat ook als significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van de activiteiten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, en het voornemen mogelijk wordt gemaakt in een bestuursrechtelijk of wettelijk voorgeschreven kaderstellend plan.

Beschouwing

De HOV-baan is bestemd voor het busverkeer. Eerst is beoordeeld of de activiteiten voorkomen in de C- of D-bijlagen van de het Besluit m.e.r. 1994 en of de activiteiten de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden. De realisatie van een busbaan komt niet als activiteit voor in de C- en D-lijst van het Besluit m.e.r.. Derhalve is geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit en is ook een (vormvrije) mer-beoordeling niet noodzakelijk. Een deel van de busbaan zal in de toekomst openbaar worden gesteld voor het overige, openbare verkeer ten behoeve van de woningbouwontwikkeling Lisserbroek Noord. Dit wordt in apart ruimtelijk besluit mogelijk gemaakt en maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan.

Onderhavig inpassingsplan maakt de (milieubelastende) activiteit mogelijk middels een eindbestemming. Het bestemmingsplan betreft daarmee een besluit. Het wijzigen van het gebruik van de gronden resulteert in een toename van verkeersbewegingen als gevolg van het busverkeer. Uit de stikstofberekening voor de gebruiksfase is gebleken dat significant negatieve effecten op Natura

2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Voor de realisatie van de busbaan zijn fysieke werkzaamheden nodig, waarbij brandstof aangedreven (bouw)materieel wordt ingezet en verkeersbewegingen nodig zijn die stikstofemissie veroorzaken. Uit de stikstofberekening voor de realisatiefase is gebleken dat stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden plaatsvindt. Met (gedeeltelijke) de inzet van elektrisch materieel kan deze stikstofdepositie worden voorkomen. Zie ook de toelichting in paragraaf 5.9.1. Een toename van stikstofdepositie kan daarbij op voorhand worden uitgesloten en is geen sprake van een mogelijke m.e.r.-plicht.

Conclusie

De voorgenomen activiteiten komen niet voor in het Besluit m.e.r. en significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kunnen worden voorkomen door de gedeeltelijke inzet van elektrisch materieel. Het is niet nodig een m.e.r.-procedure te voeren en/of een milieueffectrapport (MER) op te stellen voor dit inpassingsplan.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Inleiding

Zowel in de ruimtelijke ordening als in het milieubeleid is het nastreven van een goede kwaliteit van het leefmilieu belangrijk. Dit dient te worden gehandhaafd of te worden bevorderd. Een onderdeel om dit te toetsen bij een planvoornemen is het aspect bedrijven en milieuzonering. In de onderstaande tekst wordt het initiatief hierop getoetst.

Wettelijk kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet bij een nieuw initiatief rekening worden gehouden met de belangen van gevestigde bedrijven en met een goed woon- en leefklimaat van de omgeving. Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft hiervoor een handreiking opgesteld: de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009). Hierin zijn afstanden opgenomen voor verschillende vormen van hinder, zoals geur, stof, geluid en gevaar.

Beschouwing

Wanneer er wordt gekeken naar dit inpassingsplan van de HOV-verbinding, dan maken de bestemmingen in de toekomst:

- Geen functies mogelijk die het aanvaardbaar woonklimaat in het gedrang brengen;
- Geen functies mogelijk die bedrijven gaan belemmeren in hun bedrijfsvoering.

Omdat er geen woningen of bedrijven mogelijk worden gemaakt in dit inpassingsplan, hoeft er geen onderlinge belangenafweging tussen bedrijven en woningen plaats te vinden. Daarnaast is er een geluidsonderzoek gedaan op het effect met de komst van de HOV-verbinding op de directe omgeving. Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB bij gevoelige objecten niet overschreden zoals ook staat omschreven in het geluidsonderzoek van paragraaf 5.5 Geluidhinder. Daarom treden er geen nadelige effecten op in het kader van geluid. Verder worden er ook geen bedrijven belemmerd in hun bedrijfsvoering bij de realisatie van de HOV-verbinding.

Conclusie

Het plan is vanuit bedrijven en milieuzonering bezien uitvoerbaar.

5.3 Verkeer en parkeren

Inleiding

In het belang van een goede ruimtelijke ordening moet sprake zijn van een aanvaardbare afwikkeling van alle soorten verkeer. Bij ruimtelijke plannen dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen. Daarnaast moet een

plan borgen dat er voldoende parkeergelegenheid is en dat er geen onevenredige parkeerdruk op straat ontstaat.

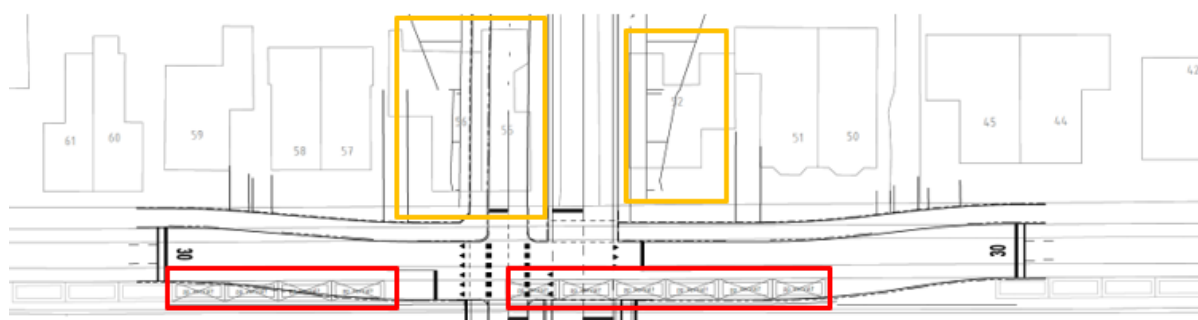
Beschouwing

Verkeer

Er zullen ongeveer 160 bussen per etmaal over de HOV-baan gaan rijden, dit zijn 80 bussen per richting. Deze bussen zijn deels afkomstig van een reeds bestaande buslijn die nu over omliggende wegen van het projectgebied rijdt. In dat kader is de HOV een verbetering van de verkeerssituatie omdat deze bussen niet meer over dit bestaande wegennet zullen rijden. Daarmee wordt de verkeersdruk op deze wegen verminderd. Het ontwerp van de nieuwe busbaan zal voldoen aan de richtlijnen die gelden ten aanzien van verkeersveiligheid, zodat een veilige verkeerssituatie ontstaat, met name op de kruisingen.

Parkeren

Er gaan 10 parkeerplaatsen verloren aan de Hillegommerdijk als gevolg van de realisatie van de HOV baan en de brug over de Ringvaart, zie onderstaande figuur.



Figuur 5-2: Situatie tekening vervallen parkeerplaatsen (rode kaders) en te slopen woningen (oranje kaders)

Of dit leidt tot een verhoogde parkeerdruk is af te leiden uit de parkeernota van de gemeente Haarlemmermeer.

Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer

De gemeente Haarlemmermeer heeft op 6 februari 2018 het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018' vastgesteld. Deze parkeernota van de gemeente Haarlemmermeer gaat uit van de CROW-publicatie 317. Eerst wordt bepaald in welk gebiedstype het plangebied valt en welke verstedelijkingsgraad van toepassing is. Volgens de parkeernota valt Lisserbroek in matig stedelijk gebied. De Hillegommerdijk kan nader gespecificeerd worden als 'rest bebouwde kom'. De CROW-normen houden een bandbreedte aan met een minimum, gemiddeld en maximum parkeernorm. Voor de berekening van het passende parkeeraanbod binnen deze bandbreedte moet naast het gebiedstype ook rekening gehouden worden met de afstand tot een HOV-halte of treinstation. De nieuwe HOV-halte komt binnen de bouwvelop van de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek Noord, op ca. 650 meter afstand. Dit betekent dat de gemiddelde parkeernorm aangehouden moet worden. In conclusie houdt dit in dat voor het bepalen van de parkeernorm de onderstaande gebiedstyperingen gehanteerd dienen te worden:

- Matig stedelijk gebied;
- Rest bebouwde kom;
- Gemiddelde bandbreedte (parkeernorm).

Om te bepalen wat de gevolgen op de parkeerdruk zijn als gevolg van de verwijdering van de 10 parkeerplaatsen is de eerste stap om te bepalen wat het gevolg van de sloop van de drie woningen is. Het gaat om 2 twee-onder-een-kap woningen en 1 vrijstaande woning.

De CROW-normen die hierbij horen staan in tabel 5-1 en 5-2. De betreffende parkeernormen zijn met rood aangegeven. Het gaat hier om een matig stedelijk gebied in rest bebouwde kom. Voor het

berekenen van de parkeernorm dient vervolgens de maximale parkeernorm te worden gehanteerd.

Tabel 5-1: Parkeernormen behorend bij vrijstaande koopwoningen (bron: CROW)

Koop, huis, vrijstaand									
	Parkeerkcijfers (per woning)								Aandeel oplaadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,9	2,7	0,8 - 1,7% per woning
Sterk stedelijk	1,2	2,0	1,4	2,2	1,7	2,5	2,0	2,8	
Matig stedelijk	1,4	2,2	1,5	2,3	1,8	2,6	2,0	2,8	
Weinig stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
Niet stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
<i>Opmerking</i> Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Tabel 5-2: Parkeernormen behorend bij een twee-onder-een-kap woning (bron: CROW)

Koop, huis, twee-onder-een-kap									
	Parkeerkcijfers (per woning)								Aandeel oplaadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5	0,8 - 1,7% per woning
Sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	
Matig stedelijk	1,3	2,1	1,4	2,2	1,7	2,5	1,8	2,6	
Weinig stedelijk	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	1,8	2,6	
Niet stedelijk	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	1,8	2,6	
<i>Opmerking</i> Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Bij de vrijstaande woning hoort een parkeernorm van 2,6 parkeerplaatsen. Deze te slopen woning heeft een eigen oprit met een garage. Voor de twee-onder-een-kap woningen geldt een parkeernorm van 2,5 parkeerplaatsen per woning. Hiervan heeft 1 woning een eigen oprit, zonder garage.

Parkeerplaatsen op eigen erf bij woningen worden echter niet altijd benut. Er zijn gevallen waar bewoners de betreffende parkeerplekken omvormen tot tuin en garages die in gebruik genomen worden als verblijfsruimte. Dit is onwenselijk omdat het resulteert in een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Plekken die wel in stand worden gehouden, worden ook niet altijd gebruikt. Soms is het eenvoudiger om snel even op de straat te parkeren, omdat bijvoorbeeld een andere auto dan niet wordt geblokkeerd. Beide ontwikkelingen zorgen ervoor dat in het geval van parkeren op eigen terrein de betreffende parkeerplaatsen niet volledig worden meegeteld in de berekening van het parkeeraanbod. Dat leidt tot de correctiefactoren in onderstaande tabel, op basis van CROW-publicatie 314.

Tabel 5-3: Correctietabel parkeervoorzieningen

Verschijningsvorm parkeervoorziening	Theoretisch aantal van 1 verschijningsvorm:	Berekeningsaantal van 1 verschijningsvorm:
Enkele oprit zonder garage	1 Parkeerplaats	0,8 Parkeerplaats
Lange oprit zonder garage of carport	2 Parkeerplaatsen	1 Parkeerplaats
Dubbele oprit zonder garage	2 Parkeerplaatsen	1,7 Parkeerplaatsen
Garage zonder oprit (bij woning)	1 Parkeerplaats	0,4 Parkeerplaats
Garagebox (niet bij woning)	1 Parkeerplaats	0,5 Parkeerplaats
Garage met enkele oprit	2 Parkeerplaatsen	1 Parkeerplaats
Garage met lange oprit	3 Parkeerplaatsen	1,3 Parkeerplaatsen
Garage met dubbele oprit	3 Parkeerplaatsen	1,8 Parkeerplaatsen

Met deze correctie komt de parkeernorm voor de te slopen woningen op het volgende:

- vrijstaande woning huisnummer 52: afgerond 2 parkeerplaatsen
- twee-onder-een-kap woning huisnummer 55: afgerond 2 parkeerplaatsen
- twee-onder-een-kap woning huisnummer 56: afgerond 2 parkeerplaatsen

Dit zijn in totaal 6 parkeerplaatsen. Van de 10 parkeerplaatsen die verdwijnen horen er dus 6 bij de te slopen woningen. Er worden dus effectief 6 parkeerplaatsen uit de parkeerbalans genomen. De parkeerplaatsen op de Hillegommerdijk worden namelijk voornamelijk gebruikt door omwonenden en bezoekers.

Parkeertelling

Om nader te bepalen of de te verdwijnen parkeerplaatsen geen negatieve gevolgen hebben voor de parkeersituatie ter plaatse, zijn er door Royal HaskoningDHV parkeertellingen uitgevoerd (bijlage 1). De tellingen zijn uitgevoerd op dinsdag 2 februari (tussen 23:00-00:00 uur) en 16 maart 2022 (tussen 22:30-23:30 uur). Het volledige rapport van deze telling is als bijlage 1 aan deze toelichting bijgevoegd.

Lichte toename parkeerdruk

Aan de hand van een acceptabele loopafstand is het onderzoeksgebied bepaald. Het gaat hierbij om de afstand die moet worden afgelegd tussen woningen bij de ontwikkeling en de parkeerplaatsen. Deze loopafstand is tussen een parkeergelegenheid en bestemming is per functie verschillend. In de CROW-publicatie zijn per functie acceptabele loopafstanden voor de verschillende functies opgenomen. Voor wonen geldt een acceptabele loopafstand van 100 meter. Omdat het ook in het voorliggende planvoornemen om de functie wonen gaat is ook in dit onderzoek de afstand van 100 meter aangehouden.

In de onderstaande tabel 5-4 is de huidige parkeerdruk weergegeven.

Tabel 5-4: de parkeerdruk in de huidige situatie

Straat (ter hoogte van huisnummers)	Gemiddelde bezetting op 22-02 en 16-03 (in eenheden)	Capaciteit (in eenheden)	Bezettingsgraad (in %)
Hillegommerdijk 33-74	28,5	43	66%

In de toekomst zullen er naast de te slopen 10 parkeerplaatsen ook 3 woningen worden gesloopt. Omdat er ook 3 woningen worden gesloopt kon worden geconcludeerd dat er slechts 6 parkeerplaatsen effectief uit de parkeerbalans worden onttrokken. Aan de hand van deze gegevens en de parkeertelling van 2 februari is onderstaand de parkeerdruk in de toekomstige situatie weergegeven.

Tabel 5-5: parkeerdruk in de toekomstige situatie

Straat (ter hoogte van huisnummers)	Bezetting (-5) (in eenheden)	Capaciteit (-10) (in eenheden)	Bezettingsgraad (in %)
Hillegommerdijk 33-74	23,5	33	71%

De bezettingsgraad zal in de toekomstige situatie neerkomen op 71% tegen 66% in de huidige situatie. Er zal sprake zijn van een toename van ongeveer 5 procentpunten. In het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018' staat omschreven dat de parkeerdruk door extra parkeervraag niet boven de 85% mag uitkomen. De parkeerdruk zal als gevolg van de HOV-verbinding toenemen, maar blijft onder de maximale grens van 85%. Er hoeft daarom geen compensatie te worden gerealiseerd.

Capaciteit parkeerterrein Narcissenstraat

Nabij de Hillegommerdijk is aan de Narcissenstraat een parkeerterrein gesitueerd. Deze valt in de straal van 100 meter van het plangebied aan de Hillegommerdijk. Dit parkeerterrein heeft de beschikking over 22 parkeervakken. Tijdens de beide tellingen waren slechts 3 van deze parkeervakken bezet. Dit komt neer op een bezettingsgraad van 14%. Op dit moment lijkt het dat de capaciteit van deze locatie niet optimaal wordt benut. Het aanleggen van een verbinding (zoals een voetpad) naar het toekomstig voetpad van de HOV-baan zou de bereikbaarheid van deze parkeerplaats verbeteren. Op die manier zou

de parkeerdruk in de omgeving evenrediger kunnen worden verdeeld.



Figuur 5-3: het parkeerterrein aan de Narcissenstraat in het rode kader ten opzichte van de Hillegommerdijk links

Parkeerplaatsen ijs- en skeelerclub gecompenseerd

De parkeerplaatsen ten behoeve van de ijs- en skeelerclub worden volledig gecompenseerd. Het gaat hierbij om de realisatie van 27 parkeerplaatsen. Deze worden gerealiseerd aan de nieuwe ontsluitingsroute van de ijs- en skeelerclub zoals deze is weergegeven in figuur 3-6.

Bushalte

De bushalte van de HOV-verbinding zal in eerste instantie alleen voor voetgangers en fietsers te bereiken zijn. De twee bushaltes worden daarom voorzien van een fietsenstalling. In de toekomst zal deze halte dienen ten behoeve van de gebiedsontwikkelingsopgave. Daarom is er voor de bushalte geen parkeervraag ten behoeve van autoverkeer opgenomen. Dit valt binnen de scope van de toekomstige woningbouwontwikkeling.

Parkeerterrein recreatiegebied

In de huidige situatie is naast de IJweg een parkeerterrein met 22 parkeerplaatsen gelegen. Als gevolg van de realisatie van de busbaan wordt deze verplaatst. Het aantal parkeerplaatsen wordt in de nieuwe situatie aan de noordzijde van de busbaan teruggebracht. Hiermee wordt voorkomen dat de voetgangers de busbaan moeten oversteken.

