gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Vaststelling Notitie Reikwijdte en Detailniveau milieueffectrapport (MER) Gebiedsontwikkeling Lisserbroek
Portefeuillehouders	mr. Mariëtte Sedee-Schuitemaker, drs. Jurgen Nobel
Steller	Jan Beelen
Collegevergadering	5 april 2022
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	2022.0000688

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. de Nota van zienswijzen behorend bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Gebiedsontwikkeling Lisserbroek vast te stellen;
2. de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Gebiedsontwikkeling Lisserbroek' vast te stellen.

2. Samenvatting

Om milieueffecten een volwaardige en formele rol te geven in ruimtelijke besluiten, wordt in de voorbereiding van gebiedsontwikkelingen getoetst of een procedure voor een milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) moet worden gevoerd. Deze toets is de eerste stap in het juridisch planologische proces om te komen tot een bestemmingsplan/omgevingsplan voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Voor de ontwikkeling van grootschalige woningbouw in Lisserbroek Noord en Binnenturfspoor blijkt uit die toets dat een m.e.r.-procedure nodig is.
De eerste stap in de m.e.r.-procedure is het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Hierin staat beschreven wat de aard en het doel is van het plan, welke alternatieven of varianten er worden bekeken, welke milieueffecten worden onderzocht en op welke manier. Het college heeft op 7 september 2021 (2021.0001998) besloten de concept-NRD vrij te geven voor inspraak.

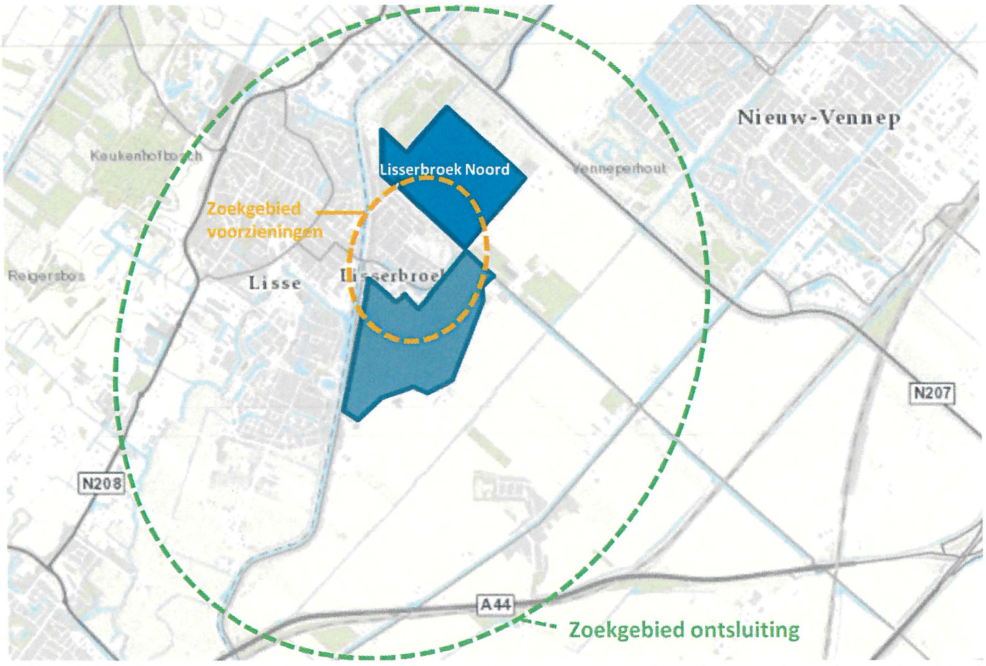
De concept-NRD heeft van 22 september 2021 tot en met 2 december 2021 ter inzage gelegen. In deze periode zijn tien zienswijzen binnengekomen. De concept-NRD is ook voor advies aan de onafhankelijke Commissie m.e.r. en aan de wettelijke adviseurs voorgelegd. De Commissie m.e.r. heeft advies uitgebracht. Wij bieden nu de voorgestelde beantwoording van de zienswijzen en de NRD aan ter besluitvorming aan de gemeenteraad. De uit de zienswijzen voortvloeiende aanvullingen en het advies van de Commissie m.e.r. zijn als bijlagen bij de NRD gevoegd. De vastgestelde NRD vormt het uitgangspunt voor het te maken Milieueffectrapport (MER).

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

De Westflank van Haarlemmermeer is aangewezen als uitleglocatie (Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2021.0003036), Omgevingsvisie Noord-Holland 2050, 19 november 2018). Deze ontwikkeling omsluit het bestaande dorp Lisserbroek en speelt in op het concept van dubbeldorpen aan de Ringvaart. In het plan "Parels aan de Ringvaart" (2014.0010031) is dit concept verder uitgewerkt in een ontwikkelstrategie: met uitnodigingsplanologie wordt uitgegaan van een flexibel plan met afgebakende verantwoordelijkheden en randvoorwaarden voor de ontwikkeling. Op 6 september 2018 (2018.0031947) heeft de gemeenteraad de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 vastgesteld. Daarin zijn in samenspraak met marktpartijen en dorpsvertegenwoordigers uit Lisserbroek kaders voor de gebiedsontwikkeling opgenomen.

Het huidige gebruik van het noordelijk gebied (deelgebied Noord) is agrarisch gebied. Naar het zuiden toe (deelgebied Binnenturfspoor) is het een gemengd gebied met kassen, agrarisch gebied en overige bedrijvigheid. Toekomstig beoogd gebruik is woningbouw waarbij bestaande bedrijven kunnen blijven, echter met beperkte uitbreidingsmogelijkheden gelet op de milieuhinderzones. In Lisserbroek wordt ingezet op een centrum-dorps woonmilieu, wat past bij het huidige dorp. Er komt een divers woningaanbod voor onder andere ouderen en jonge gezinnen met bijbehorende voorzieningen (supermarkt, sport en zorg). In totaal gaat het om maximaal 4.000 woningen. In deze 4.000 woningen vallen de gronden van de initiatiefnemende ontwikkelaars en de ontwikkelmogelijkheden op overige gronden in het projectgebied (zie afbeelding 1). Naast woningbouw moet er ruimte zijn voor een goede infrastructuur (auto, fiets en voetganger) en voldoende groen.



Afbeelding 1: plangebied locaties Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord en de zoekgebieden voor de ontsluiting (groene omlijnd) en de voorzieningen (oranje omlijnd) van de gebiedsontwikkeling conform de Gebiedskaart 2040 Lisserbroek.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

De eerste stap naar een MER voor Lisserbroek

We starten een m.e.r.-procedure omdat uit de m.e.r.-beoordeling ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan/omgevingsplan blijkt dat sprake is van een m.e.r.-plicht. De NRD is de eerste formele stap in de m.e.r.-procedure. Hierin staat beschreven wat de aard en het doel is van het plan, welke alternatieven of varianten er worden bekeken, welke milieueffecten worden onderzocht en op welke manier.

De NRD beschrijft de onderzoekuitgangspunten naar de effecten van toekomstige woningbouw

De vastgestelde NRD vormt het uitgangpunt voor het opstellen van het MER en de daarvoor benodigde onderzoeken. Voor dit plan worden de volgende situaties onderzocht:

a. een referentiesituatie, namelijk de huidige situatie met daarbij een zekere autonome groei;
b. twee planvarianten, een minimale variant (2.400 woningen in totaal) en een maximale variant (4.000 woningen in totaal). Bij beide woningbouwvarianten zal nadrukkelijk aandacht geschonken worden aan de huidige dan wel benodigde ontsluiting.

Daarnaast worden ook de gebruikelijke onderwerpen onderzocht (luchtkwaliteit, externe veiligheid, stikstof etcetera). Hierbij worden eventuele effecten op de omgeving ook meegenomen. De alternatieven hebben bijvoorbeeld invloed op de verkeersstromen en de verkeer gerelateerde effecten (zoals lucht, geluid en stikstofdepositie) in de omgeving van gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Beide varianten worden afgezet tegen de in kaart gebrachte referentiesituatie.

Er zijn door advies en zienswijzen onderzoekaspecten toegevoegd voor het op te stellen MER

De concept-NRD heeft van 22 september 2021 tot en met 2 december 2021 ter inzage gelegen. In deze periode zijn tien zienswijzen binnengekomen, waarvan die van de gemeenten Lisse en Teylingen identiek zijn. De concept-NRD is ook voor advies aan de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.) voorgelegd en aan de wettelijke overlegpartners toegestuurd. De Commissie m.e.r. heeft advies uitgebracht. Het college biedt nu de voorgestelde beantwoording van de zienswijzen en de NRD aan ter besluitvorming aan de gemeenteraad. Het advies van de Commissie m.e.r., de beantwoording van de zienswijzen en de daaruit voortvloeiende punten die ook meegenomen worden in het MER zijn als bijlagen bij de NRD gevoegd.

Veel van de punten die genoemd worden in de zienswijzen staan al in de NRD om mee te worden genomen in het MER. De volgende punten worden naar aanleiding van de zienswijzen ook nog meegenomen:

a. regionale stukken over mobiliteit;
b. doorsnijding en bereikbaarheid landbouwgronden;
c. sociaal/economische relatie Lisserbroek en Lisse en het effect daarvan op de (langzaam) verkeersbewegingen.

Het overgrote deel van de adviespunten van de Commissie m.e.r. zijn voor het opstellen van een MER goed herkenbaar en worden meegenomen bij het opstellen van het MER.
Samengevat luidt het advies:
'Vertaal ambities voor bereikbaarheid en mobiliteit, klimaatbestendigheid en leefbaarheid in concrete doelen in het milieueffectrapport voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek.'
(uit het persbericht van de Commissie m.e.r. d.d. 21 december 2021)

3.3 Wat mag het kosten?
Aan de uitvoering van dit voorstel zijn naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

Wat zijn de financiële risico's?
Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van dit voorstel.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?
De gemeenteraad stelt de NRD vast. Binnen ons college is de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening het eerste aanspreekpunt. Het college zal na besluitvorming door de raad belast zijn met de voorbereidingen omtrent het MER en het bestemmingsplan/omgevingsplan.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?
Participatie en communicatie
Conform het Uitvoeringsplan Haarlemmermeer-West 'Parels aan de Ringvaart' (2014.0010031) werken we de gebiedsontwikkeling Lisserbroek uit op basis van uitnodigingsplanologie. Wij geven globaal de kaders mee voor de gebiedsontwikkeling, de ontwikkelende partijen zijn daarna aan zet om binnen die globale kaders concreet invulling te geven aan de ontwikkeling van een nieuw stuk Lisserbroek. Bij het opstellen van die kaders hebben wij samengewerkt met een vertegenwoordiging van de (samenwerkende) marktpartijen en de dorpsvertegenwoordigers van Lisserbroek op basis van het principe van co-creatie: met verschillende rollen werken de drie partijen op gelijkwaardige basis samen aan de totstandkoming van de gebiedsenvelop. Hiervoor is het zogenaamde driehoeksoverleg opgericht. Het overleg vormt een samenwerkingsverband tussen vertegenwoordigers van de gemeente, een vertegenwoordiging van de ontwikkelende partijen/grondeigenaren en de dorpsvertegenwoordigers van Lisserbroek. Het driehoeksoverleg wordt sinds medio 2019 voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter.

De concept-NRD is toegezonden aan de partners van het driehoeksoverleg, de provincies Noord en Zuid-Holland, gemeenten Lisse en Hillegom, hoogheemraadschap van Rijnland, de dorpsraden van Lisserbroek, Nieuw-Vennep en Abbenes, de ondernemersverenigingen van Lisse en Lisserbroek, Staatsbosbeheer en de Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast is er een bekendmaking in het Gemeenteblad gedaan en is het vermeld op de gemeentelijk website.

Na besluitvorming zal het besluit in het Gemeenteblad worden gepubliceerd (te raadplegen via officiëlebekendmakingen.nl). De indieners van zienswijzen worden per brief geïnformeerd.

Formele zienswijzen mogelijkheden
Het volgende formele moment waarop iedereen kan reageren, is tijdens de terinzagelegging van het eerste vast te stellen planologisch besluit (bijvoorbeeld bestemmingsplan), waar het MER bij hoort. Eenieder heeft dan de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen en daarna beroep in te stellen. De gemeente beantwoordt deze reacties en verwerkt deze indien noodzakelijk in de plannen.

Juridische aspecten
De vastgestelde NRD is de basis voor het opstellen van het MER en de daarvoor benodigde onderzoeken.
Het MER is onderdeel van de onderbouwing van het eerste vast te stellen planologisch besluit en wordt hiermee tegelijkertijd ter inzage gelegd. In dit geval is dat een (aanpassing van het)

bestemmingsplan/ omgevingsplan voor deze ontwikkeling. Daartegen (en dus ook het MER) kunnen zienswijzen op ingediend worden en er staat beroep tegen open.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd? Het MER is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit over Lisserbroek Noord en Binnenturfspoor (bestemmingsplan/omgevingsplan). De gemeenteraad stelt dit ruimtelijke besluit vast.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)? Het samenspel van investeringen door de overheid en ontwikkelingen vanuit de markt biedt kansen voor het vergroten van het aantal woningen, versterken van het voorzieningenaanbod en het verbeteren van de openbare ruimte en bereikbaarheid. De geplande woningbouw in Lisserbroek draagt met maximaal 4.000 woningen bij aan de grote woningbouwopgave in de regio.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris, de burgemeester,

Michiel Ruis Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):

- Nota van zienswijzen behorende bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Gebiedsontwikkeling Lisserbroek
- Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Gebiedsontwikkeling Lisserbroek

gemeente Haarlemmermeer

Nota van zienswijzen

behoort tot het raadsvoorstel tot vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Gebiedsontwikkeling Lisserbroek

A. Procedure
B. Beoordeling zienswijzen

A. Procedure

De concept Notitie reikwijdte en detailniveau MER Gebiedsontwikkeling Lisserbroek (hierna NRD) is op 21 september 2021 bekendgemaakt en heeft vanaf 22 september 2021 gedurende zes weken ter visie gelegen. Tevens zijn de volgende overlegpartners geïnformeerd: de partners van het driehoeksoverleg inwoners/ontwikkelaars/gemeente, de provincies Noord en Zuid-Holland, gemeenten Lisse en Hillegom, Hoogheemraadschap van Rijnland, de dorpsraden van Lisserbroek, Nieuw-Vennep en Abbenes, de ondernemersverenigingen van Lisse en Lisserbroek, Staatsbosbeheer en de vervoerregio Amsterdam.
In deze periode kon iedereen zienswijzen op de concept-NRD indienen bij de gemeenteraad.

