

Nota van Beantwoording zienswijzen

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Kenmerk: 2232744/2234441

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	2
2.	Ontvankelijkheid zienswijzen	2
3.	Nut en noodzaak project	2
4.	Beantwoording zienswijzen.....	4

1. Inleiding

In de periode van 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024 heeft het Ontwerp-PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud ter inzage gelegen. Iedereen heeft een zienswijze kunnen indienen op het Ontwerp-PIP. In deze Nota van Beantwoording wordt een reactie gegeven op de zienswijzen. De zienswijzen zijn geanonimiseerd zodat een zienswijze niet direct te herleiden is tot een persoon. De indieners van de zienswijzen zijn geïnformeerd over welk nummer (ID-nr.) hun zienswijze heeft. Aan de hand van dat nummer kan men de reactie terugvinden.

De Nota van Beantwoording is onderdeel van de besluitvorming van het PIP. Gedeputeerde Staten hebben de Nota van Beantwoording vastgesteld. Een aantal zienswijzen heeft geleid tot kleine aanpassingen in het PIP. Doorgaans gaat het om verduidelijkingen of aanscherpingen van de tekst of Verbeelding. Een overzicht van de wijzigingen is opgenomen in de Nota van Wijzigingen. Ook deze nota is onderdeel van de besluitvorming van het PIP en is door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

Het definitieve PIP gaat, samen met de Nota van Beantwoording en de Nota van Wijzigingen, richting Provinciale Staten. Daarvoor hebben Gedeputeerde Staten een Statenvoordracht gemaakt. Daarin is het voorstel opgenomen dat PS het PIP vaststellen en ter inzage leggen. Vervolgens kunnen belanghebbenden gedurende zes weken beroep aantekenen bij de Raad van State als zij het niet eens zijn met het besluit en de inhoud van het PIP.

Na een eventuele behandeling bij de Raad van State wordt het PIP onherroepelijk, mits de Raad van State geen streep zet door het besluit. Vervolgens starten de voorbereidingen om de brug over de ringvaart, de busbaan en het doorfietspad aan te leggen. Naar verwachting kan in 2029 de HOV-verbinding in gebruik worden genomen.

2. Ontvankelijkheid zienswijzen

Er zijn 23 zienswijzen binnengekomen. Alle zienswijzen zijn binnen de periode van 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024 verzonden. Daarmee zijn alle 23 zienswijzen ontvankelijk.

3. Nut en noodzaak project

In een aantal zienswijzen wordt gevraagd naar het nut en de noodzaak van het project. Omdat daar een wat langer antwoord voor nodig is, beginnen we deze Nota van Beantwoording met een stukje algemene tekst over het nut en de noodzaak.

In de afgelopen jaren zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd rondom de HOV-corridor Schiphol-Noordwijk. Twee belangrijke daarvan zijn:

- Planstudie kwaliteitsimpuls OV-corridor Duin- en Bollenstreek – Schiphol (MuConsult en IV Infra in opdracht van de provincie Zuid-Holland, 2011)
- Tracéverkenning HOV Noordwijk-Schiphol in Haarlemmermeer (Sweco in opdracht van de Provincie Noord-Holland, 2018)

Planstudie

De achterliggende gedachte van de Planstudie is dat een hoogwaardige OV-verbinding noodzakelijk is om de bereikbaarheid van de regio te borgen en een verdere belasting van het (hoofd)wegennet zoveel mogelijk te voorkomen. De studie borduurt voort op een eerste verkenning waarin een hoogwaardige OV-verbinding tussen de Duin- en Bollenstreek en Schiphol haalbaar is gebleken.

De Planstudie bestaat uit een onderzoek naar de vervoerwaarde en de exploitatie van een dergelijke verbinding (eerste deel) en een onderzoek naar de ligging van het voorkeustracé (tweede deel). Uit het eerste deelonderzoek blijkt dat het aantal reizigers en de vervoeropbrengst als gevolg van de OV-verbinding fors toeneemt en dat tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen. Per saldo leidt dit tot een beduidende verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer ten opzichte van de bestaande situatie.

Uit het tweede deelonderzoek blijkt deze winst vooral voor rekening komt van het deeltraject Lisse-Nieuw Vennep.

Tracéverkenning

Dit was de reden om voor dit traject de Tracéverkenning HOV Noordwijk-Schiphol uit te voeren. Het tracé zoals dat nu in het PIP is opgenomen komt daar als voorkeursvariant uit. De doorslaggevende argumenten waren:

- Bus kan doorrijden: lange rechte lijnen met prioriteit voor het openbaar vervoer;
- Hoge vervoerswaarde als gevolg van de woningbouwontwikkeling Lisserbroek Noord (veel potentiële busreizigers).

Integrale oplossing met N207

Een aantal indieners pleiten voor een meer integrale oplossing (HOV en autoverkeer) op een tracé, gelegen iets ten noorden van Lisserbroek. Deze oplossing betekent circa drie minuten extra reistijd. Het busverkeer rijdt dan langer mee met het overige (auto)verkeer. Drie minuten extra rijtijd kan daardoor in de praktijk al snel oplopen. Daarnaast lijkt drie minuten niet veel, maar in exploitatieberekeningen voor het openbaar vervoer maken enkele minuten vaak het verschil. Immers, de rijtijdwinst (of verlies) wordt gehaald door elke bus, gedurende de gehele levensduur van de busbaan.

4. Beantwoording zienswijzen

Hierna volgt de reactie op elke zienswijze. De indieners van de zienswijzen hebben een brief gehad met daarin het nummer (ID-nr.) van diens zienswijze. Per zienswijze wordt de reactie weergegeven. De zienswijzen zijn opgeknipt in delen. Dit is gedaan om elke aparte vraag of opmerking goed te kunnen beantwoorden. Elke zienswijze begint met het nummer van de vraag of opmerking. Deze is doorlopend over de zienswijzen heen. De laatste zienswijze kent dan ook de hoogste nummers. Vervolgens wordt in de kolom de vraag of opmerking van de zienswijze weergegeven. In de laatste kolom is de reactie op de vraag of opmerking gegeven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
1	1	<p>1. Belanghebbende: Roeivereniging Iris maakt intensief gebruik van de waterwegen in het betreffende gebied voor roeitrainingen en -tochten. Wij zijn daarom direct betrokken bij en beïnvloed door de plannen voor de nieuwe HOV-brug tussen Lisse en Lisserbroek.</p> <p>2. Veiligheid roeiers: Het huidige ontwerp van de brug houdt alleen rekening met het middelste bruggat voor doorvaart. Wij pleiten voor het geschikt maken van ook het meest westelijke bruggat voor doorvaart door roeiverkeer. De structuur en afmetingen van dit bruggat dienen te voldoen aan de normen betreffende de minimale doorvaarthoogte en -breedte voor roeiverkeer, en de configuratie van de remmingswerken mag geen hinder of beperkingen opleggen aan de veilige en onbelemmerde passage van dergelijk verkeer. Dit is van essentieel belang om de veiligheid van onze roeiers te waarborgen, gezien de huidige en toekomstige drukte op het water.</p> <p>3. Verkeersveiligheid en efficiëntie: Het aanpassen van het ontwerp om twee doorvaartmogelijkheden te bieden, zal leiden tot een betere spreiding van het waterverkeer. Dit verhoogt niet alleen de veiligheid voor roeiers, maar draagt ook bij aan de algehele verkeersveiligheid en efficiëntie op het water.</p> <p>Wij verzoeken u met klem om de veiligheid en belangen van onze roeiers en andere watergebruikers mee te nemen in de verdere uitwerking van het bestemmingsplan. Een aanpassing van het ontwerp om het meest westelijke bruggat additioneel geschikt te maken voor doorvaart door roeiverkeer, zou een zeer gewaardeerde stap van een veiligere waterinfrastructuur.</p>	<p>Op dit moment is het ontwerp van de brug nog niet zo ver om te bepalen of een extra bruggat voor roeiverkeer in te passen is. Wel nemen we uw wens mee in de verdere uitwerking van het ontwerp. Het voorliggende PIP voorziet in de mogelijkheid om dit punt mee te nemen.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
2	2	<p>Algemeen:</p> <p>De noodzaak om te komen tot een betere ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer wordt door mij onderstreept. Onderdeel hiervan is een veilige en snelle verbinding met openbaar vervoer. De HOV-verbinding zoals nu gepland voorziet in het laatste.</p> <p>Echter:</p> <p>De gekozen HOV-verbinding voorziet niet in een oplossing voor de reeds jarenlang bestaande verkeershinder ter hoogte van de Ringvaartbrug (verbinding Lisse-Lisserbroek). De smalle doorgang daar ter plekke is onveilig voor alle vormen van verkeer. Met name in het toeristenseizoen (Keukenhof) staan files tot ver in Lisse (t/m de Hyacinthenstraat). Ook grote vrachtwagens kunnen de nauwe doorgang nauwelijks passeren en veroorzaken veel geluids- en milieuovertlast voor de bewoners van de Kanaalstraat.</p> <p>In de afgelopen 10 -15 jaar heb ik meerdere keren de vraag gesteld, waarom niet gekozen is voor een meer integrale oplossing (HOV en autoverkeer) op een tracé, gelegen iets ten noorden van Lisserbroek (voor HOV slechts ± 3 minuten extra reistijd). Ter hoogte van of iets ten zuiden van de N207 is ruimte genoeg. Op deze vraag heb ik nooit een afdoend antwoord ontvangen. Ook op de laatste bijeenkomst (inzage PIP) op 17 januari 2024 werd deze vraag opnieuw niet afdoende beantwoord:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tijdens de bijeenkomst op 17 januari werd wel toegegeven dat integrale ontsluiting (óók voor autoverkeer) inderdaad belangrijk is, maar geeft men aan: dit zal in de toekomst opgelost worden met nog een brug meer ter hoogte van Zuid-Lisserbroek. De mogelijkheid van een aquaduct werd zelfs genoemd! Behalve dat er in dat geval sprake is van nóg een (dure) brug, met nog meer nadelen voor bewoners en voor het scheepvaartverkeer, is over de status van dit project nog weinig bekend. Een bezoeker gaf aan dat in dat geval het nog te ontwikkelen tracé ook weer door woonwijken zal moeten met alle bezwaren van dien. - Het bovenstaande overzicht van het oude en nieuwe tracé laat zien dat een ontsluiting ter hoogte van of iets ten zuiden van de N207 de reistijd met de HOV-bus nauwelijks wordt verlengd. Tevens lijkt een verbinding met een nog te ontwikkelen nieuwe woonwijk (noord Lisserbroek) heel goed mogelijk. Er zijn immers nog geen huizen getekend. Verdubbeling (of meer) van de N207 lijkt mij veruit de voorkeur hebben, omdat hier alle ruimte is om meer integraal infrastructurele knelpunten op te lossen. <p>Een ander belangrijk voordeel ontstaat voor de grote scheepvaart voor de aanvoer van zand en grind naar de zand- en grindhandel Otte B.V. Bij het geplande tracé ondervindt deze scheepvaart veel hinder.</p> <p>Vraag: Is aan dit knelpunt gedacht? Zo ja, is berekend wat de effecten (economische effecten en milieueffecten) van het gekozen tracé zijn op dit groot vaarverkeer en op de reistijd van de bus.</p>	<p>In uw zienswijze benoemd u een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
		<p>Tijdens de bijeenkomst op 17 januari werd genoemd dat dit mogelijk opgelost zal worden met een "groene zone" waarbij de schepen ongehinderd kunnen doorvaren? Omdat dit nog uitgewerkt moet worden werd dit niet echt duidelijk. Bij het tracé ten noorden van Lisserbroek bestaat dit knelpunt niet. In het geval er in de toekomst 3 bruggen komen (zie hierboven) wordt dit knelpunt nog groter!</p> <p>De overige knelpunten van het geplande tracé op een rij:</p> <p>Behalve het afzien van een integrale infrastructurele oplossing voor alle vormen van verkeer gaat het geplande tracé dwars door woonwijken met veel schade voor bewoners:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sloop van 3 woningen. - Vrij uitzicht (over water en dijk) voor aanpalende woningen op de Hillegommerdijk vermindert sterk. - Geluids- en milieuoverlast als gevolg van remmend, stilstaand en optrekkend verkeer voor bewoners van bij de brug aanpalende woningen. - Zicht op stoplichten en verkeersborden. - Voor aanpalende woningen vervallen 10 parkeerplaatsen. Ook al komt de extra parkeerdruk niet boven de norm (85%), betekent dit niet dat bewoners van aanpalende woningen niet fors gedupeerd zijn. Immers, zij parkeren nu voor hun woning en dat kan bij realisatie van de brug niet meer. Voor huizen verderop gelegen zal het uitzicht op de Ringvaart verder verslechteren. Zij kijken dan vrijwel permanent tegen auto's aan. <p>De suggestie om de parkeerplaats van de Narcissenstraat te verbinden met de toekomstige HOV is onacceptabel. Behalve dat hiervoor het bestemmingsplan moet worden gewijzigd en grond aangekocht moet worden, wordt het uitzicht van aanpalende woningen (nu groenvoorziening) veranderd in een toegangspad.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het verhogen van de Ringdijk over het traject halverwege Hillegommerdijk 45 t/m Hillegommerdijk 57 leidt tot nog moeilijker ontsluiting van het pad tussen Hillegommerdijk 45 en Hillegommerdijk 51. Ook is er mogelijk meer sprake van wateroverlast, - Vervallen van bestaande aanlegsteiger voor de plezierboot van Hillegommerdijk 51. - Ter hoogte van Hillegommerdijk 44 en 45 staan in het water palen getekend voor het aanmeren van boten die wachten voor de brug? Het is niet duidelijk of deze palen er komen. Tijdens de bijeenkomst op 17 januari kon men hierover geen duidelijkheid verschaffen. <p>Vraag: Is hierover meer bekend? Als deze palen er komen heeft dat consequenties voor de bestaande aanlegsteiger van Hillegommerdijk 44. Het eventueel realiseren van een aanlegsteiger voor Hillegommerdijk 45 wordt onmogelijk. Kan dit gecompenseerd worden? En zo ja, hoe?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ophoping van scheepvaartverkeer (grote scheepvaart en pleziervaart). - Bij het gekozen huidige tracé is de omvang van planschade onevenredig groot: naast het slopen van 3 huizen en onteigenen van grond, is er mogelijk sprake van waardevermindering van aanpalende woningen, mogelijk schade aan woningen als gevolg van een grote inbreuk op het bestaand dijklichaam en overlast tijdens de bouw. De nauwe doorgang ter hoogte van het Fioreticollege is mogelijk onveilig. <p>Ik realiseer mij dat genoemde punten voor zover het planschade betreft ook later aan de orde kunnen komen. Het is echter moeilijk om in deze zienswijze dit geheel van elkaar te scheiden.</p> <p>Samengevat zijn de vragen:</p>	

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
2	3	Waarom dit tracé? Waarom niet gekozen voor een meer integrale oplossing van problemen?	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.
2	4	Hoe moet de financiële impact gewogen worden: Een HOV-verbinding (gepland tracé) + een brug (aquaduct) iets ter hoogte van Zuid-Lisserbroek versus de geschetste integrale oplossing?	Vanwege de geplande woningbouw, waaronder in Lisserbroek, worden diverse wegen aangepast of aangelegd. Voor elk project geldt dat een afweging wordt gemaakt of deze maatschappelijk verantwoord is. Hiervoor wordt een Maatschappelijke Kosten-Baten analyse (MKBA) opgesteld per project. Het gaat om twee verschillende projecten met verschillende opgaven. Dit PIP gaat over de HOV-verbinding om het openbaar vervoer te faciliteren.
2	5	Heeft men zich de impact gerealiseerd van het geplande tracé op het groot scheepvaartverkeer (met name ten behoeve van zand- en grindvervoer) en het HOV-verkeer? Zijn hiervan berekeningen gemaakt? Hoe kan de economische schade voor het scheepvaartverkeer gecompenseerd worden?	Voor beroepsvaart wordt de brug geopend. Uitgaande van 12 bussen per uur, is per uur ongeveer 20 minuten beschikbaar voor brugopeningen. Dit is voldoende voor de beroepsvaart. Voor recreatievaart kan in uitzonderlijke situaties een wachtrij ontstaan voor de brug . Bedrijven die schade ondervinden als gevolg van de aanleg van de HOV-verbinding kunnen een aanvraag voor planschade indienen. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit de wet en jurisprudentie.
2	6	Is berekend hoeveel mensen gebruik maken van de HOV-verbinding. Wat zijn de uitkomsten van deze berekening? Ik zie in mijn omgeving (Lisse en Haarlemmermeer) te vaak bijna lege bussen rijden.	Deze berekeningen zijn onderdeel geweest van de Planstudie. Daaruit blijkt dat het aantal reizigers en de vervoerbrengst toeneemt en dat tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen. Per saldo leidt dit tot een verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer ten opzichte van de bestaande situatie.
2	7	In hoeverre interfereert de al jarenlange onzekerheid (ook nu nog!) over woningbouw in Lisserbroek met de beslissing over een HOV-verbinding in het algemeen, en met het gekozen tracé in het bijzonder.	De woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord en de busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse versterken elkaar. Met de busbaan is de woningbouw direct goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zonder de woningbouw is de vervoerwaarde van de busbaan minder groot, maar is nog steeds sprake van een verbetering voor de bestaande HOV-lijn. Met het in procedure brengen van het PIP komt de realisatie van een busbaan een stap dichterbij. Tegelijkertijd werkt de gemeente Haarlemmermeer nauw samen met projectontwikkelaars aan de realisatie van de woningbouw.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
2	8	In hoeverre is de veiligheid van alle verkeer, en in het bijzonder van het schoolgaand verkeer (Fioretticollege Lisse) in het geding?	<p>Het (schoolgaande) fietsverkeer krijgt een breed doorfietspad langs een groot deel van de busbaan en op de brug over de Ringvaart. Hiermee wordt een veiliger alternatief geboden voor fietsverkeer dan de bestaande route via de Lisserbrug.</p> <p>Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.</p>
2	9	Is er een goede oplossing voor de bewoners van wie het huis gesloopt moet worden?	Wij werken aan een goede oplossing voor bewoners waarvan het huis moet wijken. In dergelijke gevallen zijn wij gehouden aan wettelijke procedures.
2	10	Wat zijn de milieueffecten voor bewoners die dichtbij de brug wonen (hierbij denkend aan ronkend auto- en scheepvaartverkeer voor het huis?)	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Graag verwijzen wij u naar de bijlagen 2 en 3 bij de Toelichting op het PIP (Onderzoek luchtkwaliteit, en Geluidsonderzoek). Uit deze onderzoeken blijkt dat er geen onacceptabele effecten optreden.
2	11	In de afgelopen 10-11 jaar is ons tijdens verschillende meetings meermalen verzekerd en beloofd dat het geplande tracé uitsluitend bestemd is voor HOV. Dit zal in de toekomst ook zo blijven. Mijn vraag: Hoe hard is deze verzekering/belofte?	De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst voor de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik is niet beoogd en kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
2	12	Hoe groot is het effect van de verhoging van de Ringdijk voor de ontsluiting tussen Hillegommerdijk 45 en Hillegommerdijk 51?	De Hillegommerdijk wordt hier iets verhoogd en de inrichting wordt aangepast om de aanleg van de brug en de busbaan mogelijk te maken en de kruising die hierdoor ontstaat veilig te kunnen inrichten. De ontsluiting van de woningen blijft (nagenoeg) gelijk. Om de impact van de brug op de omgeving beperkt te houden is gekozen voor een lagere brug.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
2	13	Hoe wordt het vervallen van parkeerplaatsen voor auto's opgelost?	<p>Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. Graag verwijzen wij u naar de Rapportage "Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek" (bijlage 1 van de Toelichting).</p> <p>De te verwijderen parkeerplaatsen worden niet vervangen. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet nodig is omdat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen.</p>
2	14	Wat is het effect van getekende palen in de Ringvaart ter hoogte van Hillegommerdijk 44 en 45? Hoe wordt het vervallen van aanlegplaatsen voor plezierboten opgelost?	<p>De tekeningen bij het PIP of het Voorlopig Ontwerp bevatten geen palen ter hoogte van huisnummers 44 en 45. We nemen aan dat u doelt op de wachtplaatsen voor scheepvaartverkeer aan beide zijden van de brug. Deze zijn geen onderdeel van het PIP, maar de bestaande bestemming van de Ringvaart maakt realisatie daarvan mogelijk. Wij hebben nog geen besluit genomen over of deze er komen en wat dan de exacte locatie daarvan zal zijn. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de brug wordt daar meer duidelijk over.</p> <p>Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen, moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Aanlegplaatsen zonder huurovereenkomst kunnen altijd worden opgeheven.</p> <p>Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan.</p>