Conclusie

De verkeersdruk van omliggende wegen zal door de HOV verminderen, omdat de bussen geen gebruik meer hoeven te maken van het bestaande wegennet. Daarnaast zal er met het ontwerp van de HOV voor worden gezorgd dat de verkeersveiligheid is geborgd. Er worden effectief 6 parkeerplaatsen uit de parkeerbalans van de Hillegommerdijk genomen. Dit zal echter niet tot een significante verhoging van de parkeerdruk leiden. Vanuit verkeer en parkeren zijn er geen belemmeringen voor het plan.

5.4 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet.

Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel

van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden.

Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

De Wet milieubeheer (Wm) biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

1. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
2. het plan draagt niet in betekende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
3. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
4. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
5. het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

Beschouwing

Er is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd dat is bijgevoegd in Bijlage 2 van deze toelichting. Hieronder zijn de resultaten van het onderzoek uiteengezet.

Maximale concentratiewaarden plangebied

Uit de NSL-Monitoringstool zijn de concentraties in een straal van 1 kilometer rond het plangebied verkregen. De maximale concentratiewaarden zijn, voor een drietal zichtjaren, in onderstaande tabel 5-6 weergegeven.

Tabel 5-6: Maximale concentratie waarden rond plangebied uit de NSL-Monitoringstool

Zichtjaar	Concentratie NO ₂ [mg/m ³]	Concentratie PM ₁₀ [mg/m ³]	Concentratie PM _{2,5} [mg/m ³]
Grenswaarde	40	40	25
2019	21,9	17,9	9,9
2020	21,4	17,8	10,3
2021	14,1	15,9	8,5
WHO-advieswaarde	40	20	10

Tabel 5-6 laat zien dat er rond de HOV-verbinding geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} voorkomen en dat de concentraties, met name door strengere emissie-eisen aan wegverkeer, scheepvaart en industrie, in de toekomst zullen dalen tot onder de WHO-advieswaarde in 2030. De maximale concentratiewaarden blijven in elk zichtjaar ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Planbijdrage

De nieuwe HOV-verbinding zal worden aangelegd tussen Lisse en Nieuw-Vennep en leidt tot een blijvende toename in verkeersbewegingen (bussen) tijdens de gebruiksfase. Naar verwachting zullen er maximaal 80 bussen per dag per rijrichting over de busbaan rijden. Realisatie van de busbaan zal tot maximaal 160 passages per etmaal leiden.

De nieuwe HOV-verbinding zal waarschijnlijk ook door bestaande buslijnen gebruikt gaan worden. De betreffende buslijnen en bijbehorende aantallen zijn vooralsnog onbekend. Daarom is (worst case) alleen de beoogde situatie bij volledig gebruik van de nieuwe HOV-verbinding berekend en beoordeeld, zonder rekening te houden met het vervallen van busritten op de huidige routes en bijbehorende effecten.

De toename van de jaargemiddelde NO₂- en PM₁₀-concentraties, als gevolg van de extra bussen, is bepaald met de, door het Ministerie van I&W en InfoMil ontwikkelde, NIBM ('niet in betekenende mate') rekentool (versie april 2022). Deze rekentool berekent de verkeersbijdrage in een worst case situatie. Volgens de huidige planning zal de HOV-verbinding in 2029 in gebruik worden genomen.

In tabel 5-7 zijn de resultaten van de berekening getoond. Hieruit blijkt dat de bijdrage mogelijk in betekenende mate is en dat nader onderzoek noodzakelijk is. Daarom is getoetst of de bijdrage van het project opgeteld bij de heersende achtergrondconcentraties leidt tot een overschrijding van de grenswaarden. De maximale jaargemiddelde NO₂-bijdrage als gevolg van 160 extra buspassages bedraagt 1,76 µg/m³. Deze bijdrage leidt, opgeteld bij de maximale concentraties uit tabel 5-6, niet tot het bereiken van de grenswaarde. Ook inclusief deze bijdrage is er nog een ruime marge over. Voor PM₁₀ wordt een toename van 0,12 µg/m³ berekend. Ook hierbij is er nog een ruime marge tot de grenswaarde. Tevens is uitgegaan van een worst-case scenario, omdat de bussen zijn ingevoerd als zwaar vrachtverkeer. In de praktijk zullen de emissiefactoren lager zijn.

Tabel 5-7: De uitvoer van de NIBM-rekentool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2029
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	160
Aandeel vrachtverkeer	100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,76
PM ₁₀ in µg/m ³	0,12
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

Elektrische bussen

Verder is het aannemelijk dat er in de toekomst elektrische bussen gaan rijden op het tracé Noordwijk-Schiphol. Met deze ontwikkeling zal de uitstoot naar 0 gaan.

Conclusie

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in en rond het plangebied van de nieuwe HOV-verbinding ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen en dat de concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen.

De bijdrage van de extra bussen via de HOV-verbinding is bepaald op basis van worst case uitgangspunten en ook inclusief deze bijdrage blijven de jaargemiddelde concentraties in de omgeving ruim onder de grenswaarden. Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat de aanleg van de HOV-verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Daarnaast is de verwachting dat er in de toekomst elektrische bussen zullen worden ingezet.

Het milieuaspect luchtkwaliteit staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

5.5 Geluidhinder

Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

Wegverkeerslawaa

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) artikel 74 hebben alle wegen een geluidzone. Uitzondering hierop zijn woonerven en straten met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit geldt dus ook voor het deel vanaf de HOV-brug tot aan de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk. De zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of een weg binnen of buitenstedelijk is gelegen.

Beschouwing

Resultaten

Aan de hand van een geluidsonderzoek zijn de geluidseffecten van de aan te leggen HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep in beeld gebracht en getoetst aan de wettelijke kaders voor de aanleg van een nieuwe weg. Het doel van het uitgevoerde onderzoek was om te bepalen of er bij de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen, langs de HOV-baan, wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidshinder. Er is in dit onderzoek uitgegaan van dieselbussen. Er is nog niet gerekend met elektrische bussen, dat is op basis van de huidige wetgeving nog niet mogelijk.

Voor de volledigheid is het volledige geluidsonderzoek toegevoegd aan bijlage 3 van de toelichting. In de toelichting is van dit onderzoek onderstaand een samenvatting weergegeven van respectievelijk de resultaten en conclusie.

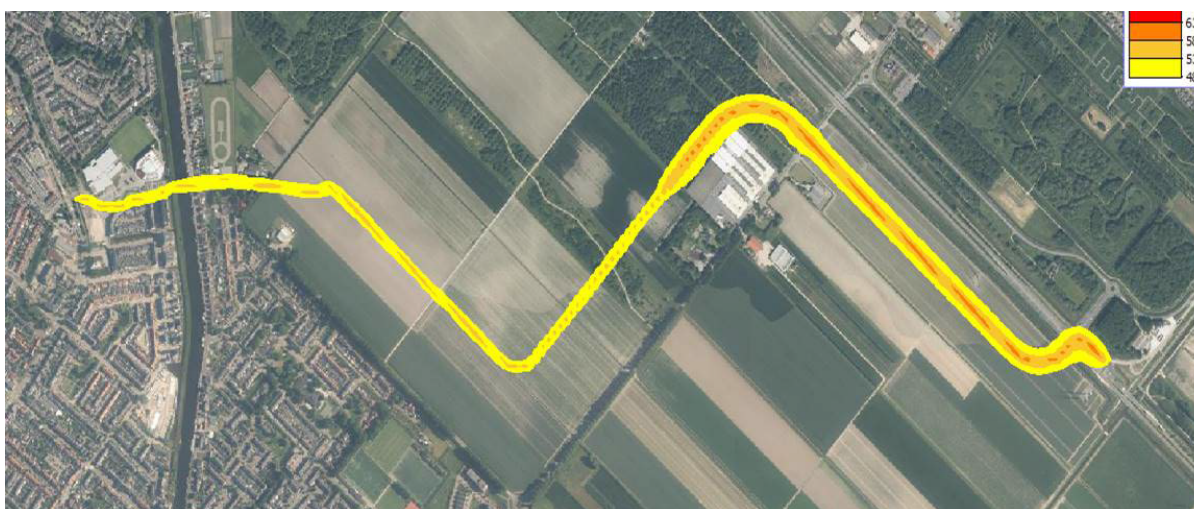
Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden op de geluidgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied, zie onderstaande afbeeldingen (groen = 48 dB) en bijlage 3 in meer detail.

Maatregelen

Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van de nieuwe busbaan.



Figuur 5-4: resultaten van de geluidsbelasting op de nieuwe busbaan (rekenpunten op geluidgevoelige bestemmingen)



Figuur 5-5: resultaten van de geluidsbelasting nieuwe busbaan (contour <48 dB)

Ten tijde van het uitvoeren van het geluidsonderzoek is nog uitgegaan van het worst-case scenario waarbij er mogelijk sprake zou zijn van een 80 km/h-weg. Dit is nu niet meer het geval.

De nieuwe brug over de Ringvaart

Voor de aanleg van de HOV-baan tussen Lisse en Lisserbroek is een nieuwe brug over de Ringvaart nodig. Bij de uitwerking van het ontwerp van de brug dient gelet te worden dat de geluiduitstraling naar de omgeving tot een minimum wordt beperkt. Zwaardere constructies, zoals beton, worden minder gemakkelijk in trilling gebracht dan bijvoorbeeld staal. Daardoor kunnen ze minder potentieel geluid naar de omgeving afstralen. Verder kunnen voegen bij de overgang van brug naar de weg voor geluidsoverlast zorgen. Gunstig voor wat betreft de geluiduitstraling naar de omgeving is de overgang voegloos uit te voeren.

De wijzigingen ter hoogte van de Hillegommerdijk

Ter hoogte van de kruising met de nieuwe busbaan zal de wegas van de Hillegommerdijk in westelijke richting worden verschoven met ca. 1,8 meter, zoals weergegeven in figuur 5-6. Verder is in het ontwerp opgenomen dat de huidige snelheid van 50 km/uur wordt verlaagd naar 30 km/uur en het wegdektype dichtasfaltbeton wordt vervangen door elementenverharding. De prognose is dat de intensiteiten op dit wegvak in de toekomst lager zijn dan in de huidige situatie (pre-corona) vanwege ontwikkelingen in de omgeving, zoals het terugbrengen van de maximum snelheid naar 30 km/h en verkeersmaatregelen in de dorpskern Lisserbroek. Deze wijzigingen aan de Hillegommerdijk zorgen bij elkaar ervoor dat de geluidbelasting in de toekomst ca. 7 dB lager ligt dan de huidige situatie.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt dit beoordeeld als 'goed'.

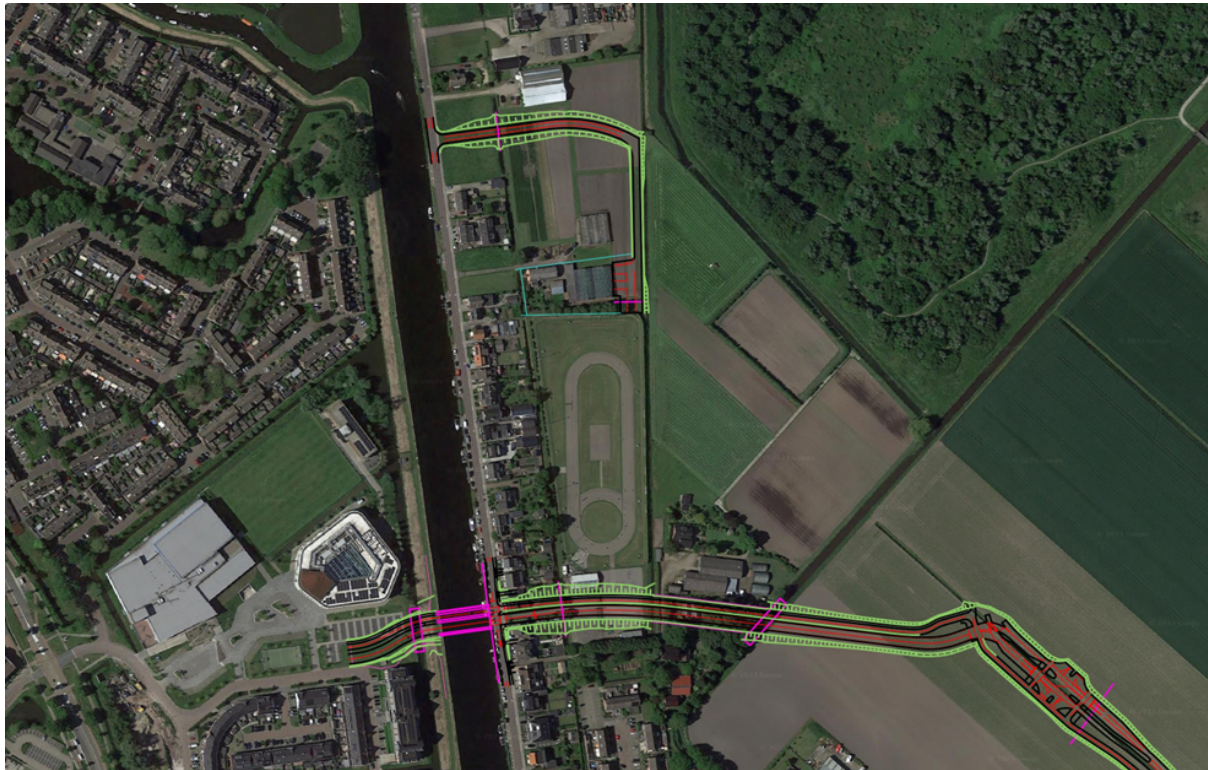


Figuur 5-6: de wijzigingen ter hoogte van de Hillegommerdijk

De nieuwe ontsluiting bij de ijs- en skeelerclub

Bij de aanleg van de busbaan dient de ijs- en skeelerclub op een andere manier ontsloten te worden. Voornemens is om aan de noordzijde van Lisserbroek deze ontsluitingsweg te realiseren, zie figuur 5-7. De geluidbelasting ten gevolge van deze nieuwe weg is niet hoger dan 48 dB op de omliggende geluidgevoelige bestemmingen, zowel op woning- als op tuinniveau, zie bijlage 3. Cumulatief met de Hillegommerdijk leidt dit niet tot een significante toename.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de situatie met nieuwe ontsluiting beoordeeld als 'goed'.



Figuur 5-7: de wijzigingen ter hoogte van de nieuwe noordelijke ontsluiting

Conclusie

Er zijn voornemens een nieuwe HOV-baan aan te leggen tussen Nieuw-Vennep en Lisse. De nieuwe aanleg van deze weg is getoetst aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Voor de wegen waar een 30 km/uur regime heerst (in de toekomst), zijn de wijzigingen getoetst aan een goede ruimtelijke ordening.

Nieuwe HOV-baan

Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden. Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van deze nieuwe busbaan.

De 30 km/uur wegen

De nieuwe ontsluiting van de ijs- en skeelerclub, de verschuiving van de wegas Hillegommerdijk en het 30km/uur gedeelte van de busbaan krijgen een maximum snelheid van 30 km/h. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden de wijzigingen aan de 30 km/uur wegen beoordeeld als 'goed'. De ontwikkelingen worden niet gezien als verslechtering van het woon- en leefklimaat voor wat betreft geluid.

Nieuwe brug over de Ringvaart

Bij de uitwerking van het ontwerp en de uitvoering van de brug dient goed gelet te worden dat de geluiduitstraling van de brug tot een minimum wordt beperkt zodat hier geen negatieve geluidseffecten ontstaan bij omliggende woningen. In het partneroverleg op 30 november 2021 is ook afgesproken dat ook voor de brug over de Ringvaart tot even over de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk een maximum rijsnelheid geldt van 30 km/h.

Toekomstig meerijden valt buiten de scope

In dit geluidsonderzoek is alleen gerekend met de busbaan qua profiel. In het kader van het geluidsonderzoek zijn, nadat de woningbouwopgave is gerealiseerd, de toekomstige autobewegingen over het tracé niet meegenomen. Dit valt buiten de scope van dit inpassingsplan en wordt meegenomen in het ruimtelijk plan van de gebiedsontwikkelingsopgave Lisserbroek.

Conclusie

Het plan is niet strijdig met de geluidseisen uit de Wet geluidhinder en is daarom in het kader van geluid uitvoerbaar.

5.6 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan dient een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheidssituatie. Hierbij dienen risicobronnen in het plangebied en in de omgeving ervan in kaart gebracht te worden en getoetst te worden aan de risicomaten plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen (Wvgs) de belangrijkste wet. Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes is er het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In de regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling. De wetgeving heeft als doel voor de lange termijn om evenwicht te creëren tussen de belangen van het gevaarlijke stoffenvervoer, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die verblijven in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Daarnaast zijn er regels opgesteld voor het beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gevaarlijke stoffen vervoeren is risicovol en zorgt dus voor beperkingen voor de ruimtelijke ordening. Er zijn namelijk regels om mensen die dicht bij deze hoofdwegen, binnenwateren en hoofdspoorwegen wonen of verblijven een beschermingsniveau te bieden. Aan dit beschermingsniveau wordt voldaan als het risico vanuit het vervoer niet hoger ligt dan wat maatschappelijk acceptabel is. Zo mogen er bijvoorbeeld geen huizen gebouwd worden vlakbij transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

Bedrijven met risicovolle activiteiten.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten een bedrijventerrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo) vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Daardoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit wil die risico's beperken.