Er zijn tien zienswijzen binnengekomen, waarvan die van gemeenten Lisse en Teylingen identiek zijn. De raadsleden is een overzicht verstrekt met de nodige gegevens van de zienswijze-indieners (hierna: reclamanten). In deze nota van zienswijzen zijn de reclamanten met een nummer aangeduid dat correspondeert met de nummering in dat overzicht. Van de natuurlijke personen zijn geen persoonsgegevens vermeld. Dat is gedaan om te voldoen aan de regelgeving over privacy. Wij zullen individueel de reclamanten meedelen welke onderstaande tekstonderdelen over hun eigen zienswijze gaat. De zienswijzen zijn alle binnen de termijn ingediend. Ze zijn daarom alle ontvankelijk.

De wijzigingen die naar aanleiding van de zienswijzen gemaakt worden, zijn onderdeel van het Milieu-effect rapport (hierna MER). Dit betekent dat de wijzigingen niet meer worden doorgevoerd in de NRD, maar direct in het MER. Voor de overzichtelijkheid zijn de aanvullingen in bijlage 1 van de NRD benoemd.

B. Beoordeling zienswijzen

Reclamant 1
Reclamant 1 vindt dat de lijst met overlegorganen incompleet is, omdat de inwoners van Lisserbroek ontbreken. Er is nooit overleg geweest met de inwoners, noch vanuit gemeente, noch vanuit dorpsraad. Voor de ingetekende weg en brug is geen nut of noodzaak aangetoond. Wel is aangetoond dat deze het woongenot aantast en overlast geven. De geluidsoverlast van weg- en vliegverkeer zal voor meer overlast zorgen dan is toegestaan. Ook wordt de flora en fauna in het gebied verstoord.

Reactie
Inwoners zijn geen overlegorgaan en staan daarom niet in de bedoelde lijst. Wel heeft iedereen de gelegenheid gekregen te reageren door de bekendmaking. De bedoelde brug is de ingetekende brug en ontsluiting ten zuiden van Lisserbroek over de ringvaart in figuren 1.1 en 5.1. Beide zijn afkomstig uit de in 2018 vastgestelde Gebiedskaart Lisserbroek 2040. De Gebiedskaart is in co-creatie gemaakt met bewoners, marktpartijen en gemeente.

Wat de effecten van deze ontwikkeling zijn, gaat onderzocht worden in het MER. De NRD beschrijft welke aspecten onderzocht gaan worden. In de concept NRD zijn geluid en flora en fauna genoemd (paragraaf 6.3 en 6.10). De door reclamant aangedragen onderwerpen zijn dus al in beeld als te onderzoeken aspecten.

Conclusies reclamant 1: De zienswijze leidt niet tot wijzigingen voor het MER.

Reclamanten 2, Gemeente Lisse en gemeente Teylingen (identieke reactie)
De gemeenten spreken uit de samenwerking een structureel karakter te willen geven om zo toekomstige omgevingsvisies en projectontwikkelingen te kunnen realiseren. Er wordt gerefereerd aan de voorwaarden waarmee de gemeenten de Woningbouwimpuls (WBI)-aanvraag heeft gesteund;
1. De gemeente Haarlemmermeer zet zich zichtbaar en aantoonbaar in om te komen tot structurele maatregelen die een oplossing bieden voor de gezamenlijke ontsluiting van de Noordelijke Bollenstreek, Zuid Kennemerland en Haarlemmermeer;
2. De gemeente Haarlemmermeer spreekt zich uit om de ontwikkeling van de dubbeldorpen (Lisse-Lisserbroek en Hillegom-Beinsdorp) gezamenlijk ter hand te nemen;
3. De gemeente Haarlemmermeer stemt het tempo van de woningbouwontwikkeling af op de realisatie van de noodzakelijke structurele mobiliteitsoplossingen in de regio.
De gemeenten verwijzen ook naar de reactie die in 2018 verstuurd is op de Gebiedskaart Lisserbroek 2040. Daarin werd gevraagd om een nadere onderbouwing van de basisprincipes ‘dubbeldorpen’ en ‘eerst bewegen, dan bouwen’. De NRD roept nu dezelfde vragen op.

<u>2A, Bereikbaarheid en dubbeldorp</u>
De visie op bereikbaarheid uit 2018 is afgestemd met die van Lisse. Dat is niet het geval met de visie op bereikbaarheid in de ontwerp Omgevingsvisie Haarlemmermeer en in de kaderstellende stukken van de NRD. Gemeenten Lisse, Hillegom en Teylingen hebben voorwaarden gesteld aan de aanvraag woningbouwimpuls die specifiek gaan over het verbeteren van de ontsluiting.
In de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 waren drie langzaamverkeersverbindingen opgenomen, één bij de Lisserbrug, één bij de toekomstige HOV-brug en één aan de zuidzijde van Lisse-Lisserbroek.
De verbinding bij de Lisserbrug wil gemeente Lisse benutten voor en door langzaam verkeer, door een extra verbinding over de Ringvaart aan te leggen voor gemotoriseerd verkeer, ten zuiden van Lisserbroek en Lisse. Deze kan, in lijn met de Gebiedskaart, ook toegankelijk gemaakt worden voor langzaam verkeer.
In uw Reactienota op de Gebiedskaart stond: “Behoud/aanleg van deze routes hebben wat ons betreft prioriteit daar waar het gaat om de bereikbaarheid van bovenwijkse voorzieningen in Lisse.”
De verwijzingen naar de bovenwijkse voorzieningen en het principe van de dubbeldorpen komen niet terug in de ontwerp Omgevingsvisie Haarlemmermeer en worden ook niet herkend in de NRD Lisserbroek. Voorgesteld wordt om een parameter ‘economie en voorzieningen’ in het grensgebied op te nemen in de NRD.

Reactie 2A
Er worden circa 2.400 tot 4.000 woningen toegevoegd. Gelet op dit grote aantal, is onderdeel van het plan het toevoegen van een supermarkt en ruimte voor wat basisvoorzieningen (zoals bijvoorbeeld bakker, drogist, (afhaal)horeca, kinderdagverblijf, huisartsenpost), zoals gebruikelijk is bij het ontwikkelen van wijken met zo'n grootte. Dit zorgt ook voor een minder grote toename van verkeer naar Lisse. Het is niet de bedoeling een grootschalig winkelcentrum of veel voorzieningen te realiseren in Lisserbroek, dus Lisserbroek zal afhankelijk blijven van faciliteiten in Lisse. Er blijft zo sprake van een dubbeldorp. In het MER zal dit expliciet benoemd worden en zal worden ingegaan op het effect van enkele voorzieningen in Lisserbroek, de relatie met Lisse en het effect op de (langzaam)verkeersstromen.

<u>2B, Ontsluiting A4-Bollenstreek</u>
De regionale bereikbaarheid staat al decennia onder druk. Dat gaat gepaard met substantiële negatieve effecten op leefbaarheid, verkeersveiligheid en de afwikkeling van verkeer in onze gemeenten. De gemeenten in de Duin- en Bollenstreek werken gezamenlijk met provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland aan de ontsluiting van de noordelijke Duin- en Bollenstreek, op basis van het plan Mobiliteitsoplossingen Noordelijke Duin- en Bollenstreek. De gemeenten hanteren deze beleidskaders om de regionale bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid naar een hoger niveau te tillen. De gemeenten stellen voor om de Regionale Strategie Mobiliteit en het plan Mobiliteitsoplossingen Noordelijke Duin- en Bollenstreek mee te nemen in de NRD.

Reactie 2B
De Regionale Strategie Mobiliteit en het plan Mobiliteitsoplossingen Noordelijke Duin- en Bollenstreek zullen betrokken worden in het MER bij de verkeerskundige onderzoeken.

2C, Woningbouwprogramma
De gemeenten wijzen op het woningtekort voor diverse segmenten en doelgroepen. De gemeenten vragen om met marktpartijen ook voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek te streven naar een gevarieerd woningprogramma dat inspeelt op de grote vraag naar woningen in het sociale en betaalbare segment.

Reactie 2C
Er wordt gestreefd naar een gevarieerd woningaanbod met een substantieel aandeel in het sociale en betaalbare segment.

2D, Gezondheid
In de NRD staat dat er aandacht gegeven wordt aan het bevorderen van gezond gedrag. In de gegeven voorbeelden ontbreekt wat ons betreft de aanwezigheid van sportvoorzieningen en de toegankelijkheid daarvan, het faciliteren van fietsen en wandelen om te werken, winkelen of recreëren. Ook ontbreken de faciliteiten die de sociale cohesie in een dorp bevorderen, laagdrempelige plekken waar men elkaar kan ontmoeten.

Reactie 2D
Gezondheid is een beoordelingsaspect. In het MER worden de effecten op gezondheid in beeld gebracht en wordt duidelijkheid gegeven of bevorderen van gezondheid een onderdeel is van de voorgenomen activiteit (Paragraaf 6.6 van de NRD).

2E, Dubbeldorpen en inwoners
In de inleiding wordt geschreven over "de dorpen die gespiegeld aan de overzijde van de Ringvaart liggen", maar die worden niet bij naam genoemd. Uit de passage lijkt het alsof het vooral gaat om de aansluitingen op de regionale infrastructuur en niet langer om de gedeelde geschiedenis, de overlappende sociale en familiale cirkels en de verbondenheid die de inwoners van de dorpen Lisse en Lisserbroek met elkaar voelen, terwijl deze nadrukkelijk aanwezig is.
Het blijkt uit eerdere woningbouwprojecten in de Haarlemmermeer dat vooral inwoners uit de Bollenstreek zich hier graag vestigen, om dicht bij de omgeving te blijven. De dorpen in de Bollenstreek hebben als gevolg van de 20Ke zone en de gemaakte afspraken in de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport minder gelegenheid om te bouwen dan de gemeente Haarlemmermeer en daar maken onze inwoners dankbaar gebruik van.
De gemeenten hopen dat in de NRD / MER aandacht komt voor deze 'zachtere' kant van de gebiedsontwikkeling, die aansluit bij de integrale kijk die de Omgevingswet van gemeenten vraagt.

Reactie 2E
De zachtere, sociale kant van dubbeldorpen is op zichzelf geen onderwerp voor het MER. De gemeente kan immers niet selecteren wie er wel of geen huis mogen kopen of huren in de vrije sector. Alleen voor de sociale huurwoningen zijn daar regels voor te stellen. Doordat er sprake is en blijft van gedeelde voorzieningen (winkels, sportclubs e.d.) is er een economische binding tussen de dorpen. Hier zal wel aandacht aan besteed worden in het MER. Zie ook 2A.

2F, Mobiliteit
In de ontwerp Omgevingsvisie Haarlemmermeer stijgt het aantal te bouwen woningen in Lisserbroek ten opzichte van de Structuurvisie; van 2.150 naar 2.400. Dit leidt tot meer vervoersbewegingen en een verdere verslechtering van de doorstroming.
In de OER van de ontwerp Omgevingsvisie zijn de meest recente verkeersonderzoeken meegenomen. Onlangs is er voor Lisserbroek een nieuwe rapportage verkeersonderzoek opgesteld die uitgaat van andere woningaantallen (2.800 woningen in 2030 en meer dan 3.500 woningen in 2040).
In de OER (blz.26) wordt voor Lisserbroek de volgende conclusie getrokken: "Deze ontwikkeling ligt direct langs de N207. Hier is voldoende capaciteit beschikbaar. De uitbreiding van het aantal woningen vraagt op een gegeven moment wel om een extra aansluiting op de N207."

Deze conclusie wijkt af van de conclusie in het eerder genoemde verkeersonderzoek, daaruit blijkt dat een extra ontsluiting noodzakelijk is voor de ontsluiting van Lisserbroek Noord en dat op kruispuntniveau aanvullende maatregelen nodig zijn om de doorstroming op de N207 te verbeteren.
De gemeenten verwachten dat de beoogde ontwikkelingen in Lisserbroek leiden tot grote nieuwe knelpunten en dat hiervoor maatregelen nodig zijn, zoals uit recente onderzoeken is gebleken. Verzocht wordt dit in de NRD/Mer op te nemen.

Reactie 2F
Mobiliteit en infrastructuur is een belangrijk onderwerp in de NRD. Ten behoeve van het opstellen van het MER zullen alle onderzoeken bij elkaar worden gelegd en zo nodig worden geactualiseerd om te zien welke effecten de voorgenomen ontwikkeling heeft (paragraaf 6.2 van de NRD).

Conclusie reclamanten 2:
De zienswijze leidt tot de volgende aanvullingen voor het MER:
In de verkeersonderzoeken worden de beleidskaders Regionale Strategie Mobiliteit en het plan Mobiliteitsoplossingen Noordelijke Duin- en Bollenstreek meegenomen;
In het MER wordt ingegaan op de gedeelde voorzieningen van Lisse en Lisserbroek en de effecten daarvan op de (langzaam) verkeersstromen.

Reclamant 3 La Gro Geelkerken advocaten namens zijn cliënt.
Cliënt maakt zich ernstig zorgen over het voornemen om minimaal 2.400 en maximaal 4.000 woningen in de gebiedsontwikkeling Lisserbroek (figuur 3.3 op blz. 12) te realiseren, en om nieuwe infrastructuur aan te leggen.

<u>3A Milieucontour en beperking bedrijfsvoering</u>
Cliënt wijst erop dat zijn bedrijf een milieucontour heeft. Hiermee dient rekening gehouden te worden, om te voorkomen dat het bedrijf gehinderd of beperkt wordt in de bedrijfsvoering. Verzocht wordt en te bevestigen dat het bedrijf geen last zal ondervinden van de gebiedsontwikkeling.

Reactie 3A
Uitgangspunt van de ontwikkeling is dat bestaande bedrijven niet beperkt worden in hun bestaande milieurechten. In het MER zullen de bestaande bedrijven en hun milieuruimte in kaart gebracht worden en zullen de effecten van die bedrijven op de nieuwbouwontwikkeling en vice versa onderzocht worden (Paragraaf 6.3, 6.5 en 6.12 van de NRD).

<u>3B Effecten zuidelijke ontsluiting op bedrijf</u>
Cliënt vreest dat een deel van zijn landbouwgronden door de zuidelijke ontsluiting verloren gaan. Dit beïnvloedt de levensvatbaarheid van het bedrijf.

Reactie 3B
Bij de onderzoeken over infrastructuur is bereikbaarheid van bestaande bedrijven een van de te beschrijven en onderzoeken punten (paragraaf 6.2 van de NRD) Hierbij zal een eventuele doorsnijding en andere bereikbaarheid van landbouwgronden ook als aandachtpunt worden meegenomen.

<u>3C Effecten zuidelijke ontsluiting op landschap</u>
Een kaarsrechte doorstroomweg, parallel aan de Nieuwkerkertocht, dwars door het nu nog ongeschonden agrarische landschap, leidt tot aantasting van de karakteristiek van het open weidse landschap. Een doorstroomweg midden in het open landschap leidt tot een sterke achteruitgang van de belevingswaarde van het gebied, tot achteruitgang van de luchtkwaliteit en tot een sterke toename van de geluidhinder. Al deze aspecten/effecten van de aanleg van de nieuwe overwogen (zuidelijke) hoofdontsluiting dienen meegenomen en afgewogen te worden in het kader van de MER.