ID nr.	Nr.	Zienschijf	Reactie
3	15	<p>Een nieuwe brug met bijbehorende busbaan direct naast ons huis...!</p> <p>Al sinds september 2012 worden wij hiermee geconfronteerd. Wat vinden wij hiervan? Onderstaand onze zienschijf op uw inpassingsplan.</p> <p>In de eerste plaats zijn wij niet tegen verbeteringen van het OV. Een betrouwbaar en snel OV zal steeds belangrijker worden. Dat hiervoor bepaalde ingrepen noodzakelijk zijn begrijpen wij, alleen het nut en noodzaak van een HOV-verbinding tussen Noordwijk-Schiphol is ons nooit helemaal duidelijk geworden.</p> <p>De keuze voor het huidige tracé is in een vroeg stadium, medio 2014/2015 al besloten.</p> <p>Discussie of vragen naderhand hierover werden afgedaan met; 'heeft geen zin, dit besluit is al genomen, het staat vast.'</p> <p>Maar de uitgangspunten waarop dit besluit genomen is, zijn nooit gedeeld met ons. Inmiddels zijn we 10 jaar verder, de vraag is dan ook of deze uitgangspunten nog kloppen.</p> <p>Een meer integrale oplossing (HOV en autoverkeer) op een tracé, gelegen iets ten noorden van Lisse of aan de zuidzijde van Lisse zou met de huidige situatie een grote kans zijn, ook voor u als bestuurders. Ook op deze vraag hebben wij nooit een antwoord ontvangen.</p>	<p>In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.</p>
3	16	<p>Sinds mei 2006 wonen wij met veel plezier aan de Hillegommerdijk. Maar de inpassing van uw plan heeft een zeer grote impact op onze directe leefomgeving. Onderstaand noem ik een aantal aspecten of bezwaren om dit te verduidelijken;</p> <p>Ons vrije uitzicht vermindert sterk! In de eerste plaats door de nieuwe brug met bijbehorend remmingswerk en meerpalen. Maar ook de wegverhoging aan de voorzijde van ons huis met verkeerslichten ed. en het talud naast ons perceel verminderen ons uitzicht aanzienlijk.</p>	<p>Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten. Wel wijzen wij u erop dat u een aanvraag kunt doen voor een tegemoetkoming in de planschade. De tegemoetkoming in de planschade wordt gebaseerd op een eventuele waardevermindering van uw woning. Daarbij wordt gekeken of u voldoet aan de voorwaarden uit de wet en jurisprudentie. U kunt een aanvraag indienen zodra het PIP onherroepelijk is.</p>
3	17	<p>Vanaf de busbaan, fietspad en trottoir is veel meer inkijk mogelijk in onze tuin en ons huis waardoor we veel minder privacy hebben dan in de huidige situatie;</p>	<p>Zie onze reactie hierboven. Enig verlies aan privacy is niet volledig uit te sluiten. Wij achten dit niet zodanig dat er sprake zal zijn van een onevenredige aantasting van uw woongenot. Hierbij speelt ook mee dat de voorbijkomende personen relatief kort ter plaatse van uw woning verblijven en verkeersdeelnemers over het algemeen gefocust zijn op de weg en de doorstroming.</p>
3	18	<p>De huidige parkeerplaats langs de Ringvaart en ook op onze oprit vervalst. Gezien de lichamelijke beperking van mijn vrouw is een parkeerplaats direct bij ons huis essentieel.</p>	<p>In het Voorlopig Ontwerp van de HOV-verbinding is opgenomen dat de uitrit wordt verplaatst naar het perceel naast de woning. Binnen de grenzen van het PIP is dit planologisch mogelijk. Op de inloopbijeenkomst op 17 januari 2024 is u toegezegd dat we de mogelijkheden gaan onderzoeken om parkeren op uw eigen grond mogelijk te maken.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
3	19	In de nieuwe situatie zijn er meer- en andersoortige verkeersbewegingen wat in potentie onveiliger is, en ook meer geluid- en milieuoverlast geeft dan in de bestaande situatie.	<p>Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.</p> <p>Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Graag verwijzen wij u naar de bijlagen 2 en 3 bij de 'Toelichting op het Ontwerp-PIP (Onderzoek luchtkwaliteit en Geluidsonderzoek)'. Uit het onderzoek blijkt dat er geen onacceptabele effecten optreden. Daarnaast is er in de OV concessie benoemd dat alle bussen op het tracé elektrisch gaan rijden.</p>
3	20	Drie woningen moeten gesloopt worden. Het gaat hierbij om mijn directe burens. En het gezegde 'beter een goede buur dan een verre vriend' gaat ook hierop, maar door uw plan ontnemt u mij mijn burens.	Wij erkennen dat het project ook nadelige gevolgen met zich mee brengt, waaronder voor u onder andere het verlies van fijne burens. Wij begrijpen dit maar dit is inherent aan publieke besluitvorming. Het algemeen belang prevaleert hier boven de individuele belangen.
3	21	In de nieuwe situatie wordt ons perceel en woning inbraakgevoeliger dan in de huidige situatie.	Wij zien geen reden om aan te nemen dat uw woning als gevolg van de komst van de busbaan inbraakgevoeliger zou worden.
3	22	Het aanmeren van een boot of een steiger aan de voorzijde van mijn huis wordt door dit plan onmogelijk gemaakt.	<p>Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen, moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Bent u in het bezit van een overeenkomst? Dan neemt het Hoogheemraadschap daarover te zijner tijd contact met u op. Aanlegplaatsen zonder huurovereenkomst kunnen altijd worden opgeheven.</p> <p>Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan.</p>
3	23	Door de verhoging van de weg aan de voorzijde en het talud naast ons perceel is de kans op wateroverlast op ons perceel groot.	Van wateroverlast mag in principe geen sprake zijn aangezien de afwatering niet zal plaatsvinden naar privé -grond. De afwatering van de weg blijft conform de huidige situatie, namelijk in de richting van de Ringvaart.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
3	24	De realisatie van uw plan zal heel wat voeten in de aarde hebben. Dit zal leiden tot langdurige overlast voor ons, zeker in relatie tot de gezondheid van mijn vrouw, met alle gevolgen van dien.	De werkzaamheden zullen inderdaad gepaard gaan met overlast. De aannemer wordt contractueel verplicht om overlast zoveel mogelijk te beperken. Het uitsluiten van overlast kunnen wij helaas niet. Wel houden we u zo goed als mogelijk op de hoogte van de werkzaamheden zodat u weet waar u aan toe bent.
3	25	Het moge duidelijk zijn dat de uitwerking van uw plan verregaande gevolgen zal hebben op onze directe leefomgeving, en hiermee ingrijpt op ons woongenot in de negatieve zin. Aanvullend, aan de overkant van de Ringvaart zit nog een addertje onder het gras. Want de kans dat deze brug op termijn (gedeeltelijk) bestemd wordt voor autoverkeer is niet onwaarschijnlijk. Het politieke draagvlak hiervoor groeit, met name aan de kant van Lisse. Het zou mij dan ook niets verbazen als andere zienswijzen op uw plan dit onderschrijven. Gedurende het proces is ons meermalen verzekerd en beloofd dat deze brug niet bestemd zal worden voor autoverkeer m.u.v. gebruik door hulpdiensten. Echter, deze mondelinge toezeggingen zijn wat ons betreft onvoldoende. Bij de HOV-brug in Zaandam is achteraf ook het gebruik gewijzigd. Het is evident dat de overlast voor ons als direct omwonende in dat geval nog veel groter zal zijn.	De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst voor de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik is niet beoogd en kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
3	26	Alles overziend worden wij hier niet vrolijk van, we staan dan ook afwijzend tegenover uw plan. We staan wel positief tegenover de 30-km zone zoals nu opgenomen in uw plan. Alleen zal de lengte van deze zone juist een averechts effect hebben, de afstand zoals nu getekend is te kort. Bij vrijwel elke kern langs de Ringvaart is de dijk uitgevoerd als 30-km zone. Waarom dan ook niet in Lisserbroek? Dit is dus ook een kans om tegelijk de hele dijk in Lisserbroek als 30-km zone uit te voeren. Deze suggestie is eerder door ons ingebracht. Echter hierbij verwijst u naar de gemeente Haarlemmermeer als belanghebbende. Dit is wat ons betreft typerend voor het hele proces tot nu toe; verschillende overheden die elkaar tegenwerken in plaats van samenwerken.	Wij begrijpen uw standpunt over het project. Het Voorlopig Ontwerp voorziet in een veilige inrichting van de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk. Daarbij wordt een 30 km/h zone aangehouden voor het verkeer op de Hillegommerdijk ter plaatse van de brug. Voor het overige deel van de Hillegommerdijk is de gemeente Haarlemmermeer verantwoordelijk. Het is dus aan de gemeente om te beoordelen of er ook op andere delen van de Hillegommerdijk een 30 km/h zone wenselijk en haalbaar is. Wij hebben uw opmerking gedeeld met de gemeente Haarlemmermeer.
3	27	We beseffen goed dat een gedeelte van de genoemde bezwaren technisch oplosbaar zal zijn. Maar als omwonenden hebben wij onvoldoende inzicht in het verdere proces. Althans, onvoldoende inzicht om hier ook vertrouwen in te hebben. Daarnaast zal ook niet alles technisch oplosbaar zijn, daarvoor zal bij verdere doorgang van uw plan op een andere manier compensatie moeten plaatsvinden. We vertrouwen erop dat u ons op de hoogte houdt van de verdere procesgang. Indien gewenst kunnen wij onze zienswijze mondeling aan u toelichten.	Voor wat betreft compensatie verwijzen wij u naar onze reactie over planschade. Het verdere proces verloopt als volgt: na het vaststellen van het PIP door Provinciale Staten wordt het Voorlopig Ontwerp van de busbaan en de brug verder uitgewerkt. Daarbij betrekken wij alle omgevingspartijen, waaronder u als direct aanwonende. Het nu voorliggende PIP maakt het mogelijk om deze stappen te zetten.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
4	28	<p>Van 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024 ligt ter visie het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud.</p> <p>In genoemde periode is het mogelijk een zienswijze bij u in te dienen naar aanleiding van de inhoud van genoemd plan. Ondergetekende treedt op als directeur van Aziyadé BV, gevestigd te 2151 MR Nieuw-Vennep, IJweg 1824, ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 56247915.</p> <p>Voorname besloten vennootschap exploiteert het akkerbouwbedrijf Aziyadé nabij de IJweg te Nieuw-vennep, kadastraal bekend gemeente Haarlemmermeer, Sectie AF, de nummers 196-327 en 3814, tezamen groot 42.82.01 ha.</p> <p>Conform de inhoud en na realisering van het bovengenoemde plan zal de huiskavels van genoemde hoeve doorsneden worden door een busbaan en parallel daaraan een fietspad.</p> <p>Dat zal vergaande gevolgen hebben voor de exploitatie van ons akkerbouwbedrijf. Iedere verkleining van genoemd akkerbouwbedrijf zal leiden tot een direct gevaar voor de levensvatbaarheid van ons bedrijf. Bovendien zal een doorsnijding van de duurste huiskavels leiden tot vermogens- en inkomensverlies, omrijtschade, kosten voor aanpassingen van ons bedrijf en eventuele overige bijkomende kosten.</p> <p>In eerder overleg met uw provincie hebben wij aangegeven dat dit voor ons onacceptabel is tenzij de gemeente Haarlemmermeer bereid is met ons te sluiten een anterieure overeenkomst, inzake het plaatsen van woonhuizen op onze genoemde percelen. In eerste instantie leek het erop dat genoemde overeenkomst in december 2023 door partijen getekend zou worden. Inmiddels hebben wij te verstaan gekregen, dat dit nog wel een half jaar kan duren.</p> <p>In verband met het laatst genoemde kan ik niet anders dan namens Aziyadé BV een zienswijze in te dienen naar aanleiding van het ter visie gelegde PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud. Door de uitvoering van dit plan zal de levensvatbaarheid van ons bedrijf in geding komen en naar aanleiding daarvan wensen wij dat er geen uitvoer gegeven zal worden aan de aanleg van een busbaan en fietspad. In het geval van de plannen toch door zouden gaan verlangen wij zekerheid dat de schade vergoed zal worden op basis van een volledige schadeloosstelling.</p> <p>Zoals gememoreerd onze zienswijze zal grotendeels ingetrokken kunnen worden op het moment dat de gemeente Haarlemmermeer een anterieure overeenkomst met ons is aangegaan, inzake de bouw van woningen op onze landerijen.</p>	<p>Wij zijn ons er van bewust dat de Gemeente Haarlemmermeer en projectontwikkelaars in gesprek zijn over de mogelijkheden voor woningbouw. Ook wij zijn partner in het gesprek als het gaat om de ontsluiting van de woningbouw. Wij hebben er vertrouwen in dat de gesprekken leiden tot overeenkomsten die alle partijen comfort bieden.</p> <p>Voor het project is een deel van uw gronden benodigd. Hiervoor geldt de mogelijkheid voor schadeloosstelling. Na het vaststellen van het PIP gaan wij in gesprek met de grondeigenaren over het verwerven van de gronden.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
5	29	<p>Middels dit schrijven informeer ik u over mijn zienswijze ten aanzien van het Provinciaal Inpassingsplan HOV Lisserbroek-Getsewoud.</p> <p>Als eigenaar van gronden gelegen aan de Hillegommerdijk 85 te Lisserbroek, kadastraal bekend gemeente Haarlemmermeer, sectie F, nummers 1896, 1897, 2705, 4042 en 4044 zijn er de afgelopen jaren gesprekken gevoerd met de Provincie en de gemeente Haarlemmermeer ten aanzien van de noodzakelijke verplaatsing van het verenigingsgebouw van de IJs- en Skeelerclub Lisserbroek.</p> <p>Op de in mijn bezit zijnde gronden zijn thans een woonhuis en kwekerij gevestigd. Door verplaatsing van het verenigingsgebouw en de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg dient het woonhuis te worden gesloopt en zijn de overige gronden door zijn geringe afmeting, niet meer bruikbaar als kweekgrond waardoor er dus tevens sprake zal zijn van een ongewenste bedrijfsbeëindiging.</p>	<p>Door de aanleg van de HOV-busbaan en -brug verdwijnt de huidige ontsluiting van de IJs- en skeelerclub. De vervangende ontsluiting is voorzien aan de noordzijde van de IJs- en skeelerclub. De ontsluiting en het parkeerterrein komt op gronden te liggen zonder dat daar woningen of andere gebouwen voor moeten wijken.</p> <p>Bedrijven en particulieren die direct geraakt worden door het plan, komen mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. Een aanvraag voor planschade kan ingediend worden zodra het PIP onherroepelijk is geworden.</p> <p>In het Voorlopig Ontwerp is opgenomen dat de grond van Hillegommerdijk 85 een zoekgebied is voor o.a. het clubgebouw van de IJs- en skeelerclub. Dat kan alleen als er overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaren. Is dat niet het geval, dan zal het clubgebouw op het terrein van de IJs- en skeelerclub zelf gerealiseerd worden (inbreiding).</p> <p>Omdat op dit moment nog geen sprake is van overeenstemming, is in het voorliggende PIP rekening gehouden met deze inbreiding. Dat betekent dat als gevolg van het PIP de woning en overige gebouwen van Hillegommerdijk 85 kunnen blijven staan.</p>
5	30	<p>Voor deze verplaatsing is de gemeente, als grondeigenaar, verantwoordelijk terwijl de Provincie de verantwoordelijkheid draagt voor het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg ernaartoe en de bijbehorende parkeervoorziening. Door deze verdeling van verantwoordelijkheden was er echter van een duidelijke samenhang tussen beide verantwoordelijkheden geen sprake en werden de belangen van mij als grondeigenaar en de IJs- en skeelerclub onvoldoende gewaarborgd.</p>	<p>Wij hebben kennisgenomen van uw standpunt. Het PIP verzekert door de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg en parkeerplaatsen het voortbestaan van de IJs- en skeelerclub. Mocht u met de gemeente en de IJs- en skeelerclub tot een alternatief ontwerp komen, waarbij parkeren en de ontsluiting van de IJs- en skeelerclub nog steeds gewaarborgd is, dan werkt de provincie daar graag aan mee. Het PIP maakt geen enkele oplossingsrichting onmogelijk. Wij zien dan ook niet in welk opzicht uw belangen onvoldoende zijn gewaarborgd.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
5	31	<p>Daarnaast bleek de door de provincie vastgestelde inbrengwaarde van mijn gronden volstrekt onvoldoende te zijn om het optredende economisch verlies, als gevolg van sloop woonhuis en bedrijfsbeëindiging, te compenseren en heerste er ook bij de IJs- en skeelerclub grote onzekerheid over hoe hun (financiële) toekomst eruit zou gaan zien.</p> <p>Als grondeigenaar heb ik daarom samen met de IJs- en skeelerclub het initiatief genomen tot het opstellen van een kleinschalig integraal woningbouwplan waarbij wel aan alle belangen tegemoet kan worden gekomen. Ondanks enthousiasme bij zowel de provincie als gemeente bleek er echter geen bereidheid om te komen tot enige vorm van provinciale medewerking ten aanzien van het integrale plan.</p> <p>Vanwege de nu onsamenhangende ruimtelijke invulling en onzorgvuldige belangenafweging kan ik mij dan ook niet vinden in de in de PIP geprojecteerde vervangende locatie van het verenigingsgebouw van de IJs- en skeelerclub Lisserbroek op mijn gronden als ook de bijbehorende ontsluitingsweg en parkeerplaatsen.</p>	<p>De afgelopen jaren is veelvuldig met u gesproken en de gemeente Haarlemmermeer over op welke wijze wij mogelijkerwijze rekening kunnen houden met de door u gewenste woningbouw. De provincie is daarin een ondergeschikte partij, aangezien wij daarin geen bevoegd gezag zijn. Op dit punt zult u daarom overeenstemming moeten bereiken met de gemeente.</p> <p>Omdat deze overeenstemming er (nog) niet is, zijn wij in het PIP uitgegaan van een ontsluitingsweg met het parkeerterrein op gronden zonder dat daarvoor woonhuizen of andere gebouwen moeten wijken. Het PIP maakt geen enkele inrichting c.q. de uitbreiding van het terrein van de IJs- en skeelerclub onmogelijk en als provincie staan we ervoor open voor elke mogelijke oplossingsrichting. Hetzelfde geldt voor de door u genoemde kleinschalige woningbouwontwikkeling. Wij blijven hierover dan ook graag met u, de IJs- en skeelerclub en de gemeente in overleg.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
6	32	<p>Door enkel een toegangsweg naast mijn woning te projecteren blijft er een grote mate van van onzekerheid bestaan hoe mijn woongenot er in de toekomst uit zal komen te zien. Tevens zal door de toegangsweg midden door de door mij in gebruik zijnde gronden te leggen, het voortzetten van mijn bloemenkwekerij zeer lastig worden. Vanwege deze onsamenhangende ruimtelijke invulling kan ik mij dan ook niet vinden in de in de PIP geprojecteerde vervangende locatie van het verenigingsgebouw van de IJs- en Skeelerclub Lissersbroek op de naastgelegen gronden als ook de bijbehorende ontsluitingsweg en parkeerplaatsen.</p>	<p>Door de aanleg van de HOV-busbaan en -brug verdwijnt de huidige ontsluiting van de IJs- en skeelerclub. De vervangende ontsluiting is voorzien aan de noordzijde van de IJs- en skeelerclub. De ontsluiting en het parkeerterrein komt op gronden te liggen zonder dat daar woningen of andere gebouwen voor moeten wijken.</p> <p>Bedrijven en particulieren die direct geraakt worden door het plan, komen mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. Een aanvraag voor planschade kan ingediend worden zodra het PIP onherroepelijk is geworden.</p> <p>In het Voorlopig Ontwerp is opgenomen dat de grond van Hillegommerdijk 85 een zoekgebied is voor o.a. het clubgebouw van de IJs- en skeelerclub. Dat kan alleen als er overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaren. Is dat niet het geval, dan zal het clubgebouw op het terrein van de IJs- en skeelerclub zelf gerealiseerd worden (inbreiding).</p> <p>Omdat op dit moment nog geen sprake is van overeenstemming, is in het voorliggende PIP rekening gehouden met deze inbreiding. Dat betekent dat als gevolg van het PIP de woning en overige gebouwen van Hillegommerdijk 85 kunnen blijven staan.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