Buisleidingen ten behoeve van het vervoer van risicovolle stoffen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer (artikelen 5.1 lid 1, 5.2 lid 1, 5.3 lid 1 en 2 en 9.2.2.1) en de Wet ruimtelijke ordening (artikelen 3.37 en 4.3 lid 1 en 2). Het Bevb regelt de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en de gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen zijn:

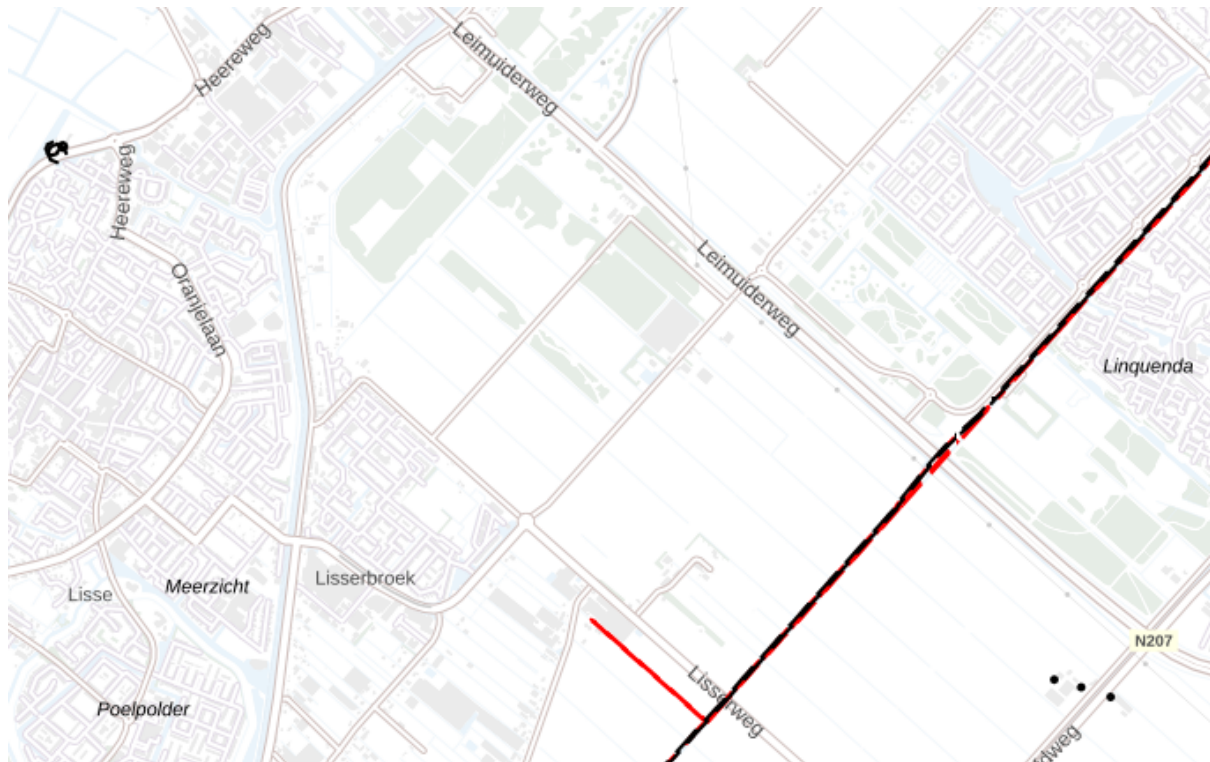
- ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico en verantwoording van groepsrisico;
- ruimtelijke reservering voor belemmeringenstrook met aanlegvergunningstelsel;
- de Bevb voorwaarden binnen 5 jaar verwerken in bestemmingsplannen.

Op grond van het Bevb dienen de belemmerende strook (5 meter ter weerszijden van de leiding), de plaatsgebonden risicocontour (10⁻⁶) en het invloedgebied van het groepsrisico in acht te worden genomen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Beschouwing

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Het realiseren van een busbaan zal geen vervoer van gevaarlijke stoffen met zich meebrengen. Vanuit deze invalshoek is dit aspect dan ook niet relevant. Verder kruist het traject ook geen wegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk wordt gemaakt. Op korte afstand grenzen er buisleidingen waar gevaarlijke stoffen door worden vervoerd. In de onderstaande figuur zijn met rood de buisleidingen aangegeven en met de zwarte lijn het plaatsgebonden risico 10⁻⁶ contour.



Figuur 5-8: met de rode lijn zijn de buisleidingen weergegeven, naast het plangebied, waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd en met zwart is de risicocontour aangegeven.

Met de risicocontour 10^{-6} wordt de grenswaarde van de kwetsbare objecten aangegeven. Dit houdt in dat het niet is toegestaan om kwetsbare objecten binnen deze contour te realiseren. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} bedraagt voor het HOV-traject 0 meter. Dit is daarom niet van invloed op het planvoornemen.

Groepsrisico

Als gevolg van de komst van het tracé worden er geen kwetsbare objecten gebouwd of verplaatst die gevolgen kunnen hebben voor de hoogte van het groepsrisico nabij een gelegenheidsbron. Het aanleggen van een busbaan is geen kwetsbaar object. Het aspect groepsrisico is derhalve niet relevant.

Op basis van deze gegevens is een nader onderzoek op het gebied van externe veiligheid niet noodzakelijk.

Conclusie

Er zijn op het gebied van externe veiligheid geen belemmeringen waargenomen in het kader van het initiatief. Ook is er geen nader onderzoek noodzakelijk.

5.7 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader

In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een sanerings situatie.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende)

bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

Beschouwing

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Royal HaskoningDHV een vooronderzoek bodem uitgevoerd. Dit onderzoek is in Bijlage 4 van deze toelichting toegevoegd. Hieronder zijn de belangrijkste resultaten weergegeven.

Verdachte activiteiten

Zowel in het (recente) verleden als huidige situatie zijn er enkele bedrijven aanwezig (geweest) waarvan de activiteiten potentieel bodembedreigend zijn. De bedrijven grenzen aan of liggen nabij het plangebied. De verwachting is dat de bedrijfsactiviteiten de bodemkwaliteit in het plangebied niet negatief hebben beïnvloed.

Bodemkwaliteit

In het dijklichaam van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aanwezig. De bodem in de bebouwde kom van Lisserbroek (dijkzone) bevat in het algemeen licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie. Plaatselijk zijn uitschieters aanwezig tot boven de interventiewaarden. In het gebied vanaf Lisserbroek tot en met de aansluiting met de N207 zijn op basis van de beschikbare informatie in de bodem hooguit licht verhoogde gehalten aanwezig.

Gedempte sloten

Binnen het plangebied zijn meerdere gedempte sloten aanwezig. Onduidelijk is met welk materiaal de sloten zijn gedempt. Derhalve zijn de gedempte sloten verdacht voor verontreiniging (inclusief asbest).

Saneringsnoodzaak

Binnen de gemeente Lisse ter plaatse van de aansluiting op de Sportlaan is een geval van bodemverontreiniging aanwezig. De locatie is gesaneerd door middel van een leeflaag. Ter plaatse van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aangetoond. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient op deze deellocaties rekening te worden gehouden met mogelijke saneringsmaatregelen.

Aanvullend bodemonderzoek

In het kader van de procedure voor het provinciaal inpassingsplan zijn geen bodemonderzoeken noodzakelijk omdat de bodemkwaliteit de uitvoerbaarheid van het plan niet in gevaar brengt. Ten behoeve van grondverwerving en de uitvoeringsfase is bodemonderzoek noodzakelijk om nader inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit en hergebruik/afzetmogelijkheden van de vrijkomende grond.

Conclusie

Binnen de gemeente Lisse ter plaatse van de aansluiting op de Sportlaan is een geval van bodemverontreiniging aanwezig. De locatie is gesaneerd door middel van een leeflaag. Hier zal in het bestemmingsplan in de gemeente Lisse rekening mee gehouden worden.

Ter plaatse van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aangetoond. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient op deze deellocaties rekening te worden gehouden met mogelijke saneringsmaatregelen. Ten behoeve van grondverwerving en de uitvoeringsfase is bodemonderzoek noodzakelijk om nader inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit en hergebruik/afzetmogelijkheden van de vrijkomende grond. Dit is voor dit inpassingsplan nog niet nodig omdat de eventuele sanering van deze plaatselijke verontreiniging de uitvoerbaarheid van het plan niet belemmeren. In het kader van bodemkwaliteit is de aanleg van de HOV baan uitvoerbaar.

5.8 Water

Wettelijk kader

De watertoets is per 1 november 2003 wettelijk verplicht (en vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening). De watertoets betekent dat ruimtelijke plannen (waaronder provinciale inpassingsplannen) die vanaf deze datum ter inzage worden gelegd, voorzien moeten zijn van een waterparagraaf. Ruimtelijke plannen van de initiatiefnemer (bijv. provincie, gemeente of projectontwikkelaar) worden overlegd met de waterbeheerder.

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief).

Hieronder staat een overzicht van de voor het plangebied relevante wet- en regelgevingen en nota's.

Europees:

-Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

-Nationaal Waterprogramma 2022-2027;
-Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
-Waterwet.

Provinciaal:

-Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027;
-Omgevingsvisie;
-Omgevingsverordening.

Europese Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die voorschrijft dat de waterkwaliteit van de Europese wateren vanaf 2015 aan bepaalde eisen moet voldoen. Deze richtlijn (2000/60/EG) vervangt een aantal oude richtlijnen, met de bedoeling meer eenheid in de regelgeving te brengen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is eindverantwoordelijk voor de uitvoering van de KRW. Zij is dit mede namens de andere rijkspartijen en in nauw overleg met provincies, waterschappen en gemeenten. In het Bestuursakkoord Water is de samenwerking in het waterbeheer en -beleid tussen deze partijen vastgelegd.

Beschouwing

Voor de realisatie van de HOV is een watertoets uitgevoerd. Deze is in Bijlage 5 van deze toelichting bijgevoegd.

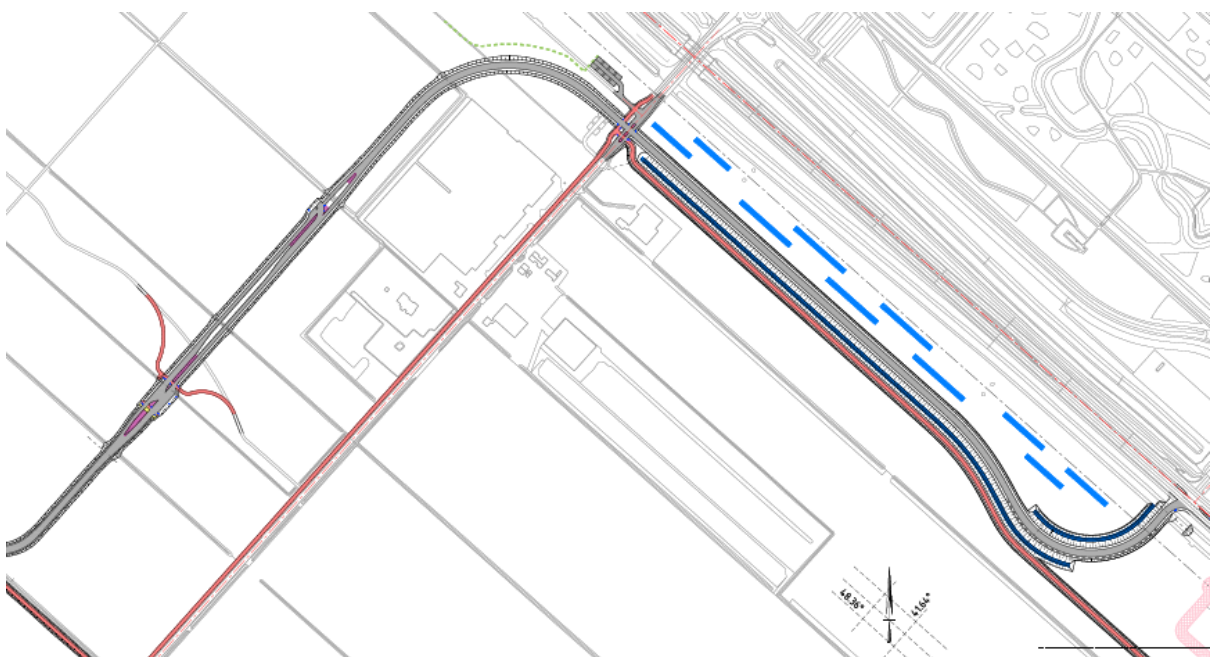
Het HOV-tracé loopt vanaf de Oranjelaan in Lisse, gelegen in de gemeente Lisse, provincie Zuid-Holland. Door middel van een brug kruist het tracé eerst een primaire watergang (binnen gronden van de provincie Zuid-Holland) en vervolgens de Ringvaart met bijbehorende regionale keringen en hun beschermingszone. Vanaf de Ringvaart gaat het tracé verder door de gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland. Aan de oostkant van de Ringvaart kruist het tracé de Hillegommerdijk. Bestaande bebouwing zal hiervoor gesloopt moeten worden.

Het tracé kruist vervolgens de IJtocht (primaire watergang, kenmerk 180-058-00110) alvorens via agrarisch gebied zijn weg te vervolgen. Dit gebied maakt deel uit van de gebiedsenvelop voor de ontwikkeling van Lisserbroek Noord. Het tracé ligt hier over een lengte van ongeveer 650 meter op een secundaire watergang (kenmerk 180-058-05763).



Figuur 5-9: Westelijk gedeelte van het tracé

Vervolgens neemt het tracé een bocht in noordoostelijke richting en zal het enige tijd parallel aan de IJweg lopen. Vlak voor de Middelweg buigt het tracé af en loopt het parallel aan de Leimuiderweg. Het kruist hier een primaire watergang (kenmerk 180-058-00479) en de IJweg. Vlak voor de aansluiting op het kruispunt Leimuiderweg-Getsewoudweg kruist het tracé de Zuidtocht (N207-Zuidtocht, 180-058-07388).



Figuur 5-10: Oostelijk gedeelte van het tracé

Het gehele tracé ligt in het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De ondergrond bestaat overwegend uit kalkrijke poldervaaggronden met lichte klei.



Figuur 5-11: De BRO Bodemkaart 2018 geeft aan dat de ondergrond hoofdzakelijk bestaat uit kalkrijke poldervaaggronden met lichte klei. Bron: DINO-loket

Keringen

Bij het kruisen van de Ringvaart kruist de brug 2 regionale keringen en de bijbehorende beschermingszones.



Figuur 5-12: Ligging van de keringen en bijbehorende beschermingszone's langs de Ringvaart. Screenshot uit de legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland

Aan de westzijde van de Ringvaart betreft het de boezemkade van de Meer- en Duinpolder, aan de oostkant betreft het de Hillegommerdijk. De onderhoudsplicht van beide regionale keringen ligt bij de kadastraal eigenaar, buitengewoon onderhoud wordt uitgevoerd door het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Peilgebieden

Het tracé ligt in twee peilgebieden. Westelijk van de Ringvaart (in Lisse) betreft het peilgebied PBS_OR-1.07.2.1 met een vast peil van -1,47 m NAP. De rest van het tracé, oostelijk van de Ringvaart, ligt in zijn geheel in peilgebied PBS_GH-140.08A, met een zomerpeil van -6,17 m NAP en een winterpeil van -6,42 m NAP.

Aanpassingen in het watersysteem

Voor de ontwikkeling van de HOV-verbinding zullen aanpassingen in het watersysteem plaats moeten vinden. Zo worden enkele primaire watergangen gekruist en zullen er secundaire watergangen worden

gekruid en gedempt. De Waterschapsverordening van Hoogheemraadschap Rijnland geeft in deze situaties aan of voor deze activiteiten een vergunningplicht geldt, en aan welke normen deze moeten voldoen.

Kruisingen met het watersysteem

Het tracé kruist de Ringvaart en twee belangrijke oppervlaktewateren (parallel aan de Ringvaart aan de westzijde en de IJtocht aan de oostkant van de Ringvaart). De kruisingen met deze oppervlaktewateren worden uitgevoerd als duikers. Deze duikers hebben in het ontwerp dezelfde breedte als de watergang, van berging van de watergang is hier dus geen sprake.

Voor het aanleggen van een kruising door middel van (demping met) een duiker is voor belangrijke oppervlaktewateren een vergunning vereist. Voor overige watergangen is een meldplicht, wel moet worden voldaan aan minimale eisen met betrekking tot de afmetingen.

Voorwaarden afmetingen van de duiker:

1. De duiker is maximaal 10 meter lang.
2. Bij een watergang tot 4 meter breed is de inwendige diameter van de duiker minstens 60 cm.
3. Bij een watergang tussen de 4 en 6 meter breed is de inwendige diameter van de duiker minstens 80 cm.
4. Bij een watergang tussen de 6 en 8 meter breed, is de inwendige diameter van de duiker minstens 1 meter.

Voorwaarden ligging van de duiker:

5. De afstand tussen de aan te leggen duiker en een naastgelegen duiker, brug of stuw is minstens 5 meter.
6. De duiker wordt zo aangebracht en onderhouden dat in de duiker 1/3 deel lucht en 2/3 deel water aanwezig is ten opzichte van het zomerpeil.
7. De as van de duiker ligt in het midden van de watergang.
8. De duiker wordt horizontaal geplaatst.

Demping

Bij de aanleg van het tracé worden (secundaire) watergangen gedempt. Het dempen van water dient te worden gecompenseerd en is daarnaast gehouden aan enkele voorwaarden.