Reactie 3C
Deze aspecten/effecten van de aanleg van nieuwe ontsluitingen zullen worden meegenomen in het kader van het MER en zullen uiteindelijk afgewogen worden bij verdere besluitvorming (paragraaf 6.3, 6.4 en 6.7 van de NRD).

3D Kabels en leidingen

Cliënt geeft aan dat in het gebied waar de nieuw overwogen (zuidelijke) hoofdontsluiting gepland is meerdere leidingen lopen. Het zijn een gasleiding, een CO_2-leiding en een 6-tal kabels (in totaal 150kV) van TenneT. Dit kan praktische en financiële gevolgen hebben.

Reactie 3D

Het MER maakt de mogelijke effecten van belangrijke kabels en leidingen in het gebied zichtbaar. Dit zijn kabels en leidingen die mogelijk een gevaar vormen, zoals CO_2-leidingen, gasleidingen of hoogspanningsleidingen (paragraaf 6.5). Alle andere leidingen worden bij de uitwerking van de woningbouwplannen in beeld gebracht en (technisch) opgelost. Over het algemeen hoeven kabels en leidingen op zichzelf geen belemmering te zijn voor de aanleg van een weg omdat er technische oplossingen mogelijk zijn.

Conclusies reclamant 3:

De zienswijze leidt tot de volgende aanvullingen voor in het MER:
In het MER zal aandacht besteed worden aan de bereikbaarheid en de doorsnijding van landbouwgronden.

Reclamant 4, La Gro Geelkerken advocaten namens zijn cliënt.

Cliënt maakt zich ernstig zorgen over het voornemen om 2400 - 4.000 woningen in de gebiedsontwikkeling Lisserbroek (figuur 3.3 op blz. 12) te realiseren en om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Kortheidshalve wordt verwezen naar de inspraakreactie d.d. 19 juli 2018 en de brief d.d. 05-09-2018 over de Gebiedskaart Lisserbroek 2040.

4A Milieucontour en beperking bedrijfsvoering

Identiek aan 3A, zie aldaar

Reactie 4A

Zie 3A.

4B Afwaardering Turfspoor

Turfspoor is van essentieel belang voor de bereikbaarheid van het agrarisch bedrijf. Als de nieuwe woningbouwlocatie wordt ontsloten door nieuwe ontsluitingen dan vreest cliënt voor verkeerskundige afwaardering van het Turfspoor. Cliënt verzoekt garantie dat het Turfspoor te allen tijde toegankelijk blijft voor agrarisch verkeer en vrachtverkeer.

Reactie 4B

Bij de onderzoeken over infrastructuur is bereikbaarheid van bestaande bedrijven een van de te beschrijven en te onderzoeken punten (paragraaf 6.2 van de NRD). In de gebiedskaart 2040 is opgenomen dat de bedrijven te allen tijde bereikbaar zullen zijn.

4C Doorsnijding van het landbouwbedrijf

Door de zuidelijke ontsluiting wordt het landbouwbedrijf doorsneden. De gronden aan de andere zijde van de nieuwe ontsluitingsweg zijn alleen nog te bereiken via lange omrijdbewegingen, over wegen die daarvoor niet geschikt zijn. Als de infrastructuur toch wordt aangelegd, wordt verzocht om een rechtstreeks verbinding mogelijk te maken.

Reactie 4C

Zie 3B.

4D Landbouwgrond gaat verloren

Door de aanleg van de zuidelijke ontsluiting gaat goede landbouwgrond verloren. Verzocht wordt deze te compenseren door aaneengesloten vervangende grond in de nabijheid van het huiskavel (bijvoorbeeld door ruilverkaveling). Zonder voldoende compensatiegrond komt het opbrengend vermogen van het akkerbouwbedrijf in het geding.

Reactie 4D
Compensatiemaatregelen zijn in dit stadium nog niet aan de orde. De NRD beschrijft slechts wat er onderzocht gaat worden. In het MER worden de onderzoeken, de gevolgen en effecten, de aandachtspunten en mogelijke oplossingen benoemd.

4E Effecten zuidelijke ontsluiting op landschap
Identiek aan 3C, zie aldaar

Reactie 4E
Zie 3C.

4F Kabels en leidingen
Identiek aan 3D. Zie aldaar.

Reactie 4F
Zie 3D.

Conclusie reclamant 4: De zienswijze leidt tot de volgende aanvullingen voor in het MER:
In het MER zal aandacht besteed worden aan de bereikbaarheid en de doorsnijding van landbouwgronden.

Reclamant 5
5A Zuidelijke ontsluitingsweg Lisse-A44
Onderdeel van notitie, is een verbindingsweg tussen Lisse en de A44 op/-afrit Abbenes (hierna: Lisse - A44). Deze is vervallen in het project en visievorming van de Duinpolderweg, dus reclamant is verbaasd deze in het project te zien staan. Het is belangrijk om te weten wat de effecten zijn van deze ontsluitingsweg (Lisse - A44). Een gedetailleerde milieueffectrapportage is van belang voordat een keuze hierin kan worden gemaakt. Deze dient dus expliciet te worden meegenomen in de besluitvorming.

Reactie 5A
De Duinpolderweg in zijn totaliteit is inderdaad vooralsnog door besluitvorming van provincie Noord Holland komen te vervallen. In de geldende Visie Verkeersstructuur Lisserbroek 2040 is deze nog wel opgenomen. In het MER zal onderzocht worden welke infrastructurele voorzieningen noodzakelijk zullen zijn en wat de effecten daarvan zijn. Daaruit zal blijken in hoeverre deze specifieke ontsluiting nog nodig of wenselijk is voor de beoogde woningbouwontwikkeling in Lisserbroek.

5B Nut en noodzaak zuidelijke ontsluiting
De onderbouwing voor het onderdeel Lisse - A44 ontbreekt vrijwel. Dit projectonderdeel wordt slechts summier beschreven. Nut en noodzaak om deze verbindingsweg te creëren, is onduidelijk, zeker gelet op het bestaand netwerk van wegen. Het is niet duidelijk hoe dit belang is afgewogen tegenover het algemeen belang en de belangen van de eigenaren van het gebied waar de geplande weg doorheen loopt.

Reactie 5B
De NRD en het MER zijn geen belangenafweging over de ontwikkeling. Die hebben op hoger schaalniveau reeds plaatsgevonden in de visies en zullen op concreet schaalniveau nog plaatsvinden bij de te nemen besluiten over het bestemmingsplan (of omgevingsplan). Het MER biedt de informatie om deze afweging te maken.

5C Effecten zuidelijke ontsluiting op landschap
Reclamant maakt zich zorgen over de gevolgen van deze alternatieven voor het landelijke uitzicht, de luchtkwaliteit, de geluidshinder en de verkeershinder. Wanneer de verbindingsweg Lisse - A44 er komt, wordt het karakteristieke uitzicht voor een derde deel afgenomen. En deze natuurlijke omgeving is niet alleen van belang voor het uitzicht/karakter van dit gebied, maar ook voor de dieren die er leven.

Reactie 5C
De genoemde aspecten worden onderzocht (paragraaf 6.3, 6.4, 6.7 en 6.10 van de NRD).

5D Gezondheidseffecten

Het perceel van reclamant heeft een werk- én een woonbestemming. Dit betekent dat aanwezigen zich geen zorgen zouden hoeven te maken over hun gezondheid, wat betreft luchtkwaliteit en geluid. Uit een milieueffectrapportage moet blijken wat de gemiddelde levensduur-vermindering is van de zuidelijke ontsluiting.

Reactie 5D

Levensduurverwachting is geen onderdeel van het MER, maar gezondheid wel. Levensduur is daar een afgeleide van. De aspecten geluid, luchtkwaliteit en het effect van de veranderingen hiervan op de gezondheid zullen onderdeel zijn van de milieueffectrapportage (paragraaf 6.3, 6.4 en 6.6 van de NRD).

5E Verkeersveiligheid

De voorgenomen verbindingsweg Lisse - A44 zorgt voor meer verkeer over de Hoofdweg vanuit Abbenes naar Lisse. Dit levert hinder op in verband met grote voertuigen die van en naar bedrijven moeten. Ook kan dit voor gevaarlijke situaties zorgen, omdat 'van de weg af raken' meteen dodelijk kan zijn (vanwege de Hoofdvaart).

Reactie 5E

Verkeersveiligheid is een onderdeel van het MER en de effecten van de voorgenomen infrastructuur, ook op bestaande bedrijven, zullen daarin worden beschreven (paragraaf 6.2 van de NRD).

5F Waardeverlies en voortbestaan bedrijf

De verbindingsweg Lisse-A44 komt dicht in de buurt van Reclamants eigendom, wat economische schade zal hebben in de vorm van waardeverlies. Als de weg nóg dichterbij komt vreest reclamant ook voor het voortbestaan van zijn bedrijf.

Reactie 5F

De effecten op bestaande woningen en bedrijven worden onderzocht en beschreven in het MER. Indien sprake is van zodanig grote effecten dat woningen of bedrijven niet meer kunnen functioneren, zal dat daaruit blijken.

Conclusie reclamant 5: De zienswijze leidt niet tot aanvullingen in het MER.

Reclamant 6, Dorpsraad Abbenes

6A Onafhankelijkheid

De opdrachtgevers van de NRD zijn geen onafhankelijke partijen maar zakelijk betrokken bij het uitbreidingsplan Lisserbroek waarbij voor hen grote financiële belangen op het spel staan. De onafhankelijke Commissie MER zal om advies worden gevraagd, maar wat is de vraagstelling en in welke mate wordt het advies opgevolgd? Het college van B&W van Haarlemmermeer zou de onafhankelijkheid van de MER-procedure moeten bewaken en waarborgen.

Reactie 6A

Dat een NRD of het MER wordt uitgevoerd door de ontwikkelaars is niet ongebruikelijk. Dat wil niet zeggen dat de NRD of het MER niet goed zouden zijn. Het bevoegd gezag ziet toe op de kwaliteit van de stukken. Dat is ook noodzakelijk omdat het bevoegd gezag verantwoordelijk is voor het vaststellen ervan. Bovendien kan het MER en het proces daarnaartoe door de rechter getoetst worden. Dit waarborgt de kwaliteit van de NRD en het MER. De commissie m.e.r. is gevraagd advies te geven over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Het advies is openbaar, zodat eenieder dit kan raadplegen (https://www.commissiemer.nl). In het MER wordt beschreven op welke manier aan het advies invulling is gegeven.

6B Meer gebruik bestaande infrastructuur

In 1.1 staat dat dubbeldorp Lisserbroek als een van de eersten in aanmerking komt voor de woningbouwopgaaf omdat goed aangesloten kan worden op de regionale infrastructuur.
Lisserbroek heeft nu al een verkeersprobleem met dubbeldorp Lisse; de brug. Dat komt omdat veel Lissenaren in de spits de krappe brug tussen Lisse en Lisserbroek als route kiezen, omdat het verkeer op de N207 niet doorstroomt. Waarom wordt er niet meer gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur door de capaciteit van bestaande regionale wegen, de Lisserweg richting A44 en de N207 richting Lisse, uit te breiden in plaats van een nieuwe uitvalsweg ten zuiden van Lisserbroek langs de Nieuwkerkertocht in te plannen?

Reactie 6B
Infrastructuur is een belangrijk aandachtspunt in het MER. De gemeenteraad hanteert niet voor niets het motto “eerst bewegen, dan bouwen”. Het MER zal zeker ingaan op welke infrastructuur noodzakelijk, dan wel wenselijk is. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan effecten op omliggende infrastructuur, welke eventueel te maken krijgen met meer of minder hinder door de ingreep (paragraaf 6.2, 6.3 en 6.4 van de NRD).

6C Zuidelijke ontsluiting en aansluiting N207
Van de verbinding met Lisse middels de Poelweg en van de doortrekking naar de N207 gaan Lisserbroek-Noord en de geplande woningbouw bij Getsewoud van ca. 6000 woningen gebruik maken. Het zou dan gaan om een gebiedsontsluitingsweg type I met 4 rijstroken van minimaal 25 meter breed. Bij deze twee wegen is er een streep op de kaart gezet waar de weg eigenlijk helemaal niet kán komen. In het zuiden wordt momenteel de Piekberging gerealiseerd waardoor de nieuwe weg richting Lisse, Noordwijkerhout, Sassenheim en langs de Nieuwkerkertocht niet aangesloten kan worden op de bestaande op- en afritten van de A44 (figuur 1.1 in de NRD). Daardoor zal de zuidelijke ontsluiting naar het noorden moeten opschuiven, richting Abbenes. Dat zal een zware belasting voor het dorp worden qua geluid en luchtverontreiniging. Bovendien kan deze weg niet zonder dure ingrijpende aanpassingen aan de ontsluiting op de A44 worden uitgevoerd. Hoe gaat dit onderzocht worden in de MER, hoe worden deze milieueffecten in beeld gebracht?

Reactie 6C
Het MER zal ingaan op welke infrastructuur noodzakelijk, dan wel wenselijk is voor de beoogde woningbouwontwikkeling in Lisserbroek. Ook zullen de effecten op de infrastructuur en de effecten van die infrastructuur in beeld worden gebracht. Dat geldt voor de verandering in verkeersintensiteiten en -doorstroming op bestaande en nieuwe wegen. Op basis daarvan wordt bepaald wat het effect is op de geluidbelasting en de luchtkwaliteit ter plaatse van bestaande en nieuwe woningen (paragraaf 6.2, 6.3, en 6.4 van de NRD)

6D Kabels en leidingen
Ook is er in de concept NRD, fig. 5.1 een streep langs de Nieuwkerkertocht gezet voor een ontsluiting in het zuiden van Lisserbroek en een extra brug over de Ringvaart. Maar langs deze Nieuwkerkertocht loopt zowel ten westen als ten oosten een ondergronds leidingnetwerk waar de weg niet kan komen. Dus zal ook hier weer sprake zijn van opschuiving van de weg richting Abbenes.

Reactie 6D
Zie 3D.

6E Te onderzoeken onderwerpen voor Abbenes
Worden de milieueffecten van de zuidelijke ontsluiting op correcte wijze onderzocht, d.w.z. waar de weg daadwerkelijk te realiseren is en niet waar de streep is gezet? Alle onderwerpen uit tabel 6.1 zijn voor Abbenes van toepassing. En wordt het milieubelang van Abbenes volwaardig in de plan- en besluitvorming betrokken (zoals staat in paragraaf 1.3)?