7	33	<p>Door de in de PIP geprojecteerde vervangende locatie van het verenigingsgebouw van de IJs- en Skeelerclub Lisserbroek als ook de bijbehorende ontsluitingsweg en parkeerplaatsen dient de door mij bewoonde woning gesloopt te worden en dien in mijn bedrijfsvoering op het perceel te beëindigen.</p> <p>Aangezien ik geen enkel zicht heb op het verkrijgen van vervangende woonruimte en de vergoeding tot bedrijfsbeëindiging kan ik mij dan ook niet vinden in de in de PIP geprojecteerde vervangende locatie van het verenigingsgebouw van de IJs- en Skeelerclub Lisserbroek de naastgelegen gronden als ook de bijbehorende ontsluitingsweg en parkeerplaatsen.</p>	<p>Door de aanleg van de HOV-busbaan en -brug verdwijnt de huidige ontsluiting van de IJs- en skeelerclub. De vervangende ontsluiting is voorzien aan de noordzijde van de IJs- en skeelerclub. De ontsluiting en het parkeerterrein komt op gronden te liggen zonder dat daar woningen of andere gebouwen voor moeten wijken.</p> <p>Bedrijven en particulieren die direct geraakt worden door het plan, komen mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. Een aanvraag voor planschade kan ingediend worden zodra het PIP onherroepelijk is geworden.</p> <p>In het Voorlopig Ontwerp is opgenomen dat de grond van Hillegommerdijk 85 een zoekgebied is voor o.a. het clubgebouw van de IJs- en skeelerclub. Dat kan alleen als er overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaren. Is dat niet het geval, dan zal het clubgebouw op het terrein van de IJs- en skeelerclub zelf gerealiseerd worden (inbreiding).</p> <p>Omdat op dit moment nog geen sprake is van overeenstemming, is in het voorliggende PIP rekening gehouden met deze inbreiding. Dat betekent dat als gevolg van het PIP de woning en overige gebouwen van Hillegommerdijk 85 kunnen blijven staan.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
8	34	<p>Onlangs is bekend gemaakt dat bovengenoemd plan ter inzage ligt. Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen maakt TenneT TSO B.V. (hierna: TenneT) bij deze graag gebruik. Binnen de grenzen van het nu ter inzage liggende bestemmingsplan bevinden zich de bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding "Bleiswijk - Vijfhuizen" en de ondergrondse 150 kV hoogspanningsverbinding "Sassenheim - Haarlemmermeer" die in eigendom en beheer zijn van TenneT.</p> <p>Algemeen over TenneT</p> <p>TenneT is bij de Elektriciteitswet 1998 (de "E-wet") aangewezen als beheerder van het landelijke hoogspanningsnet van 110 kV en hoger. Het landelijke hoogspanningsnet is door het ministerie van EZK als vitale infrastructuur aangeduid. TenneT is hiermee verantwoordelijk voor een ongestoorde werking van het landelijke hoogspanningsnet. Deze vitale infrastructuur moet daarom een gepaste bescherming krijgen en behouden in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitgangspunt hierbij is een ongestoorde ligging gedurende de gehele levensfase van de hoogspanningsverbinding.</p> <p>De aanwezigheid van deze hoogspanningsverbinding kan beperkingen opleveren voor het gebruik van de gronden. Om de veiligheid van personen en goederen te waarborgen gelden er bijvoorbeeld aan te houden veiligheidsafstanden. Bovendien is het van belang dat hoogspanningsverbindingen te allen tijde bereikbaar zijn en blijven voor onderhoud, storingen en/of calamiteiten, ten behoeve van de leveringszekerheid en het zo efficiënt mogelijk gebruik kunnen maken van onze assets.</p>	Wij danken u voor uw zienswijze.
8	35	<p>Zienswijze</p> <p>Het plan geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende verzoeken.</p> <p><u>Separate weergave dubbelbestemming bovengrondse- en ondergrondse hoogspanningsverbinding</u></p> <p>Op de verbeelding is voor het deel waar onze 150 kV ondergrondse hoogspanningsverbinding parallel loopt aan de 380 kV bovengrondse hoogspanningsverbinding slechts één dubbelbestemming weergegeven voor beide verbindingen (zie figuur 1). Dit is een ongewenste situatie, beide verbindingen hebben eigen specifieke regels en een specifieke afmeting van de belemmerde strook. Om deze reden verzoeken wij voor beide verbindingen een eigen dubbelbestemming op te nemen.</p> <p>Voor de 150 kV ondergrondse hoogspanningsverbinding verzoeken wij een belemmerde strookbreedte op te nemen van 3 meter aan weerszijden van de kabel (gemeten vanaf de buitenste kabel). Voor de 380 kV bovengrondse hoogspanningsverbinding verzoeken wij een belemmerde strookbreedte op te nemen van 27 meter aan weerszijden van de verbinding (gemeten vanuit het hart van de verbinding).</p> <p>Informatie over onze hoogspanningsverbindingen kunt u opvragen via het e-mailadres assetinformatie@tennet.eu.</p>	Wij nemen uw verzoek over.
8	36	<p><u>Aanpassen regels</u></p> <p>1. Betreft artikel 9 verzoeken wij u om de titel van artikel 9 'Leiding - Hoogspanning II' te veranderen in 'Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding'. Met het aanpassen van de titel wordt duidelijker dat deze regels bedoeld zijn voor de bescherming tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op onze ondergrondse hoogspanningsverbinding;</p>	Wij nemen uw verzoek over.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
8	37	<p>2. Daarnaast verzoeken wij u de bestemmingsomschrijving in artikel 9.1 op de onderstaande wijze aan te vullen; "In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn".</p> <p>Een plan met een meervoudige- of dubbeibestemmingen is in beginsei aanvaardbaar, mits de onderlinge rangorde van de doeleinden of functies zijn aangegeven en mits ze geen tegenstrijdigheden bevatten. Dit is hier niet op een juiste wijze gedaan. Met de energietransitie zal het belang van elektriciteit alleen maar toenemen en daarmee moet het transport van elektriciteit geborgd worden.</p> <p>Zonder een voorrangsbepaling in het bestemmingsplan is onvoldoende gewaarborgd dat het hoogspanningsnet wordt beschermd tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op een betrouwbare levering van energie.</p> <p>Gelet hierop verzoeken wij dan ook om de voorrangsbepalingen zoals voorgesteld op te nemen in de regels;</p>	Wij nemen uw verzoek over.
8	38	<p>3. Betreft artikel 10 verzoeken wij u om de titel van artikel 10 'Leiding - Hoogspanningsverbinding II' te veranderen in 'Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding'. Met het aanpassen van de titel wordt duidelijker dat deze regels bedoeld zijn voor de bescherming tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op onze bovengrondse hoogspanningsverbinding:</p>	Wij nemen uw verzoek over.
8	39	<p>4. Betreft artikel 10.1 verzoeken wij u om bestemmingsomschrijving aan te passen en hier alleen de bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding te vermelden. Met het aanpassen de bestemmingsomschrijving wordt duidelijker dat deze regels bedoeld zijn voor de bescherming tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op onze bovengrondse hoogspanningsverbinding.</p> <p>Daarnaast verzoeken wij u de bestemmingsomschrijving in artikel 10.1 op de onderstaande wijze aan te vullen: "In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn". De motivatie voor deze wijziging is gelijk aan die genoemde bij punt 2.</p>	Wij nemen uw verzoek over.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
8	40	<p>5. Werken of werkzaamheden onder of in de nabijheid van de hoogspanningsverbinding kan de veiligheid en leveringszekerheid in gevaar brengen. Het is daarom noodzakelijk om tijdig met opdrachtgevers en/of uitvoerders van werken of werkzaamheden in overleg te treden om de toelaatbaarheid van de plannen te toetsen. Om de kans op een onveilige situatie zoveel mogelijk te verkleinen, acht TenneT het noodzakelijk dat, naast de privaatrechtelijke bescherming, ook een publiekrechtelijke bescherming wordt verkregen. Wij verzoeken daarom uw medewerking om de voorgestelde aanpassingen van de regels in de artikelen 9.4.1 en 10.4.1 op te nemen.</p> <p>In de hieronder weergegeven tekstvoorstellen staan meerdere werkzaamheden die gevaarlijke situaties met zich mee kunnen brengen en die wij dan ook graag opgenomen zouden willen zien ter bescherming van de ondergrondse en bovengrondse hoogspanningsverbinding, zodat er geen aantasting plaats kan vinden van het doelmatig en veilig functioneren.</p> <p>Wij verzoeken u artikel 9.4.1 als volgt aan te passen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. het aanbrengen en/of rooien van diepwortelende beplanting en bomen, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld; b. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging of andere graafwerkzaamheden; c. het indrijven van voorwerpen in de bodem, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld; d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en aanleggen van drainage, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld; e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil; f. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen; g. het aanleggen van wegen, paden en parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere niet opneembare oppervlakteverhardingen; h. het aanleggen en/of slopen van opstallen, ondergrondse constructies, straatmeubilair, installaties, of apparatuur anders dan ten dienste van deze in artikel 9.1 omschreven bestemming; i. het aanleggen van zonnepanelen. <p>Wij verzoek artikel 10.4 als volgt aan te passen;</p> <ul style="list-style-type: none"> a. het aanbrengen en/of rooien van opgaande beplanting en bomen; b. het wijzigen van maaiveld- of weghoogte niveau door ontgroning, ophoging of andere graafwerkzaamheden; c. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil; d. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen; e. het aanleggen en/of slopen van bovengrondse opstallen, constructies, straatmeubilair, installaties of apparatuur anders dan ten dienste van deze in artikel 10.1 omschreven bestemming; f. het aanleggen, verbreden, of verharden van wegen, paden, banen of parkeergelegenheden; g. het aanleggen van zonneparken. <p>Met het aanpassen van deze twee artikelen zijn onze boven- en ondergrondse hoogspanningsverbindingen beter beschermd tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op onze bovengrondse verbinding.</p>	Wij nemen uw verzoek over.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
8	41	<p>Conclusie</p> <p>Wij verzoeken de provincie Noord-Holland bovenstaande punten te betrekken bij de vaststelling van het definitieve PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud en m.e.r.-beoordelingsbesluit. Gelet op het voorgaande kan TenneT, omwille van de veiligheid en het borgen van de leveringszekerheid, niet instemmen met het voorliggende ontwerp inpassingsplan. TenneT verzoekt gedeputeerde staten om het ontwerp inpassingsplan te herzien.</p> <p>Heeft u nog vragen?</p> <p>Heeft u vragen over de inhoud van deze brief, dan kunt u contact opnemen met de behandelaar van deze brief. Eventuele correspondentie (met vermelding van onze referentie) kunt u eveneens richten aan deze persoon.</p>	<p>Wij nemen uw verzoeken over. De artikelen 9 en 10 van de Planregels zijn aangepast. In de Nota van Wijzigingen vindt u een overzicht van de wijzigingen.</p>
9	42	<p>Namens IJs- en Skeelerclub Lisserbroek (verder IJSCL) dienen wij een zienswijze in op het PIP.</p> <p>Deze zienswijze is tot stand gekomen omdat wij na veel en lang overleg met zowel Provincie Noord-Holland (verder provincie) als Gemeente Haarlemmermeer (verder gemeente), 4 voor ons zeer belangrijke punten niet zien terugkomen in het PIP of hier niet volledig over zijn geïnformeerd in het voortraject:</p> <p>Punt 1: Tijdens de informatieavond in de Meerkoet hebben wij te horen gekregen dat er een afspraak is gemaakt met (...) m.b.t. ontsluiting van zijn perceel. Deze staat niet ingetekend in de stukken die ter visie liggen, maar sluit volgens zeggen aan op de voor ons voorziene parkeerplaats waar in het PIP ruimte is gereserveerd. Hierdoor komen er minimaal 10 parkeerplaatsen te vervallen die dus elders in het PIP gereserveerd moeten worden.</p> <p>Graag zien wij voordat het PIP wordt vastgesteld een aangepaste versie waarin dit conflict is opgelost.</p>	<p>Het ontwerp van het parkeerterrein is aangepast. Het aangepaste ontwerp voorziet in 27 parkeerplaatsen en een ontsluitingsmogelijkheid van het door u genoemde perceel.</p> <p>Op basis van het aangepaste ontwerp is de Verbeelding van het PIP aangepast.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
9	43	<p>Punt 2:</p> <p>In de bijgevoegde tekening BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0039 is te zien dat 8 parkeerplaatsen zijn ingetekend op het perceel van IJSL, terwijl in de eerdere tekeningen, gesprekken en toezegging in taxatierapport is uitgegaan van volledige compensatie van grondoppervlakte op grond van (...).</p> <p>Graag zien wij voordat het PIP wordt vastgesteld een aangepaste versie waarin dit conflict is opgelost.</p>	<p>Het klopt dat een aantal parkeerplaatsen op grond die u in gebruik heeft is geprojecteerd. Deze grond is echter in eigendom van de gemeente Haarlemmermeer. De provincie heeft een verplichting om zorgvuldig om te gaan met de beschikbare ruimte. In dat kader hebben wij ervoor gekozen om voor een deel van het toekomstige parkeerterrein gebruik te maken van de grond die in eigendom is van de gemeente. Daarmee kan het gebruik van particuliere grond namelijk zo veel mogelijk worden beperkt.</p> <p>De provincie deelt uw visie niet dat in het voor de IJs- en skeelerclub opgestelde taxatierapport is uitgegaan van volledige compensatie op de grond van de eigenaar ten noorden van de IJs- en Skeelerclub; ook in dit rapport wordt uitgegaan dat een deel van de te realiseren parkeerplaatsen op grond van de IJs- en skeelerclub (in eigendom van de gemeente Haarlemmermeer) komt te liggen.</p> <p>Wij voeren de door u gewenste wijziging dus niet door. Echter, het PIP maakt geen andere inrichting of uitbreiding van het terrein van de IJs- en skeelerclub onmogelijk. Wij blijven hierover graag met u, de gemeente Haarlemmermeer en de betreffende grondeigenaar in gesprek.</p>
9	44	<p>Punt 3:</p> <p>In de ontwerpessies en afzonderlijke gesprekken tussen IJSL en Provincie/Gemeente is gesproken over het realiseren van een fiets/wandelverbinding tussen de HOV en het nieuw te realiseren terrein waar opstellen, parkeerplaats en krabbelbaan zullen worden gerealiseerd. Dit om onveilige situaties en omlopen over de dijk te voorkomen en een verkorte route vanuit het dorp realiseren Deze komt op terrein van IJSL. Er is discussie over wie die verbinding zou moeten aanleggen, maar niet over de noodzaak. Op tekening BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0031 en BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0034 is geen rekening gehouden met een aansluiting.</p> <p>Graag zien wij voordat het PIP wordt vastgesteld een aangepaste versie waarin dit is aangepast en wordt voorzien in de aansluiting.</p>	<p>De provincie heeft de verantwoordelijkheid om te voorzien in een alternatieve ontsluiting van de IJs- en skeelerclub. Dat doen we door de noordelijke ontsluiting vanaf de Hillegommerdijk te koppelen aan het nog aan te leggen parkeerterrein van de IJs- en skeelerclub. Daarmee is de club ook bereikbaar voor langzaam verkeer. De provincie erkent dat een fiets- en wandelverbinding over de dijk een aantrekkelijk alternatief voor deze doelgroep is. Het PIP maakt een dergelijke verbinding niet onmogelijk. Na de vaststelling van het PIP wordt het Voorlopige Ontwerp verder uitgewerkt. Tijdens deze uitwerking gaan we met u hierover in gesprek.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
9	45	<p>Punt 4: Wij zien in het PIP niet terugkomen dat IJSCl volledig wordt gecompenseerd in gronden en terrein inrichting zoals toegezegd: Op tekening BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0039 is te zien dat er een zoekgebied is aangegeven, maar dat deze geen onderdeel is van het PIP. In combinatie met de conflicten in punt 1 en 2 zouden wij dan ook graag zien dat het deel "zoekgebied" wordt toegevoegd aan het PIP als "compensatie gronden IJSCl indeling nader te bepalen.</p>	<p>In het Voorlopig Ontwerp is opgenomen dat de grond van de Hillegommerdijk 85 een zoekgebied is voor onder andere het clubgebouw van de IJs- en skeelerclub. Dat kan alleen als er overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaar. Het PIP bevat hierdoor niet de ruimtelijke reservering, waarbij dat wel het geval is voor de ontsluitingsweg en het parkeerterrein. Wordt er met de grondeigenaar geen overeenstemming bereikt, dan blijft als enige optie over dat het clubgebouw op het bestaande terrein van de IJs- en skeelerclub wordt gerealiseerd (inbreiding). Als uitgangspunt voor het PIP hebben wij genomen dat in ieder geval de minimale voorzieningen van de IJs- en skeelerclub om te blijven functioneren zijn opgenomen. Ten aanzien van de overige voorzieningen bestaat nog onduidelijkheid waar die gerealiseerd gaan worden, waarbij het van belang is dat de realisatie hiervan in ieder geval niet onmogelijk maakt.</p> <p>Omdat er op dit moment nog geen sprake is van een overeenstemming, is in het PIP rekening gehouden met deze inbreiding.</p>
9	46	<p>Tot slot: Wij moeten helaas constateren dat ondanks goed overleg, bijwonen van ontwerpbijspraken, informatieavonden en onlangs nog een gesprek met (...) van de Provincie, (...) van de Gemeente er onvoldoende duidelijkheid is gekomen over de compensatie van grond en ruimtelijke inrichting rondom het verplaatsen van de opstallen, parkeerplaats en krabbelbaan. Provincie legt de bal bij Gemeente, Gemeente legt de bal terug. Feit is dat met het indienen van het PIP voor ons duidelijk is geworden dat er onvoldoende zekerheden zijn als de HOV aangelegd wordt en we dus ook niet akkoord gaan. Zoals al eerder gemeld en besproken hebben wij een voorkeursalternatief uitgewerkt met stakeholders in de omgeving, die recht doet aan de wensen van de partijen, maatschappelijke waarde toevoegt, het voortbestaan van de vereniging borgt en economisch de meest voordeligste oplossing lijkt. En draagvlak heeft binnen het dorp Lisserbroek Wij verwachten van de betrokken overheden commitment en daadkracht om dit voorkeursalternatief een kans van slagen te geven. Mocht dat niet haalbaar zijn eisen we toch op z'n minst dat we punt 1 t/m 4 terugzien in het PIP, zodat de basisafspraken goed vastgelegd zijn en juiste ruimtelijke reserveringen gedaan worden.</p>	<p>Wij hebben kennisgenomen van het door u samen met verschillende omgevingspartijen opgestelde voorkeursalternatief. Het PIP maakt de realisatie daarvan op geen enkele manier onmogelijk. Wij staan hier dan ook voor open. Echter, wij zijn van mening dat de gemeente hiervoor nu aan zet is.</p> <p>Wij hebben met de gemeente afgesproken dat zij in overleg gaan met de eigenaar van de grond aan de noordzijde van de ijsbaan. Doel is het aankopen van (een deel) van deze grond, zodat deze kan worden gebruikt voor de uitbreiding van de ijsclub. Daarnaast is het aan de gemeente om deze gewijzigde bestemming ruimtelijk mogelijk te maken.</p> <p>In het PIP zorgen wij voor een nieuwe ontsluiting en parkeerplaatsen van de IJs- en skeelerclub om de bereikbaarheid te garanderen.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