Bij demping van huidige watergangen dient de aan- en afvoer van water naar aangrenzende gebieden niet te worden belemmerd. Doodlopende watergangen moeten vanaf de kopse kant worden gedempt. Als de demping een versmalling van een watergang betreft dient deze minimaal 4 meter breed te blijven.

Elke demping moet worden gecompenseerd. Compensatie kan plaatsvinden op verschillende wijzen (Waterschapsverordening van Rijnland):

- Een oppervlak water aan te leggen dat minimaal even groot is als het oppervlak van de demping, of;
- Afboeking van een saldo, even groot als het oppervlak van de demping, van de Berging Rekening Courant, of;
- Aantoonbaar extra gegraven water, even groot als het oppervlak van de demping, in de vijf jaar direct voorafgaand aan de datum van de vergunningaanvraag voor de demping.

Aan de compensatie zijn enkele voorwaarden verbonden.

- De compensatie moet voorafgaand aan of tegelijk met de demping worden uitgevoerd.
- Het nieuw te graven water moet in open verbinding staan met de rest van het watersysteem.
- Wanneer een deel van het poldersysteem wordt gedempt, dan moet de compensatie gebeuren binnen het peilvak waarin de demping plaatsvindt.
- Wanneer een deel van het boezemsysteem wordt gedempt, dan moet de compensatie binnen 5 kilometer van de locatie van de demping gebeuren.

Het is mogelijk compensatie buiten het peilvak van de demping te realiseren indien het fysiek niet mogelijk is hierbinnen te compenseren en het waterstaatkundig toelaatbaar is om niet binnen het peilvak te compenseren. Als dit het geval is kan een afwijking van de Algemene regel worden aangevraagd.

Alle dempingen vinden plaats in het peilvak oostelijk van de Ringvaart (PBS_GH-140.08A). In het onderstaande overzicht is de dempingscompensatie weergegeven.

Tabel 5-8: Benodigde watercompensatie (toename verharding en dempen bestaand water

	Peilvak Polder (Prov. Noord-Holland) [m2]
Dempen Wateroppervlak	1892
Nieuw Wateroppervlak	7900
Netto Wateroppervlak	6010
Verwijderen verharding	7488
Verwijderen bebouwing	1601
Nieuw verharding	49129
Nieuw bebouwing	0
Verhardingstoename	40040
Compensatiefactor	15%
Te compenseren wateroppervlak tbv verharding	6010
Te kort compensatie wateroppervlakte	0
Overschot compensatie wateroppervlakte	0
Netto compensatie wateroppervlakte	0

Toename verharding

Bovenstaande tabel geeft een overzicht van de compensatieopgave binnen het grondgebied van de Provincie Noord-Holland. Afrondingsverschillen zijn in de tabel mogelijk. De aanleg van de HOV leidt tot een uitbreiding van verhard oppervlak van 40.040 m² (tabel 5-8). Hiervoor is een vergunning nodig. De algemene regels voor het aanbrengen van verharding zijn als volgt:

- Toename van verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden door het aanleggen van water. Het oppervlak aan te leggen water bedraagt 15 procent van het oppervlak van toegenomen verharding.
- Deze compensatie moet voorafgaand of gelijktijdig aan de ontwikkeling van de HOV-verbinding worden uitgevoerd.
- De compensatie dient plaats te vinden binnen het peilvak waarin de extra verharding wordt aangebracht.

Vanuit het waterschap geldt een compensatiefactor van 15%. Het te compenseren wateroppervlak ten behoeve van de verharding komt daarmee op 6.006 m² en afgerond op 6.010 m².

De toename van de verharding en de benodigde compensatie is weergegeven in tabel 5-8. Alle compensatie vindt plaats binnen hetzelfde peilvak, zoals is voorgeschreven in de Waterschapsverordening. De beoogde watercompensatie is weergegeven in Bijlage 6 Watercompensatieplan. Met een watervergunning dient de watercompensatie definitief te worden vastgelegd.

Gezien het bovenstaande geldt er voor dit inpassingplan een compensatieplicht. Omdat de nieuwe HOV-baan zorgt voor een toename aan verhard oppervlakte dient er compensatie in de vorm van water plaats te vinden. Het gaat in dit geval om een oppervlakte van 6.006 m². Deze compensatie dient alvorens of tijdens de aanleg van de HOV-baan te worden gerealiseerd. De compensatie is juridisch geborgd in artikel 5.3.2 van de planregels.

Waterkeringen

Tijdens de aanleg van het tracé wordt gewerkt in en om waterkeringen en beschermingszones hiervan. Voor werkzaamheden die invloed hebben op de stabiliteit van de waterkering is een watervergunning noodzakelijk. Werkzaamheden die (tijdelijk) de freatische lijn van de kering beïnvloeden vallen hier ook onder.

Conclusie

Bij de aanleg van het tracé worden (secundaire) watergangen gedempt. Het dempen van water dient te worden gecompenseerd en is daarnaast gehouden aan enkele voorwaarden. Ook zal 15% van de toename aan verharding worden gecompenseerd in de vorm van water. Op die manier wordt voldaan aan de compensatievoorwaarde om de realisatie van de HOV-baan mogelijk te kunnen maken. De compensatie is juridisch geborgd in artikel 5.3.2 van de planregels.

5.9 Ecologie

Inleiding

De voorgenomen ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten op onder de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) beschermde soorten, gebieden en houtopstanden (Natura 2000) alsook het Natuurnetwerk Nederland. Om deze reden is het noodzakelijk om de mogelijke effecten van de ingreep op beschermde dier- en plantensoorten, houtopstanden en gebieden in kaart te brengen. Royal HaskoningDHV (hierna: RHDHV) is door de provincie gevraagd om een natuurtoets uit te voeren.

Wettelijk kader

De bescherming van natuur is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soorten- en gebiedsbescherming is in Nederland geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen plant- en diersoorten op grond van de Wnb. Wanneer uit gegevens dan wel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, kunnen de betreffende bouwwerkzaamheden c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Wet natuurbescherming.

Er is een natuurtoets gedaan om alle ecologische effecten van het plan in beeld te brengen, zie Bijlage 7 Natuurtoets.

5.9.1 Gebiedsbescherming

5.9.1.1 Natura-2000 gebieden

Wettelijk kader

In het kader van de gebiedsbescherming, is ook 'externe werking' een relevante opgave. Niet alleen directe ingrepen in Natura 2000-gebieden kunnen schadelijk zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen, ook kan sprake zijn van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen als gevolg van geluid, licht, abiotiek (verdroging, verontreiniging) en andere versturende factoren. Een heel actueel onderwerp is de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) in werking getreden. Conform de Wet natuurbescherming (Wnb) dient bij activiteiten getoetst te worden of binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen optreden. Sinds de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 over de bouwvrijstelling dienen ook effecten van tijdelijke bouw- en sloopactiviteiten (aanlegfase) onderzocht te worden. Daarnaast kunnen permanente stikstofemissies en bijbehorende

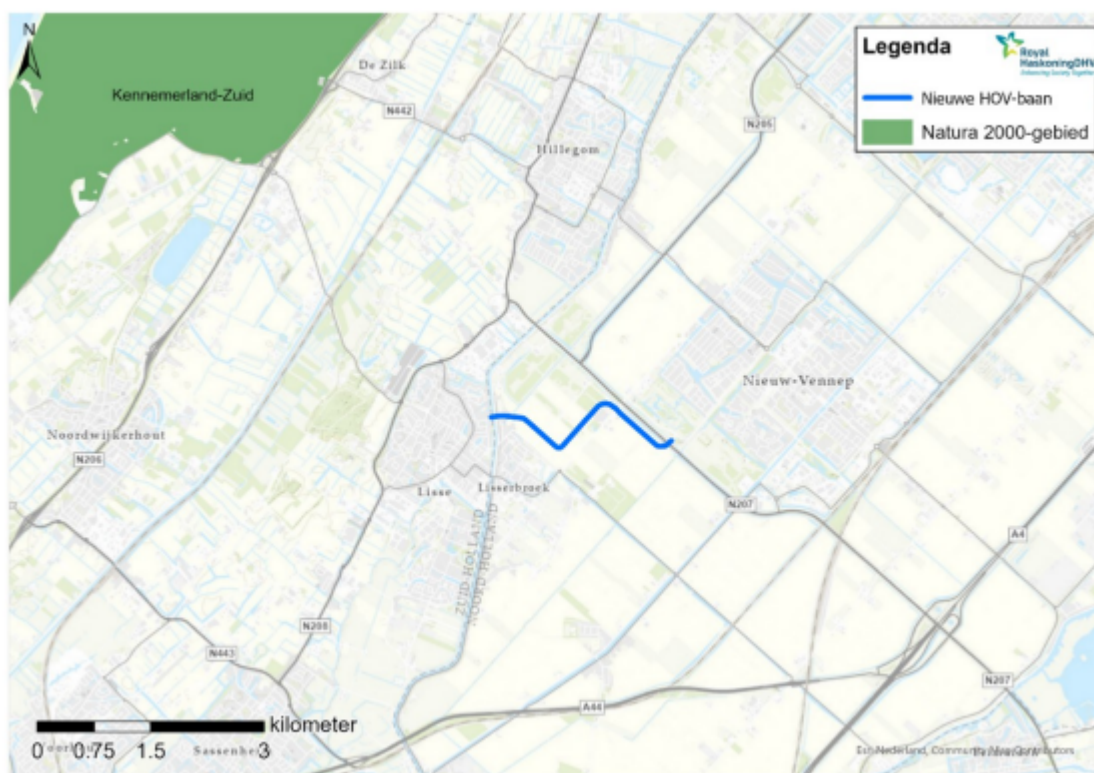
depositie optreden tijdens de gebruiksfase, bijvoorbeeld door emissies die vrijkomen tijdens bedrijfsprocessen en/of een toename van verkeer van en naar een projectlocatie.

Beschouwing

De voorgenomen activiteit leidt niet tot aanvullend ruimtebeslag in en rond Natura 2000-gebieden en grijpt niet in op het regionale grondwater of watersystemen waar enig Natura 2000-gebied onderdeel van is. Hierdoor is geen sprake van storingsfactoren als verdroging of vernatting. Ook is geen sprake van permanente aanpassingen aan de ruimtelijke inrichting van Natura 2000-gebieden. Er doen zich daarom geen storingsfactoren als oppervlakteverlies of versnippering voor. Ook storingsfactoren als veranderingen door populatiedynamiek en bewuste soortensamenstelling doen zich niet voor. De werkzaamheden zijn tijdelijk en lokaal en de afstand van de Natura 2000-gebieden tot het plangebied is dusdanig groot dat indirect negatieve effecten door geluid, licht, trillingen en optische verstoring op voorhand uitgesloten kunnen worden. Dit als gevolg van het gegeven dat emissies van geluid, licht en trillingen, door tussenliggend landgebruik als snelwegen en woonkernen, in combinatie met de afstand, ter plaatse van geen enkel Natura 2000-gebied nog waarneembaar zijn. Daarmee blijven alleen nog de mogelijke storingsfactoren verzuring en vermisting door atmosferische stikstofdepositie over, waarvoor geldt dat significant negatieve effecten niet op voorhand uitgesloten kunnen worden.

Er is een stikstofonderzoek uitgevoerd naar de emissies in de gebruiksfase en realisatiefase van de HOV-verbinding met AERIUS-calculator versie 2022. Dit onderzoek is bijgevoegd in Bijlage 10 van deze toelichting.

Het meest nabijgelegen Natura-2000 gebied is Kennemerland-Zuid, op circa 4 kilometer afstand van het plangebied, zie figuur 5-13.



Figuur 5-13: De locatie van de nieuwe HOV-verbinding en de omliggende Natura-2000 gebieden

Uitgangspunten

Voor de berekeningen van de realisatiefase is uitgegaan dat de realisatie van de verbinding plaatsvindt vanaf oktober 2027 tot en met september 2029. In de AERIUS berekening is echter alleen de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000 gebieden van het zichtjaar 2028 weergegeven, omdat er vanuit wordt gegaan dat de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg gelijk wordt verdeeld over gehele realisatieperiode. Hetzelfde geldt voor de hoeveelheid verkeersbewegingen die betrekking heeft op de realisatiefase. De benodigde inzet van het materieel is gebaseerd op de kostenraming (SSK) van het

project. Aangenomen wordt dat het bouwverkeer, gedefinieerd als verkeer dat werkmaterialen, mobiele werktuigen en werkers transporteert, zich via de Lisserweg en IJweg naar de N207 beweegt. Doordat het aantal verkeersbewegingen minder dan 250 per etmaal bedraagt gaat het verkeer op de N207 op in het heersende verkeersbeeld. Doordat het plaatsen van de brug een groot onderdeel van het project bedraagt, is er voor het wegverkeer uitgegaan van deze route. De lengte van dit traject is circa 3,7 km bestaande uit wegen binnen en buiten de bebouwde kom.

Voor de gebruiksfase is de huidige planning dat de nieuw aangelegde busbanen vanaf circa 2030 in gebruik worden genomen en wordt dit derhalve als zichtjaar gebruikt. Doordat in latere zichtjaren de voertuigemissie factoren zullen dalen en elektrificatie van het wagenpark zal toenemen, wordt 2030 als worst-case scenario beschouwd. In de opvolgende jaren wordt een lagere stikstofdepositie (of emissie) verwacht. Als worstcase benadering is er voor de stikstofberekening van uitgegaan dat de HOV-lijn 20 uur per dag gaat rijden volgens het schema zoals getoond in tabel 5-9. De bussen over de HOV-verbinding (verkeersaantrekkende werking) zullen naar verwachting een 2-4-6-dienstregeling volgen. Dit houdt in dat er 6 bussen per uur per rijrichting in de spits zullen gaan rijden, 2 in de dalperiode en 4 in de 'gewone' uren. Dus totaal 160 bussen per etmaal.

Tabel 5-9: Een overzicht van de busfrequentie HOV Lisse-Nieuw-Vennep tijdens de gebruikersfase

Periode	Tijden van periode	Aantal uren per periode	Aantal bussen per uur	Aantal bussen per dag
Spits	6u - 9u; 16u-19u	6	12	72
Gewoon	9u - 16u; 19u-20u	8	8	64
Dal	5u - 6u; 20u-1u	6	4	24
Totaal				160

Onderzoeksresultaten

Op basis van de inzet van de mobiele werktuigen dat er sprake is van een toename van stikstofdepositie van maximaal 0,04 mol. Dit treedt op in zes verschillende Natura 2000-gebieden. Vervolgens is gezocht naar mogelijkheden om deze stikstofdepositie te doen afnemen met de inzet van elektrisch materieel. Daarmee is een nieuwe berekening uitgevoerd. Uit deze AERIUS-berekening voor de aanlegfase blijkt dat de maximale emissie voor het zichtjaar 2028 resulteert in 7,5 kg/j NH₃ en 176,5 kg/j NO_x. De stikstofdepositie is 0,00 mol/ha/j en leidt dus niet tot een toename van stikstofdepositie in omliggende Natura 2000-gebieden. Hierdoor kunnen significant negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden als gevolg van de realisatie van de HOV-verbinding op voorhand worden uitgesloten. Bij de berekening is voor een deel rekening gehouden met de inzet van elektrisch materieel.

Uit de AERIUS-berekening voor de gebruiksfase is 0,7 kg/j NH₃ en 144,0 kg/j NO_x in het betreffende zichtjaar berekend. De totale N-depositie op de omliggende Natura 2000 gebieden binnen 25 km is 0,00 mol/ha/j en leidt daarmee niet tot een toename van stikstofdepositie. Hierdoor kunnen significant negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden als gevolg van het gebruik van de HOV-verbinding op voorhand worden uitgesloten.

Conclusie gebiedsbescherming Natura 2000

Significant negatieve effecten op de omliggende Natura 2000-gebieden, als gevolg van het in gebruik nemen van het HOV-tracé, kan op voorhand worden uitgesloten. Voor de aanlegfase kunnen negatieve effecten tevens worden uitgesloten, mits gedeeltelijk elektrisch materieel wordt ingezet. Hiermee vormt de stikstofdepositie geen belemmering voor het planinitiatief.

5.9.1.2 Natuur Netwerk Nederland (NNN)

Wettelijk kader

De provincie Noord-Holland zorgt binnen haar gebied voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend ecologisch netwerk, en vormt daarmee onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De provincie heeft daartoe gebieden aangewezen die tot dit netwerk behoren. Tevens wijst de provincie aan deze gebieden natuurdoelen met specifieke wezenlijke kenmerken en waarden toe. De regels voor de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland is in Noord-Holland geregeld in de

Omgevingsverordening NH2020. De relevante artikelen zijn in de bijlagen bij Bijlage 7 toegevoegd (artikel 2.4 tot en met 2.9 en artikel 6.43).

Beschouwing

Op de beoogde locatie van de HOV-baan is ook een NNN-gebied gelegen. Door de ontwikkeling van deze HOV-baan wordt het NNN-gebied aangetast. Het plangebied loopt op twee plekken door NNN-gebied heen en tast daarmee twee beheertypen aan. In figuur 5-14 is deze situatie weergegeven aan de hand van de nummers 2 en 3. De aangetaste NNN-gebieden zijn met rood aangegeven. De donkergroene velden betreffen het beheertype N16.04 vochtig bos met productie en de lichtgroene velden betreffen het beheertype N12.02 kruiden- en faunairijk grasland. Tot slot kruist het plangebied daarnaast op twee plekken de ecologische verbindingzone 'Haarlemmermeer en omgeving'. Dit is weergegeven aan de hand van nummer 1 en 4 in Figuur 5-14.