Reactie 6E
De milieueffecten worden bepaald op basis waarvan de weg werkelijk komt te liggen, daaruit zal blijken welke effecten er voor Abbenes optreden. De belangenafweging vindt pas daarna plaats, bij het besluiten over het bestemmingsplan (of omgevingsplan). Hierbij worden alle milieuaspecten betrokken en wordt het milieubelang volwaardig meegewogen.

6F Te onderzoeken alternatieven
In hoofdstuk 5.2 (blz 26) van de NRD staat: “In een m.e.r. is het verplicht alle ‘redelijkerwijs te beschouwen alternatieven’ te beschouwen.” Onder andere verschillende locatie en/of ander programma.
Verzocht wordt in deze Mer ook de alternatieven die in het kader van de Duinpolderweg zijn aangevoerd, te onderzoeken. Dat zijn:
- vergroting capaciteit Lisserweg richting A44
- HOV-brug ook geschikt maken voor autoverkeer
- N207 laatste deel bij Lisse verbreden met extra rijstroken
- ontsluiting Lisse ri N207 verbeteren
- omleidingsroute bij Sassenheim

Reactie 6F
Deze NRD en het MER onderzoeken niet de alternatieven voor vervanging van de Duinpolderweg. De NRD en het MER beperken zich tot de woningbouw in Lisserbroek. In dat kader zal het MER ingaan op welke infrastructuur noodzakelijk, dan wel wenselijk is. Ook zullen de effecten op de infrastructuur en de effecten van die infrastructuur in beeld worden gebracht. Dat geldt voor veranderingen in verkeersintensiteiten en -doorstroming op bestaande en nieuwe wegen en op basis daarvan wordt bepaald wat het effect is op de geluidbelasting en de luchtkwaliteit ter plaatse van bestaande en nieuwe woningen (paragraaf 6.2, 6.3 en 6.4 van de NRD).
Projecten die losstaan van de woningbouw in Lisserbroek, maar wel invloed kunnen hebben, behoren tot de zogeheten autonome ontwikkeling of zijn raakvlakprojecten (paragraaf 3.4.2 en 3.4.3 van de NRD). Deze worden als zodanig meegenomen in het MER. Dit betekent dat het effect van deze ontwikkelingen wel wordt meegewogen in de onderzoeken voor de woningbouw in Lisserbroek.

6G Behoud landschap
In de laatste twee visies van de gemeente, zowel in de Omgevingsvisie als in de Verdichtingsvisie, staat dat er zuinig moet worden omgegaan met het laatste resterende agrarische landschap van Haarlemmermeer. Dat oorspronkelijke landschap is er rondom Abbenes en heeft in die zin historische waarde. Middels een enquête voor de omgevingsvisie Abbenes hebben bewoners van Abbenes heel duidelijk aangegeven dat dat landschap behouden moet blijven.

Reactie 6G
In de genoemde visies staat ook de woningbouw rondom Lisserbroek, welke al langere tijd in voorbereiding is. Dat leidt automatisch tot een vermindering van de hoeveelheid landbouwareaal en een verandering van het landschap. Die keuze is geen onderdeel van de NRD of het MER. Er zal onderzocht worden wat het effect van de voorgenomen plannen zijn op de omgeving (waaronder Abbenes) en het landschap (paragraaf 6.7 van de NRD).

Conclusie reclamant 6: Deze zienswijze leidt niet tot wijzigingen voor in het MER.

Reclamant 7, Platform Poelweg.
7A Ter inzage onbekend
Platform Poelweg werd pas bij toeval op 31 oktober 2021 on kennis gesteld over het ter inzage liggende document. Het Platform is teleurgesteld dat ze niet eerder werden geïnformeerd gelet op de oproep van de gemeenteraad op 5 november 2020 om Platform Poelweg als belanghebbende partij actief mee te nemen in alle ontwikkelingen. Platform is niet meegenomen in de bestuurlijke overleggen (paragraaf 2.3).

Reactie 7A
Platform Poeldijk is per abuis niet rechtstreeks geïnformeerd. Afgezien daarvan is de ter inzagelegging, zoals gebruikelijk, bekendgemaakt in het digitale Gemeenteblad. Het betreft nr. 323882 van 21 september 2021. Dit wordt gedaan zodat iedereen ook kan reageren die dat wil.

7B Ontsluiting via N207
Uit het voornemen in paragraaf 3.2 blijkt dat voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek, zowel Binnenturfspoor als Lisserbroek-Noord, gekozen wordt voor ontsluiting via de N207. Platform Poeldijk pleit voor twee aansluitingen, één ter hoogte van de N205/Driemerenweg en één ter hoogte van de Getsewoudseweg. Wel moet dan de N207 naar het westen (Bollenstreek en Kust) worden verdubbeld en doorgetrokken naar de N206.

Reactie 7B
Zie 6C.

7C Zuidelijke ontsluiting en wijkontsluiting
Een zuidelijke ontsluiting heeft geen toegevoegde waarde en leidt niet tot oplossing van enig verkeerskundig probleem, zoals blijkt uit meerdere rapporten. De NRD gaat niet in op de wijkontsluiting door een wijkring die via de Gansoord en het Turfspoor loopt naar een wijkontsluiting in noordelijke richting, zoals genoemd in het Manifest Bereikbaarheid van Platform Poelweg, dat medio 2021 aan alle fracties in de gemeenteraad is aangeboden.

Reactie 7C
Zie 5A.

7D Nut en Noodzaak Poelweg ontbreken
Voor de bereikbaarheid in Haarlemmermeer-Zuidwest en Bollenstreek-Noord zijn innovatieve oplossingen nodig. In aanvulling op paragraaf 3.4.3. merken wij op dat al langer over die oplossingen wordt nagedacht. Provincie Noord-Holland heeft volledig terecht in het voorjaar van 2020 de Poelweg als project geschrapt. Nut en noodzaak ontbreken, evenals draagvlak, maar vooral is op de destijds geplande locatie in de Bollenstreek geen sprake van enig verkeerskundig probleem.

Reactie 7D
Zie 5A.

7E Verbinding met A44
Een verbinding van de A4/A44 bij Nieuw-Vennep naar de kust bij Noordwijkerhout, vormt de ontbrekende schakel in de ruit van de Bollenstreek. De innovatieve oplossing hiervoor is gelegen in de Carolus Clusiusverbinding, die de N207 vanaf de kruising met de N205 verbreed naar 2x2 rijstroken (inclusief verdubbeling van de Elsbroekerbrug) en doortrekt tot de N206 bij De Zilk. Dit kan in een verdiepte ligging of middels een tunnel, met een separate aftakking naar de Keukenhof.

Reactie 7E
Zie 5A en 6C.

7F Inzetten op fietsverkeer
De inzet op fietsverkeer voor woon-werk tussen Lisse, Hillegom en Lisserbroek, Beinsdorp en Nieuw-Vennep, juichen wij van harte toe. Daar behoort de volledige focus op te liggen. Of een extra fietsbrug ter hoogte van het Turfspoor naar Lisse noodzakelijk is, moet uit onafhankelijke doorrekening en onderbouwing blijken.

Reactie 7F
Ook de langzaamverkeersverbindingen behoren tot de verkeerskundige onderzoeken (paragraaf 6.2 van de NRD). Dit heeft bovendien een relatie met gezondheidsbevordering (paragraaf 6.6 van de NRD) en de binding tussen Lisse en Lisserbroek gelet op de voorzieningen.

7G gebiedskaart Lisserbroek 2040
Hoofdstuk 5 gaat in op de ambities van Lisserbroek. Daarbij wordt veelvuldig verwezen naar de 'gebiedskaart Lisserbroek 2040'. Deze gebiedskaart ontbeert draagvlak buiten de bebouwde kom van het dorp Lisserbroek. De totstandkoming ervan is op zijn minst niet via volledige participatie van het buitengebied gerealiseerd. Platform Poelweg wijst deze gebiedskaart in haar huidige vorm van de hand. Dat geldt nadrukkelijk voor een weg tussen de N208 en A44. Dat plan is in 2020 afgewezen.
Wij roepen gemeenteraad en college op om de gebiedskaart te amenderen en daarin wijkontsluiting op te nemen zoals in ons eerder gememoreerde manifest. Dat wil zeggen, verkeer naar de N207 als robuuste ontsluiting in alle richtingen. Daarmee voldoet u bovendien ook aan het bestemmingsplan Haarlemmermeer Buitengebied- Zuid en de omgevingsvisie die het gebied als landelijk open natuurgebied benoemt. Daar past geen provinciale weg in.

Reactie 7G
Aangezien de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 is vastgesteld door de gemeenteraad in 2018 en na de fusie herbevestigd is door de gemeenteraad in 2019, vormt dit het kader voor de NRD en het MER. De Gebiedskaart staat dus nu niet ter discussie. Het geldende bestemmingsplan is voor een dergelijke grootschalige ontwikkeling geen kader, aangezien de MER wordt opgesteld in het kader van een procedure om het bestemmingsplan te herzien.

7H Voorzieningen
Groei van Lisserbroek vereist ander beleid en voorzieningen in Lisserbroek zelf. Enige afhankelijkheid van Lisse past niet bij een dorp van 15.000 inwoners. In paragraaf 5.2 staat dat nieuwe voorzieningen in de

uitleggebieden komen. Dat is wat ons betreft een noodzakelijkheid, als het gaat om scholen, winkels, zorg (huis- en tandarts) en overige primaire behoeften.

Reactie 7H
Zie 2A. Omdat Lisse en Lisserbroek een dubbeldorp vormen, waarbij Lisserbroek van oudsher afhankelijk is van Lisse, zal deze afhankelijkheid ook blijven. Het ligt niet voor de hand dat Lisserbroek een volwaardig centrum zal krijgen, zoals Lisse dat heeft. Wel wordt de noodzaak voor bepaalde basisvoorzieningen onderkent, zoals school, zorg en maatschappelijke voorzieningen bij de beoogde woningbouwopgave. Deze relatie tussen Lisse en Lisserbroek en de effecten daarvan op (langzaam)verkeersstromen wordt meegenomen in het MER.

Conclusie reclamant 7:
De zienswijze leidt tot de volgende aanvullingen op het MER:
In het MER wordt ingegaan op de gedeelde voorzieningen van Lisse en Lisserbroek en de effecten daarvan op de (langzaam) verkeersstromen.

Reclamant 8, Teekens Karstens advocaten namens cliënt.
8A Zienswijze op voorgenomen bestemmingsplan
Cliënt dient een zienswijze in over het voorgenomen bestemmingsplan en de concept-NRD.

Reactie 8A
Het is op dit moment niet mogelijk een zienswijze over het bestemmingsplan in te dienen, omdat er nog geen bestemmingsplan in procedure is. Wanneer het bestemmingsplan in procedure gebracht wordt, wordt dit op de gebruikelijk wijze bekend gemaakt in het Gemeenteblad, te vinden op www.officielebekendmakingen.nl.

8B bereikbaarheid
Er is onvoldoende rekening gehouden met de bereikbaarheid van het bedrijf van cliënt en de andere bedrijven op Kruisbaak.

Reactie 8B
In het MER zullen de effecten van de woningbouw op de infrastructuur en de effecten van die infrastructuur in beeld worden gebracht. Onderdeel hiervan is de bereikbaarheid van de bestaande bedrijven (paragraaf 6.2 van de NRD).

8C Milieucontouren
Er wordt geen rekening gehouden met de milieugebruiksruimte (geluid) van het bestaande bedrijf.

Reactie 8C
Zie 3A.

8D Uitbreidingsplannen
Client heeft uitbreidingsplannen op Gansoord. Hiermee moet rekening gehouden worden.

Reactie 8D
Uitgangspunt van de ontwikkeling is dat bestaande bedrijven niet gehinderd worden. Uitbreidingsmogelijkheden die passen binnen het geldende bestemmingsplan zullen gerespecteerd worden. Uitbreidingen die niet in het geldende bestemmingsplan passen, zullen op hun merites beoordeeld worden, waarbij het vastgestelde beleid (de beoogde woningbouw) het kader vormt van die beoordeling.

8E Bouwenvelop
In paragraaf 1.2 staat dat spelregels en randvoorwaarden voor de planontwikkeling uitgewerkt worden in een bouwenvelop. Tot op heden zijn bedrijven of ondernemersvereniging hier niet bij betrokken.

Reactie 8E
De gebiedsenvelop is nog in ontwikkeling. Het is het voornemen dat hierop door belanghebbenden gereageerd kan worden. Dit zal zoals gebruikelijk bekendgemaakt worden via het Gemeenteblad (te vinden op officielebekendmakingen.nl). Sommige stakeholders zijn reeds betrokken, zoals de dorpsvertegenwoordiging

via het Driehoeksoverleg, Staatsbosbeheer, de ondernemersvereniging, de Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland.

8F Locatiekeuze niet onderbouwd
De locatie voor woningbouw is onvoldoende onderbouwd.

Reactie 8F
De beoogde woningbouwlocaties staan niet ter discussie. Hierover is al besloten bij het vaststellen van de Gebiedskaart Lisserbroek 2040. In de Omgevingsvisie is dit nogmaals bevestigd. Op dit moment ligt de concept-NRD voor, waarin de te onderzoeken onderwerpen en alternatieven voor het MER beschreven staan.

8G Uitgangspunten nieuwe infrastructuur onduidelijk
De nieuwe infrastructuur is onvoldoende duidelijk om een NRD op te kunnen enten. Op blz. 13 staat "Het voornemen is om in ieder geval een ontsluiting naar het noorden te realiseren, richting de N207. Als aanvulling is een zuidelijke ontsluiting richting de A44 mogelijk om de verdeling van het verkeer te optimaliseren." Dit is echter anders dan hetgeen de gebiedskaart laat zien, waarin sprake is van een ringstructuur. Hetzelfde geldt voor de opwaardering van de Elsbroekerbrug (N208), de kruising N208/N207 en de verbinding tussen N208 en A44. Onduidelijk is wat het niet doorgaan van de Duinpolderweg betekent.
Op blz. 11 van de gebiedskaart staat dat voor Binnenturfspoor wordt voorzien in een nieuwe infrastructuur naar de Lisserweg, zodat de Lisserbroekweg niet wordt belast. Lisserbroek Noord wordt direct ontsloten op de N207. Onduidelijk is of deze als randvoorwaarde meegenomen zijn voor de NRD.

Reactie 8G
De NRD is de basis voor de onderzoeken voor het MER. De verkeersstructuur is een van de te onderzoeken onderwerpen (paragraaf 6.2 van de NRD). Zie 7B.

8H Uitbreidingsruimte Kruisbaak
Op blz. 26 van de Gebiedskaart staat dat behoud van bedrijventerrein Kruisbaak het uitgangspunt is en dat functieverruiming niet is uitgesloten. Een goede verkeersafwikkeling van het bedrijf van cliënt inclusief toekomstige uitbreidingen, moet gegarandeerd worden.