10	47	<p>In september 2019 hebben wij de woning aan de Hillegommerdijk 44 gekocht en zijn daar in april 2020, na een grondige verbouwing (investering) komen wonen. Bij gesprekken voorafgaande aan de daadwerkelijke aankoop is ons meegedeeld dat er (op dat moment nog) vage plannen waren voor een brug over de ringvaart ten behoeve van de HOV lijn Noordwijk - Schiphol, waarover zo werd ons toen meegedeeld al Jaren werd gesproken, maar waar nog weinig tot niets concreets over was gecommuniceerd. Op dat moment hebben we dat voor kennisgeving aangenomen en zijn we met veel plezier gaan wonen in onze nieuwe woning (zijn afkomstig uit Lisse).</p> <p>In de afgelopen periode zijn er een aantal bijeenkomsten (digitaal via Teams) geweest waarin aan de buurtbewoners de eerste plannen van de brug zijn gepresenteerd, waarop wij dan in de gelegenheid waren om te reageren. Dit heeft weliswaar geleid tot enkele aanpassingen, maar de veel noodzakelijkere discussie over de traject keuze kon niet worden gevoerd, omdat dit een spreekwoordelijk gelopen race zou zijn. Hiermee kom ik meteen bij de kern van mijn zienswijze, namelijk dat het huidige plan met een lage brug over het gekozen tracé onacceptabel is en wat mij betreft aangeduid kan worden als een politiek bestuurlijke dwaling. Temeer daar een definitief tracé besluit blijktbaar in november 2018 al is genomen (zie GS besluitenlijst van 6 november 2018), zonder dat de bewoners van betreffend gebied daarover zijn geïnformeerd. Inmiddels is het februari 2024 en stel ik vast dat als er zoveel Jaren van ambtelijk en politiek gesteggel nodig waren om tot dit plan te komen, het op zichzelf al een gegeven is dat het een slecht plan is. Helemaal als blijkt dat er tot op heden geen serieuze actie is ondernomen met betrekking tot de drie woningen die zouden moeten wijken, daar zijn geen woorden voor te vinden waar de bewoners van die woningen de afgelopen Jaren maal Jaren doorheen moesten gaan. Al die tijd volledige onduidelijkheid en dus onzekerheid en als gevolg daarvan geen kant op kunnen. Blijkbaar ontbreekt het ten ene male aan politieke daadkracht om duidelijkheid aan de betreffende bewoners te verschaffen, terwijl andere gedupeerden wel degelijk tegemoet zijn gekomen met vergaande aanpassingen wat betreft ontsluitingsmogelijkheden (...).</p> <p>Ik kan niet anders concluderen dan dat het hele verhaal wat vervolgens in de afgelopen jaren met diverse bijeenkomsten geprobeerd is om aan ons te verkopen werkelijk aan alle kanten rammelt.</p>	<p>In de periode september 2019 t/m april 2020 hebben wij gesprekken gevoerd met de omgeving om de plannen rond de HOV-verbinding concreet te maken. Wij herkennen ons niet in het beeld dat de plannen weinig concreet zouden zijn.</p> <p>Het proces om te komen tot het PIP heeft veel tijd gekost. Met name het zorgvuldig afwegen van belangen en deze verwerken in het PIP kost tijd. Tijdens zo'n proces kan onzekerheid en onduidelijkheid ontstaan. Voor een aantal mensen betekent de aanleg van de busverbinding een verandering van de woonomgeving. Een aantal woningen moeten wijken. Bij de belangenafweging moeten wij het algemeen maatschappelijke belang zwaarder laten wegen dan het individuele belang.</p> <p>Bedrijven en particulieren die direct geraakt worden door het plan, komen mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. Een aanvraag voor planschade kan ingediend worden zodra het PIP onherroepelijk is geworden.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
10	48	<p>Ik mis een gedegen onderbouwing met steekhoudende argumenten waarom het gekozen tracé juist op deze plek in Lissersbroek is ingekleurd en naast voornoemde zaken ook voor de overige bestaande aanpalende woningen vergaande gevolgen heeft, o.a. toenemende verkeersintensiteit rondom de brug, het vervallen van parkeerplaatsen en aanlegsteigers zonder dat daar afdoende alternatieve oplossingen voor worden gegeven, en noem maar op. Kortom het verlies van zeer veel woongenot.</p> <p>Dit is te meer onbegrijpelijk omdat er een veel eenvoudigere en daarmee ook veel goedkopere oplossing is om de bestaande halfhoge brug over de N207 te verbreden, de 4-baans asfaltstroken vanaf de A4 liggen er ai tot aan de genoemde brug (wat er overigens mijns inziens op duidt dat dit oorspronkelijk al de wens was van de gemeente Haarlemmermeer/Provinciale Staten van Noord-Holland!?).</p> <p>Tevens zouden in dit scenario de huidige bushaltes van de HOV (Sportlaan, Vreewijk, Meer en Duin en Steenfabriek) kunnen blijven bestaan, wat wel zo makkelijk is voor de (paar) mensen die daar nu al gebruik van maken. Het argument dat de HOV halte(s) moet hebben in de toekomstige woonwijk Lissersbroek-Noord is niet relevant, want dat is (als het ooit zover komt) eenvoudig te realiseren langs het huidige tracé vanaf de N207 met een op- en afrit voor de HOV.</p>	<p>In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.</p> <p>Daarnaast benoemd u in uw zienswijze een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.</p>
10	49	<p>Is er overigens onderzoek gedaan naar de huidige en toekomstige bezettingsgraad van de HOV? Ik maak namelijk zelf regelmatig gebruik van het bestaande OV richting Schiphol (buslijn 361) en het is mij de afgelopen 2 jaar nog nooit overkomen dat er in de spits meer dan 15 mensen in de bus zaten en overdag komt het meer dan regelmatig voor dat ik er alleen in zit. Ik ben geen econoom, maar kan wel uitrekenen dat er geen sprake is van een rendabele busverbinding, waarbij dan vanzelf de vraag ontstaat wat het nut en de noodzaak van die dure investering in de aanpassing van het tracé is.</p>	<p>Berekeningen van reizigersgroei zijn onderdeel geweest van de Planstudie. Daaruit blijkt dat het aantal reizigers en de vervoeropbrengst toeneemt en dat tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen. Per saldo leidt dit tot een verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer ten opzichte van de bestaande situatie.</p>
10	50	<p>Daarnaast maken wij ons serieus zorgen over het ontstaan van een recreatieplek, als de brug eenmaal gerealiseerd is, voor met name jongeren, die dan vanaf de brug en/of via de vaarweggeleidingspalen in de ringvaart gaan springen, duiken en zwemmen. Een situatie die nu bij de bestaande Lissersbrug al jarenlang een feit is (ondanks de bordjes 'verboden te zwemmen') en voor veel overlast voor de omwonenden en pleziervaart zorgt. Ook dat is een bijkomende bijzonder ongewenste situatie. Zeker als je bedenkt dat er naast de brug een school staat waar zich dagelijks zo'n 1.500 jongeren bevinden, waarbij ook nog opgemerkt dient te worden dat de komst van de HOV geen verbetering van de verkeersveiligheid met zich mee brengt voor diezelfde 1.500 jongeren.</p>	<p>Net als bij de Lissersbrug is het bij de nieuwe brug over de Ringvaart verboden om te zwemmen. De handhaving van dat verbod valt onder de verantwoordelijkheid van de politie.</p> <p>Het (schoolgaande) fietsverkeer krijgt een breed doorfietspad langs een groot deel van de busbaan en op de brug over de Ringvaart. Hiermee wordt een veiliger alternatief geboden voor fietsverkeer dan de bestaande route via de Lissersbrug.</p>
10	51	<p>Er zijn nog veel meer inhoudelijke argumenten aan te voeren waarom dit hele HOV tracé plan naar de prullenbak verwezen dient te worden. Een overzicht daarvan is eenvoudig te realiseren door het inventariseren van de argumenten vanuit alle inmiddels door u ontvangen of nog te ontvangen zienswijzen. Daarna en op basis daarvan is het een kwestie van een nieuwe inhoudelijke discussie over dit P.I.P om te komen tot een herroeping daarvan.</p> <p>Kortom roep ik u hierbij op om te komen tot een herroeping van dit P.I.P. op basis van steekhoudende argumenten, correcte financiële doorrekeningen, betrouwbare milieueffectrapportages, effectieve demografische ontwikkelingsstudies inzake Lissersbroek-Noord en bovenal gezond verstand.</p>	<p>In de Toelichting van het PIP hebben wij het plan voor de HOV-verbinding onderbouwd. Hiermee hebben wij voldoende informatie beschikbaar om een weloverwogen besluit te nemen. Herroeping van het PIP is wat ons betreft daarom niet aan de orde.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
11	52	<p>Hiermede maak ik bezwaar tegen de inpassing van Uw PIP onder voornoemd kenmerk.</p> <p>Hoewel de gehele communicatie jegens de direct betrokken bewoners juridisch gezien naar mijn oordeel sedert de start van deze plannen ook ter discussie staat (met name in de aanvangsjaren 2012-2015 is er sprake geweest van bestuurlijke misleiding, maar ook bedrog en dwaling waardoor veel bewoners al voortijdig in de discussie zijn afgehaakt) is mijn zienswijze cq. zijn mijn belangrijkste bezwaren nu:</p> <p>1) De realisatie van onderliggend project is altijd strikt verbonden geweest aan de voornemens cq. geplande woningbouw in Lisserbroek-Noord. Die plannen zijn als bekend door de vele actuele/nieuwe milieu-aspecten voor woningbouw rond de Luchthaven-Schiphol in ieder geval op de lange baan geschoven en wellicht, door de inmiddels (economische) onhaalbaarheid geheel van de baan. De Provincie doet er naar mijn oordeel verstandiger aan deze ontwikkelingen/voortgang eerst af te wachten alvorens haar P.I.P. definitief in te passen, althans dat is altijd het uitgangspunt en de belofte aan de betrokken omgeving/bewoners geweest!</p>	<p>Wij herkennen ons niet in een belofte dat gewacht zou worden met de HOV verbinding totdat de woningbouw ontwikkeld is.</p> <p>De woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord en de busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse versterken elkaar. Met de busbaan is de woningbouw direct goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zonder de woningbouw is de vervoerwaarde van de busbaan minder groot, maar is nog steeds sprake van een verbetering voor de bestaande HOV-lijn. Met het in procedure brengen van het PIP komt de realisatie van een busbaan een stap dichterbij. Tegelijkertijd werkt de gemeente Haarlemmermeer nauw samen met projectontwikkelaars aan de realisatie van de woningbouw.</p>
11	53	<p>2) Het project/de inpassing van Uw P.I.P. kenmerk zich door een zeer lange aanloop-Tijd. De plannen bestaan reeds sedert 2012 en Uw huidige besluitvorming tot inpassing van Uw P.I.P is veelal ook gebaseerd op inmiddels verjaarde c.q. gedateerde externe deskundigenrapporten waar de inhoud c.q. uitkomsten van deze rapporten (inmiddels 7 tot 10 jaar later) inmiddels zijn achterhaald door de tand des tijds. Als voorbeeld noem ik hier nog de wens van de betrokken bewoners voor de realisatie van een tunnel ipv van een lage brug. De (voor de hand liggende) uitkomst van het externe rapport toen "Lage Brug is goedkoper dan een tunnel" Het budget van toen zal bij doorgaan in ieder geval zwaar overschreden worden, hetgeen naar mijn oordeel voor een buslijn met zeer lage bezettingsgraad en het opschorten van geplande woningbouw in Lisserbroek-Noord, niet langer verdedigbaar c.q. maatschappelijk verantwoord is.</p>	<p>Vanwege de geplande woningbouw, waaronder in Lisserbroek, worden diverse wegen aangepast of aangelegd. Voor elk project geldt dat een afweging wordt gemaakt of deze maatschappelijk verantwoord is. Hiervoor wordt een Maatschappelijke Kosten-Baten analyse (MKBA) opgesteld per project. Het gaat om twee verschillende projecten met verschillende opgaven. Dit PIP gaat over de HOV-verbinding om het openbaar vervoer te faciliteren.</p> <p>Daarnaast versterken de woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord en de busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse elkaar. Met de busbaan is de woningbouw direct goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zonder de woningbouw is de vervoerwaarde van de busbaan minder groot, maar is nog steeds sprake van een verbetering voor de bestaande HOV-lijn. Met het in procedure brengen van het PIP komt de realisatie van een busbaan een stap dichterbij. Tegelijkertijd werkt de gemeente Haarlemmermeer nauw samen met projectontwikkelaars aan de realisatie van de woningbouw.</p> <p>Berekeningen van reizigersgroei zijn onderdeel geweest van de Planstudie. Daaruit blijkt dat het aantal reizigers en de vervoeropbrengst toeneemt en dat tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen. Per saldo leidt dit tot een verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer ten opzichte van de bestaande situatie.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
11	54	3) Met betrekking tot compensatie voor de 10 vervallende parkeerplaatsen ter hoogte realisatie lage brug wordt in het externe rapport een veel te rooskleurig situatie geschetst. Tellingen door de externe-deskundige werden vooral overdag bij afwezigheid van de werkzame bewoners gedaan. Hertelling is hier naar mijn oordeel gewenst/noodzakelijk, opdat daarvoor door Provincie/Gemeente een passende alsook een juiste compensatie aan de bewoners zal worden aangeboden.	<p>U stelt dat de parkeertellingen overdag tijdens afwezigheid van werkzame bewoners zijn uitgevoerd. Dat is niet correct. De betreffende tellingen zijn uitgevoerd op 2 februari 2022 tussen 23:00 en 24:00 uur en op 15 maart 2022 tussen 22:30 en 23:30. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat dit onvolledige of onbetrouwbare resultaten heeft opgeleverd en zien dan ook geen aanleiding om het onderzoek over te doen.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen. In het onderzoek is aangegeven dat van de tien parkeerplaatsen die verdwijnen, vijf horen bij de te slopen woningen. Effectief worden dus vijf parkeerplaatsen uit de parkeerbalans genomen.</p> <p>Wij zien dan ook geen aanleiding om voor het verlies aan parkeerplaatsen een compensatie aan te bieden aan de bewoners in de omgeving, op welke manier dan ook.</p>
11	55	4) Ingevolgde de door U getoonde situatie-schetsen zullen bij doorgaan ter hoogte van de brug zogenaamde afmeerrekken/afmeerpalen worden geplaatst, waarvan er één juist is geprojecteerd ter hoogte van mijn woning c.q. ter hoogte van de steiger/afmeerplaats boot, waarvoor ik zowel door de Provincie NH/de Gemeente Haarlemmermeer als ook Hoogheemraadschap Rijnland vergunning heb verkregen. Ik verzoek U/naar mijn oordeel: a) Zijn deze afmeerrekken/afmeerpalen volstrekt overbodig nu zowel de Lisserbrug (er hoogte Kanaalstraat) en de nieuw te realiseren brug (ter hoogte Sportlaan/Lisse) qua openingstijden op elkaar afgestemd worden. Van enige afmering ter plaatse zal dus nooit sprake zijn.	De afmeerpalen zijn geen onderdeel van het PIP, maar de bestaande bestemming van de Ringvaart maakt realisatie daarvan mogelijk. Wij hebben nog geen besluit genomen over of deze er komen en wat dan de exacte locatie daarvan zal zijn. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de brug wordt daar meer duidelijk over.
11	56	b) Is de projectie/ gekozen locatie voor deze afmeerrekken/afmeerpalen bij meer dan voldoende ruimte aan de overkant/de Zuid-Hollandse zijde van het kanaal een veel meer voor de handliggende. Bij doorgaan heeft zo'n verplaatsing beslist de voorkeur van alle betrokken bewoners.	De afmeerpalen zullen, als deze worden geplaatst, aan de juiste zijde voor de scheepvaart geplaatst worden. Logischerwijs is dat aan de rechterkant van de vaarrichting.
11	57	c) Nu aan mij vergunnings is verleend voor steiger + afmerring verzoek ik Bij doorgaan/ongewijzigde projectering de plaatsing van de afmeerpaal ter hoogte van mijn perceel/steiger zodanig te positioneren opdat een vrije aanleg/afmering van mijn boot gegarandeerd blijft.	Bij het verder uitwerken van het ontwerp houden we rekening met uw wens om de steiger te behouden. Echter, wij kunnen op dit moment niet beloven of dat ook gaat lukken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
12	58	<p>Sinds 2007 wonen wij met veel plezier aan de Hillegommerdijk, wij wonen hier heerlijk vrij. Vrij uitzicht voor, steiger en bootje voor de deur. Parkeerplaats aan de ringvaart. Boten die langsvaren, wat een gezellig en levendig beeld geeft! Maar ook achter hebben wij een heerlijke tuin waar we verder geen hinder van verkeer hebben.</p> <p>Al sinds 2012 worden wij geconfronteerd met het plan van een nieuwe brug met bijbehorende busbaan. Nog een brug erbij op een vrij kleine afstand van de Lisserbrug en de brug over de N207. Voor het varende verkeer ook bepaald geen doorstroom!</p> <p>Vele vergaderingen hebben wij sindsdien bijgewoond. Vele slapeloze nachten hebben wij daardoor gehad. We konden zelfs meedenken in een klankbordgroep. Werd verder niks meer mee gedaan. Niks concreets. Het zou toch veel eenvoudiger zijn als er naast de bestaande brug op de N207, nog een brug wordt aangelegd(of de brug verbreden). waardoor je de verkeersdrukte aanpakt en de HOV- verbinding realiseert! Eventueel met nog een hoge brug aan de zuidkant van Lisserbroek. Maar nu moeten er hier aan de dijk meerdere mensen onvrijwillig weg voor dit plan. Wat dus ook al jaren duurt, het levert voor deze mensen al echt heel veel jaren onzekerheid op. En niet alleen voor de mensen waarvan hun huis gesloopt wordt onzekerheid, maar ook voor ons bewoners aan de Hillegommerdijk!</p> <p>Deze onzekerheid duurt al jaren.</p> <p>Persoonlijk gaan wij heel veel inleveren.</p>	<p>In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.</p> <p>Daarnaast benoemd u in uw zienswijze een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.</p>
12	59	<p>Ons vrije uitzicht voor wordt weggenomen door meerpalen en aan merende boten.</p>	<p>De afmeerpalen zijn geen onderdeel van het PIP, maar de bestaande bestemming van de Ringvaart maakt realisatie daarvan mogelijk. Wij hebben nog geen besluit genomen over of deze er komen en wat dan de exacte locatie daarvan zal zijn. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de brug wordt daar meer duidelijk over.</p>