Figuur 5-14: Ligging van HOV ten opzichte van NNN-gebieden

De HOV-baan kan alleen aangelegd worden als wordt voldaan aan de eisen die de provincie stelt aan ontwikkelingen binnen bestaande NNN-gebieden. Deze eisen zijn opgenomen in artikel 6.43 lid 4 van de Omgevingsverordening NH2020. In paragraaf 4.2.2 is daar al kort op ingegaan met de beschrijving van het provinciale beleidskader. De eisen uit de Omgevingsverordening zijn als volgt:

- Er moet sprake zijn van een groot openbaar belang;
- Er zijn geen reële alternatieven;
- De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

Hieronder wordt aangetoond dat er wordt voldaan aan deze eisen.

Groot openbaar belang

De bereikbaarheid en leefbaarheid staan onder druk. De wegen raken vol. Als er nu niet nagedacht wordt over de bereikbaarheid in de toekomst, dan slijt het wegennetwerk steeds verder dicht. Het is van belang dat er slim ingezet wordt op dit vraagstuk met daarbij ook voor "schoon en duurzaam vervoer". Daarom investeert de provincie Noord-Holland, samen met haar partners in openbaar vervoer. Zo wordt gezorgd voor een betrouwbare verbinding tussen mensen en plekken. Het aanleggen van een vrij

liggende busbaan is daarbij niet het hogere einddoel. De HOV-verbinding zorgt er juist voor dat de R-Net bussen vaak, op tijd en filevrij kunnen blijven rijden. Ook het overige verkeer profiteert, want er komt meer ruimte voor automobilisten en fietsers.

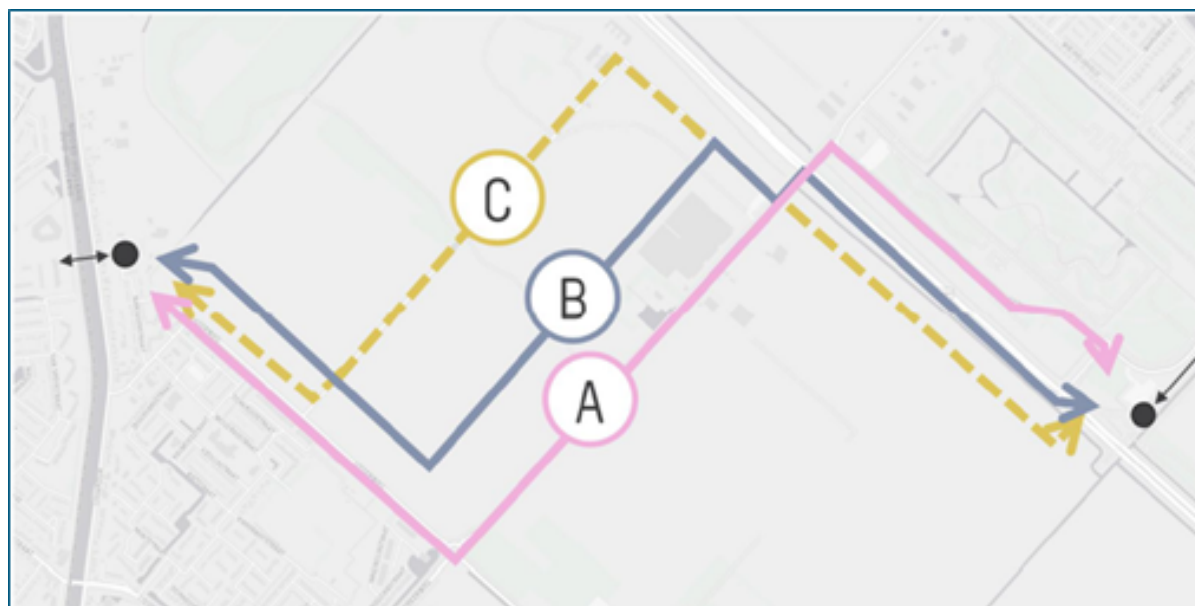
Diverse gemeenten in zowel Zuid- als Noord-Holland krijgen een sterk verbeterde aansluiting op R-Net, door de uitbreiding of aanleg van HOV-haltes. Deze snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto en levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van de Duin- en Bollenstreek. Het is nodig om juist nu te investeren om ervoor te zorgen dat straks de bus betrouwbaar en vlot kan doorstromen. Dit zeker in relatie tot de grote woningbouwopgaves in de gemeente Haarlemmermeer. Specifiek geldt dit voor de woningbouwontwikkelingen in Lisserbroek. De HOV en de doorfietsroute zorgen hier voor een alternatief voor andere vervoerswijzen.

Om te voldoen aan de vereiste criteria van R-Net op het gebied van frequentie, betrouwbaarheid en snelheid zijn vrije busbanen op een deel van het traject nodig. Verder krijgt de HOV-bus voorrang op het overige verkeer en kan deze over het nieuwe tracé vlot en ongehinderd doorrijden. De HOV-lijn is niet alleen sneller dan de huidige lijn, maar is vooral een betrouwbaardere vorm van openbaar vervoer.

De reiziger kan hier vaak en stipt op tijd gebruik van maken. Uit de meest recente gegevens van bureau GoudappelCoffeng met betrekking tot de vervoerswaarden blijkt ook dat het aantal reizigers gaat toenemen. Voor fietsers en voetgangers wordt het hier veiliger. Het streven is om parallel aan de HOV-verbinding een nieuw doorfietspad tussen Lisse, Lisserbroek en P+R Getsewoud te realiseren. Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de aan te leggen HOV-verbinding in het kader van een groot openbaar belang is.

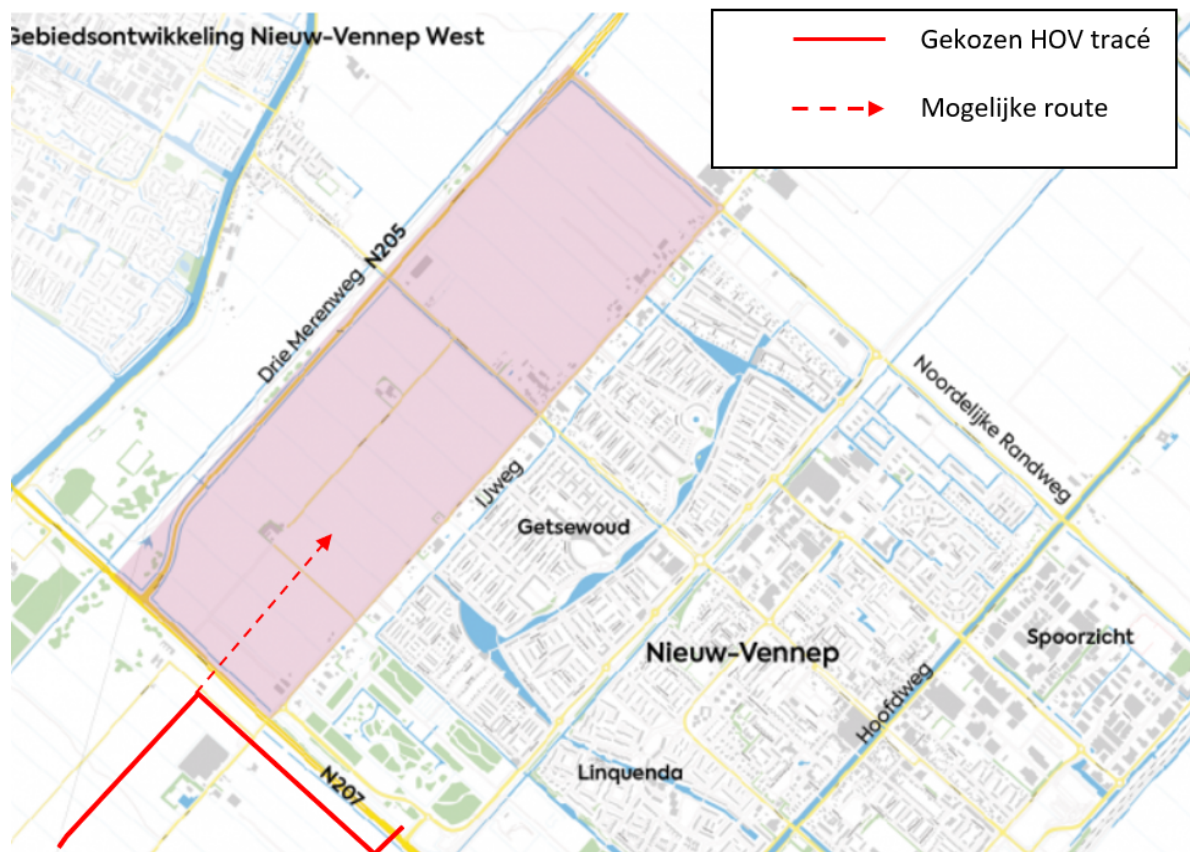
Geen reële alternatieven

Voor de aanleg van de HOV zijn in een eerder stadium 3 verschillende alternatieven onderzocht, zie de ligging van deze varianten in de figuur hieronder.



Figuur 5-15: Ligging van varianten in de tracéverkenning

Voor het deelgebied 'IJweg', waarin de busbaan de NNN-gebieden kruisen is in de variantenafweging onderkend dat het ontwerp ruimtebeslag claimt op NNN. De keuze voor de voorkeursvariant is onder andere gebaseerd op technische mogelijkheden, bestaande belangen en milieueffecten, waaronder natuurwaarden. De belangrijkste overweging is dat met gekozen tracé de busbaan doorgetrokken kan worden richting gebiedsontwikkeling 'Nieuw-Vennep West', zie de figuur hieronder. Dit geeft extra ontsluitingsmogelijkheden voor de wijk met het openbaar vervoer, wat tegemoetkomt aan de mobiliteit- en duurzaamheidsdoelen van de provincie.



Figuur 5-16: Ligging van nieuwe mogelijke route HOV-tracé richting gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West

Verder is gekozen voor een oplossing met zo min mogelijk negatieve effecten voor de omgeving, waarbij een combinatie van varianten B en C (uit figuur 5-15) uiteindelijk is uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Ter hoogte van de NNN-gebieden is er bewust voor gekozen om deze gebieden zo minimaal mogelijk te doorsnijden zodat er ook zo weinig mogelijk natuurgebied verloren gaat. Er is geen reëel alternatief waarbij er geen sprake is van effecten op het NNN-gebied. Tot slot vindt in de gekozen situatie een optimale aansluiting plaats op een potentieel nieuwe HOV-baan zoals deze in figuur 5-16 is weergegeven.

Compensatie

De overblijvende negatieve effecten op het NNN-gebied dienen gelijkwaardig te worden gecompenseerd. De compensatie zal in dit geval plaatsvinden door fysieke natuurcompensatie op gronden met een andere bestemming dan natuur in de nabijheid van het aangetaste gebied, tenzij aantoonbaar is dat dit niet mogelijk is. De overlap van de HOV-verbinding met het NNN-gebied zal daarbij minimaal geheel gecompenseerd worden. Voor de meerwaarbepaling wordt hiervoor een gebiedsvisie gevraagd. Vanuit de provinciale verordening is een inrichtingsplan nodig. Het inrichtingsplan moet voldoen aan:

- het plan bevat een kaart van een schaalniveau niet groter dan 1:10.000 waarop de locatie waar de fysieke maatregelen plaatsvinden staat aangegeven;
- de fysieke maatregelen zijn concreet beschreven;
- in het plan is aangegeven op welke momenten Gedeputeerde Staten de voortgang kunnen beoordelen;
- het plan bevat een tijdschema voor realisatie van de compensatie waaruit blijkt dat initiatiefnemer de compensatie uiterlijk binnen twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit realiseert, tenzij in een compensatieovereenkomst als bedoeld in artikel 2.8 anders wordt bepaald;
- het plan beschrijft het jaarlijkse beheer van het gebied en de voorwaarden waaraan een beheerder moet voldoen.

De compensatieopgave

Met de komst van de HOV-baan is er sprake van ruimtebeslag op een bestaand NNN-gebied welke

minimaal geheel gecompenseerd dient te worden. Het planvoornemen voldoet aan de voorwaarden voor aantasting van het NNN-gebied zoals deze in de provinciale Omgevingsverordening zijn opgenomen. Bovenstaand is geconcludeerd dat het een ontwikkeling van groot openbaar belang is, er geen reële alternatieven zijn en dat de aantasting volledig gecompenseerd zal gaan worden. De hoeveelheid vierkante meters aan de benodigde NNN-compensatie is weergegeven in tabel 5-10. Het gaat daarbij om een totale oppervlakte van 49.831 m².

Tabel 5-10: de compensatieopgave met betrekking tot de HOV-baan

Natuurbeheertypen	Oppervlakte compensatie
Kruiden- en faunarijk grasland	38.383 m ² (3,8 ha)
Vochtig bos met productie	11.448 m ² (1,1 ha)
Totaal te compenseren	49.831 m ² (4,9 ha)

Onderstaand wordt een korte toelichting gegeven op de twee verschillende beheertypes die dienen te worden gecompenseerd op basis van het planvoornemen van de toekomstige HOV-baan.

Beheertype: Kruiden- en faunarijk grasland (N12.02)

Kruiden- en faunarijk grasland omvat graslanden die kruidenrijk zijn, maar niet tot de schraallanden, vochtig hooiland, zilt grasland en overstromingsgrasland of glanshaverhooiland behoren. Diverse soorten ruigte en struweel kunnen in dit grasland voorkomen. Kenmerkende of bijzondere soorten van schralere beheertypen ontbreken grotendeels binnen Kruiden- en faunarijk grasland, maar graslanden zijn vaak wel rijk aan minder zeldzame soorten. Het beheertype is onder andere van belang voor vlinders en andere insecten, vogels en kleine zoogdieren.

Beheertype: Vochtig bos met productie (N16.04)

Vochtig bos met productie bestaat uit loofbossen die gedomineerd worden door diverse boomsoorten zoals populier, es, esdoorn, beuk, haagbeuk, eik, iep en els. Het is een grotendeels gesloten bos met een weelderige ondergroei. Dit bostype is de productievariant van delen van het haagbeuken- en essenbos en beek- en rivierbegeleidend bos. Het komt voor op matig nat tot matig droge, vrij voedselrijke kleiige tot zandige bodems. Het beheertype is van belang voor diverse faunagroepen zoals broedvogels, dagvlinders en zoogdieren.

Compensatielocatie

Beide beheertype worden op de locatie in onderstaande afbeelding gecompenseerd. Deze locatie heeft een omvang van ruim 50.000 m², waarmee voldoende ruimte is voor de compensatieopgave. Deze locatie is gekozen, omdat deze kan fungeren als stapsteen in de ecologische verbindingzone Nieuwerkerkertocht. Het compensatiegebied is opgenomen in dit inpassingsplan.



Figuur 5-17: Compensatielocatie NNN-gebied zoals opgenomen in het inpassingsplan

Compensatieplan

De compensatieopgave is vertaald naar een compensatieplan (Bijlage 8) waarmee wordt onderbouwd dat de ruimtelijk ontwikkeling plaats kan vinden volgens de regels en voorwaarden die gesteld zijn in de vigerende Omgevingsverordening van Noord-Holland. In het compensatieplan is ook beschreven hoe invulling wordt gegeven aan de compensatieopgave voor het ruimtebeslag op het NNN, welke beheertypen op welke locatie worden ontwikkeld en hoe deze beheerd zullen worden.

Invulling compensatielocatie

Op circa 800 m van de locatie van de aantasting van het NNN door de HOV-busbaan is een agrarisch akkerperceel beschikbaar van bijna 5 ha dat grenst aan de Nieuwerkerkertocht. Deze tocht is onderdeel van de Natuurverbinding Haarlemmermeer (ontwerp) dat nog ingericht moet worden. Realisatie van een stapsteen van 5 ha in de natte natuurverbinding biedt een duidelijke meerwaarde voor de soorten als rust- of leefgebied langs de natuurverbinding. Voor het Natuurnetwerk betekent het een versterking van samenhang van natuur en leefgebied voor diverse soorten.

Inrichting compensatiegebied

Het streefbeeld voor het compensatiegebied is realisatie van een brede natuurvriendelijke oever bij de Nieuwerkerkertocht dat landschappelijk en ecologisch aansluit op een nat dynamisch rietmoerassysteem (ca 20-25%) met op de hogere drogere delen kruidenrijke graslanden (circa 50%) met circa 20-25% aan vochtig bos en struiken verspreid over het gebied. Deze variatie aan beheertypen met relatief meer ruimte voor (riet)moeras en kruidenrijke graslanden dan bos biedt een hoge structuurdiversiteit, overgangen van nat naar droog en naar bos. Het biedt ook meer ruimte voor een variatie aan bloemen en planten en diersoorten die afhankelijk zijn van kortere vegetatiestructuren. Een inrichtingsvoorstel voor de verwezenlijking van deze natuurtypen is weergegeven in het compensatieplan.