Reactie 8H
Functieverruiming wordt niet uitgesloten, maar dit betekent niet dat elke functieverruiming mogelijk is. Zie 8D.

8I Onduidelijk tekstdeel
Op blz. 23 staat: "De exacte locatie van de wegen is binnen het zoekgebied naar mogelijke ontsluitingen nader te bepalen, maar voor de gewenste ontsluitingsstructuur zijn niet langer afwijkende alternatieven in beeld zoals die zijn bepaald in de visie." Het is onduidelijk wat daarmee bedoeld wordt.

Reactie 8I
Hiermee wordt bedoeld dat er geen nieuwe alternatieven in beeld zijn gekomen na vaststelling van de Gebiedskaart Lisserbroek 2040.

8J Verkeersknelpunten in dubbeldorp
Er wordt in de concept-NRD onvoldoende aandacht gegeven aan de verkeersknelpunten binnen het dorp en tussen de dorpen, waarbij met name de brug aandacht verdient.

Reactie 8J
De verbinding tussen de dorpen is zeker een aandachtpunt dat meegenomen wordt in het MER bij de verkeerskundige onderzoeken. Zie 2A.

8K Infrastructuur onvoldoende duidelijk voor Mer
Op blz. 24 van de concept-NRD staat dat de effectbepaling en -beoordeling gedaan worden op basis van de uitgangspunten zoals die bekend zijn op het moment van beoordeling. Ten aanzien van de infrastructuur is op dit moment onvoldoende bekend over de uitgangspunten. Het is niet mogelijke een goede MER te maken als de uitgangspunten voor de infrastructuur niet duidelijk zijn, zeker nu tevens sprake is van een projectMER.

Reactie 8K
Het MER maakt inzichtelijk wat de effecten zijn van de beoogde woningbouw. De uitgangspunten voor die woningbouw zijn duidelijk: 4000 woningen verspreid over twee locaties (Noord en Binnen Turfspoor). In het MER wordt onderzocht wat het effect daarvan is op de ontsluiting. Het MER zal ingaan op welke infrastructuur noodzakelijk, dan wel wenselijk is. Daarnaast geldt dat het MER een projectMER is voor de concrete ontwikkeling tot ca. 2400 woningen, maar een planMERvoor het geheel tot 4.000 woningen.

8L Flexibiliteit en fasering nog onduidelijk
Op blz. 6 van de concept-NRD staat dat de flexibiliteit in het bestemmingsplan wordt overgenomen voor de gronden die niet in handen zijn van de ontwikkelaars. Er is niet duidelijk voor welke flexibiliteit gekozen wordt.

Reactie 8L
Voor het doen van de onderzoeken in het kader van het MER is die duidelijkheid ook nog niet nodig. Het MER onderzoekt immers de milieueffecten, en bepaalt niet de juridische regeling in het bestemmingsplan.

8M Dichtheden en afstand tot bedrijf onduidelijk
Op blz. 13 van de concept-NRD staat dat er in Binnenturfspoor ca. 1.300 woningen gerealiseerd. Er is echter niet duidelijk in welke dichtheden en wat de afstand is tot het bedrijf van cliënt.

Reactie 8M
De dichtheden zijn op zichzelf niet relevant in dit stadium, tenzij dit gevolgen zou hebben voor de verkeersafwikkeling. Uitgangspunt van de ontwikkeling is dat bestaande bedrijven niet beperkt worden in hun bestaande milieurechten. Zie 3A.

8N Raakvlakprojecten en referentiesituatie
In paragraaf 3.4.2 worden de autonome ontwikkelingen beschreven. Daarna worden 'raakvlakprojecten' beschreven. Het lijkt erop dat ze niet meegenomen worden in de referentiesituatie, maar wel betrokken worden bij de mogelijke cumulatie. Er kan ook gewerkt worden met meerdere referentiesituaties. Verwacht wordt dat in ieder geval de HOV-lijn Noordwijk-Schiphol voldoende zeker is. Hetzelfde geldt voor de woningbouw in Nieuw-Vennep West en de ontwikkeling van Landgoed Olmenhorst.

Reactie 8N
Het onderscheid tussen referentiesituatie en raakvlakprojecten is gemaakt om alle mogelijkheden, waarschijnlijkheden en vaststaande plannen enigszins te structureren. Het is ondoenlijk en niet in lijn met jurisprudentie om alle onzekere voornemens als referentiesituatie te beschouwen. Tegelijkertijd wordt onderkend dat deze ontwikkelingen kunnen leiden tot een ongewenst cumulatief effect. Daarom worden ze als raakvlakproject beschouwd in het MER. Gelet op de voortgang van het project valt de HOV Noordwijk-Schiphol inmiddels binnen de referentiesituatie. Deze zal als zodanig worden meegenomen in het MER.

8O Referentiejaar niet onderbouwd
In de concept-NRD wordt uitgegaan van het referentiejaar 2032. Dit is echter niet onderbouwd.

Reactie 8O
Het referentiejaar is op basis van de woningbouwplanning van de marktpartijen voor de eerste 2400 woningen. Die zou in 2032 afgerond moeten zijn. Daarna volgen misschien de overige gronden.

8P Economische ambitie ontbreekt
Op blz. 21. worden de ambities in Lisserbroek benoemd. Hier ontbreekt het economisch belang. In de Gebiedskaart is daar wel een paragraaf aan gewijd. De bestaande bedrijven dienen gerespecteerd te worden, inclusief uitbreidingen, zolang deze niet leiden tot een verkleining van afstanden of vergroting van milieuhindercirkels.

Reactie 8P
Op blz. 21 worden de voor woningbouw relevante ambities genoemd. Afgezien van enkele voorzieningen ondersteunend aan een nieuwe wijk, kent het beoogde plan geen economisch belang. Het economisch belang van de bestaande bedrijven is geen ambitie voor de woningbouwlocatie. De planologische rechten, de milieuhindercirkels en richtafstanden worden meegenomen in het MER. Zie ook 8D.

8Q Plan- of ProjectMer, alternatief

De uitgangspunten voor flexibiliteit en fasering zijn onduidelijk. Hierop zou de vraag of het een plan- of projectmer is, op aangepast moeten worden.
Indien rechten van bestaande bedrijven niet als uitgangspunt worden meegenomen wordt verzocht hier een alternatief van te maken.

Reactie 8Q
Het MER is een gecombineerde plan- en projectMER. De eerste fase is zodanig concreet, dat er sprake is van een projectMER, maar voor de 2e fase (tot 4.000 woningen) is het een planMER. Wat betreft rechten van bestaande bedrijven, zie 8D.

Conclusie reclamant 8: leidt niet tot wijziging voor in het MER.

Reclamant 9,
Reclamant heeft een alternatief voor de zuidelijke ontsluitingsweg naar de A44: een weg langs het fietspad (tussen Turfspoor en Abbenes) richting de Hoofdvaart.

Reactie 9
Zie 7B.

Conclusie reclamant 9: leidt niet tot wijziging voor in het MER.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek

projectnummer 0418207.100
definitief
4 augustus 2021

Understanding today.
Improving tomorrow.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek

projectnummer 0418207.100

definitief
4 augustus 2021

Auteurs
mr. M.I. Schouten
J.J. Verhoeven, MSc
R.J. Last, MSc

Opdrachtgever
GEM Lisserbroek i.o.v. grondeigenaren Binnenturfspoor voor Binnenturfspoor &
BPD voor Lisserbroek Noord

datum vrijgave	beschrijving revisie	gecontroleerd	vrijgave
04-08-2021	definitief	C. Stolzenbach	A. Hatzman

Inhoudsopgave

		Blz.
Veelgebruikte woorden en afkortingen		**1**
1	**Inleiding**	**2**
1.1	Aanleiding	2
1.2	Planontwikkelingstraject	4
1.3	Waarom een m.e.r.?	5
1.4	Doel notitie reikwijdte en detailniveau	6
1.5	Leeswijzer	6
2	**M.e.r.-procedure**	**7**
2.1	M.e.r.-procedure op hoofdlijnen	7
2.2	Stappen in de m.e.r.-procedure	7
2.3	Rolverdeling	9
2.4	Wilt u een reactie indienen op de NRD?	10
3	**Context gebiedsontwikkeling Lisserbroek**	**11**
3.1	Plangebied	11
3.2	Voornemen	13
3.3	Historie en huidig gebruik	13
3.3.1	Historie	13
3.3.2	Huidig gebruik	15
3.4	Referentiesituatie, autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten	16
3.4.1	Wat is de referentiesituatie?	16
3.4.2	Autonome ontwikkelingen	16
3.4.3	Raakvlakprojecten	17
4	**Behoefte en ambities Lisserbroek**	**20**
4.1	Woningbouwbehoefte	20
4.2	Ambities Lisserbroek	21
5	**Aanpak MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek**	**22**
5.1	Gecombineerd plan- en projectMER	22
5.2	Alternatieven	22
5.3	Wijze van effectbepaling	24
6	**Onderzoeksmethodiek**	**25**
6.1	Beoordelingskader	25
6.2	Verkeer en vervoer	25
6.3	Geluid	25
6.4	Luchtkwaliteit	26
6.5	Externe veiligheid	26

6.6	Gezondheid	27
6.7	Archeologie, cultuurhistorie en landschap	27
6.8	Bodem	28
6.9	Water	28
6.10	Ecologie	28
6.11	Duurzaamheid en klimaatadaptatie	29
6.12	Lichthinder	29
6.13	Hinder tijdens realisatiefase	29

Veelgebruikte woorden en afkortingen

In deze notitie worden enkele woorden en afkortingen veelvuldig gebruikt. In het onderstaande overzicht zijn deze veelgebruikte woorden en afkortingen kort toegelicht.

Afkortingen en begrippen	
MER	het milieueffectrapport
planMER	het milieueffectrapport voor plannen
projectMER	het milieueffectrapport voor projecten
m.e.r.	de procedure waarbinnen het milieueffectrapport opgesteld wordt
plan-m.e.r.	de procedure waarbinnen het milieueffectrapport voor plannen opgesteld wordt
voornemen	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren, in dit geval de realisatie van een woongebied met bijbehorende voorzieningen in Lisserbroek
referentiesituatie	de huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen
autonome ontwikkeling	ontwikkeling die onafhankelijk van de uitvoering van het voornemen in Lisserbroek plaats zal vinden en waarover een definitief besluit is genomen
plangebied	het gebied waarop het voornemen rechtstreeks betrekking heeft
studiegebied	het gebied waar als gevolg van het voornemen effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect verschillen
alternatieven	de mogelijke 'manieren' waarop het voornemen kan worden gerealiseerd
varianten	kleine variaties binnen een alternatief

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Haarlemmermeer kent een grote woningbouwopgave. Provincie Noord-Holland heeft in 2013 besloten de gemeente Haarlemmermeer het voortouw te laten nemen in de ontwikkeling van de Westzijde van de Haarlemmermeer. De gemeenteraad heeft in 2012 haar structuurvisie Haarlemmermeer 2030 vastgesteld en in juli 2014 ingestemd met het uitvoeringsplan 'Parels aan de Ringvaart'. In dit plan wordt ingegaan op de ruimtelijke ambities voor wonen, infrastructuur, water en groen. Een van de keuzes die in dit document is gemaakt, is het ontwikkelen van zogenaamde 'dubbeldorpen' langs de Ringvaart: de ontwikkeling van nieuwe woningen in Cruquius, Beinsdorp en Lisserbroek, aansluitend op de dorpen die gespiegeld aan de overzijde van de Ringvaart liggen. Dubbeldorpen die goed aangesloten kunnen worden op regionale infrastructuur komen daarbij als eerste in aanmerking voor ontwikkeling: Cruquius en Lisserbroek.

Het plangebied van de voorgenomen activiteit (gebiedsontwikkeling Lisserbroek) bestaat uit de deelgebieden Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord. Aanvullend is een deel van de huidige kern van Lisserbroek zoekgebied voor een deel van de te realiseren voorzieningen. De voor de gebiedsontwikkeling benodigde ontsluiting wordt gerealiseerd buiten de genoemde deelgebieden (zie figuur 1.1) mede ten behoeve van de ontlasting van de bestaande wegen in de dubbeldorpen door forensenverkeer en benodigde uitbreiding voor autonome groei van Lisserbroek.

Er is sprake van de volgende beoogde ontwikkelingen in Lisserbroek:
- Ontwikkeling van woningbouw in Binnenturfspoor, op de gronden in eigendom bij de initiatief nemende marktpartijen;
- Ontwikkeling van woningbouw in Lisserbroek Noord op gronden waar de initiatief nemende marktpartij een exclusiviteitsovereenkomst voor heeft;
- Realisatie van een nieuwe ontsluitingsstructuur om de Lisserbrug niet extra te belasten en de verkeerseffecten van de nieuwe ontwikkelingen op te vangen;
- Realisatie van benodigde voorzieningen ten behoeve van de woningbouwontwikkeling in Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord.

Op de gronden van initiatiefnemende ontwikkelaars worden in Binnenturfspoor circa 1.300 woningen ontwikkeld in de basisvariant en in Lisserbroek Noord ook circa 1.100. Er wordt daarnaast flexibiliteit in het bestemmingsplan opgenomen om ook op de overige gronden ontwikkelmogelijkheden te creëren voor andere partijen. Op basis van uitnodigingsplanologie is er daarmee sprake van maximaal circa 4.000 woningen binnen de gebiedsontwikkeling Lisserbroek.

De ontwikkeling van deze locaties is vastgelegd in het document 'Gebiedskaart 2040 Lisserbroek' (juli 2018), dat in een participatief proces tussen gemeente, bewoners uit het dorp en ontwikkelende partijen is opgesteld. In de volgende paragraaf is nader ingegaan op het planontwikkelingstraject. De Gebiedskaart is een visie op de ontwikkeling van Lisserbroek op de langere termijn. Hierin is de ontwikkeling van geheel Binnenturfspoor en geheel Lisserbroek Noord opgenomen, evenals een mogelijke aansluiting naar het zuiden.

Voor de gebiedsontwikkeling van deelgebied Binnenturfspoor zijn de ontwikkelende partijen gestart met de uitwerking van de plannen. Dit proces wordt getrokken door het consortium GEM Lisserbroek, een samenwerkingsverband van AM, Amvest en Ymere, vanuit het ontwikkelteam namens alle grondeigenaren. Voor Lisserbroek Noord wordt het proces getrokken door de ontwikkelende partij BPD.