12	60	<p>Geen eigen aanlegsteiger meer. Waar laten wij ons bootje?</p>	<p>Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen, moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Bent u in het bezit van een een overeenkomst? Dan neemt het Hoogheemraadschap daarover te zijner tijd contact met u op. Aanlegplaatsen zonder huurovereenkomst kunnen altijd worden opgeheven.</p> <p>Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
12	61	Geen parkeerplaats meer voor ons huis. Wat is het alternatief?	<p>Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. Graag verwijzen wij u naar de Rapportage "Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek" (bijlage 1 van de Toelichting).</p> <p>De te verwijderen parkeerplaatsen worden niet vervangen. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet nodig is omdat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen.</p>
12	62	Als het een lichte brug wordt, heb je veel herrie/geluidsoverlast van de bussen over de brug heen.	Bij het ontwerpen van de brug wordt ingezet op het zoveel mogelijk voorkomen van geluidhinder.
12	63	Je krijgt een verkeerslicht, afremmend, stoppend en weer optrekkend verkeer. Dus daardoor meer geluid-en milieuoverlast. Mensen die daardoor voor je huis stilstaan. Privacy is weg.	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten. Wel wijzen wij u erop dat u een aanvraag kunt doen voor een tegemoetkoming in de planschade. De tegemoetkoming in de planschade wordt gebaseerd op waardevermindering van uw woning en daarbij wordt gekeken of u voldoet aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. U kunt een aanvraag indienen zodra het PIP onherroepelijk is.
12	64	Water afvoer, talud gaat 80 cm. omhoog. Waar gaat dat water heen?	Van wateroverlast mag in principe geen sprake zijn, aangezien de afwatering niet zal plaatsvinden naar privé-grond.
12	65	En zomers springende jeugd vanaf de brug. Soort recreatiegebied, net als bij de Lisserbrug.	Net als bij de Lisserbrug is het bij de nieuwe brug over de Ringvaart verboden om te zwemmen. De handhaving van dat verbod valt onder de verantwoordelijkheid van de politie.
12	66	Er moeten heel veel bouwwerkzaamheden verricht worden voordat de brug er is, denk aan sloop huizen, damwand trillen, betonmixers voor je huis, allerlei herrie en rommel wat zeker wel een jaar duurt. En ook wat doet dat trillen en heien met onze woning?	De werkzaamheden gaan inderdaad gepaard met overlast. De aannemer wordt contractueel verplicht om overlast zo veel mogelijk te beperken, maar uitsluiten van overlast kunnen wij helaas niet. Wél houden we u zo goed mogelijk op de hoogte van de werkzaamheden zodat u weet waar u aan toe bent.
12	67	Achter, in onze tuin zullen wij ook inleveren aan privacy en woonplezier als er aan de zijkant een busbaan gaat lopen. Als dat hoger ligt, kijken mensen onze tuin in. Ook zullen wij van de langskomende bussen geluidshinder hebben.	Zie onze reactie op punt 63.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
12	68	<p>En dit alles voor misschien 2, 4 minuten winst t.o.v. een verbinding over de bestaande brug bij de N207. Al met al veel narigheid waar niemand op zit te wachten. Het heeft heel veel gevolgen voor onze directe leefomgeving. Wij staan daarom ook afwijzend tegenover uw plan.</p> <p>We vertrouwen erop dat u ons op de hoogte houdt van de verdere gang van zaken.</p>	<p>Enkele minuten reistijdwinst lijkt niet veel, maar in exploitatieberekeningen voor het openbaar vervoer maken enkele minuten vaak het verschil. Immers, de rijtijdwinst (of verlies) wordt gehaald door elke bus, gedurende de gehele levensduur van de busbaan.</p> <p>Vanzelfsprekend houden we u op de hoogte.</p>
13	69	<p>Laat ik beginnen met de woorden dat ik het helemaal niet eens ben met dit plan! In 1999 hebben wij ons huis gebouwd aan de Hillegommerdijk 50 te Lisserbroek. Aan de rand van het dorp Lisserbroek waar in het 30 of 40 jaren plan (rond 2000) werd uitgegaan van veel water langs de Hillegommerdijk met haventjes tussen Lisserbroek en Beinsdorp. En met veel groen achter ons huis aan weerskanten van de N207. Een rustig en veilig deel van het dorp waar je met veel plezier, veilig voor je kinderen en met goede burens mag leven.</p> <p>En dan opeens zijn daar 15 jaar geleden!! geruchten van een HOV-lijn en vragen wij als direct omwonenden ons af: Welke idioot tekent er met een dikke viltstift een lijn dwars door Lisse, langs een school met kinderen, langs nieuwbouw met kleine kindertjes, over de ringvaart met nóg een lage brug (beroepsverkeer!!) en dwars over huizen van onschuldige mensen die denken dat ze in een rustig prachtig buitengebied wonen.</p> <p>En wat daarna gebeurt is eigenlijk niet met een pen te beschrijven. Diverse politieke partijen en ambtenaren proberen (vooral in woorden) aan de direct omwonenden te vertellen waarom deze HOV-verbinding zo belangrijk is en dus belangrijker dan alle punten die door betrokken mensen uit Lisse en Lisserbroek worden aangedragen. Snelheid, een schrale winst van 2 a 3 minuten t.o.v. een verbinding over de bestaande N207, versus veiligheid en woongenot. Berekeningen die worden opgevraagd ter onderbouwing, maar niet worden gegeven en ook niet worden bijgesteld naar deze tijd. Onvoldoende onderzoek naar een integrale oplossing van verkeersdrukte van de Lisserbrug, de economische en milieu effecten van een lage brug voor het beroepsverkeer en ook voor omwonenden.</p>	<p>In uw zienswijze benoemd u een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.</p>
13	70	<p>Hoe eenvoudig zou het zijn als er nog een hoge brug naast de bestaande brug op de N207 wordt aangelegd waardoor de HOV-verbinding en de verkeersdrukte wordt aangepakt. Eventueel met nog een hoge brug aan de Zuidkant van Lisserbroek. Dit alles zou een stuk veiliger zijn voor de mensen in Lisse en Lisserbroek, want als er één slachtoffer (lees busongeluk) zou vallen door dit voorkeurstracé t.o.v. van de hierboven geschetste oplossing via de N207 dan zijn alle overwegingen en "alle voordelen" van dit voorkeurstracé niets meer waard! Dan kan en mag de politiek toch niet meer rustig slapen.</p>	<p>In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
13	71	<p>Als ik over mijn persoonlijke situatie mag spreken dan zijn er zoveel punten te noemen die mij enorm steken in dit 15 jaren plan, waarbij wij als direct omwonenden niet zijn gehoord. We hebben al zoveel omgevingsmanagers langs zien komen die stuk voor stuk eigenlijk niets konden en mochten zeggen. En natuurlijk is er een planschade regeling maar die kan de nadelen op woongenot nooit compenseren. Van een rustige woning in het buitengebied wordt het woning aan een druk kruispunt met bussen, verkeerslichten, auto's voor je huis, inkijk van mensen in auto/op fiets/op boot. Je zou er toch niet aan moeten denken dat er in de toekomst ook op dezelfde manier zoals dit traject verloopt opeens vrij verkeer van auto's is toegestaan. Naast de veiligheid van ons en van onze kinderen is er dan een hele andere veiligheid in het gedrang. Natuurlijk is ons al ruim 10 jaar toegezegd dat vrij verkeer van auto's over de brug niet gaat gebeuren (m.u.v. hulpdiensten), maar net zoals het nu gaat in dit traject zijn het woorden en geen harde toezeggingen naar benadeelden aan de Hillegommerdijk.</p>	<p>Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten.</p> <p>De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst voor de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
13	72	<p>Er moet voor mij persoonlijk nog steeds terug gekomen worden op compensatie, geen geld, voor het vervallen van parkeerplaatsen en een oplossing voor mijn steiger waar mijn bootje aangemeerd ligt. Ik heb hier zelf oplossingen voor aangedragen, maar die worden weggewuifd en er wordt geen andere oplossing voor aangedragen. U begrijpt dat dit niet zomaar kan, ik zal hier met mijn advocaat tegenin gaan om alles zo lang mogelijk tegen te houden, het liefst om de provincie en gemeente te laten inzien dat er zo niet met mensen wordt omgegaan. Om het plan aan te passen of een passende oplossing te vinden voor de direct getroffen. Mijn buurman waar het huis van wordt gesloopt zit al 15 jaar gevangen in zijn woning en dan gaat het nu om hoeveel geld hij krijgt. Schandalig is het, die man wil woongenot en een mooi huis ervoor terug. Zo is het ook voor ons, wij willen een oplossing voor iets wat wordt afgepakt door provinciale ambtenaren die het nodig vinden voor een paar minuten tijdwinst te gaan boven veiligheid (lees mensen levens). En dan heb ik het nog niet over emotionele schade, dat kun je ook niet uitdrukken in die mooie staatjes van planschade. Maar die is er wel voor al die bewoners die jaren in een bouwput zullen zitten, die ongewilde tegen bussen en bruggen moeten kijken. Je zou er bijna gek van worden.</p>	<p>Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. Graag verwijzen wij u naar de Rapportage "Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek" (bijlage 1 van de Toelichting).</p> <p>De te verwijderen parkeerplaatsen worden niet vervangen. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet nodig is omdat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen.</p> <p>Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Bent u in het bezit van een overeenkomst? Dan neemt het Hoogheemraadschap daarover te zijner tijd contact met u op. Aanlegplaatsen zonder vergunning kunnen altijd worden opgeheven. Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan.</p> <p>Het proces om te komen tot het PIP heeft veel tijd gekost. Met name het zorgvuldig afwegen van belangen en deze verwerken in het PIP kost tijd. Tijdens zo'n proces kan onzekerheid en onduidelijkheid ontstaan. Voor een aantal mensen betekent de aanleg van de busverbinding een verandering van de woonomgeving. Een aantal woningen moeten wijken. Bij de belangenafweging moeten wij het algemeen maatschappelijke belang zwaarder laten wegen dan het individuele belang.</p>
13	73	<p>Zoals aangegeven, kom met beter onderbouwde ideeën naar de bewoners van de Hillegommerdijk te Lisserbroek, dan kunnen we daar in alle redelijkheid over praten. Maar die ambtelijke woorden van ontsluiting voor toekomstige nieuwbouw (er is geen nieuwbouw) en zeker nog geen uitgewerkt plan. Nu is het nog mogelijk om terug te gaan naar de tekentafel en jullie zullen zien wat voor mooie structurele oplossingen er mogelijk zijn en niet die tunnelvisie die er zoveel jaren heerst.</p>	<p>Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
14	74	Als bewoners van de Hillegommerdijk maken wij ons ernstig zorgen over de wijziging van de verkeerssituatie aan de dijk. Door het extra kruispunt bij de brug waar langzaam verkeer elkaar gaat kruisen verwachten wij problemen als de snelheid op de Hillegommerdijk in de bebouwde kom niet verlaagd wordt naar 30 km ipv 50 (Eigenlijk net als in Beinsdorp is gedaan). Stoplichten zullen helpen maar de extra drukte die wij verwachten betekent ook de noodzaak om snelheidsbeperkende maatregelen te nemen voor de hele dijk en niet een stukje.	Het Voorlopig Ontwerp voorziet in een veilige inrichting van de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk. Daarbij wordt een 30 km/h zone aangehouden voor het verkeer op de Hillegommerdijk ter plaatse van de brug. Voor het overige deel van de Hillegommerdijk is de gemeente Haarlemmermeer verantwoordelijk. Het is dus aan de gemeente om te beoordelen of er ook op andere delen van de Hillegommerdijk een 30 km/h zone wenselijk en haalbaar is. Wij hebben uw opmerking gedeeld met de gemeente Haarlemmermeer.
15	75	Graag willen wij, als bewoners van de Hillegommerdijk 51, te kennen geven wat onze zienswijze is op de beoogde plannen met een brug over de ringvaart. Daar kunnen we kort over zijn: We vinden het onacceptabel dat er voor dit plan is gekozen gezien er meer humanere oplossingen zijn, maar hier niet voor is gekozen. Daaropvolgend ook nog hoe het plan van de brug verder is uitgewerkt verergerd het geheel nog eens. In deze willen we graag verder duiden waarom wij dit vinden en welke vraagstukken we hebben. Het geheel speelt, als ik het goed heb, vanaf 2010. Sinds die tijd zitten we op de 5e omgevings manager als ik het goed heb. Er wordt in alle artikelen en rapporten gesteld "in goed overleg met de betrokkenen, betrokkenheid, enz". De wisselingen van carrière-makende omgevings managers toont daadwerkelijk de niet echte betrokkenheid met de bewoners en gedupeerden aan. Laat staan de lengte van het project en de beslissingen die zijn gemaakt tegen de bezwaren van de bewoners in.	Helaas kunnen wij personele wisselingen op onze projecten, waaronder dit project, niet voorkomen. Het spijt ons dat u daarvan overlast ervaart. Uiteindelijk nemen wij een besluit na een zorgvuldige afweging van verschillende belangen. Daarbij realiseren we ons dat niet ieders belang gebaat is bij het uiteindelijke besluit.
15	76	We begrijpen dat het OV onderhevig moet zijn aan verbeteringen inzake het nut en milieubehoud voor de bevolking. Dit juichen we ook toe. Let u vooral op de uitdrukking nut! Het plan is mede geschreven op de mogelijke komst van een woonwijk in Lisserbroek en het comfort van de reiziger. In het ideaalbeeld is de woonwijk er vanaf 2040. Dit is als alles volgens plan verloopt. Dat gaat dus nog langer duren met alle factoren waar dergelijke plannen mee te kampen hebben. Tevens is de bezetting van de OV-reizigers gewoonweg veel beperkter geworden sinds corona, zeker met de huidige trend van thuis werken, getuige de keren dat onze kinderen gebruik maken van de OV faciliteiten in de buurt. Dus de telling die er toentertijd is geweest is gewoonweg niet realistisch meer. Resultaat is een heel ingrijpend project bestemd voor lege bussen. Tot zover vwb praktisch nut.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.
15	77	De impact is gigantisch op de buurt en zeker, ook al komen we direct aan de brug te wonen, het grootst voor de bewoners die gedwongen uitgekocht gaan worden. Hoe er met hen is omgegaan en omgaat is gewoonweg inhumain!	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.
15	78	Zoals vaker in het verleden benoemd is het volstrekt onbegrijpelijk dat er niet is gekozen voor de optie van de N207. Dit is veel minder ingrijpend voor eenieder en geeft geen dermate grote vertraging aan voor de OV lijnen in vergelijking met het huidige plan. Er wordt heel veel geïnvesteerd en geschreven naar de veiligheid van het verkeer in het project (Hier kom ik later op terug). De veiligste optie is simpelweg het plan verschuiven naar het plan van de N207!	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
15	79	<p>Ook al zijn we niet vanaf het begin dat het project speelt woonachtig in ons schitterende huis in de, voor nu nog, rustige omgeving zou ik graag wel onze persoonlijke noot en bezwaren in deze zienswijze willen geven:</p> <p>Het huis hebben we gekocht om verschillende factoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een fijne en rustige plek aan het water, wat veiligheid bied aan onze kinderen. - Geen overlast of crimineel gevoelige buurt. - Door de ligging en ruimtelijke indeling geen opgesloten gevoel. - Voldoende privacy en mede hierdoor maximaal woongenot. - Schitterend vrij uitzicht over de ringvaart en vanuit ons balkon en tuin naar de achterzijde. - In de toekomst een steiger met eigen bootje. <p>Door de komst van de brug en zeker hoe deze tot onze schrik wordt vorm gegeven, maakt dat er een aantal essentiële factoren weg vallen waarvoor we het huis hebben gekocht.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De steiger met bootje voor de deur kunnen we op onze buik schrijven! - Door de uitzonderlijke verhogingen een opgesloten gevoel. - De privacy valt weg en daarmee ook een groot stuk woongenot. - Het vrije uitzicht gaat nu worden: een hogere brug, een stel dikke palen die uit het water steken en een hek wat vanaf de brug de bocht om draait. - Specifiek naast ons huis is uitnodigend voor hang jeugd en het geheel wordt inbraak-gevoeliger. <p>U ziet dat, mede door bovengenoemde punten met het besloten plan, de impact gigantisch is op de buurt, onze leefomgeving en woongenot specifiek.</p>	<p>Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten. Wel wijzen wij u erop dat u een aanvraag kunt doen voor een tegemoetkoming in de planschade. De tegemoetkoming in de planschade wordt gebaseerd op waardevermindering van uw woning en daarbij wordt gekeken of u voldoet aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. U kunt een aanvraag indienen zodra het PIP onherroepelijk is.</p> <p>Hieronder gaan wij verder in op de door u genoemde punten.</p>
15	80	<p>Onze droom van een steiger met bootje voor de deur ontnemt u volledig met dit plan! Er werd aangegeven in de bijeenkomsten dat de brug vergelijkbaar gaat worden met de andere bruggen aan de ringvaart. Die vergelijking zou deze brug en de weg lager moeten zijn en zou er een steiger/ aanleg voor de deur kunnen komen. Dit is dus gewoon gelogen, aangezien de brug en weg hoger gaat worden en er geen steiger gelegd mag worden voor de deur.</p>	<p>Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen, moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Bent u in het bezit van een een overeenkomst? Dan neemt het Hoogheemraadschap daarover te zijner tijd contact met u op. Aanlegplaatsen zonder huurovereenkomst kunnen altijd worden opgeheven.</p> <p>Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan.</p> <p>Wij zijn ons er niet van bewust dat wij u op dit onderdeel eerder van onjuiste informatie hebben voorzien. In geen geval hebben wij dat met opzet gedaan.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
15	81	Tevens verdwijnen er parkeerplaatsen voor de deur. Er wordt geschermd met dat het acceptabel is om te parkeren binnen 100m loopafstand. Dit kan niet, aangezien mijn vrouw niet zwaar kan en mag tillen. Dus boodschappen, onze jongste zoon en items kunnen niet meer gedaan worden zonder dat het fysiek schadelijk wordt. We hebben gewoon noodzakelijke parkeerplekken voor onze deur nodig. Daarbij is de telling van de plekken en de geparkeerde auto's (gezien op 2 momenten!?) ook niet toereikend en veel te summier voor de situatie en hiermee niet goed.	<p>Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. De betreffende tellingen zijn uitgevoerd op 2 februari 2022 tussen 23:00 en 24:00 uur en op 15 maart 2022 tussen 22:30 en 23:30. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat dit onvolledige of onbetrouwbare resultaten heeft opgeleverd en zien dan ook geen aanleiding om het onderzoek over te doen.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. In het onderzoek is aangegeven dat van de tien parkeerplaatsen die verdwijnen, vijf horen bij de te slopen woningen. Effectief worden dus vijf parkeerplaatsen uit de parkeerbalans genomen.</p>