Beheer

Bij de ontwikkeling van dynamisch moeras is jaarlijks controle nodig om gericht te sturen op ongewenste boomopslag. Boomopslag op natte locaties kan snel plaatsvinden waarbij onderdrukking door bijvoorbeeld maaien niet altijd mogelijk is. Op de drogere locaties is natuurlijke verbossing wenselijk waar bos is voorzien en kan eenvoudiger met een maaibeurt boomopslag onderdrukt worden. Na 3-5 jaar kan op basis van een vegetatieopname bepaald worden of aanvullend inzaai en/of aanplant nodig. De monitoring wordt voor zover nodig is in kader van ontwikkeling uitgevoerd tot dat de compensatieopgave is gerealiseerd. Daarna wordt de monitoringsfrequentie geharmoniseerd met de

reguliere monitoring in het kader van het SNL-subsidiestelsel. Deze monitoring is 1x per 6 jaar gericht op kwalificerende planten- en/of diersoorten, structurelementen en ruimtelijke condities.

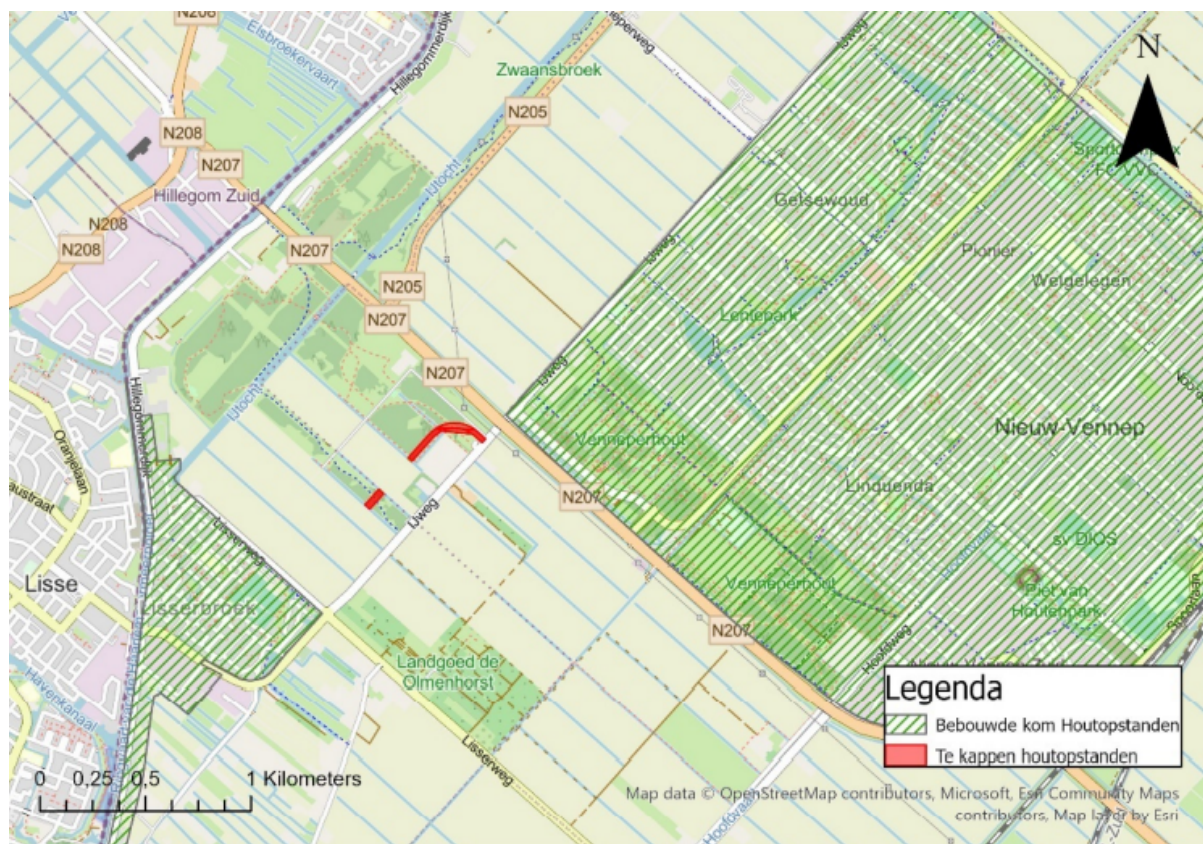
Conclusie gebiedsbescherming NNN-gebieden

Gezien het bovenstaande geldt er voor dit inpassingsplan een compensatieplicht. Omdat de nieuwe HOV-baan deels in bestaande NNN is gelegen, dient compensatie van natuur plaats te vinden in de nabijheid van het plangebied. Om deze compensatie te borgen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waardoor minimaal 38.383 m² van het beheertype (N12.02) kruiden- en faunairij grasland en 11.448 m² van het beheertype (16.04) vochtig bos met productie dient te worden gecompenseerd. De compensatie zal uitgevoerd worden naast de NNN-natuurverbinding "Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1)" waarmee een stapsteen langs deze natuurverbinding wordt gerealiseerd. Ten behoeve van het functioneren van het compensatiegebied als stapsteen in de NNN-natuurverbinding zal naast bovenstaande beheertypen ook rietoever / rietland aangelegd worden met het beheer type (05.03) veenmoeras.

De compensatie moet uiterlijk 2 jaar na de ingreep gerealiseerd zijn. De compensatieopgave ten behoeve van de HOV-baan is juridisch geborgd in zowel artikel 5.3.1 van de planregels als de verbeelding van dit inpassingsplan. Een inrichtingsplan zal borgen dat naast het oppervlak NNN ook de samenhang en kwaliteit van de Wezenlijke Kenmerken en Waarden het NNN-gebied Haarlemmermeer en de NNN-natuurverbinding "Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1)" met een meerwaarde wordt afgesloten, ook in relatie tot omliggende natuurwaarden. Naast inrichtingsmaatregelen worden ook beheermaatregelen uitgewerkt.

5.9.1.3 Houtopstanden

Onderstaande figuur toont de houtopstanden die ten behoeve van het project gekapt te dienen worden. Het betreft één opstand van circa 100 are en één opstand van circa 30 are. De bomen lijken te zijn aangeplant rond 2008 (Cyclomedia, 2021). De houtopstanden liggen buiten de grens bebouwde kom houtopstanden en zijn zodoende beschermd zijn onder de Wnb.



Figuur 5-18: de bebouwde kom grenzen, Wet natuurbescherming hoofdstuk 4 Houtopstanden, in de provincie Noord-Holland

De te kappen houtopstanden zijn beschermd onder de Wnb. Er dient minstens 6 weken voor het

kappen van de opstand een kapmelding ingediend te worden bij het bevoegd gezag. Naast deze meldplicht, geldt dan tevens een herplantplicht. De herplant dient binnen 3 jaar na afloop van de kap gerealiseerd te zijn. Deze herplant vindt plaats in het NNN-compensatiegebied en krijgt het beheertype (16.04) vochtig bos met productie.

Conclusie houtopstanden

Vanuit houtopstanden zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.9.2 Soortenbescherming

Om de effecten van de HOV op eventuele beschermde soorten in het plangebied in kaart te brengen is een natuurtoets gedaan, zie Bijlage 7 van deze toelichting. Hieronder zijn de resultaten van het onderzoek beschouwd.

Planten

Vaatplanten

Uit de verspreidingsgegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFD) is gebleken dat in de omgeving van het plangebied geen waarnemingen bekend zijn van beschermde vaatplanten. Tijdens het veldbezoek zijn ook geen beschermde vaatplanten waargenomen. Het plangebied bestaat echter uit voormalig intensief beheerd akkerland, wegbermen, parkachtige bospercelen en de achtertuinen van enkele bewoners van Lisserbroek. De meeste beschermde plantensoorten hebben meer basische groeiplaatsen op minerale grond die typerend is voor akkerkruiden en pioniervegetaties van overwegend kalkhoudende gronden. Anderzijds zijn er nog een beperkt aantal soorten van natte, zeer schrale, zwak zure omstandigheden opgenomen in de lijst van beschermde planten. Dergelijk biotoop ontbreekt in het plangebied. Hierdoor kunnen beschermde vaatplanten worden uitgesloten binnen het plangebied.

Overige soorten planten

Er zijn overige bijzondere, maar niet wettelijk beschermde, soorten in de omgeving van het plangebied waargenomen. De dichtstbijzijnde waarnemingen betreffen kleverige reigersbek en waterscheerling. Kleverige reigersbek is waargenomen op het bermtalud langs de N207, zo'n 500 meter ten westen van de beoogde aansluiting op de Getsewoudweg. Kleverige reigersbak is op landelijke schaal zeldzaam, maar aan de kust is de soort algemeen. De binnenlandse waarnemingen betreffen meestal adventiefvondsten op plaatsen waar kalkrijk zand is aangevoerd, wat hier ook het geval is. Waterscheerling is waargenomen langs de Ringvaart, zo'n 300 meter ten zuiden van de beoogde HOV-brug. Waterscheerling is een forse moerasplant die groeit op venige, zuurstofarme, bodems, in zoete tot zeer zwak brakke, vrij voedselrijke milieus. Ze is een waardplant voor de koninginnenpage en komt vrij algemeen voor in laagveengebieden langs voedselrijke oevers. Het is mogelijk dat voorgenoemde soorten ook groeiplaatsen hebben op de locatie langs de Ringvaart waar de brug is voorzien en langs de N207 ter hoogte van de aansluiting met de Getsewoudweg.

Beoordeling

In het plangebied komen geen beschermde vaatplanten voor. Het overtreden van een verbodsbepaling uit de Wnb ten aanzien van vaatplanten kan daarom worden uitgesloten. Wel komen mogelijk bijzondere soorten van de Rode lijst voor. Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden. Er wordt geadviseerd in het bloeiseizoen in kaart te brengen welke planten er groeien op de plek langs de Ringvaart waar de brug is voorzien en langs de N207 ter hoogte van de aansluiting met de Getsewoudweg. Indien er bijzondere soorten worden aangetroffen, zou kunnen worden overwogen om deze exemplaren uit te steken en te verplaatsen. Dit moet in overleg met en onder begeleiding van een ecologisch deskundige.

Grondgebonden zoogdieren

Noordse woelmuis en waterspitsmuis

Het plangebied biedt geen geschikt leefgebied voor de waterspitsmuis en Noordse woelmuis. Deze muizensoorten leven langs watergangen met specifieke omstandigheden, waaronder een goed ontwikkelde watervegetatie en ruig begroeide, kruidenrijke oevers. Dergelijk biotoop ontbreekt binnen het plangebied. De aanwezigheid van deze muizensoorten is uitgesloten.

Steenmarter, wezel, hermelijn, bunzing

Het plangebied biedt zeer geschikt leefgebied voor de wezel in de vorm van open en droog natuur- en

cultuurlandschap. De wezel vermijdt natte gebieden. De hermelijn lijkt daarentegen een voorkeur te hebben voor vochtigere terreinen, waardoor het plangebied – met een drooglegging van een meter in de zomer tot anderhalve meter in de winter – voor de hermelijn iets minder geschikte biotoop biedt. De oever van de Hillegommerdijk is wel geschikt voor een hermelijn. Het plangebied biedt ook voor de bunzing en steenmarter een variatie aan bodemgebruiksvormen (bossen, akkerland, landelijke bebouwing en tuinen) en bijhorende lineaire structuren (oeverbegroeiingen, bos- en akkerranden en taluds). De aanwezigheid van leefgebied van de wezel, bunzing en steenmarter en mogelijk ook hermelijn is daarom aannemelijk. Op de percelen langs de Hillegommerdijk en op de bospercelen in het NNN-gebied zijn mogelijk verblijfplaatsen aanwezig. Bij de betreffende boswachter van Staatsbosbeheer is bekend dat in het NNN-gebied op wildcamera's wezel en steenmarter zijn waargenomen. Ook in het NDFF zijn, in het gebied waar het tracé is voorzien, met behulp van vaste wildcamera's waarnemingen bekend van de wezel. Op de Hillegommerdijk 48 liggen in de achtertuin takkenrillen. Daarnaast hebben het akkerland, de strook langs de N207 en de oever van de Hillegommerdijk potentie om te fungeren als jachtgebied.

Beoordeling

Wanneer er leefgebied aanwezig is, kan de herinrichting van het plangebied ten behoeve van de busbaan leiden tot vernietiging van in dit leefgebied aanwezige verblijfplaatsen en is er kans op het doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is een overtreding van artikel 3.10, lid 1a en 1b, van de Wnb. Ook kan de aanleg van de busbaan leiden tot toename van aanrijdingslachtoffers in de nieuwe situatie. Met name ter hoogte van de Hillegommerdijk, onder andere ter hoogte van de nieuw te plaatsen brug en langs het NNN, waar de busbaan langs de bosranden en tuinpercelen loopt. Een stelselmatig doodrijden van individuen kan een negatief effect hebben op de gunstige staat van instandhouding, die voor deze soorten al in huidige situatie niet gunstig is (of onbekend). Dit is een overtreding van artikel 3.10, lid 1b van de Wnb.

Vervolg

De aanwezigheid van leefgebied van de wezel, bunzing en steenmarter en mogelijk ook hermelijn is zeer aannemelijk. Waarnemingen uit de NDFF bevestigen dit. Er wordt daarom aangenomen dat deze diersoorten in het gebied voorkomen. Nader onderzoek is niet nodig. Er is een ontheffing op de Wnb nodig om de voorgenomen ontwikkeling te kunnen uitvoeren. Er dient daarvoor een leefgebied te worden aangeboden en maatregelen te worden genomen om het doden van individuen te voorkomen, zodat de (gunstige) staat van instandhouding kan worden geborgd. Verkeerslachtoffers kunnen worden voorkomen door ter hoogte van de Hillegommerdijk, onder de brug door en langs het NNN, waar de busbaan langs de bosranden en tuinpercelen loopt, faunapassages te plaatsen met een goede geleiding er naartoe te regelen (bv met faunarasters).

Vleermuizen

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten beschermde vleermuizen. Het gaat om gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis. De overige vleermuissoorten die in Nederland voorkomen, komen niet in dit deel van Nederland voor en kunnen op basis van hun verspreidingsgegevens worden uitgesloten. Tijdens het veldbezoek zijn geen (sporen van) vleermuizen waargenomen.

Beoordeling

Wanneer er verblijfplaatsen aanwezig zijn, leidt de sloop van de woningen aan de Hillegommerdijk of de kap van de boom tot vernietiging van verblijfplaatsen en is er kans op het verstoren en doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb.

Bovendien geldt dat de te plaatsen brug een barrière kan vormen voor vleermuizen die de vaart als vliegroute gebruiken. Om verkeerslachtoffers te voorkomen moeten bruggen minimaal 1,5 meter hoog en 4 meter breed zijn (Boonman 2011). Verder kan de inzet van kunstlicht bij de werkzaamheden en het gebruik van kunstverlichting op de brug leiden tot verstoring van de migratie- en vliegroute boven de Ringvaart. De dieren worden daarmee gedwongen om een minder geschikte route om het verstoorde gebied heen te kiezen of om te keren en daarbij op zoek te moeten naar andere, wellicht suboptimaal foerageergebied en/of vliegroute. Er kan daarom niet worden uitgesloten dat tijdens de werkzaamheden en in de eindsituatie individuen worden verstoord en de functie van een mogelijk aanwezige essentiële

migratie- en vliegroute tijdelijk en permanent wordt aangetast. Ook een indirect effect op het gebruik van verblijfplaatsen kan niet worden uitgesloten. Dit kan leiden tot een overtreding van artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb.

Vervolg

Nader onderzoek is uitgevoerd om te bepalen of de bomen en gebouwen een functie hebben als verblijfplaats voor vleermuizen. Dit onderzoek wordt beschreven in de volgende paragraaf.

De functie van de migratie- en vliegroute boven de Ringvaart is een gegeven en is niet nader onderzocht in het vervolgonderzoek. Wel zijn vleermuizen waargenomen boven de Ringvaart. Hier dient in de verdere uitwerking van het ontwerp rekening mee te worden gehouden.

Broedvogels

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten broedvogels met zowel jaarrond als niet-jaarrond beschermde nesten. Tijdens het veldbezoek zijn voornamelijk stadsvogels en vogels van bos en struweel waargenomen, waaronder halsbandparkiet, fazant, winterkoning, roodborst, merel, vink, koolmees, grote bonte specht, buizerd en torenvalk.

Beoordeling

Wanneer de werkzaamheden worden uitgevoerd in het broedseizoen, kunnen nesten van algemeen voorkomende broedende vogels worden vernietigd en de broedende vogels worden verstoord. Wanneer daardoor het nest wordt verlaten, geldt dit als het opzettelijk vernietigen of beschadigen van nesten en eieren van vogels. Dit is een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb. Wanneer er gierzwaluwen in de woning aan de Hillegommerdijk 52 broeden, leidt het slopen van de woning tot vernietiging van een jaarrond beschermde nestlocatie en is er kans op het vernietigen van eieren en het doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is ook een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb.

Vervolg

Voor de huismus en gierzwaluw is tevens nader onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt nader beschreven in de volgende paragraaf. Verblijfsplaatsen van deze soorten zijn niet in het plangebied aangetroffen.

Voorzorgsmaatregelen

Het verstoren en vernietigen van broedgevallen van vogels zonder jaarrond beschermde nesten is het beste te voorkomen door te werken buiten het gangbare broedseizoen. Voor het gangbare broedseizoen geldt geen wettelijk vastgestelde periode, maar de meeste vogels broeden in de periode maart tot en met juli. Ook daarbuiten is het mogelijk dat broedende vogels worden aangetroffen. Wanneer toch in het broedseizoen gewerkt gaat worden is, is het aan te bevelen om voorafgaande de start van de werkzaamheden het terrein door een ter zake kundig ecooloog te laten controleren op aanwezige broedvogels. Indien geen in gebruik zijnde nesten worden aangetroffen, kunnen de werkzaamheden starten. Indien echter in gebruik zijnde nesten worden vastgesteld, moet worden beoordeeld of de werkzaamheden kunnen aanvangen of dat bijvoorbeeld een bepaalde afstand tot het nest moet worden aangehouden. Deze voorzorgsmaatregelen dienen als eis bij werkzaamheden richting de aannemer te worden meegegeven en onder begeleiding van een ter zake kundig ecooloog te worden uitgevoerd. Wanneer bovengenoemde voorzorgsmaatregelen worden nageleefd, is overtreding van de Wnb ten aanzien van algemeen voorkomende broedvogels uitgesloten.