LEGENDA

- bestaande woonwijken Lisserbroek
- bestaande bedrijven Lisserbroek
- bestaand groen
- bos
- nieuw woongebied
- nieuwe hoofdontsluiting
- alternatieven hoofdontsluiting
- zoekgebied voorzieningen (toekomstig) hart van het dorp
- mogelijke nieuwe aansluiting op N207
- mogelijke nieuwe woonerven
- mogelijk ruimtelijk hoogtepunt
- vrijliggend fietspad
- mogelijke route HOV met halte
- hoogspanningslijn (380 kV)
- bestaande bebouwing linten
- deelgebieden Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord

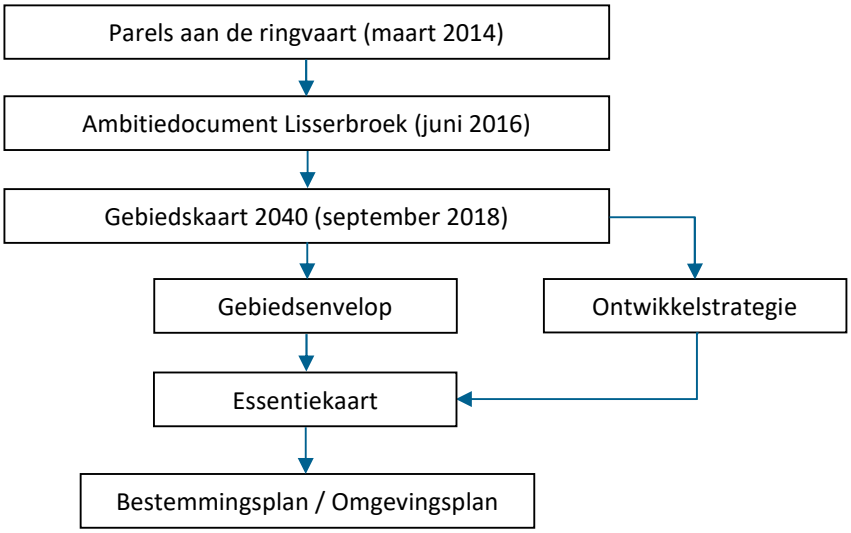
Figuur 1.1: Uitsnede Gebiedskaart Lisserbroek 2040

1.2 Planontwikkelingstraject

Voorafgaand aan de planvorming van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek moeten keuzes gemaakt worden over onder andere de bestaande functies, het programma en de fasering. Het expliciteren van deze keuzes is middels de volgende documenten in gang gezet:

1. Ambitiedocument & Plan van Aanpak Lisserbroek;
2. Gebiedskaarten Lisserbroek 2016 en Lisserbroek 2040;
3. Gebiedsenvelop Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord (in wording).

De keuzes worden verder geëxpliciteerd en juridisch-planologisch vastgelegd in het op te stellen bestemmingsplan / omgevingsplan (zie figuur 1.2).



Figuur 1.2: Documenten in het planontwikkelingstraject voor het bestemmingsplan/omgevingsplan

Het Ambitiedocument Lisserbroek is de eerste stap in het formuleren van het kader voor de gebiedsontwikkeling. In juni 2016 is dit Ambitiedocument door de gemeenteraad van Haarlemmermeer vastgesteld.

Na het opstellen van het Ambitiedocument is vanuit het Driehoeksoverleg de Gebiedskaart Lisserbroek 2016 opgesteld en voor 2040 verkend hoe dit nieuwe woongebied goed ingepast kan worden in de huidige omgeving. De kaart geeft de ruimtelijke hoofdstructuur van de nieuwbouwgebieden in Lisserbroek aan, waarin de ontwerpprincipes voor infrastructuur, groen, landschap en het woonmilieu zijn opgenomen samen met de benodigde uitbreiding en/of inpassing van (nieuwe) voorzieningen en maatregelen om de huidige verkeersbelasting in het dorp tegen te gaan en autonome groei op te vangen. De Gebiedskaart is in september 2018 ter besluitvorming aan de gemeenteraad van Haarlemmermeer voorgelegd en vastgesteld.

Voor de nieuwe woongebieden Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord wordt een gezamenlijke verdiepingsslag gemaakt waarin de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 nader is uitgewerkt in de vorm van een Gebiedsenvelop. Hierin zijn meer specifiek de spelregels en randvoorwaarden voor de planontwikkeling opgesteld.

Met het Ambitiedocument Lisserbroek, de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 en de Gebiedsenvelop legt de gemeenteraad van Haarlemmermeer de globale kaders van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek vast. Daarnaast stelt de gemeenteraad ook het kader vast voor de afspraken tussen de gemeente en de private partijen over de ontwikkeling van het woongebied, de zogenaamde gemeenschappelijke ontwikkelstrategie. Het is vervolgens aan de private partijen deze kaders nader uit te werken in een essentiekaart en het bestemmingsplan/omgevingsplan. Over deze fase van uitwerking voeren de private partijen zelf de regie. De essentiekaart en het bestemmingsplan/omgevingsplan worden door de gemeenteraad vastgesteld.

1.3 Waarom een m.e.r.?

Wat is een m.e.r.
In Nederland is het verplicht voor ontwikkelingen met mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen een zogenaamde m.e.r. te doorlopen (de afkorting m.e.r. staat voor de procedure) en een MER op te stellen (de afkorting MER staat voor het milieueffectrapport).

Het doel van de m.e.r. is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken om, ten behoeve van het ontwikkelen van plannen en het nemen van besluiten, inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen en/of te compenseren.

M.e.r.-plicht?
Voor de voorgenomen ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek dient gemotiveerd te worden of sprake is van mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Afhankelijk van de aard en omvang van de ontwikkeling en het voortraject dient een m.e.r.-procedure of een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsprocedure uitgevoerd te worden. Het type en de omvang van een ontwikkeling, die relevant zijn in het kader van het Besluit m.e.r., staan beschreven in bijlage C en D van het Besluit m.e.r., onder de kolom ‘Gevallen’.

De gebiedsontwikkeling Lisserbroek valt onder de categorie van activiteiten in het Besluit m.e.r. D11.2 ‘De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject’. In tabel 1.1 is de activiteit met bijbehorende drempelwaarden opgenomen.

Tabel 1.1: Uitsnede van bijlage D van het Besluit m.e.r.

Categorie	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ^{2} of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Uitgaande van de ontwikkeling van de gehele Gebiedskaart 2040 voor Lisserbroek, wordt de drempelwaarde in de kolom ‘Gevallen’ overschreden. De gemeente Haarlemmermeer heeft in samenspraak met de ontwikkelende partijen van Binnenturfspoor vanuit oogpunt van zorgvuldigheid ervoor gekozen om een m.e.r.-procedure te doorlopen vanwege de samenhang met de ontwikkeling van Lisserbroek Noord, dat ook deel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Er kan niet worden uitgesloten dat beide ontwikkelingen gezamenlijk belangrijke

nadelige gevolgen voor het milieu hebben. De ontwikkelingen zorgen samen voor een overschrijding van de drempelwaarden, namelijk:

- er is sprake van een woningbouwontwikkeling van minimaal 2.400 woningen in de basisvariant (meer dan 2.000 woningen) door de ontwikkelende partijen gezamenlijk;
- de oppervlakte van beide deelgebieden samen bedraagt circa 106 hectare (meer dan 100 hectare).

Er wordt daarnaast flexibiliteit in het bestemmingsplan opgenomen om ook op de overige gronden in Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord ontwikkelmogelijkheden (woningbouw) te creëren voor andere partijen. Hiermee komt het totaal aantal woningen voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek op deze gronden neer op maximaal 4.000 woningen. In paragraaf 5.2 zijn de alternatieven bepaald die in het MER onderzocht zullen worden.

Op grond van het bovenstaande is besloten om een m.e.r.-procedure voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek te doorlopen. Als onderdeel van deze procedure wordt voor de gehele gebiedsontwikkeling Lisserbroek een gecombineerd plan- en projectMER opgesteld (zie voor meer informatie paragraaf 5.1). Het voornemen waarvoor deze procedure doorlopen wordt is in paragraaf 3.2 meer in detail beschreven.

1.4 Doel notitie reikwijdte en detailniveau

De eerste stap van een m.e.r.-procedure is het opstellen van een notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). Deze NRD beschrijft voor het MER ‘gebiedsontwikkeling Lisserbroek’ op welke manier de milieueffectrapportage zal worden uitgevoerd: wat wordt onderzocht (de reikwijdte) en op welke manier worden de milieueffecten in beeld gebracht (het detailniveau).

1.5 Leeswijzer

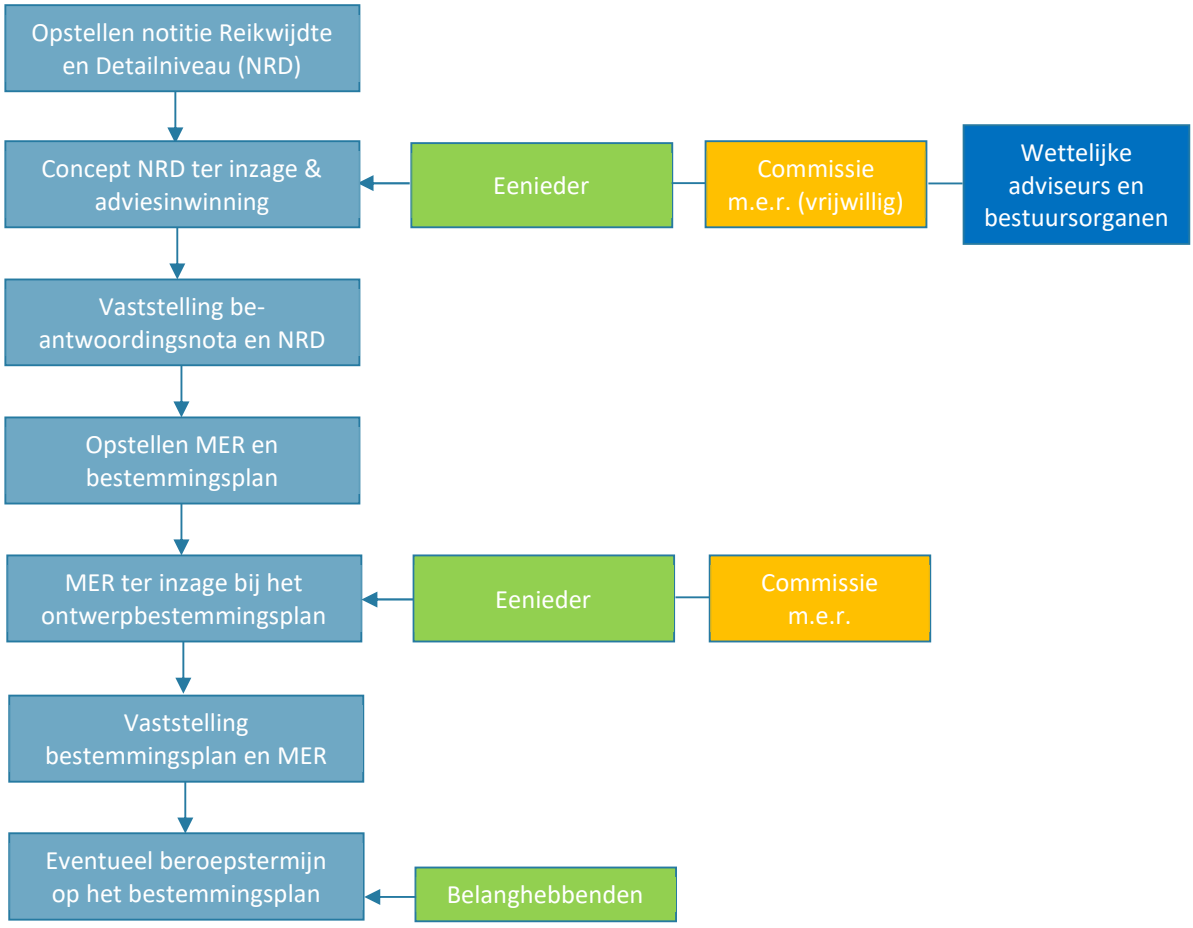
Het voorliggende document is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 staat de m.e.r.-procedure centraal. Hierin wordt uitgelegd welke stappen onderdeel uitmaken van de m.e.r.-procedure voor het op te stellen bestemmingsplan en de rolverdeling van de betrokken partijen in de procedure;
- Hoofdstuk 3 beschrijft het plangebied, het voornemen en de context (historie, huidig gebruik en de referentiesituatie) van gebiedsontwikkeling Lisserbroek;
- Hoofdstuk 4 beschrijft welke behoeften en ambities er zijn in Lisserbroek en hoe deze samenhangen met het voornemen;
- Hoofdstuk 5 beschrijft de aanpak van het MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek en de alternatieven die onderzocht worden;
- Hoofdstuk 6 beschrijft de onderzoeksmethodiek (de te onderzoeken milieuthema's en wijze van onderzoek).

2 M.e.r.-procedure

2.1 M.e.r.-procedure op hoofdlijnen

De m.e.r.-procedure kent, conform de Wet milieubeheer, de volgende procedurele stappen:



Figuur 2.1: Stappen in de m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure

Het MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek wordt gekoppeld aan het eerste vast te stellen planologisch juridisch instrument (het bestemmingsplan). Dit betekent dat de m.e.r.-procedure gelijk op loopt met de procedure voor dit ruimtelijk besluit. Het MER gaat ter inzage bij het ontwerpbestemmingsplan dat wordt opgesteld ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek.

2.2 Stappen in de m.e.r.-procedure

De volgende stappen worden in de m.e.r.-procedure doorlopen:

Openbare kennisgeving
De openbare kennisgeving is de start van de m.e.r.-procedure. In de kennisgeving wordt de terinzagelegging van de NRD aangekondigd zodat eenieder in de gelegenheid wordt gesteld een zienswijze kenbaar te maken. Het voornemen om voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek de

m.e.r.-procedure te doorlopen wordt aangekondigd in de gemeentelijke informatiekrant *Informeer*, de landelijke website voor officiële bekendmakingen en de website van de gemeente Haarlemmermeer. Het informeren van bewoners van de gemeenten Lisse en Hillegom wordt in overleg met de buurgemeenten afgestemd.

Raadpleging (inspraak en advisering)
Voor deze m.e.r.-procedure wordt voor de raadpleging de voorliggende notitie reikwijdte en detailniveau opgesteld, gepubliceerd en ter inzage gelegd. De gemeente vindt een zorgvuldig planproces belangrijk en biedt daarom deze mogelijkheid tot inspraak. De notitie is voorafgaande aan de periode van ter inzage legging vrijgegeven door het College van Burgemeester & Wethouders van de gemeente Haarlemmermeer.

Tijdens de periode van ter inzage legging van zes weken kan eenieder schriftelijk reageren op deze notitie en zijn / haar mening geven over wat onderzocht moet worden in het MER en op welke manier. 'Eenieder' bestaat dus niet alleen uit de betrokken bestuurlijke organen, maar ook uit belangenorganisaties, bedrijven en bewoners in en om het gebied en overige betrokkenen. De gemeente betrekt in deze fase op vrijwillige basis de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (verder Commissie m.e.r.), zodat zij een advies kan geven over de NRD. De reacties op de NRD worden beantwoord in een beantwoordingsnota[1]. Deze nota en eventuele aanpassingen aan reikwijdte en detailniveau worden in de gemeenteraad vastgesteld.