15	82	Het vrije uitzicht valt gewoon weg door alles wat in het water wordt geplaatst, door de gigantische verhoging van de weg, door de brug met bijbehorende onderdelen voor een zo veilig mogelijk verkeersbeeld en het zicht wat we gaan hebben (oftewel geen zicht!) als we naar het talud gaan kijken wat naast onze woonplek komt te lopen.	De weg ter plaatse van de brug wordt circa 80 cm hoger. Ter plaatse van uw perceel is dat lager. De hoogte van het talud is dusdanig dat u nog steeds in staat bent over het talud heen te kijken.
15	83	De privacy valt weg door alle mogelijke inijk.. zowel vanuit de weg voor ons huis als de inijk die gaat komen vanuit de busbaan recht onze tuin in tegenstelling tot de huidige situatie!	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten.
15	84	Door de absurd hogere brug in tegenstelling tot vergelijkbare bruggen en hierbij genoodzaakte verhogingen ontstaat een opgesloten gevoel (meewerkend hierin is de privacy die weg valt) en directe impact op het woongenot.	De doorvaarthoogte van de brug heeft grote impact op de inpasbaarheid van het HOV-tracé in de directe 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. 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 woningen.
15	85	De ruimte die gaat ontstaan tussen het talud en onze woning komt vrij. Dit is een lokplek voor hangjongeren en bijbehorende overlast op geluid, licht, rotzooi en in het ergste geval criminele activiteiten.	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
15	86	De veiligheid gaat sterk achteruit: Mede door voornoemd punt; Een kruising is altijd een bron voor ongelukken. De noodzakelijke snelheid die de bus moet hebben om de brug op te komen vs noodzakelijke remweg. Het overzicht wat weg valt door de verhoging van de weg. Het nu toenemende kruisend verkeer (fietsers/ voetgangers vs bestuurders).	Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.
15	87	Er is beloofd/ gezegd dat er alleen elektrische busverkeer en hulpdiensten over de brug mogen (en aan de andere zijde fietsers en voetgangers). Dit valt uiteraard onder het bestemmingsplan wat 10 jaar geldig is en daarna...? Er mag gewoon geen overig gemotoriseerd verkeer in de toekomst over de brug. De brug is dan gewoon te aantrekkelijk om over 10 jaar te bestemmen vanuit de gemeente voor gemotoriseerd verkeer (en alle overlast die erbij komt) en zeker wanneer er een woonwijk wordt gecreëerd. Nu wordt er nog steeds gezegd dat het niet gebeurt, maar hier is geen enkele harde garantie voor. Dus hier wordt de spreekwoordelijke worst voor gehouden.	De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst voor de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
15	88	Tevens alle overlast in alle vormen van geluid (zeker op de gevel van onze woning), aanzienlijke vervuiling recht voor onze en andere woningen door wachtend verkeer (en nee... een bordje neerzetten helpt niet tegen dat de mensen daadwerkelijk hun voertuig uitzetten!), alle trillingen die doorkomen naar onze woning, gerichte lichtoverlast door verkeerslichten en belichting voor weg en brug, mogelijke wateroverlast, fundamentele schade aan ons perceel door bouw van het geheel en in de toekomst.	Geluidsoverlast zal beperkt blijven vanwege het rijden van elektrische bussen. Dat is ook zo afgesproken in de concessie. Daarnaast is er bij het opstellen van het PIP onderzoek gedaan naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Het eindontwerp zal voldoen aan de wet- en regelgeving omtrent geluid, dat zal ook worden toegepast op licht. Van wateroverlast mag in principe geen sprake zijn, aangezien de afwatering niet zal plaatsvinden naar privé-grond.
15	89	De ondenkbaar grote overlast en impact die gaat komen met de bouw van de brug en noodzakelijke aanpassingen. Ik voorzie een gigantische bouwput die jarenlang gaat duren!	De werkzaamheden zullen inderdaad gepaard gaan met overlast. De aannemer wordt contractueel verplicht om overlast zo veel mogelijk te beperken, maar uitsluiten van overlast kunnen wij helaas niet. Wél houden we u zo goed mogelijk op de hoogte van de werkzaamheden zodat u weet waar u aan toe bent.
15	90	De metingen die jaren geleden zijn gedaan zijn niet meer op deze wijze relevant en/of juist in de huidige situatie. Dus deze zullen opnieuw gedaan moeten worden.	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
15	91	<p>We vragen ons echt af hoe u daadwerkelijk al het voorgaande ziet en hiervoor de JUISTE oplossing en compensatie bied? Het antwoord dat het "later in het plan pas naar voren komt" of "nu nog niet relevant is" kopen we niet meer! Alle beslissingen die nu worden gemaakt hebben directe invloed op verdere inpassing en opbouw van het plan! Het is voor ons en de omwonenden namelijk NU al van belang!</p> <p>Zoals u inmiddels kunt zien zijn er legio punten waarop dit plan kraakt. Wat ook intens stoort is hoe het geheel verloopt. De vele bezwaren van alle bewoners worden niet gelijkwaardig gewogen met de punten die worden ingebracht vanuit de provincie en medespelers. Er wordt veel gezegd en voor gehouden en op het einde worden de plannen gewoon door gedrukt ten koste van de bewoners. Voor vraagstukken doorsturen van het kastje naar de muur is de gehele aanloop ook eerder regel dan uitzondering. Hoe zaken gezegd, beargumenteerd en voorgehouden worden herken ik gewoon 1 op 1 als politiek spel ten koste van de getroffen.</p> <p>Afsluitend kan ik u dus zeggen dat we absoluut afkeurend staan tegenover het gehele plan, aangezien de impact op de leefomgeving, ons woongenot en de veiligheid gigantisch (onevenredig) groot is.</p> <p>Het zou u, als bestuurlijk orgaan, sieren om de kans te grijpen het plan te heroverwegen en gezien de vele argumenten die al eerder en meerdere malen zijn aangegeven tot inzicht te komen dat een plan rond de N207 een veel betere en humane oplossing is.</p> <p>Graag wachten we op uw antwoord en vertrouwen we erop dat u ons op de hoogte houdt van het verdere geheel.</p>	<p>Uiteindelijk nemen wij een besluit na een zorgvuldige afweging van verschillende belangen. Daarbij realiseren we ons dat niet ieders belang gebaat is bij de uiteindelijke beslissing.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
16	92	<p>Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud.</p> <p>Wij zijn tevreden met het tracé van de busbaan voor de HOV verbinding Noordwijk-Schiphol. Het is het resultaat van een lang besluitvormingstraject, waarin ook Vervoerregio Amsterdam nauw heeft samengewerkt met de Provincie Noord-Holland.</p> <p>Om het tracé van de busbaan mogelijk te maken, is het noodzakelijk om in het PIP ook een compensatiegebied voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN) op te nemen. De Vervoerregio maakt zich zorgen over het feit dat dit compensatiegebied overlapt met de voorziene wegenstructuur voor de woningbouw rondom Lisserbroek, waarover Vervoerregio, Provincie Noord-Holland en gemeente Haarlemmermeer al een aantal jaren in gesprek zijn.</p> <p>Het NNN-compensatiegebied ligt namelijk deels op het (ambtelijke) voorkeurstracé voor Vervoerregio Amsterdam voor de nieuwe NKT-wegverbinding, aan de noordwestzijde van de Nieuwerkerktocht. Deze wegverbinding is randvoorwaardelijk voor de ontsluiting van de nieuwe woningbouwgebieden bij Lisserbroek (i.c. Lisserbroek Noord en Binnen Turfspoor).</p> <p>Wij vragen u om het compensatiegebied zo op te nemen dat een integrale inpassing van de NKT-weg niet wordt belemmerd. Daarnaast is ons verzoek dat de nieuwe NNN-status van het compensatiegebied, geen inhoudelijke, procedurele of financiële belemmering vormt ten aanzien van de toekomstige gebiedsontwikkeling en de doorstroombaan van de NKT-weg.</p> <p>Wij gaan er vanuit dat u in goed overleg met de gemeente Haarlemmermeer hiertoe de noodzakelijke stappen zult zetten.</p>	<p>We hebben de verschillende opties voor de locatie van het NNN-compensatiegebied uitvoerig besproken met de betrokken partijen. Er zijn geen alternatieven voor een ander compensatiegebied.</p> <p>Wij zijn bekend met het voornemen om een weg aan te leggen langs de Nieuwerkerktocht. Echter, op dit moment is nog onvoldoende duidelijk wat de exacte ligging van het tracé van de weg is. Hierdoor is het voor ons geen doorslaggevende overweging geweest om de locatie voor NNN-compensatie aan te wijzen op onze eigen gronden.</p> <p>Aangezien het compensatiegebied als stapsteen gaat fungeren voor de NNN-verbinding langs de Nieuwerkerktocht, is het niet mogelijk om een strook vrij te houden voor een eventuele weg waar nog geen zekerheid over bestaat. Op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer hebben wij naar mogelijkheden gekeken, maar komen tot de conclusie dat een wijziging van het NNN-compensatiegebied in het PIP niet opportuun is.</p> <p>Door middel van het Omgevingsplan kan de gemeente het tracé van de Nieuwerkerktochtweg vaststellen. Wanneer het NNN-compensatiegebied aangetast wordt, zal dat gedeelte weer gecompenseerd moeten worden. Vanwege de onduidelijkheid over de exacte ligging van het tracé kunnen wij hier niet op voorhand al rekening mee houden.</p> <p>Na het vaststellen van het PIP gaan wij niet direct over tot de inrichting van het NNN-compensatiegebied. Dat betekent dat er nog tijd is voor de gemeente om de plannen rond de weg verder uit te werken en met ons te overleggen hoe om te gaan met de NNN-compensatie.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
17	93	<p>Uit een publicatie in het Provinciaal blad 2023, 14794, blijkt dat het voornoemde inpassingsplan door u ter inzage is gelegd. Het ontwerp is door ons beoordeeld en geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.</p> <p>In het plangebied liggen twee aardgastransportleidingen (W-523-17 en W-532-09) Die bij Gasunie in beheer zijn.</p> <p>Verbeelding De ligging van de aardgastransportleidingen in het plangebied is niet correct weergegeven in de verbeelding inclusief de bijbehorende belemmeringsstrook. Wij verzoeken u om de aanwezige aardgastransportleidingen in het gehele plangebied te controleren en correct te bestemmen met de bijbehorende belemmeringsstrook van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de aardgastransportleiding.</p> <p>De digitale gegevens kunnen opgevraagd worden bij RO@gasunie.nl om zo de correcte ligging van de aardgastransportleidingen alsnog in het bestemmingsplan op te nemen.</p>	Wij nemen uw verzoek over.
17	94	<p>Planregels In dit plan valt de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' samen met enkele andere bestemmingen. Op basis van de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak de Raad van State 1 dient een onderlinge rangorde te worden aangegeven. Dit is nu niet het geval. Gezien de veiligheidsaspecten die gelden om een veilige ligging van de gastransportleidingen te waarborgen, verzoeken wij u om een bepaling op te nemen, zodat de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' bij samenvallen met andere bestemmingen voorrang krijgt.</p> <p>In bijlage 1 staat een tekstvoorstel voor het artikel Leiding-Gas. Het gebruik van dit tekstvoorstel heeft wat ons betreft de voorkeur.</p>	Wij nemen uw verzoek over.
17	95	<p>Plantoelichting In de nieuwe situatie van het plangebied wordt bovenop de aardgastransportleiding W-532-17 de aanleg van verharding geprojecteerd. Dergelijke initiatieven dienen afgestemd te worden met het tracébeheer van Gasunie. Dit heeft nog niet plaatsgevonden. Wij verzoeken u contact op te nemen met onze tracébeheerder (...) om dit overleg alsnog aan te gaan.</p> <p>Vervolg Indien gewenst, kunt u voor een nadere toelichting contact opnemen met ondergetekende.</p>	Wij nemen uw verzoeken over. Het betreffende artikel in de Planregels is aangepast. Daarnaast is de ligging van de kabels in de Verbeelding aangepast. In de Nota van Wijzingen vindt u een overzicht van de wijzigingen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
18	96	<p>Op 5 december 2023 heeft uw college een ontwerp-provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de realisatie van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Lisserbroek en Getsewoud en een m.e.r.-beoordelingsbesluit vastgesteld. Namens de heer (...) en mevrouw (...), beiden woonachtig aan de Hillegommerdijk 48 te Lisserbroek wil ik de volgende zienswijze indienen.</p> <p>Basisstandpunt ten aanzien van project HOV Noordwijk-Schiphol</p> <p>Cliënten hechten er waarde aan te benadrukken dat zij niet principieel tegen het project HOV Noordwijk-Schiphol zijn. Zij erkennen het belang van een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding voor een goede ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek. Wel stellen zij dat er sprake is van een onvoldragen plan dat slechts in december 2023 in procedure is gebracht om nog onder de vigeur van de (oude) Wro te vallen. Daarnaast stellen zij dat door niet-gemotiveerde ontwerpkeuzes 'de pijn' in vergelijking met naburige percelen volledig bij hen wordt neergelegd. Hieronder zullen deze punten nader worden toegelicht.</p>	Wij nemen kennis van het basisstandpunt.
18	97	<p>Ontwerp</p> <p>Cliënten zijn woonachtig aan de Hillegommerdijk 48. Het gaat om de percelen kadastraal bekend gemeente Haarlemmermeer, sectie F nummer 3842 en 3844, tezamen 2.795 m2. Deze percelen zijn op onderstaande afbeelding rood omlijnd weergegeven.</p> <p>Indien vervolgens wordt gekeken naar het ontwerp, dan valt op dat de noordelijke grens van het ontwerp gelijk loopt met de kadastrale grens.</p> <p>De indruk ontstaat dat de kadastrale grens leidend is geweest voor de ligging van het tracé ter hoogte van Hillegommerdijk 48 en dat er bewust voor is gekozen om de weg volledig op het perceel van cliënten te realiseren en het naburige perceel te ontzien. In de ogen van cliënten zou het meer voor de hand liggen om het ontwerp vanaf de ringdijk rechtdoor te trekken richting de IJtocht. De extra verwervingskosten voor de twee landbouwschuren kunnen worden gedekt vanuit de dure grondkerende constructie die in dat geval achterwege kan blijven. Daarnaast lijken de landbouwschuren in een gebied dat transformeert naar woongebied in de toekomst geen functie meer te hebben. Het gebruik van de schuren als caravanstalling is planologisch niet toegestaan.</p> <p>Daarnaast lijkt het aanpassen van de ligging van het tracé ook voor de ontwikkeling van Lisserbroek-Noord tot een aantrekkelijker ruimtebeslag te leiden. Op onderstaande afbeelding is een en ander illustratief weergegeven.</p> <p>Cliënten verzoeken om het ontwerp op dit punt aan te passen.</p>	Het ontwerp van het tracé is in goed overleg met betrokkenen tot stand gekomen. Uitgangspunt bij de keuze voor een tracé is dat bestaande gebouwen waar mogelijk bespaard blijven. Dat geldt ook voor de door u genoemde schuren. Eveneens is een uitgangspunt dat zo min mogelijk percelen worden geraakt om het tracé te kunnen realiseren.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
18	98	<p>Toekomstig meerrijden autoverkeer</p> <p>De gesprekken over de HOV Noordwijk-Schiphol, de locatie van de nieuwe brug en de ligging van het tracé in Lissbroek lopen al sinds 2011. Vanaf het begin is aangegeven dat de busbaan en de brug alleen voor busverkeer zou worden gebruikt, ook in de toekomst. Op pagina 52 van de toelichting bij het inpassingsplan lijkt de deur toch op een kier te worden gezet voor het (in de toekomst) laten meerrijden van autoverkeer:</p> <p>‘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 Lissbroek.’</p> <p>Cliënten verzoeken om nogmaals ondubbelzinnig te verklaren dat de busbaan en de nieuwe brug niet zal worden gebruikt voor autoverkeer, anders dan in geval van bijvoorbeeld calamiteiten. Cliënten zijn van mening dat ook niet kan worden volstaan met een verwijzing naar de gemeente Haarlemmermeer c.q. de planvorming van Lissbroek-Noord. De provincie is immers eigenaar en wegbeheerder van de toekomstige busbaan en heeft in die zin zeggenschap hierover.</p>	<p>In het Voorlopig Ontwerp van de busbaan is rekening gehouden met de mogelijkheid om autoverkeer te laten meerrijden, maar uitsluitend binnen het plangebied van de woningbouwontwikkeling Lissbroek-Noord. Daarbuiten wordt meerrijden niet toegestaan. Dat betekent dat de brug over de Ringvaart en de busbaan tussen de woningbouw in Lissbroek en de brug, alleen bestemd blijft voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten.</p> <p>Het meerrijden van autoverkeer binnen het plangebied Lissbroek-Noord wordt door middel van het Omgevingsplan van het plangebied mogelijk gemaakt door de gemeente Haarlemmermeer. Dat doen zij in overleg met ons als wegbeheerder van de busbaan.</p> <p>Voor wat betreft de brug geldt dat de provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat deze uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.</p>
18	99	<p>Parkeren</p> <p>Als gevolg van de realisatie van de brug en busbaan gaan naar verwachting tien parkeerplaatsen verloren. Slechts zes van deze tien parkeerplaatsen kunnen worden toegerekend aan de te amoveren woningen. Per saldo zal er dus sprake zijn van een toename van de parkeerdruk. In de toelichting wordt de suggestie gedaan dat mogelijk gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein aan de Narcissenstraat, door een doorgang te maken. Cliënten merken op dat het creëren van een dergelijke doorgang zowel planologisch als qua grondeigendommen niet mogelijk is. De eigenaar van de grond heeft cliënten reeds aangegeven hieraan geen medewerking te verlenen.</p>	<p>Wij nemen kennis van uw reactie. De verbinding tussen de dijk en de parkeerplaats is niet voorzien in zowel het ontwerp als in het PIP.</p>
18	100	<p>Uitrit Hillegommerdijk 46 en 48</p> <p>De woningen aan de Hillegommerdijk 46 en 48 zijn via een ca. 110 m lange toegangsweg op de ringdijk ontsloten. De VRI is in de toekomstige situatie op ca. 25-30 m afstand van de uitrit van de toegangsweg gelegen. Cliënten vrezen verkeersoneveilige situaties en hinder bij het in- en uitrijden van de toegangsweg, bijvoorbeeld doordat opgestelde auto's de toegang blokkeren. Cliënten verzoeken om hier bij de nadere uitwerking van het definitief ontwerp c.q. uitvoeringsontwerp rekening mee te houden.</p>	<p>Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen.</p> <p>Het voorkomen van het blokkeren van de uitrit nemen we mee in het verder uitwerken van het Voorlopig Ontwerp.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