Amfibieën, reptielen, vissen en ongewervelden

Tijdens het veldonderzoek zijn geen beschermde soorten aangetroffen in het kader van amfibieën, reptielen en vissen. Het plangebied ligt wel op de grens van het verspreidingsgebied van de platte schijfhoren. De platte schijfhoren komt voor in zoete, heldere en schone wateren met een rijke begroeiing. Er kan niet worden uitgesloten dat de platte schijfhoren in de watergangen in het plangebied voorkomt.

Beoordeling

In geval de platte schijfhoren in het plangebied voorkomt, kunnen negatieve effecten door de

voorgenomen ontwikkeling op deze soort op voorhand niet worden uitgesloten. Eventueel aanwezige dieren kunnen door de werkzaamheden worden verstoord en gedood en de waterplanten waarin de dieren verblijven en waar ze van eten worden verwijderd. Dit laatste kan tot gevolg hebben dat de soort uit het gebied verdwijnt. Dit zijn overtredingen van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming (artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb). Daarnaast komt er een bijzondere soorten van de Rode lijst voor (Bruin blauwtje). Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden.

Vervolg

Om overtreding van de verbodsbepalingen te voorkomen is nader onderzoek naar de functie van het gebied voor platte schijfhoren meegenomen in het nader ecologisch onderzoek. Het nader ecologisch onderzoek is nader beschreven in de volgende paragraaf. De platte schijfhoren is niet aangetroffen in het plangebied.

Invloed van verlichting langs de HOV-baan

Langs het NNN-gebied

Door de heen en weer rijdende bussen is sprake van meer optische- en geluidsverstoring en wordt de busbaan in het donker verlicht. Dit heeft een negatieve impact in de aangrenzende delen van het NNN-gebied op de vereiste ruimtelijke condities rust, stilte en donkerte. De impact is echter van beperkte omvang en betreft enkel een klein deel van de rand van het Haarlemmermeer.

De brug over de Ringvaart

De Ringvaart is van belang als foerageergebied en vliegroute voor vleermuizen, zoals de watervleermuis. Eventuele verlichting van de HOV-brug kan hinder veroorzaken voor de langs vliegende vleermuizen. Bepaalde vleermuissoorten zijn zeer gevoelig voor kunstmatige verlichting, waaronder de watervleermuis. Daarom is een significant negatief effect op de functie van de Ringvaart als vliegroute voor vleermuizen niet uitgesloten. Voor licht worden maatregelen opgenomen in het ontwerp. Zoals minimaal tot geen verlichting onder de brug.

De volledige beoordeling van het aspect verlichting is terug te vinden in de Natuurtoets.

Nader ecologisch onderzoek

In de Natuurtoets is voor een aantal locaties aangegeven dat nader ecologisch onderzoek noodzakelijk is naar de aanwezigheid naar beschermde soorten. Het nader onderzoek naar beschermde soorten is in 2023 uitgevoerd en bijgevoegd in bijlage 9. Er is nader onderzoek uitgevoerd naar huismussen, gierzwaluwen, roofvogels, vleermuizen en de platte schijfhoren. Uit het nader onderzoek blijkt dat geen verblijfplaatsen voor huismussen gierzwaluwen en vleermuizen in het plangebied aanwezig zijn. Voor roofvogels zijn geen broedplaatsen aangetroffen en de platte schijfhoren is tevens niet aangetroffen in het plangebied. Negatieve effecten op deze beschermde soorten zijn daardoor uitgesloten.

Conclusie soortenbescherming

Uit de ecologische onderzoeken blijkt dat een ontheffing Wnb benodigd is voor de wezel, bunzing, steenmarter en mogelijk ook de hermelijn om te werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Literatuurgegevens bevestigen al dat deze soorten in het plangebied aanwezig zijn. In het Definitief Ontwerp worden compensatie- en mitigatiemaatregelen (de uit de ontheffing voortvloeiende vereisten) voor deze soorten verder uitgewerkt waaronder de benodigde faunapassage en geleidingsstructuren. Deze gegevens zijn voldoende om een ontheffing aan te vragen. Voor de vliegroute voor vleermuizen over de Ringvaart geldt dat geen aanvullend onderzoek nodig is, maar wel dat er in het Definitief Ontwerp gepaste mitigerende maatregelen getroffen moeten worden. Uit nader onderzoek is gebleken dat een ontheffing Wnb voor de diersoorten huismussen, gierzwaluwen, roofvogels, vleermuizen en de platte schijfhoren niet benodigd is.

De voorzorgsmaatregelen (en de uit de ontheffing voortvloeiende vereisten) dienen als eis richting de uitvoerende aannemer te worden meegegeven, in een ecologisch werkprotocol te zijn uitgewerkt en onder begeleiding van een ter zake kundig ecooloog te worden uitgevoerd.

5.10 Archeologie en cultuurhistorie

Wettelijk kader

Erfgoedwet

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet bundelt meerdere wetten en regelingen op gebied van behoud en beheer van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1998. Het deel van de Monumentenwet dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet welke naar verwachting op 1 januari 2024 in werking treedt. Tot die tijd valt dit onderdeel binnen de overgangsregeling van de Erfgoedwet. Hierin staat dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening dient te worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. De Wamz en de monumentenwet zijn sinds 2017 overgegaan in de Erfgoedwet.

Erfgoedvisie gemeente Haarlemmermeer 2020-2030

De erfgoedvisie gemeente Haarlemmermeer 2020-2030 geeft een eenduidig archeologisch regime voor de gehele gemeente. Erfgoed is ook een waarde op zich. Mensen ontlenen er een gevoel van trots en verbondenheid aan. Het geeft identiteit, op basis van een gezamenlijk verleden. De erfgoedvisie met uitvoeringsprogramma van de Gemeente Haarlemmermeer voor de periode 2020 - 2030 stelt vast dat erfgoed bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving, de aantrekkelijkheid van de gemeente als bezoekslocatie en aan een aangenaam vestigingsklimaat. De basis van de visie is erfgoed als inspiratie en motor voor nieuwe ontwikkelingen. Het Haarlemmermeers erfgoed vormt het fundament voor het verhaal van Haarlemmermeer. Erfgoed is zo een dragende en verbindende kracht voor opgaven en ontwikkelingen binnen onze gemeente.

De archeologienota heeft tot doel een verantwoorde balans te vinden tussen goede omgang met het archeologische erfgoed en andere maatschappelijke belangen die bij planontwikkelingen moeten worden gewogen. Om relevante keuzes te kunnen maken die in lijn zijn met de andere beleidsdoelen die de gemeente zich stelt, zal een integrale afweging plaatsvinden. De gemeente vult de Erfgoedvisie in met de volgende speerpunten:

Speerpunten

1. Inspireren

Het verhaal van Haarlemmermeer beter zichtbaar en beleefbaar te maken voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

2. In stand houden

Erfgoedparels in ere houden;

3. Ontwikkelen

Verbinden van erfgoed en ruimtelijke ontwikkelingen.

De speerpunten zijn beleidsvoornemens die het kader vormen voor uitvoering van het erfgoedbeleid. In het uitvoeringsprogramma worden concrete acties en projecten opgenomen en geeft aan wanneer de uitvoering en voltooiing plaatsvindt.

Doelen

Met het archeologiebeleid wordt de realisering van de volgende doelen nagestreefd:

- Bescherming van het bodemarchief door archeologische waarden mee te laten wegen in ruimtelijke planprocedures. Dit door de archeologische waarden op te nemen in bestemmingsplannen of aan de hand van een erfgoedverordening.
- Prioriteit geven aan het ter plaatse ('in situ') bewaren van archeologische waarden. Als gemeente hebben wij het voornemen om alleen in gevallen waar vernietiging van archeologische waarden niet voorkomen kan worden, aan de verstoorder te verplichten deze veilig te stellen door archeologisch veldonderzoek te doen en opgravingswerkzaamheden te verrichten (behoud 'ex situ').
- Kennisvermeerdering van het Haarlemmermeers bodemarchief als behoud op de plek zelf niet

mogelijk is ('ex situ'). Kennis vergaren over wat er zich in de grond bevindt is belangrijk voor het realiseren van een goede kwaliteit van archeologische monumentenzorg. Kennis is noodzakelijk om het archeologisch beleid een kader te geven en te sturen. Eventuele archeologische vondsten dienen aangemeld en overgedragen te worden aan het Provinciaal depot voor bodemvondsten Noord-Holland. Dit om wetenschappelijk onderzoek en behoud mogelijk te maken.

In het kort samengevat zijn de volgende onderdelen van belang binnen erfgoedvisie:

- Het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
- De mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
- De mogelijkheid van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) om bij (dreigende) schade aan archeologische monumenten na een toevalsvondst voorschriften te stellen aan de uitvoering de werkzaamheden of die stil te leggen;
- De mogelijkheid van het bevoegd gezag of de minister van OCW om toegang tot een terrein af te dwingen om archeologisch onderzoek te kunnen doen.

De gemeente is verplicht om verwachte en aanwezige archeologische waarden mee te wegen bij ruimtelijke beslissingen. De wetgever geeft de gemeente de vrijheid om naar eigen inzicht vorm te geven aan de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrens. Deze beleidsnota geeft hier invulling aan.

Beschouwing cultuurhistorie

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Provincie Noord-Holland.

Deze leidraad geeft inzicht in de archeologische-, historisch-, stedenbouwkundige- en de historisch-geografische waarden. Cultuurhistorische waarden zijn van belang voor de identiteit, de herkenbaarheid en het karakter van een gebied of een dorp. De cultuurhistorische waarden moeten in een vroeg stadium van planontwikkeling worden geïnventariseerd bij het ontwerp worden gebruikt en bij de vaststelling worden meegewogen. Er moet onderbouwd worden aangegeven op welke wijze het culturele erfgoed zoveel mogelijk behouden blijft, hersteld of als inspiratiebron gebruikt wordt voor nieuwe ontwikkelingen.

Ensemblegebied Haarlemmermeerpolder

Het plangebied ligt in de Haarlemmermeerpolder. De Haarlemmermeerpolder is de grote droogmakerij met een rechtlijnige verkavelingsstructuur ten zuidwesten van Amsterdam. De polder is onderdeel van het woon- en werklandschap van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en biedt plaats aan de luchthaven Schiphol met al haar bijkomende dynamiek. Snelwegen (A4/A44/A5/A9), spoorwegen en start- en landingsbanen vormen een relatief nieuwe laag in de polder, die steeds meer het beeld van de polder bepaalt. De Ringvaart vormt de begrenzing van de droogmakerij en is onderdeel van de boezem.

De belangrijkste aandachtspunten van dit ensemble zijn de kwaliteit van de leefomgeving en de relatie tussen de landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle structuren en de nieuwe ontwikkelingen in de polder.



Figuur 5-19: Uitsnede van Ensemblegebied Haarlemmermeer, het plangebied is bij benadering rood weergegeven

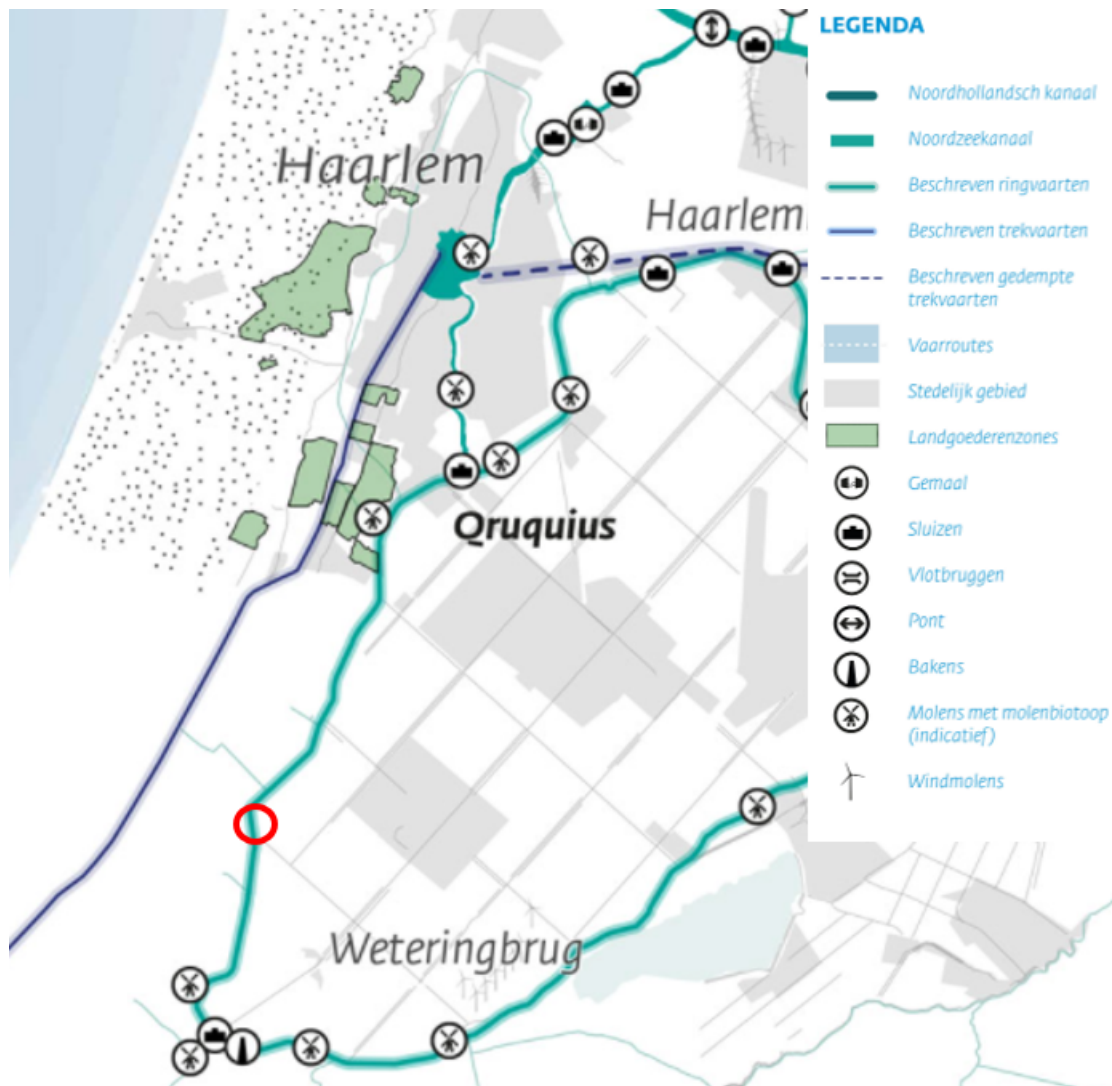
De provinciale kernwaarden zijn:

- De landschappelijke karakteristiek: de landschapstypen en de belangrijkste kenmerken van deze landschappen.
- Openheid en ruimtebeleving: de beleving van de vrije open ruimte, de horizon en de oriëntatiepunten.
- De ruimtelijke dragers: de driedimensionale structuren en lijnen die in het (vlakke) landschap het beeld bepalen en begrenzen. Denk hierbij aan bebouwingslinten, bomenlanen en dijken.

Deze kernwaarden worden met het planvoornemen niet beschadigd. Als gevolg van de HOV-verbinding worden de aanwezige landschapstypen niet gewijzigd. Daarnaast wijzigt de openheid en ruimtebeleving niet, omdat geen bebouwing wordt toegevoegd. Tevens worden bestaande structuren en lijnen, zoals de bebouwingslinten, bomenlanen of dijken niet aangetast. Met de landschappelijke inpassing van de HOV-verbinding is rekening gehouden door de aandachtspunten te vertalen in een beeldkwaliteitskader. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt rekening gehouden met de daarin opgenomen uitgangspunten.

Structuur vaarten en kanalen

Een belangrijk onderdeel van het plan is de brug over de Ringvaart van Haarlemmermeer. Deze is onderdeel van de structuur 'Vaarten en Kanalen', zie figuur 5-20.



Figuur 5-20: Locatie van de brug (rode cirkel) over de Ringvaart van Haarlemmermeer

De structuur Vaarten en kanalen beschrijft de grote gegraven watergangen in Noord-Holland: een aantal grote ringvaarten, de trekvaarten, het Noord-Hollands Kanaal en het Noordzeekanaal. Het zijn landschappelijke en cultuurhistorische structuren die belangrijke ingrepen in de ontstaansgeschiedenis markeren en bijdragen aan de identiteit van de provincie. Het stelsel van kanalen en (trek)vaarten heeft door de eeuwen heen een belangrijke rol gespeeld in het transport en vervoer van goederen en mensen. Ze zijn onderdeel van het boezemsysteem, een stelsel van waterlopen waarmee water wordt aangevoerd en het overschot aan water via gemalen en sluizen onder andere naar de Noordzee en het IJsselmeer/Markermeer afgevoerd. In droge tijden en voor het doorspoelen van de boezem wordt via hetzelfde stelsel zoet water uit het IJsselmeer en het Markermeer binnengelaten. De beschreven kanalen en vaarten voeren door verschillende landschapstypen en geven inzicht in de verschillende fasen van ontginning, drooglegging en aandijkingen. De laatste decennia is de recreatieve betekenis van de vaarten en kanalen enorm gegroeid.