Opstellen MER
De reacties op de notitie reikwijdte en detailniveau en het advies van de Commissie m.e.r. worden gebruikt als input voor de te hanteren reikwijdte en detailniveau van de vervolgfase van de m.e.r.-procedure; het opstellen van het MER (rapport).

Inhoud MER
De kern van de m.e.r.-procedure wordt gevormd door het MER, een milieueffectrapport waarin de milieueffecten van Gebiedsontwikkeling Lisserbroek worden beschreven. Het milieueffectrapport moet de volgende onderdelen bevatten (vrij vertaald uit de wettekst):

- Een beschrijving van hetgeen met het voornemen wordt beoogd (wat is het doel);
- Een beschrijving van de alternatieven (of het alternatief) die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen;
- Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover het voornemen of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben, en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu (referentiesituatie);
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die het voornemen en de beschreven alternatieven kunnen hebben, en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- Een vergelijking van de referentiesituatie met de beschreven gevolgen voor het milieu van de alternatieven;
- Een beschrijving van de maatregelen om nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen of te beperken (mitigerende maatregelen);
- Een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de milieueffecten ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens en een opzet voor een evaluatieprogramma;
- Een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van het voornemen en van de beschreven alternatieven.

[1] Ook bekend als een *tweekolommenstuk.*

Terinzagelegging MER bij het ontwerpbestemmingsplan
Het MER wordt, na vrijgave door het College van B&W, voor zes weken ter inzage gelegd samen met het eerste ontwerpbestemmingsplan dat uitvoering geeft aan het voornemen. Gedurende deze periode kan eenieder zijn of haar zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende MER indienen. In deze periode worden het ontwerpbestemmingsplan en het MER ook toegestuurd aan verschillende bestuursorganen, zoals het waterschap en omliggende gemeenten.

Toetsing door Commissie m.e.r.
Het MER wordt ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r. De Commissie m.e.r. geeft een onafhankelijk toetsingsadvies af dat betrokken wordt bij de verdere besluitvorming.

Vervolg bestemmingsplanprocedure
Na afloop van de terinzagelegging worden de ontvangen zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan en het MER van een inhoudelijke beantwoording voorzien in een Nota van Antwoord. Indien nodig worden het ontwerpbestemmingsplan of het MER op punten aangepast of aangevuld.

De Nota van Antwoord wordt tezamen met het bestemmingsplan en het MER door het College van B&W aangeboden ter besluitvorming aan de gemeenteraad. Na vaststelling bestaat de mogelijkheid tot het indienen van beroep tegen het bestemmingsplan (en het MER dat een bijlage bij het bestemmingsplan vormt).

Evaluatie
Na vaststelling van het plan is het bevoegd gezag verplicht de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van het voornemen te onderzoeken. Deze evaluatie begint tijdens de realisatie van de ontwikkeling.

2.3 Rolverdeling

Initiatiefnemer
Een initiatiefnemer is een particulier of overheidsorganisatie die het voornemen heeft een activiteit te ondernemen. Het consortium GEM Lisserbroek is, namens de samenwerkende grondeigenaren Binnenturfspoor, in dit kader de initiatiefnemer en BPD is dat voor Lisserbroek Noord.

Bevoegd gezag
Onder het bevoegd gezag wordt het bestuursorgaan verstaan dat bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. In dit geval gaat het om het vaststellen van het bestemmingsplan. Dit is een bevoegdheid van de gemeenteraad. In deze m.e.r.-procedure is de gemeenteraad het bevoegd gezag.

Betrokken bestuurlijke organen en bestuurlijke raadpleging
Onder betrokken bestuurlijke organen en belangenorganisaties worden die partijen bedoeld die in het ruimtelijk ordeningstraject worden geraadpleegd:
- Provincie Zuid-Holland;
- Provincie Noord-Holland;
- De regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het Ministerie van EZK;
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG);
- Staatsbosbeheer;
- Land- en Tuinbouw Organisatie Noord;
- Gemeente Lisse;

- Gemeente Hillegom;
- Hoogheemraadschap van Rijnland;
- Rijkswaterstaat West-Nederland;
- Vervoerregio Amsterdam;
- Samenwerkingsverband Holland-Rijnland;
- Leidingbeheerders;
- Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD);
- Dorpsraad Lisserbroek;
- Dorpsraad Abbenes;
- Ondernemersvereniging Lisserbroek.

Daarnaast wordt de notitie gedeeld binnen het voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek opgezette participatietraject.

Insprekers
Bij de m.e.r.-procedure heeft eenieder recht op inspraak tijdens de procedure. Degenen die tijdens de m.e.r.-procedure van dit recht gebruik maken zijn de insprekers. Het bevoegd gezag informeert eenieder tijdig via de gebruikelijke openbare communicatiekanalen wanneer en op welke wijze de inspraakmogelijkheden zich voordoen.

2.4 Wilt u een reactie indienen op de NRD?

De NRD wordt zes weken ter inzage gelegd. De terinzagelegging vindt in het najaar van 2021 plaats en dit wordt vooraf bekendgemaakt. Tijdens deze periode wordt aan eenieder gevraagd om in een reactie zijn / haar mening te geven over de reikwijdte en het detailniveau van het MER.

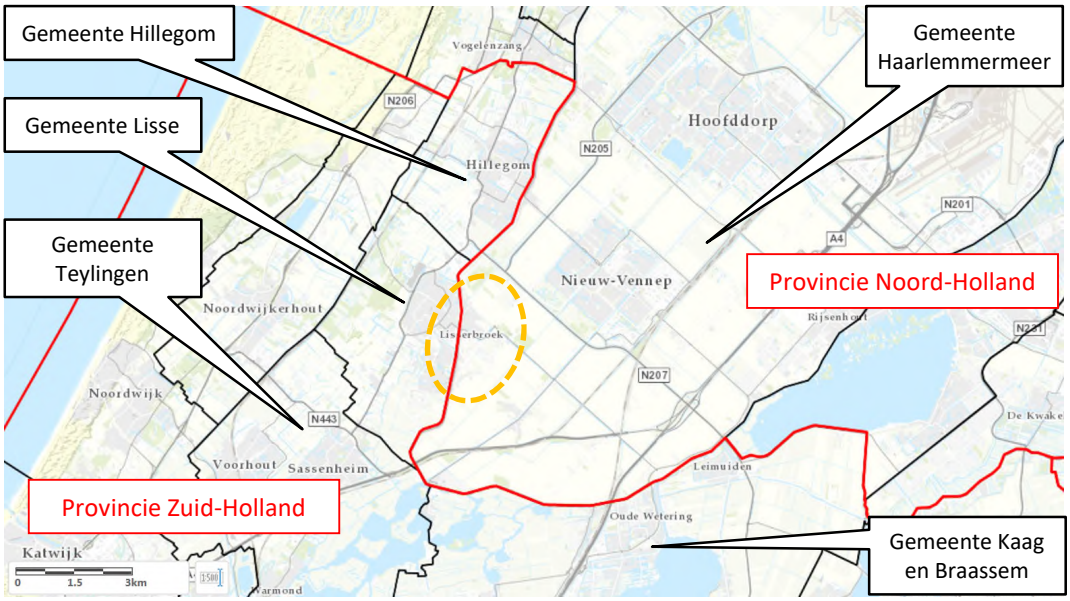
Reacties op deze NRD kunnen worden ingediend bij:
Gemeente Haarlemmermeer
T.a.v. College van burgemeester en wethouders
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

3 Context gebiedsontwikkeling Lisserbroek

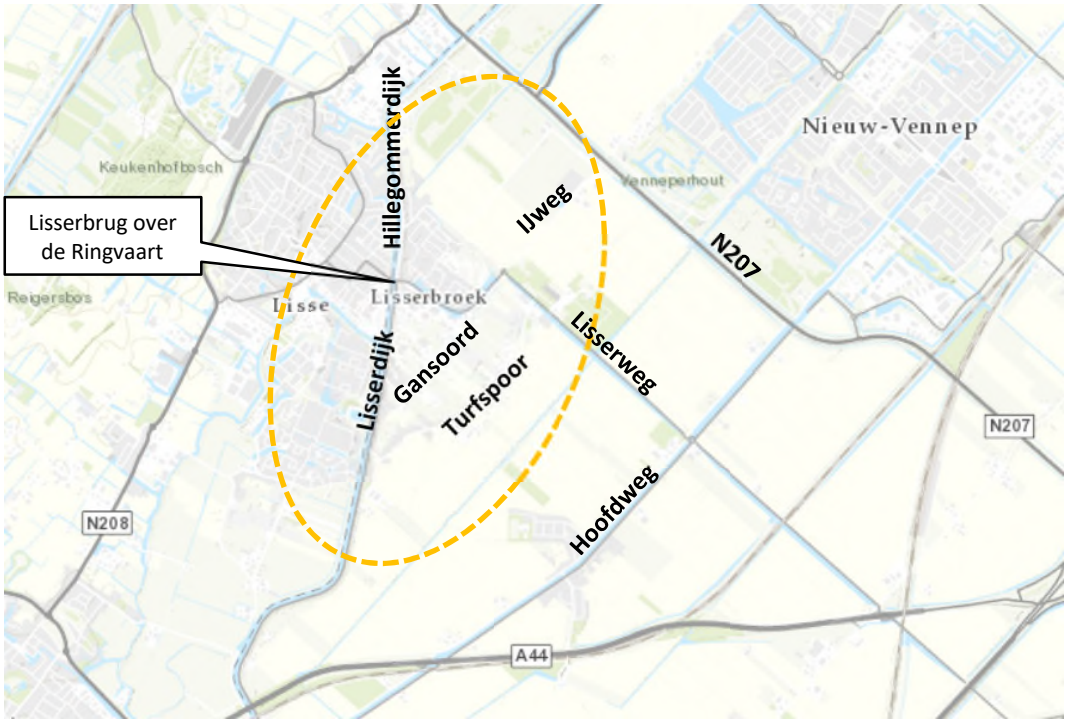
3.1 Plangebied

Gebiedsontwikkeling Lisserbroek is gelegen in de gemeente Haarlemmermeer aan de Ringvaart, die de grens vormt tussen Lisse (Zuid-Holland) en Lisserbroek (Noord-Holland). De gemeente Haarlemmermeer telt circa 145.000 inwoners. Het plangebied ligt ten zuidwesten van Nieuw Vennep en ten zuidoosten van Hillegom (zie figuur 3.1 en figuur 3.2).

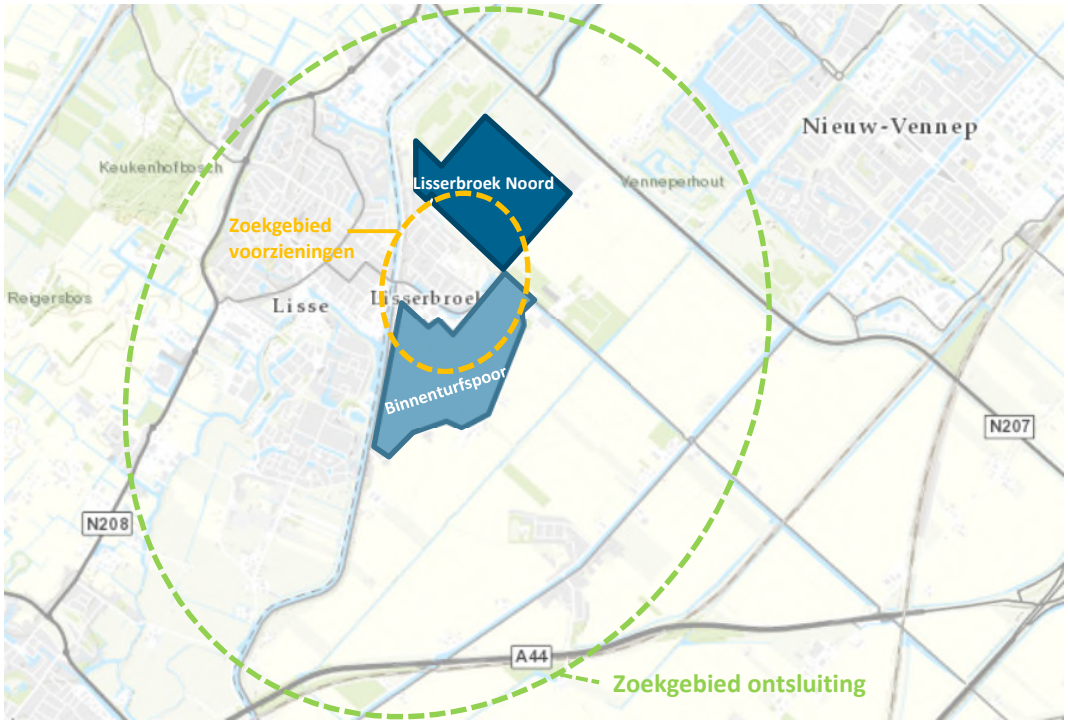
Het plangebied van de Gebiedsontwikkeling Lisserbroek is opgedeeld in de locaties Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord. Daar omheen zijn (globaal aangegeven) zoekgebieden voor de ontsluiting en de voorzieningen van de gebiedsontwikkeling bepaald (zie figuur 3.3).



Figuur 3.1: De ligging van gebiedsontwikkeling Lisserbroek (globaal weergeven met de gele ovaal) in de gemeente Haarlemmermeer en de omgeving



Figuur 3.2: Wegen in de omgeving van gebiedsontwikkeling Lisserbroek



Figuur 3.3: Plangebied: locaties Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord en de zoekgebieden voor de ontsluiting (groene omlijnd) en de voorzieningen (oranje vlak) van de gebiedsontwikkeling conform de Gebiedskaart 2040 Lisserbroek

Locatie Binnenturfspoor ligt aan beide kanten van de weg 'Gansoord' en wordt begrensd door het lint 'Turfspoor' en de Lisserdijk. Lisserbroek Noord wordt aan de noordzijde begrensd door de N207, aan de zuidoostzijde door de IJweg, aan de zuidwestzijde door de Lisserweg en aan de westzijde door de achterkant van de percelen aan de Hillegommerdijk (zie figuur 3.2). Rondom het plangebied zijn twee zoekgebieden opgenomen voor de benodigde voorzieningen en gebiedsontsluitende wegen. Nieuwe voorzieningen komen in principe in de uitleggebieden. In de gebiedskaart zijn ook potentiële ontwikkelingen in de bestaande kern Lisserbroek voorzien. De huidige kern van Lisserbroek vormt daarom ook onderdeel van de scope van het MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek.