18	101	<p>Persoonlijke situatie</p> <p>Tot slot wil ik nogmaals aandacht vragen voor de persoonlijke situatie van de heer (...) en mevrouw (...). De heer (...) woont reeds 84 jaar op deze locatie en mevrouw (...) inmiddels zo'n 50 jaar. Zij verkeren al 12 jaar in onzekerheid over de komst van de busbaan en of zij hier wel of niet kunnen blijven wonen.</p> <p>Al in 2010 hebben zij met het oog op de toekomst en de groter wordende zorgbehoefte plannen gemaakt voor de realisatie van een aanleunwoning c.q. tweede woning op het perceel. Tijdens een gesprek met de gemeente Haarlemmermeer in 2011 over de realisatie van deze woning kregen zij te horen dat de gemeente hier in beginsel positief tegenover stond, maar dat de locatie voor deze nieuwe woning binnen het zoekgebied van de HOV-verbinding lag. Tot op heden staan hun plannen nog altijd in de wacht en komt daarmee de zorg voor de heer (...) voor een onnodig groot deel op de schouders van mevrouw (...). Ik verzoek u met klem om zo snel mogelijk met de cliënten in contact te treden teneinde hier een oplossing voor te vinden.</p> <p>Tot slot</p> <p>Als u naar aanleiding van deze zienswijze nog vragen heeft, dan kunt u met mij contact opnemen via (...).</p>	<p>Met het vaststellen van het PIP wordt duidelijkheid geboden over het plan. Na het onherroepelijk worden van het PIP worden de voorbereidingen gestart om het project te realiseren. Dan is voor ons ook de weg vrij om met uw cliënten in overleg te gaan over de aankoop van de grond die benodigd is voor de aanleg van de busbaan.</p> <p>In september 2023 hebben wij met u gesproken over de eventuele realisatie van een extra woning op de overblijvende grond. Het klopt dat de provincie daar in beginsel niet negatief tegenover staat. Echter, het is aan de gemeente om dat ruimtelijk mogelijk te maken.</p>
19	102	<p>Met het ter visie leggen van uw ontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud is een belangrijke stap gezet voor de aanleg van een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Deze bovenregionale vervoersverbinding moet de bereikbaarheid van de Bollenstreek verbeteren.</p> <p>De HOV-verbinding draagt tevens bij aan de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden in Haarlemmermeer. Ons gezamenlijk streven is om een zo goed mogelijk functionerende HOV-verbinding te realiseren en in dat kader de verbinding zo goed mogelijk in te passen en te anticiperen op mitigerende maatregelen.</p> <p>Met deze zienswijze geven wij u onze aandachtspunten mee.</p>	<p>Wij danken u voor uw zienswijze.</p>
19	103	<p>Zorgvuldigheid en integraliteit</p> <p>De beoogde HOV-verbinding heeft een groot effect op de bewoners aan de Hillegommerdijk en het gebied erachter. Zo zal een aantal woningen moeten wijken voor de aanleg van de verbinding. Ook doorsnijdt het tracé diverse agrarische percelen en natuurgebieden. Tegelijkertijd heeft de gebiedsontwikkeling Lisserbroek - met woningen, groen, infrastructuur en voorzieningen - belang bij zorgvuldige planvorming en tijdige realisatie van deze verbinding. Wij vertrouwen erop dat u op zorgvuldige wijze blijft omgaan met de belangen van bestaande bewoners, ondernemers en voorzieningen in het gebied en dat u zorgdraagt voor de integraliteit van alle ontwikkelingen in en om Lisserbroek.</p>	<p>Uiteraard gaan wij zorgvuldig om met de belangen van bewoners, ondernemers en voorzieningendie in de omgeving. Daarnaast houden we rekening met de ontwikkelingen in en om Lisserbroek.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	104	<p>Toegangsweg en parkeerplaats ijs- en skeelerclub</p> <p>In uw plan is een nieuwe toegangsweg en parkeerplaats naar de beoogde nieuwe locatie voor het clubgebouw voor de ijs- en skeelerclub Lisserbroek opgenomen. Dit is tevens de toegang naar de locatie voor toekomstige kleinschalige woningbouwontwikkeling . De locatie van de toegangsweg en parkeerplaats zijn gesitueerd op grond van derden. Wij hechten groot belang aan een goede inpassing, omvang en vormgeving van de parkeerplaatsen voor de ijs- en skeelerclub, in samenhang met het nieuwe clubgebouw en de toekomstige kleinschalige woningbouwontwikkeling rond deze locatie. De ijs- en skeelerclub wil de omvang van het parkeerterrein behouden. Onze zorg is dat de situering van de parkeerplaats in het PIP onvoldoende is afgestemd met de club en dat de parkeerplaats op een onlogische plek zal liggen indien grondcompensatie niet zal lukken. Wij vragen u om voor vaststelling van de PIP de locatie van de parkeerplaatsen en toegangsweg met deze partijen af te stemmen.</p>	<p>Het tracé van de ontsluitingsweg en de locatie van het parkeerterrein is gekozen zodat bestaande gebouwen niet gesloopt hoeven te worden. De locatie van de parkeerplaatsen stemmen we af met betrokkenen.</p> <p>Daarnaast vindt er overleg plaats met de grondeigenaren en u als gemeente over de kleinschalige woningbouwontwikkeling. De plannen rondom de woningbouw vragen een andere ligging van het tracé waarbij bebouwing verloren gaat. Zolang nog geen overeenstemming is bereikt houden we in het PIP rekening met een tracé waarbij bestaande bebouwing gespaard blijft.</p> <p>Voor het bereiken van die overeenstemming bent u als gemeente aan zet. Het PIP maakt geen enkele inrichting c.q. uitbreiding van het terrein van de IJs- en skeelerclub onmogelijk. Als provincie staan wij open voor elke oplossingsrichting. Hetzelfde geldt voor de door u genoemde kleinschalige woningbouwontwikkeling.</p> <p>Voor wat betreft de IJs- en Skeelerclub vragen we u om zo snel mogelijk met de betreffende grondeigenaar om tafel te gaan en te kijken welke mogelijkheden er zijn om grond ten behoeve van de IJs- en Skeelerclub aan te kopen. We doelen daarmee op de inspanningsverplichting die we met u hebben afgesproken (zie: art. 7 lid 5 en lid 9, HOV- Corridor Noordwijk-Schiphol: Realisatieovereenkomst brug over de Ringvaart, 14 juli 2022). Vervolgens bent u ook aan zet om de gewenste uitbreiding van de IJs- en Skeelerclub aan de noordzijde ruimtelijk mogelijk te maken.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	105	<p>Beeldkwaliteitsplan</p> <p>Het concept Beeldkwaliteitsplan (BKP) voor de brug en de HOV-baan is door de gemeente en door de Commissie Omgevingskwaliteit (voorheen Welstand) beoordeeld. Tot op heden heeft u deze reacties niet verwerkt in het BKP, waardoor er nog geen advies van de Commissie Omgevingskwaliteit is en het definitieve BKP niet ter vaststelling voorgelegd kan worden aan onze gemeenteraad. Dit betekent dat er niet getoetst kan worden op de specifieke kwalitatieve elementen in het plan, zoals de uitstraling van de brug over de ringvaart en de diverse kunstwerken in het gebied die voor de HOV-baan nodig zijn, zoals de damwanden en duikers. Ook is nog onduidelijk welke ontwerpkeuzes voor de verschillende kruispunten met de polderlinten gemaakt worden en wat de landschappelijke inpassing van het tracé in relatie tot de polderstructuren wordt.</p> <p>Ook voorzien wij nog wijzigingen aan de diverse kunstwerken, onder andere vanwege de mitigatie- en compensatiemaatregelen die voortvloeien uit de Natuurtoets en de benodigde ontheffing. Zo mag er bijvoorbeeld geen sprake zijn van een barrièrewerking (fysiek dan wel qua verlichting) voor de vliegroute van de meervleermuis.</p> <p>Wij vragen u om onze reacties te verwerken in het Beeldkwaliteitsplan zodat we het aangepaste Beeldkwaliteitsplan met een positief advies vóór de start van de aanbestedingsprocedure voor de aanleg van de HOV-baan kunnen voorleggen aan onze raad.</p>	<p>Wij nemen uw verzoek over.</p>
19	106	<p>Doorfietspad langs IJweg</p> <p>Het ontwerp PIP houdt onvoldoende rekening met een duurzame en veilige inpassing van het doorfiets pad bij bestaande infrastructuur, te weten het verbreden van het bestaande fietspad langs de IJweg tot doorfietspad. Er wordt onder andere niet voldaan aan onze Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR), het klimaatadaptatiebeleid en het inspiratiedocument ten aanzien van de Polderlinten van Haarlemmermeer, in ieder geval in hoofdlijn op de punten: een voetpad naast het doorfietspad, een verkeersveilige uitrit bij Frigo en 40% beschaduwing langs het doorfietspad.</p> <p>Aangezien wij beheerder zijn van deze weg en het fietspad is dit van groot belang voor ons. In het PIP wordt het bestaande fietspad langs de IJweg naar 4 meter verbreed tot doorfietspad door de berm tussen de weg en het fietspad te versmallen. Wij vragen u om in de verbeelding bij de IJweg langs het bestaande fietspad een breedte op te nemen voor de aanleg van een voetpad van 1,5 meter breed en om in de definitieve PIP in te gaan op een duurzame en veilige inpassing van het doorfietspad.</p>	<p>Wij nemen uw verzoek niet over. Het Voorlopig Ontwerp van de busbaan en doorfietspad is mede in overleg met u tot stand gekomen en vastgesteld in de stuurgroep op 26 oktober 2022.</p> <p>Om de doorfietsroute te kunnen realiseren is een verbreding van het bestaande fietspad naar vier meter voorzien. Gelet op de bestaande beschikbare ruimte is dat inpasbaar: dit past binnen de grenzen van het bestaande bestemmingsplan en de eigendoms grenzen.</p> <p>In de huidige situatie is er geen voetpad aanwezig. Wij zien de toevoeging van het voetpad als wens in relatie tot de woningbouwontwikkeling. U kunt als gemeente zelf de ruimte voor een voetpad opnemen in het Omgevingsplan voor de woningbouwontwikkeling.</p>
19	107	<p>Ontsluiting Lisserbroek Noord</p> <p>Wij vragen u om in overleg te treden met de ontwikkelaar van Lisserbroek Noord om de ontsluiting af te stemmen om wijzigingen in de integrale ontsluitingsstructuur in een (te) laat ontwerp stadium te voorkomen. Een integrale inpassing scheelt in kosten en tijd.</p>	<p>Gedurende het proces zijn wij voortdurend in overleg met de projectontwikkelaar(s). Voorop staat dat een goede ontsluiting van de woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord vooral ook een verantwoordelijkheid van de gemeente is. Het PIP maakt geen enkele variant die daarop betrekking heeft onmogelijk.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	108	<p>Compensatie bestaand NNN-gebied en NNN-verbinding</p> <p>We hebben met elkaar een gezamenlijke opgave die een integrale samenwerking vergt op diverse onderdelen binnen de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. De inpassing van de HOV, een robuuste gebiedsontsluitingstructuur die aansluiting moet vinden op het provinciale wegennet, de NNN-verbinding als provinciale beleidsopgave en de gedragen wens tot een groene invulling van het gebied tussen de Nieuwerkerkertocht, N207 en de IJweg maken daarvan onderdeel uit waar we mede als overheden en u ook als grondeigenaar een samenwerkingsopgave hebben liggen.</p> <p>Door de doorsnijding van bestaand NNN-gebied door de HOV-baan ligt een compensatieopgave voor. Deze wordt door u voorzien in een vlak aan de Nieuwerkerkertocht, waarmee invulling wordt gegeven aan een benodigde stapsteen voor de NNN-verbinding. Nu de uitwerking geborgd is in de regels voorzien wij dat dit voor de planfase volstaat.</p> <p>Wel vragen wij u rekening te houden met een mogelijk tracé voor de weg langs de Nieuwerkerkertocht. Deze weg is nodig voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Het tracé aan de westkant is opgenomen in de door onze raad vastgestelde Gebiedskaart Lisserbroek 2040 (2018). Zoals het compensatievlak nu is opgenomen, zal op basis van het uitgangspunt uit de gebiedskaart hiermee een conflict ontstaan. Wij vragen u om het compensatievlak zo op te nemen dat het een integrale inpassing niet in de weg staat en vanuit deze nieuwe status als NNN-gebied, geen inhoudelijke, procedurele of financiële belemmering vormt ten aanzien van de toekomstige gebiedsontwikkeling. We zien graag een oplossing zonder dat in de toekomst het NNN-oppervlak weer gecompenseerd moet worden, een nieuwe procedure voor herbegrenzing noodzakelijk is of dat hierdoor belemmeringen worden gecreëerd door bijvoorbeeld de aantasting van deze nieuw geplande natuurwaarden. Wij zien graag voor vaststelling van het PIP een passende oplossing.</p>	<p>De locatie van het NNN-compensatiegebied is in goed overleg met de betrokken partijen, waaronder de gemeente en Vervoerregio, gekozen. Er is een aantal locaties bekeken, waarvan de nu gekozen locatie de meest haalbare locatie is.</p> <p>Wij zijn bekend met het voornemen om een weg aan te leggen langs de Nieuwerkerkertocht. Echter, op dit moment is nog onvoldoende duidelijk wat de exacte ligging van het tracé van de weg is. Hierdoor is het voor ons geen doorslaggevende overweging geweest om de locatie voor NNN-compensatie aan te wijzen.</p> <p>Aangezien het compensatiegebied als stapsteen gaat fungeren voor de NNN-verbinding langs de Nieuwerkerkertocht, is het niet mogelijk om een strook vrij te houden voor een eventuele weg waar nog geen zekerheid over bestaat. Op verzoek van u hebben wij naar mogelijkheden gekeken, maar komen tot de conclusie dat een wijziging van het NNN-compensatiegebied in het PIP niet opportuun is.</p> <p>Door middel van het Omgevingsplan kunt u als gemeente het tracé van de Nieuwerkerkertocht vaststellen. Wanneer het NNN-compensatiegebied aangetast wordt, zal dat gedeelte weer gecompenseerd moeten worden. Vanwege de onduidelijkheid over de exacte ligging van het tracé kunnen wij hier niet op voorhand al rekening mee houden.</p> <p>Na het vaststellen van het PIP gaan wij niet direct over tot de inrichting van het NNN-compensatiegebied. Dat betekent dat er nog tijd is voor u om de plannen rond de weg verder uit te werken en met ons te overleggen hoe om te gaan met de NNN-compensatie.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	109	<p>Recreatievaart en doorvaarthoogte</p> <p>Het ontwerp PIP gaat niet in op de rol die de Ringvaart speelt bij verschillende vormen van recreatievaart. Voor de nieuwe brug over de Ringvaart vragen wij u rekening te houden met ons vastgestelde beleidskader Toerisme, evenementen en promotie Haarlemmermeer 2020-2025 (2020). Hierin staat dat wij voor nieuwe bruggen over de Ringvaart een minimale doorvaarthoogte van 1,50 meter hanteren.</p> <p>In de regels van het ontwerp PIP staat in de begripsbepalingen (artikel 1.17) een minimale vrije vaarhoogte (van 1,25 meter). Deze eis komt niet terug in de bouwregels, zodat deze minimale vaarhoogte daarmee een loos begrip is. Wij vragen of u een minimale vaarhoogte van 1,50 meter wilt hanteren. Wij vragen u de minimale vaarhoogte in ieder geval op de juiste wijze te verankeren in de regels (artikel 5.2).</p>	<p>De doorvaarthoogte van de brug heeft grote impact op de inpasbaarheid van het HOV-tracé in de directe 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. 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 woningen.</p> <p>In het PIP is een passage opgenomen om dit te verduidelijken. In de Nota van Wijzigingen vindt u een overzicht van de wijzigingen.</p>
19	110	<p>Aandachtspunten vervolgfase</p> <p>De uitwerking van het ontwerp en het beeldkwaliteitsplan gaat nog plaats vinden in lijn met het PIP. Dat is op dit moment nog niet het geval.</p> <p>Voor deze vervolgfase geven wij u een aantal aandachts- en vraagpunten mee op het vlak van inpassing, ecologie, kunstwerken en geluid.</p> <p><i>Landschappelijke inpassing</i></p> <p>Ons is niet duidelijk of en hoe de busbaan landschappelijk wordt ingepast en of hiervoor voldoende ruimte is/wordt gereserveerd in het profiel. In paragraaf 4.3.1 van de toelichting wordt het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam beschreven. Onder punt 4 staat "Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit". In de beschouwing noch in de conclusie wordt hierop ingegaan. In paragraaf 5.10 van de toelichting worden het ensemblegebied Haarlemmermeer en de provinciale kernwaarden beschreven. Gesteld wordt dat de kernwaarden niet worden aangetast. Een onderbouwing van deze stelling ontbreekt echter. Wij constateren dat ook in de rest van de toelichting er niet tot nauwelijks aandacht voor landschappelijke inpassing is. In het PIP zelf ontbreekt een borging van landschappelijke inpassing. Een goede landschappelijke inpassing is zowel van belang in het toekomstige woongebied als in het bestaande en toekomstige groengebied. Wij vragen u het PIP en het Beeldkwaliteitsplan hierop aan te vullen. Ook kan dit effect hebben op de begrenzing van het definitieve PIP.</p>	<p>Landschappelijke inpassing is een belangrijk thema in het Beeldkwaliteitsplan. Zoals aangegeven wordt het Beeldkwaliteitsplan aangescherpt en aan uw raad voorgelegd ter besluitvorming. Daarmee is en wordt landschappelijke inpassing van de HOV-verbinding geborgd.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	111	<p><i>Ecologie</i></p> <p>De oorspronkelijke bevindingen uit de Natuurtoets (bijlage 6 bij het PIP) ten aanzien van de meervleermuis (vliegroute over de Ringvaart) en kleine marterachtigen (aantasting leefgebied) zijn ongewijzigd. Deze bevindingen geven aanleiding tot compensatie- en mitigatiemaatregelen in het ontwerp, zoals een fauna passage, geleidingsstructuren en geschikte verlichting van kunstwerken. Deze voorzieningen zijn nog niet opgenomen in het voorliggende VO, maar worden aldus de toelichting (p. 73) verwerkt in het definitief ontwerp. Dit volstaat voor de planfase. Wij zullen het DO hier te zijner tijd op beoordelen in relatie tot het Beeldkwaliteitsplan.</p>	Wij nemen kennis van uw reactie.
19	112	<p><i>Kunstwerken</i></p> <p>Hoewel een aanpassing van de kunstwerken mogelijk is binnen de in het planontwerp opgenomen bestemmingen, liggen de tekeningen van het VO nu toch ook al voor. In het VO zijn al elementen toegevoegd; tekening 0035 (IJtocht) en tekening 0037 en 0038 (duikers met een doorsnede van 1 meter). Onze verwachting is dat deze elementen niet geschikt zijn (te maken) als ecopassage. Wij wijzen u op dit punt, ook gezien de samenhang met de uitwerking van de kunstwerken in het Beeldkwaliteitsplan en de inpassing van het tracé in relatie tot de definitieve situatie.</p>	Wij nemen kennis van uw reactie.
19	113	<p><i>Geluid</i></p> <p>In het geluidrapport dat bij het ontwerp PIP is gevoegd, staat dat bij de uitwerking van het ontwerp en de uitvoering van de brug goed gelet moet worden op de geluiduitstraling. In het rapport staan ook suggesties hiervoor. Wij vragen om blijvende aandacht hiervoor zodat geluiduitstraling tot een minimum wordt beperkt en er geen negatieve geluidseffecten ontstaan bij omliggende woningen.</p> <p>Wij vertrouwen erop dat u onze zienswijze betreft bij uw besluitvorming op een wijze die recht doet aan onze gemeenschappelijke belangen en zetten graag de integrale samenwerking in het gebied voort.</p>	Bij het verder uitwerken van het ontwerp van de brug wordt er ingezet op het zoveel mogelijk voorkomen van geluidhinder. Het eindontwerp zal voldoen aan de wet- en regelgeving omtrent geluid.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