Ambities en ontwikkelprincipes

Voor de ringvaarten zijn algemene en specifieke ambities en ontwikkelprincipes vastgesteld. Deze zijn hieronder samengevat.

Algemeen

Voor ringvaarten in het algemeen is de ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:

- het versterken van de ringvaart als samenhangende en continue cultuurhistorische drager, zowel landschappelijk als recreatief.
- Versterk de herkenbaarheid en eigenheid van ringvaarten en –dijken. Zorg dat het doorgaande profiel en het hoogteverschil van het dijklichaam met het aanliggende landschap duidelijk zichtbaar blijven.

- Geef verbindingen onder en over de ringvaart als een 'familie' van objecten vorm. Houd het zicht op bruggen en vanaf bruggen vrij.
- Geef infrastructuur op en langs de dijk compact vorm en zorg dat het doorgaande en autonome karakter van de dijk niet wordt aangetast.
- Versterk de relatie tussen de ringvaart en het boezemsysteem/ waternetwerk in de rest van de provincie. Zo ontstaat er een vaarnetwerk op niveau van de provincie en (middels de verbindingen met het IJ, Markermeer en IJsselmeer) en zijn kustwateren (kans).

Verder moeten verschillende landschappen vanaf de dijk herkenbaar gehouden/gemaakt worden:

- Vaak is er aan beide zijden van de ringvaart sprake van verschillende landschapstypen. Zorg dat dit verschil beleefbaar blijft.
- Houd en versterk vrije doorzichten vanaf de ringvaartdijk naar het lagergelegen achterland: laat bebouwing niet aan elkaar groeien en behoud doorzichten.

Haarlemmermeer specifiek

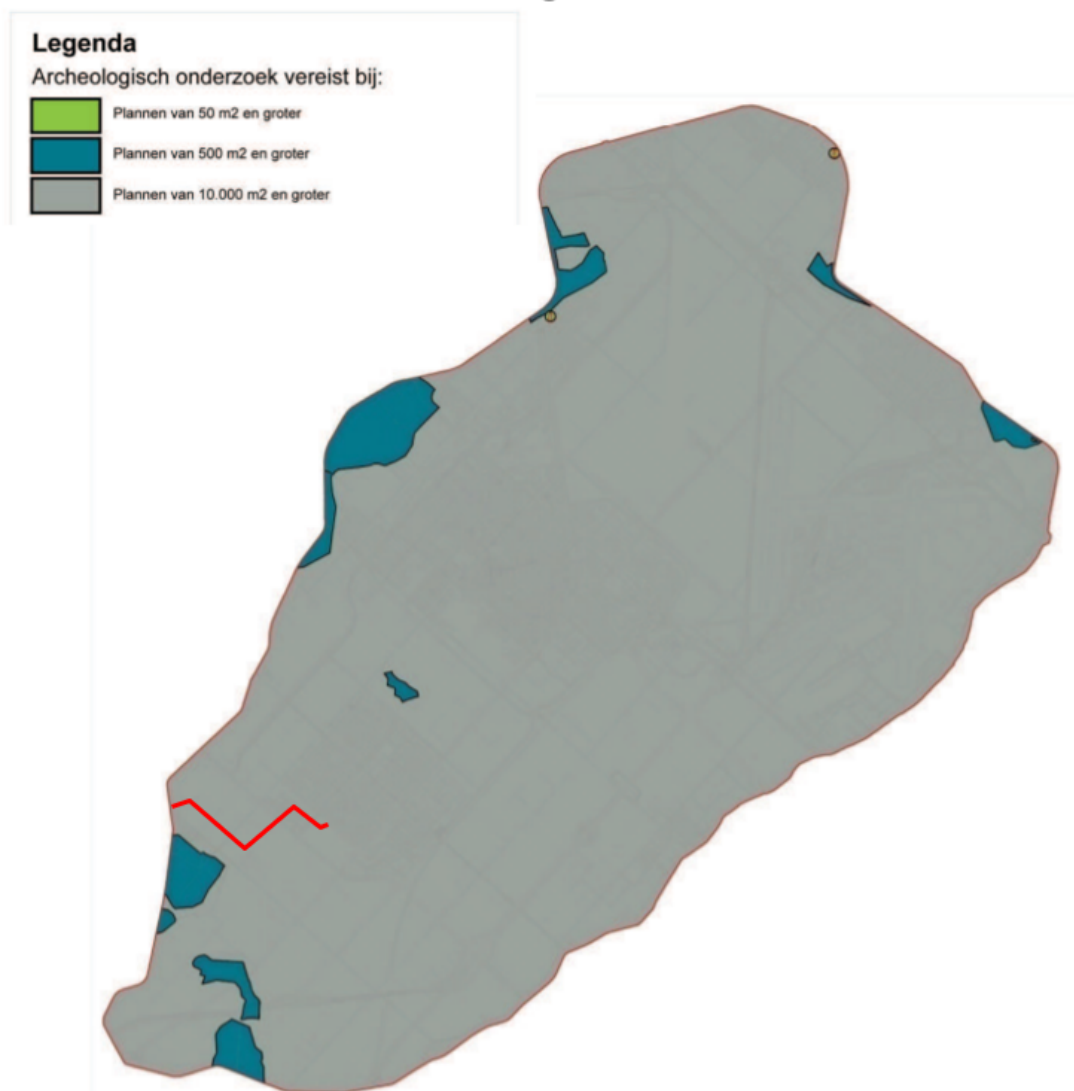
Het versterken van de Ringvaart/Ringdijk Haarlemmermeerpolder als regionale groenblauwe landschappelijke structuur staat centraal.

- De Ringvaart, Ringdijk en bovenlanden vormen samen het snoer waar de diverse (dubbel)dorpen, groengebieden en het erfgoed aan hangen. Versterk het snoer als recreatieve ruimtelijke structuur met een eigen gezicht (zie ensemble Haarlemmermeerpolder).
- Versterk het doorgaande karakter van de dijkzone en voorkom verrommeling. Houd oevers zoveel mogelijk publiek toegankelijk.
- Cluster aanlegplaatsen zoveel mogelijk ter hoogte van de dorpen. Versterk haventjes en kades tot recreatieve bestemmingen en ontwikkel hiervoor een eenduidige huisstijl.
- Plaats bebouwing langs de dijk aan de kruin van de dijk en behoud doorzichten naar het achterland.
- Ga zorgvuldig om met de kruising van ringvaart en Stelling van Amsterdam: behoud en versterk het zicht op het fort vanaf de Ringvaartdijk, beperk de beplanting in het binnentalud.
- Versterk de ringvaart als de ruggengraat voor een doorgaand landschap met divers karakter en gebruik. De ringvaart schakelt Kagerplassen, Westeinderplassen en groengebieden aan elkaar. Maak de onderlinge relatie hiertussen beleefbaar (kans).

Er is voor het plangebied een Beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld waarin is aangesloten bij bovengenoemde ambities. Met name in het ontwerp van de brug is rekening gehouden met de aansluiting op de 'familie' van gelijkwaardige bruggen over de Ringvaart. In het kader van cultuurhistorie kent het plan daarom geen bezwaren.

Beschouwing Archeologie

In de Nota Cultureel Erfgoed Gemeente Haarlemmermeer is in de bijlage de Archeologische Beleidskaart Haarlemmermeer te vinden. De planlocatie is aangegeven in het rood. Uit deze kaart is vast te stellen dat er voor het project geen archeologische onderzoek noodzakelijk is.



Figuur 5-21: Archeologische beleidskaart Planlocatie

Daarnaast bevinden zich geen door het Rijk, provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten in het plangebied.

Conclusie

Het plan heeft rekening te houden met cultuurhistorische waarden en karakteristieken van de Haarlemmermeerpolder. Met het ontwerp van de HOV en de HOV-brug wordt hieraan voldaan. Er zijn geen archeologische waarden in het plangebied. In het kader van archeologie en cultuurhistorie is het plan daarom uitvoerbaar.

5.11 Ontploffbare oorlogsresten

Wettelijk kader

Het Certificatieschema voor het Opsporen van ontploffbare oorlogsresten (OO), bedoeld in de artikelen 4.17e en 4.17f van de Arbeidsomstandighedenregeling, is door de Stichting Veilig Omgaan met Explosieve Stoffen (VOMES) op 15 oktober 2020 vastgesteld. Het certificatieschema voor het managementsysteemcertificaat 'Opsporen van ontploffbare oorlogsresten' heeft betrekking op het opsporen van ontploffbare oorlogsresten die in de (water)bodem zijn achtergebleven tijdens en na de Eerste en Tweede wereldoorlog en heeft tot doel om te borgen dat het opsporen van ontploffbare oorlogsresten op een veilige wijze plaatsvindt.

Beschouwing

Ter plaatse van project HOV Noordwijk-Schiphol, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek, te gemeentes Lisse

en Haarlemmermeer, worden grondroerende werkzaamheden uitgevoerd. Aangezien eventueel aanwezige ontplofbare oorlogsresten een risico vormen voor de uit te voeren werkzaamheden, is het van belang dat de kans op het aantreffen van explosieven in het onderzoeksgebied onderzocht wordt. Hiervoor is door T&A Survey een onderzoek uitgevoerd conform de richtlijnen van het Certificatieschema "Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten" versie 2023-01 ("CS-VROO") dat op 1 november 2023 van kracht is geworden. Het onderzoek is bijgevoegd in bijlage 11.

De analyse van het bronnenmateriaal uit de inventarisatie heeft tot de conclusie geleid dat er geen explosieven (meer) in het onderzoeksgebied te verwachten zijn. Het onderzoeksgebied is daarmee onverdacht gebied. Grondroerende werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied kunnen op reguliere wijze worden uitgevoerd. Opgemerkt dient te worden dat indien er tijdens de geplande werkzaamheden onverhoopt toch explosieven worden aangetroffen dit een contra-indicatie betreft waardoor de uitgangspunten mogelijk lokaal dienen te worden bijgesteld.

Conclusie

Het onderdeel ontplofbare oorlogsresten vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project, omdat het gebied als onverdacht aangemerkt.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de opzet van de planregels, toelichting op de bestemmingen, de overgangs- en slotregels en een toelichting op de verbeelding.

6.1 Standaard en plansystematiek

De planregeling van dit provinciaal inpassingsplan is gebaseerd op een gedetailleerd eindplan van het HOV-tracé. Dit houdt in dat aan de binnen het plangebied aanwezige gronden in hoofdzaak specifieke bestemmingen zijn toegekend, die niet nader worden uitgewerkt. In een aantal gevallen geldt daarnaast een dubbelbestemming. Deze bestemming zorgt voor aanvullende eisen in verband met de bescherming van in het plangebied aanwezige waarden en belangen. Voorts zijn in de planregels enkele flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

Bij toepassing van bevoegdheden is van belang dat op grond van artikel 3.26 lid 2 Wro Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten in de plaats treden van respectievelijk de gemeenteraad en burgemeester en wethouders. Deze indeplaatsstelling kent evenwel een aantal uitzonderingen welke genoemd zijn in artikel 3.26 lid 4 Wro. Zo blijft de gemeente in principe bevoegd om een omgevingsvergunning voor de binnenplanse afwijking van het inpassingsplan te verlenen. Provinciale Staten kunnen echter een besluit nemen waarin is bepaald dat ook voor die bevoegdheden Gedeputeerde Staten bevoegd is. In het onderhavige PIP is ervoor gekozen het bevoegd gezag voor wat betreft de bevoegdheden genoemd in artikel 3.26 lid 4 Wro bij burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente te leggen.

6.2 Toelichting op de regels

Het PIP is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Hierin zijn regels opgenomen over onder andere de indeling van de planregels en de naamgeving van bestemmingen. De planregels kennen standaard vier hoofdstukken.

Hoofdstuk1 Inleidende regels

In Hoofdstuk 1 Inleidende regels zijn de begrippen gedefinieerd die in de regels van dit plan voorkomen. Daarnaast is hier de wijze van meten geregeld.

Hoofdstuk2 Bestemmingsregels

In Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels wordt per bestemming een juridische uitwerking gegeven van de bestemmingsvlakken en nadere aanduidingen op de verbeelding. Met name de ligging en regels van de bestemming Verkeer zijn van belang omdat hierin de HOV mogelijk wordt gemaakt.

Voorwaardelijke verplichting

Omdat de nieuwe HOV-baan deels in bestaande NNN is gelegen, dient compensatie van natuur plaats te vinden. Om deze compensatie te borgen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waardoor 4,9 hectare van het beheertype N16.04 vochtig bos met productie (11.448 m² - 1,1 ha) en N12.02 kruiden- en faunarijck grasland (38.383 m² - 3,8 ha) minimaal volledig dient te worden gecompenseerd.

Ook vindt er een toename van verharding plaats. Daarom dient 15% van de toename aan verharding te worden gecompenseerd in de vorm van water. Ook dit is opgenomen als voorwaardelijke verplichting in de regels van dit inpassingsplan.

Deze voorwaardelijke verplichtingen zijn opgenomen in hoofdstuk 2 onder artikel 5.3.

Hoofdstuk3 Algemene regels

In Hoofdstuk 3 Algemene regels worden regelingen gegeven voor zones waarvan een beperkende werking uit kan gaan. Die gelden boven de mogelijkheden die een bestemming biedt. Ten behoeve van de veiligheid is rondom de brug een gebiedsaanduiding voor het uitsluiten van steigers opgenomen.

Overige artikelen betreffen onder andere uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening en de anti-dubbeltelbepaling.

Indien nadat de Omgevingswet in werking is getreden toepassing wordt gegeven aan de in dit hoofdstuk opgenomen afwijkingsregels, is geen sprake zijn van een afwijking maar van een omgevingsplanactiviteit.

Hoofdstuk4 Overgangs- en slotregels

In Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels zijn het overgangsrecht en de slotregel opgenomen.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

HOV Noordwijk-Schiphol is een gezamenlijk project van de provincies Noord- en Zuid-Holland, Vervoerregio Amsterdam, samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland en de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Haarlemmermeer en Lisse. De uitvoering van de werkzaamheden van zowel de aanleg van de HOV-verbinding op het grondgebied van Noord-Holland en het opstellen en begeleiden van voorliggend inpassingsplan worden gezamenlijk door deze partijen gedragen. Er is een overeenstemming bereikt over de verdeling van de kosten en is tussen de partijen een realisatieovereenkomst gesloten. De provincie legt de ontsluitingsweg en de parkeerplaatsen aan. Daarnaast stelt de provincie aan de gemeente een vast bedrag beschikbaar voor de aankoop van de grond t.b.v. de ijsclub. De krabbelbaan, het clubgebouw en het machinegebouw betreffen, anders dan de parkeerplaats en de ijs/skeelerbaan, geen essentiële voorzieningen voor de exploitatie van de ijs- en skeelerclub. Om die reden vallen deze buiten de scope van het PIP. De Provincie zorgt wel voor een financiële vergoeding waarmee het clubgebouw, het machinegebouw en de krabbelbaan ten noorden van de ijsclub kunnen worden gerealiseerd.

Een deel van de gronden voor de realisatie van het project is nog niet in eigendom van de provincie Noord-Holland. Als deze gronden niet minnelijk verworven kunnen worden dan is de provincie bereid hiervoor het onteigeningsinstrumentarium in te zetten.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraak en maatschappelijk overleg

Op grond van artikel 3.1.6 onder e van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gaan een Provinciaal inpassingsplan alsmede een ontwerp hiervoor, vergezeld van een beschrijving van de wijze waarop gemeenten, burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het plan zijn betrokken.

Omwonenden zijn reeds actief benaderd en geïnformeerd door de provincie en zijn in de gelegenheid gesteld om input te leveren op het ontwerp van de HOV middels verschillende ontwerpateliers. Zij zullen ook in het kader van het PIP nader geïnformeerd worden en in de gelegenheid worden gesteld om te reageren op het plan.

Overleg met grondeigenaren is gestart

Er zijn diverse grondeigenaren betrokken bij de ontwikkeling van de HOV-baan. Met deze grondeigenaren is tijdig contact gezocht, dit ten behoeve van de minnelijke overeenkomsten. De voorgesprekken zijn bezig en de daadwerkelijke onderhandelingen met de grondeigenaren starten na de PIP-procedure. Deze partijen komen in aanmerking voor financiële compensatie van de schade. Daarnaast wordt wel zorg gedragen voor het bereikbaar houden van hun percelen.

Overleg met andere overheden

Op grond van artikel 3.1.1, lid 1 juncto artikel 3.1.6, lid 1 onder c Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een Provinciaal inpassingsplan, daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De gemeente Lisse, gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam en Hoogheemraadschap Rijnland zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het voorlopig ontwerp van de nieuwe HOV-verbinding. Deze partijen zijn reeds geïnformeerd over het plan en hebben geen bezwaar tegen het inpassingsplan.

Zienswijzen

Het ontwerp Provinciaal inpassingsplan wordt gedurende zes weken voor eenieder ter visie gelegd. Tijdens deze periode kan iedereen zijn of haar zienswijze indienen bij de Gedeputeerde Staten.