20	114	<p>Wij wonen sinds 2006 in ons oude huis van begin 1900 aan de Hillegommerdijk 61, wanneer wij geconfronteerd werden met de plannen voor een busbaan met brug voor onze deur wisten we niet wat we hoorden. Hier een brug met busbaan terwijl het al zo druk en gevaarlijk is op de dijk?</p> <p>Hoe moet dat met ons uitzicht? Geluidsoverlast van stilstaand, optrekkend en afremmend verkeer? Onze woning wat niet is onderheid! Het bootje en auto voor de deur, en waarom dan hier een busbaan?</p> <p>De noodzaak van een goede HOV-verbinding is begrijpelijk en hier zijn wij in basis niet op tegen. Echter baart het mij en vele mede buren op de dijk grootte zorgen dat er een busbaan gepland staat voor onze deur, hoe er met ons is omgegaan in de ruim 12 jaar en waarom er juist hier voor dit voorkeurstracé is gekozen zonder dat daar een goede onderbouwing voor gegeven wordt. Als we kijken naar de huidige situatie met alle mogelijke uitbreiding (nieuwbouw) van ons dorp waarbij een extra ontsluiting nodig zal zijn om de huidige Lisserbrug te ontlasten rijst bij mij de vraag of uw plan nog realistisch is.</p> <p>Dit brengt mij ook op het volgende punt welke garantie hebben wij dat er niet alsnog toekomstig vrij autoverkeer over de te realiseren HOV brug gaan rijden? Er is in woorden gezegd dat dit niet de bedoeling is? Het voorkeurstracé zoals deze nu wordt voorgesteld doorkruist een drukke woonwijk, dijk, schoolgebied en belangrijke vaarweg wat al enorme uitdagingen met zich mee zal brengen om hier een veilig leefgebied van te maken, laat staan dat daar dus ook nog eens duizenden vrij autoverkeer bijkomen op een dag.</p> <p>Er wordt vastgehouden aan de tijds winst van enkele minuten en bediening van toekomstige uitbreiding van Lisserbroek, terwijl de ruimte en inpassing naast de N207 voor nu de oplossing zou kunnen zijn. Zorg eerst dat er volledige afstemming met partijen is over integrale infrastructurele aanpak van zowel de toekomstige HOV als extra ontsluiting voor het vrije autoverkeer. In plaats van wellicht mogelijk meerdere onderbrekingen (knelpunten) en peperdure bruggen te realiseren.</p> <p>Wij staan dan ook afwijzend tegen uw plan dat de busbaan bij onze woning gerealiseerd wordt.</p>	<p>In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.</p> <p>Daarnaast benoemd u in uw zienswijze een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
20	115	Ons vrije uitzicht vermindert hierdoor behoorlijk.	<p>De afstand tussen uw woning en de nieuwe brug is dusdanig dat een grote mate van vrij uitzicht overblijft. Wel kunnen ter hoogte van uw woning afmeerpalen in de Ringvaart komen. De afmeerpalen zijn geen onderdeel van het PIP, maar de bestaande bestemming van de Ringvaart maakt realisatie daarvan mogelijk. Wij hebben nog geen besluit genomen over of deze er komen en wat dan de exacte locatie daarvan zal zijn. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de brug wordt daar meer duidelijk over.</p> <p>Voor de volledigheid wijzen wij u erop dat u een aanvraag kunt doen voor een tegemoetkoming in de planschade. De tegemoetkoming in de planschade wordt gebaseerd op een eventuele waardevermindering van uw woning. Daarbij wordt gekeken of u voldoet aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. U kunt een aanvraag indienen zodra het PIP onherroepelijk is.</p>
20	116	Overlast van uitlaatgassen en geluid als gevolg van gemotoriseerd verkeer.	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Graag verwijzen wij u naar de bijlagen 2 en 3 bij de Toelichting op het Ontwerp-PIP (Onderzoek luchtkwaliteit, en Geluidsonderzoek). Uit het onderzoek blijkt dat er geen onacceptabele effecten optreden.
20	117	Het huidige plan van de lengte van de 30 km zone is te kort en zal juist meer overlast geven doordat wij meer hinder van optrekkend en afremmend verkeer zullen hebben. (oplossing: vanaf de bebouwde kom waar men Lisserbroek in rijdt gezien vanuit Beinsdorp al 30 km zone maken) overigens wel positief dat hier over nagedacht wordt!	Het Voorlopig Ontwerp voorziet in een veilige inrichting van de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk. Daarbij wordt een 30 km/h zone aangehouden voor het verkeer op de Hillegommerdijk ter plaatse van de brug. Voor het overige deel van de Hillegommerdijk is de gemeente Haarlemmermeer verantwoordelijk. Het is dus aan de gemeente om te beoordelen of er ook op andere delen van de Hillegommerdijk een 30 km/h zone wenselijk en haalbaar is. Wij hebben uw opmerking gedeeld met de gemeente Haarlemmermeer.
20	118	Inschijnend licht van het verkeer in onze woning op het gedeelte waar wij zitten doordat het wegvak ter hoogte van de brug weer terug met bochten naar het bestaande wegvak op de dijk zal gaan.	De verwachting is dat inschijnend licht beperkt zal zijn. Verdraaiing van de weg is beperkt waardoor ook de verdraaiing van verlichting van voertuigen beperkt zal zijn.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
20	119	Extra parkeerdruk omdat onze burens welke de auto niet meer voor hun eigen deur kunnen neerzetten en dit dus zal opschuiven.	<p>Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. Graag verwijzen wij u naar de Rapportage "Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek" (bijlage 1 van de Toelichting).</p> <p>De te verwijderen parkeerplaatsen worden niet vervangen. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet nodig is omdat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen.</p>
20	120	Belemmering voor het scheepvaartverkeer met alle risico's in ons leefgebied.	<p>Het klopt dat de brug een extra belemmering vormt voor de scheepvaart. Om te bepalen of dit acceptabel is, hebben we daar onderzoek naar gedaan. Uitgaande van 12 bussen per uur, is er per uur ongeveer 20 minuten beschikbaar voor brugopeningen. Dit is voldoende voor de beroepsvaart. Voor recreatievaart kan in uitzonderlijke situaties een wachtrij ontstaan voor de brug.</p>
20	121	Stilstaand verkeer met stoplichten, wat meer inkijk geeft in onze woning.	<p>In theorie is het mogelijk dat een wachtrij voor de verkeerlichten rijkt tot aan uw woning. We achten het echter niet waarschijnlijk dat dit veelvuldig gaat voorkomen omdat sprake is van kortstondige oponthoud.</p>
20	122	Schade als gevolg van de aanleg of aanvoer van de bouwmaterialen, de woning is niet onderheid! En uiteraard de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden die wij zullen ondervinden.	<p>De werkzaamheden zullen inderdaad gepaard gaan met overlast. De aannemer wordt contractueel verplicht om overlast zo veel mogelijk te beperken, maar uitsluiten van overlast kunnen wij helaas niet. Wél houden we u zo goed mogelijk op de hoogte van de werkzaamheden zodat u weet waar u aan toe bent.</p> <p>Ook is het mogelijk dat er schade ontstaat aan uw woning. In dat geval is het aan de aannemer om aan te tonen dat deze schade niet door zijn werkzaamheden is veroorzaakt. Kan hij dat niet, dan is hij daarvoor verantwoordelijk. In de praktijk worden om deze reden veelal vooropnames gemaakt waarmee de staat van onderhoud voorafgaand aan de werkzaamheden wordt vastgelegd. Uiteraard gebeurt dat in nauw overleg de betrokken woningeigenaren.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
20	123	De veiligheid van onze kinderen doordat er een knelpunt ontstaat bij onze woning.	Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.
20	124	Alle onrust en onzekerheden welke dit heeft gegeven aan ons als bewoners in de afgelopen jaren.	Het proces om te komen tot het PIP heeft veel tijd gekost. Met name het zorgvuldig afwegen van belangen en deze verwerken in het PIP kost tijd. Tijdens zo'n proces kan onzekerheid en onduidelijkheid ontstaan. Met het vaststellen van het PIP wordt duidelijkheid geboden over het plan. Na het onherroepelijk worden van het PIP worden de voorbereidingen gestart om het project te realiseren. Wij beogen daarmee een stuk onzekerheid weg te nemen.
20	125	De impact van het verdwijnen van drie woningen evenals het verdwijnen van het asfalt terrein bij de ijsbaan waar onze kinderen als enige plek wat kunnen spelen dichtbij onze woning aan de dijk.	Wij nemen kennis van uw standpunt en begrijpen dat dit jammer is. Het is helaas onmogelijk om keuzes te maken waarbij geen enkel belang wordt getroffen.
20	126	Onzekerheid van toekomstig vrij autoverkeer over de brug met alle uiterst nadelige en gevaarlijke gevolgen van dien.	De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst over de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
20	127	Dit alles opgesomd heeft grote gevolgen en impact op onze leefomgeving, we kunnen dan ook niet begrijpen dat er voor dit traject destijds gekozen is en jullie hier op doorborden terwijl veel achterhaald lijkt te zijn. Hopelijk komt u tot inzicht dat dit niet de juiste weg is die ingeslagen is, onveilig en de impact is te groot!	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigd op een aantal aspecten. Uiteindelijk nemen wij een besluit na een zorgvuldige afweging van verschillende belangen. Daarbij realiseren we ons dat niet ieders belang gebaat is bij de uiteindelijke beslissing.
21	128	Ref: Capaciteit parkeerterrein Narcissenstraat Figuur 5-3 Wij maken ten stelligste bezwaar tegen eventuele toegang over ons pand (kadaster 2619) voor toegang tot parkeerterrein Narcissenstraat. Onze privacy en veiligheid zullen worden verstoord. Elke toegangsrouten zal de natuur in dit gebied verstoren, waaronder de bewoning van egels en vleermuizen, maar ook een broedplaats voor veel vogels. Zoals u eerder heeft aangegeven, is toegang tot parkeren niet noodzakelijk. Momenteel hebben de woningen 37 t/m 44 via hun achtertuin al directe toegang tot deze parkeerplaatsen.	Wij nemen kennis van uw reactie. De verbinding tussen de dijk en de parkeerplaats is niet voorzien in zowel het ontwerp als in het PIP.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
22	129	<p>Namens BPD Ontwikkeling B.V. dien ik hierbij een zienswijze in tegen het ontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de realisatie van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Lisserbroek, Getsewoud en een m.e.r.-beoordelingsbesluit, welke stukken thans ter inzage liggen.</p> <p>BPD is als gebiedsontwikkelaar betrokken bij de ontwikkeling van de het gebied gelegen in het onderhavige ontwerpplan en als zodanig wil zij graag de volgende punten onder uw aandacht brengen.</p> <p>1. HOV-Baan langs de N207 Parallel langs deze baan kan een verbindingsweg nodig zijn t.b.v. de gebiedsontwikkelingen rond Lisserbroek. Deze loopt dan vanaf de IJweg naar het kruispunt N207 ter hoogte van de P+R Getsewoud. Op dit kruispunt sluit de nieuwe HOV ook aan. Met de provincie zijn gesprekken gevoerd en tekeningen overlegd om beide wegen samen te laten gaan. De PIP tekeningen voorzien hier echter nog niet in het profiel van de PIP doorkruist de beoogde ligging van de verbindingsweg. Kan de provincie de voornoemde verbindingsweg mogelijk maken door het profiel (ligging watergang en fietspad) hierop aan te passen dan wel anderszins?</p>	<p>Het PIP voorziet in de mogelijke aanleg van de HOV-baan en niet in de onsluiting van de toekomstige woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord. Echter, het PIP maakt de onsluiting van deze woningbouwlocatie niet onmogelijk, zelfs als daar een wijziging van een door middel van het PIP vastgelegde bestemming nodig is.</p>
22	130	<p>2. Bestemmingswijziging t.b.v. gebiedsontwikkeling In het vorige punt is een mogelijke aanpassing t.b.v. de beoogde de verbindingsweg nodig en wellicht zijn er andere aanpassingen nodig t.b.v. de gebiedsontwikkeling Lisserbroek-Noord. Binnen de beoogde gebiedsontwikkeling van Lisserbroek-Noord wordt meegereden met de HOV baan. De daarvoor noodzakelijke bestemming is niet opgenomen in deze PIP. Ons verzoek is dat er een besluit wordt genomen dat er een mogelijkheid wordt opgenomen in het PIP dat er binnen 10 jaar een omgevingsplanwijziging mag plaatsvinden ter plaatse van het PIP.</p>	<p>Het PIP ziet enkel op het realiseren van een HOV-verbinding. Het is aan de gemeente Haarlemmermeer om toekomstige woningbouw en de ontsluiting daarvan planologisch te regelen. In artikel 16 van de planregels van het PIP heeft de gemeenteraad de bevoegdheid gekregen hierover te kunnen besluiten.</p>
22	131	<p>3. Kruising HOV met de IJweg De verbindingsweg t.b.v. de gebiedsontwikkelingen rond Lisserbroek dient meegenomen te worden bij het ontwerp van dit kruispunt. Kan de provincie hier ruimte aan geven, zowel fysiek, als ruimte voor afstemming in de uitwerkingsfase?</p>	<p>Wij verwijzen u naar onze reactie op uw eerste punt.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
22	132	<p>4. Hoogteligging HOV</p> <p>De HOV loopt door de gebiedsontwikkeling van Lissbroek-Noord. In het ontwerp van de HOV-baan is de hoogteligging van de wegas NAP -3,8 m. Ten opzichte van de wijkwegen van Lissbroek-Noord (NAP 4,5 m) ligt de HOV -baan 0,7 m hoger. Dit hoogteverschil dient te worden overbrugd door een talud. Uitgangspunt is dat de busbaan afwatert in de berm. Qua inpassing leidt dit tot de volgende mogelijke knelpunten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dit verschil in hoogteligging kan tot knelpunten leiden rondom de HOV-baan met de wijkwegen, in relatie tot de hoogteligging van o.a. omliggende wegen en uitgeefbaar terrein. De HOV-baan ligt hoger (circa 0,7 m). Bij een talud van 1:3 is er circa 2,1 m aan talud nodig. Reken daarbij een vlakstand van 1,0 m (zowel bij de HOV-baan als de wijkweg) dan is een minimaal ruimtebeslag van 4,1 m benodigd tussen kant HOV-baan en kant wijkweg. Dit is veelal niet het geval in het huidige ontwerp. Dit kan ook leiden tot aanpassing van de wijkwegen (dus ook verkavelingsplan Lissbroek-Noord). 2. Het verschil in hoogteligging leidt tot knelpunten in de afwatering van de HOV-baan en wijkwegen naar bermen. In het ontwerp van de HOV-baan wordt uitgegaan van een afwatering van het fietspad naar de zijkant van het profiel, en niet naar de middenberm. Hierdoor stroomt toekomstig water van het fietspad in de richting van wijkwegen en uitgeefbaar terrein. Er wordt geadviseerd de fietspaden te laten afwateren naar de middenberm binnen het profiel van de HOV-baan. 3. De berm direct langs de HOV-baan is soms <5 meter breed in het ontwerp van Lissbroek-Noord. De berm is te smal waardoor er onvoldoende infiltratiecapaciteit is ter hoogte van de berm. En derhalve afstromend regenwater van de HOV-baan leidt tot wateroverlast op de wijkwegen. 4. Veelal zijn bomen ingetekend op de taluds tussen de HOV-baan en de wijkwegen. Dit leidt mogelijk tot knelpunten i.v.m. onder andere het groenbeheer. <p>In principe kan de HOV-baan lager te komen liggen. Ons verzoek is om een betere aansluiting te kiezen bij de toekomstige weghoogte van wijkweg Lissbroek-Noord.</p>	<p>In de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp kan de hoogteligging van de busbaan wijzigen. Wij zullen dit in overleg met u doen.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
22	133	<p>5. Aansluiting op het plan/detailafwatering</p> <p>Het ontwerp van de HOV-baan is vergeleken met de opzet van het watersysteem van Lisserbroek-Noord. De volgende opmerkingen zijn er:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In principe zijn alle duikers in het ontwerp van de HOV-baan op de juiste plek ingetekend. 2. Alle duikers hebben in de tekening van de HOV-baan een afmeting van 1000 rond. De hoogteligging van de duikers is niet bekend. Belangrijk is dat de duikers aansluiten op het toekomstige VDS. De hoogteligging van de duikers dient daarom verder te worden uitgewerkt. 3. Twee vaarduikers (zwarte blokken in Figuur 3) zijn in zowel de tekening van de HOV-baan als de proefverkaveling van Lisserbroek-Noord getekend als een normale duiker. Uit eerdere afstemmingen tussen RROG en Sweco is naar voren gekomen dat een draaimogelijkheid voor een maaiboot een alternatief kan zijn voor de vaarduiker. De draaimogelijkheid is wel aanwezig ter hoogte van de beoogde sportvelden, maar niet nabij de kruising doorfietspad-IJweg. Voor deze locaties is verdere uitwerking nog nodig. 4. Een aantal duikers hebben in de tekening van de HOV-baan en de proefverkaveing een forse lengte, soms van 50 meter. Dit is besproken met Rijnland. 5. Uit de tekeningen komt naar voren dat er een aantal duikers al tijdens de realisatiefase van de HOV-baan wordt aangelegd, zonder dat deze watergangen verbinden. Deze duikers worden dus al tijdig aangelegd, zodat deze passend zijn op het toekomstig water systeem (te graven watergangen). Het is van belang dat deze duikers op de juiste plaats worden aangelegd, zodat hier niet later knelpunten ontstaan (zoals dat een duikeropening niet goed aansluit op een watergang). <ul style="list-style-type: none"> - Gezien de benodigde watercompensatie is het denkbaar dat juist de provincie een deel van het water (wegsloot) juist wel graaft. Dit behoeft dan uitwerking. - Hierin zit één aandachtspunt: namelijk bij het meest noordoostelijke kruispunt tussen HOV-baan en wegverkeer. Hier komt volgens de HOV-baan tekening een duiker ter hoogte van de huidige watergang en is in de proefverkaveling een andere duiker ingekend, omdat een deel van de watergang dan verlegd is. Zie Figuur 1. Dit dient op elkaar aan te sluiten, om te voorkomen dat een deel van de HOV-baan later opengebrouwen moet worden om de duiker alsnog te plaatsen. De eis aan de duiker die de provincie aanlegt is dat deze verlengbaar is/zo wordt gepositioneerd dat deze toekomstig ook aansluit. <p>Wij verzoeken u derhalve om bovengenoemde punten mee te nemen bij uw besluitvorming.</p>	<p>Het PIP voorziet in de mogelijkheid om duikers aan te leggen. In de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp kunnen we de locaties en afmetingen van de duikers aanpassen. Graag doen we dit in overleg met u. Voor de besluitvorming rondom het PIP heeft dit geen invloed.</p>
23	134	<p>Het blijft bijzonder dat deze PIP zich opstelt als een geïsoleerd project, als eiland binnen de gebiedsontwikkeling Lisserbroek 2040.</p>	<p>U heeft uw zienswijze ingediend bij de gemeente Lisse. In overleg met de gemeente hebben we afgesproken dat de zienswijze door de provincie wordt voorzien van een reactie.</p>
23	135	<p>Actueel geen afspraken met dijkbewoners, Ijs- en skeelervereniging en grondeigenaren in de polder.</p>	<p>De provincie heeft met alle partijen die u noemt op verschillende momenten overleg gevoerd en in bepaalde gevallen afspraken gemaakt. Wij zullen ook in de toekomst met hen in overleg blijven.</p>

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
23	136	Onduidelijk wat de samenhang is met de geplande nieuwbouw.	De woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord en de busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse versterken elkaar. Met de busbaan is de woningbouw direct goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zonder de woningbouw is de vervoerwaarde van de busbaan minder groot, maar is nog steeds sprake van een verbetering voor de bestaande HOV-lijn. Met het in procedure brengen van het PIP komt de realisatie van een busbaan een belangrijke stap dichterbij. Tegelijkertijd werkt de gemeente Haarlemmermeer nauw samen met projectontwikkelaars aan de realisatie van de woningbouw.
23	137	Vraag over de ligging van het fietspad en de verkeersveiligheid daarvan	<p>Het (schoolgaande) fietsverkeer krijgt een breed doorfietspad langs een groot deel van de busbaan en op de brug over de Ringvaart. Hiermee wordt een veiliger alternatief geboden voor fietsverkeer dan de bestaande route via de Lisserbrug.</p> <p>Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.</p>