3.2 Voornemen

Het voornemen bestaat uit het realiseren van minimaal 2.400 en maximaal 4.000 woningen in de gebiedsontwikkeling Lisserbroek (zie figuur 3.3) in de periode tot 2040. Bij ontwikkeling van enkel de gronden die in handen zijn van de ontwikkelaars worden in Binnenturfspoor door de GEM Lisserbroek circa 1.300 woningen gerealiseerd en in Lisserbroek Noord door BPD circa 1.100 woningen. Wanneer de overige gronden binnen het plangebied tot ontwikkeling zouden komen, kunnen maximaal 4.000 woningen gerealiseerd worden.

Om een goede bereikbaarheid te garanderen is het voornemen om nieuwe infrastructuur aan te leggen, bijvoorbeeld naar de N207, mede om de weginfrastructuur in de dubbeldorpen te ontlasten. Door de toename van het aantal inwoners is er behoefte aan meer lokale en bovenwijkse voorzieningen. Deze kunnen in de woningbouwlocaties worden gerealiseerd, maar ook (deels) in de huidige kern van Lisserbroek (zie figuur 3.3).

Het zoekgebied voor de verkeersontsluitingen van Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord ligt globaal om het plangebied heen. Dit zoekgebied valt grotendeels samen met de beoogde verkeerstructuur voor Lisserbroek op basis van de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 (zie figuur 5.1) om onder meer de gemeentelijke ambitie om het 'afwaarderen' van bestaande polderwegen, zoals de IJweg, te realiseren en de autonome groei van gemotoriseerd verkeer in de regio (om) te leiden.

Het voornemen is om in ieder geval een ontsluiting naar het noorden te realiseren, richting de N207. Als aanvulling is een zuidelijke ontsluiting richting de A44 mogelijk om de verdeling van het verkeer te optimaliseren.

3.3 Historie en huidig gebruik

3.3.1 Historie

In 1840 werd begonnen met het droogleggen van de Haarlemmermeer. Er werden op twee kruispunten van belangrijke wegen dorpen gesticht. Op het kruispunt van de Hoofdweg en de Kruisweg het dorp Kruisdorp – nu Hoofddorp. Op het kruispunt van de Hoofdweg en de Venneperweg het dorp Venneperdorp – nu Nieuw-Vennep. Langs de rand aan de ringdijk waren kleine kernen ontstaan, met name op locaties waar aan de andere kant van de ringvaart een dorp lag.

In het midden van de 19^{e} eeuw werd het gebied waarin Lisserbroek is gelegen gebruikt als weidegrond onder de naam Lisserbroekpolder. Vóór de drooglegging van Haarlemmermeer vormde deze ongeveer 200 hectare grote polder een ver vooruitstekend stuk oeverland in het meer. Een deel van deze polder is bij de drooglegging van de Haarlemmermeer ingedijkt om te voorkomen dat de Ringdijk en de Ringvaart een te gekronkeld beloop zouden krijgen (zie figuur 3.4).



Figuur 3.4: Ligging van de ingedijkte Lisserbroekpolder in 1850 (bron: Topotijdreis)

De Lisserbroekpolder was voor de drooglegging ingedeeld in langgerekte percelen van verschillende afmetingen. Rondom lag de dijk die de polder tegen het water van de Haarlemmermeer beschermde.

De wegenstructuur van de Haarlemmermeerpolder werd rondom de bedijkte Lisserbroekpolder aangelegd. Naast de lange doorgaande polderwegen Lisserweg en IJweg werd ook een pad rond de Lisserbroekerdijk aangelegd. Dit pad is inmiddels omgevormd tot het huidige Turfspoor. De oorspronkelijke dijk is door de afgraving van turf niet meer in het landschap te herkennen. De naam Turfspoor verwijst naar hoe dit vóór 1850 gebeurde: via een klein spoorlijntje werden de turven afgevoerd die in dit gebied gewonnen werden. Rond 1900 werd begonnen met de bollenteelt.

Haarlemmermeer was voornamelijk een agrarische gemeente. Na 1945 gaat de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente snel. De kern Lisserbroek groeit uit tot een dorp. Nabij de aansluiting van de Ringdijk met de Lisserweg vormen de Narcissenstraat en de Wolgrasstraat / Hoornbladplantsoen de eerste projectmatige woningbouw. Dit gebeurt rond 1950. Na 1960 groeit Lisserbroek in zuidoostelijke richting langs de Wolgrasstraat en Azollastraat. Na 1970 wordt de Kikkerbeetstraat afgekapt en wordt in zuidelijke richting een nieuwe ontsluiting gerealiseerd via de Muntstraat en de Struikheidestraat, met een aansluiting op de Lisserdijk. In 1997 wordt de aansluiting van de Lisserbroekerweg op de kruising van de Lisserweg met de IJweg gerealiseerd. Daarmee ontstaat een doorgaande verbinding met de Lisserbrug over de Ringvaart. Rondom 2000 wordt de kern in oostelijke richting uitgebreid waarbij het gebied vanaf de voetbal- en tennisvelden tot aan de Lisserbroekerweg met woningen is ingevuld.

3.3.2 Huidig gebruik

Lisserbroek heeft een functionele samenhang met het direct aan de andere kant van de Ringvaart gelegen Lisse. Het centrum van Lisse ligt op ongeveer één kilometer afstand van Lisserbroek. Dit samen met het huidige geringe aantal inwoners van Lisserbroek (circa 4.000) beperkt het economisch draagvlak voor voorzieningen in Lisserbroek. Het aantal winkels en horecavoorzieningen is dan ook afgenomen. De hoofdontsluiting voor autoverkeer vindt plaats via de Leimuiderweg (N207).

Locatie Binnenturfspoor
Het plangebied van locatie Binnenturfspoor is een gemengd gebied met vrijstaande woningen en bedrijvigheid die voornamelijk bestaat uit tuinbouw. Het gebied is ontsloten via de Lisserbroekerweg, Lisserdijk, de Lisserweg en het Turfspoor, een smalle weg die loopt vanaf de Lisserweg naar de Lisserdijk. Aan de Lisserdijk ligt op een gezoneerd industrieterrein de scheeps- en jachtwerf Oldenhage. Achter een aantal (bedrijfs)woningen aan Gansoord en het Turfspoor is bebouwing, zoals kassencomplexen en opslagruimten te vinden. Binnenturfspoor is verder ontsloten door Gansoord, een weg die centraal gelegen is in het gebied. Langs Gansoord staat, net als aan Turfspoor, nog een aantal tuinbouwbedrijven en bedrijfswoningen. Aan het eind van het Gansoord is een bedrijvencluster aanwezig. Er ligt een fietsverbinding in het gebied vanaf de aansluiting Gansoord op de Lisserbroekerweg naar het Turfspoor. Binnenturfspoor grenst aan bedrijventerrein Kruisbaak.

Locatie Lisserbroek Noord
Het plangebied van locatie Lisserbroek Noord is momenteel overwegend agrarisch in gebruik met afwisselend bollenteelt en akkerbouw. Aan de oostzijde van het plangebied ligt een bedrijf met een diepvriesopslag (zie figuur 3.5). In het noordelijk deel van deelgebied Lisserbroek Noord ligt het Zwaansbroek dat is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland. Hier is een vestiging van Ons Tweede Thuis aanwezig, een daginstelling voor mensen met een verstandelijke beperking.



Figuur 3.5: Functies in en rondom het plangebied (verschillende agrarische bedrijven rondom het plangebied zijn niet specifiek aangeduid)

3.4 Referentiesituatie, autonome ontwikkelingen en raakvlakprojecten

3.4.1 Wat is de referentiesituatie?

Een MER maakt een vergelijking van de effecten van het voornemen met de referentiesituatie. Deze referentiesituatie is de situatie in de toekomst, waarbij alle nu reeds vastgestelde plannen en programma's gerealiseerd zijn, behalve de in het MER te onderzoeken activiteiten.

Voor het MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek is het referentiejaar 2032 gekozen (10 jaar naar vaststelling van deze notitie). Dit betekent dus dat alle reeds vastgestelde plannen dan gerealiseerd zijn, plus de autonome groei van bijvoorbeeld het verkeer. In het MER worden de effecten beschreven ten opzichte van de referentiesituatie.

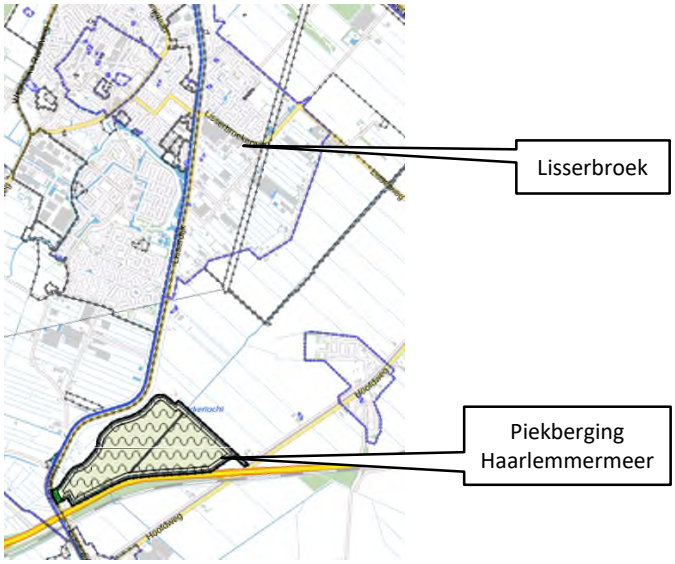
3.4.2 Autonome ontwikkelingen

In het onderzoeksgebied rondom Lisserbroek is een aantal autonome ontwikkelingen voorzien, die worden meegenomen in de referentiesituatie. De autonome ontwikkelingen staan hieronder beschreven.

Ontwikkelingen Lisse
De autonome woningbouwontwikkelingen in Lisse zullen van dezelfde infrastructuur gebruik maken als de ontwikkelingen rondom Lisserbroek. Er wordt in het MER rekening gehouden met volledige ontwikkeling binnen vastgestelde bestemmingsplannen, zoals De Waterkanten en

Meerzicht. Dit betekent dat er tot 2030 circa 660 woningen worden gerealiseerd en tot 2040 circa 616 woningen in Lisse gerealiseerd zullen worden.

Piekberging Haarlemmermeer
In 2015 is het bestemmingsplan voor het project Piekberging Haarlemmermeer onherroepelijk geworden (zie figuur 3.6). In de zuidpunt van de Haarlemmermeerpolder wordt een piekberging gerealiseerd om te voorkomen dat watergangen overlopen of kades doorbreken door te hoge waterstanden. De verwachting is dat de piekberging gemiddeld eens in de 15 jaar wordt ingezet om overtollig water te bergen. In 2020 zijn de eerste werkzaamheden van start gegaan.



Figuur 3.6: Locatie onherroepelijk bestemmingsplan Zuid Waterpiekberging (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

3.4.3 *Raakvlakprojecten*

In het MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek worden de gebieden die ruimtelijk en functioneel nauw met elkaar samenhangen beschouwd. Daarnaast zijn er diverse projecten in de nabije omgeving die mogelijk invloed kunnen uitoefenen op de voorgenomen activiteiten die in het MER worden onderzocht. Het is bij deze projecten nog niet zeker dat ze gerealiseerd worden. Dit worden raakvlakprojecten genoemd. In het MER wordt de mogelijke wederzijdse beïnvloeding en/of cumulatie betrokken. In de volgende passages zijn deze raakvlakprojecten beschreven.

Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg
In 2008 is de bereikbaarheidsstudie grensstreek, naar de verbetering van de verkeersafwikkeling en verkeersproblematiek in de grensstreek tussen Zuid- en Noord-Holland uitgevoerd. De aanleiding voor deze studie was invulling geven aan de mobiliteitsopgave: het bereikbaar houden van de Greenport en de leefbaarheid van de woonkernen garanderen, het slechten van de Ringvaart als barrière tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer, het terugdringen van de omgevingshinder, het ontsluiten van de bouwontwikkeling in de Haarlemmermeer en het opwaarderen van het openbaarvervoersaanbod. Dit heeft geleid tot de projecten Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg) en project HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) Noordwijk — Schiphol voortgekomen.

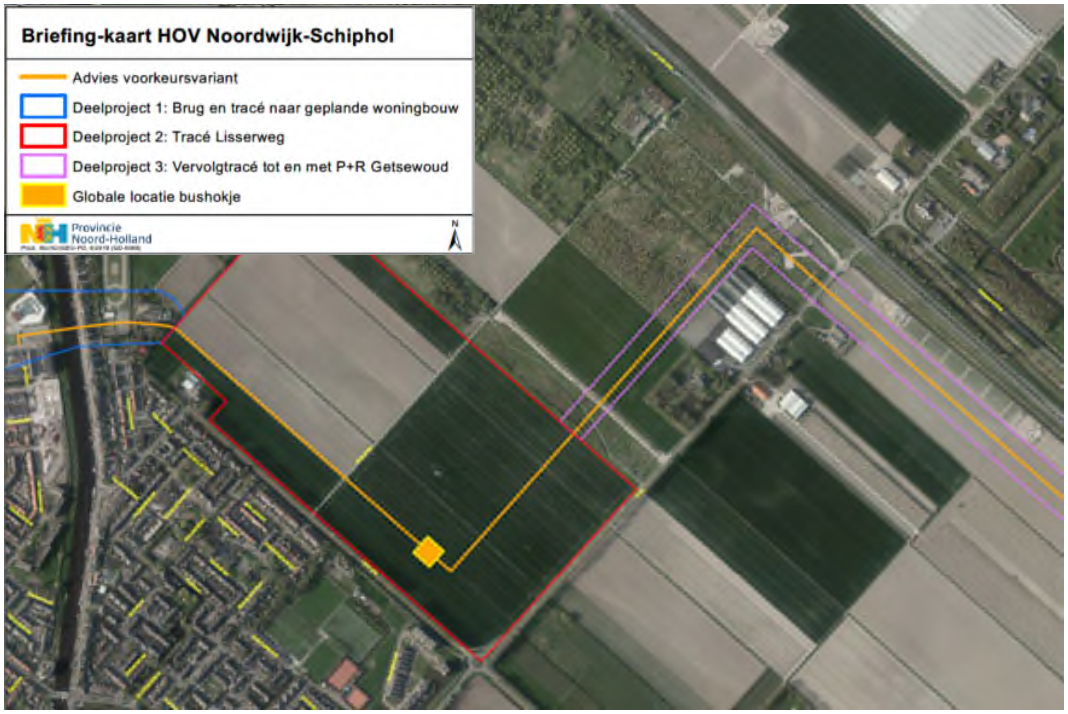
Het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg is inmiddels komen te vervallen. Het onderdeel nieuwe verbinding tussen rijksweg A44 en Lisse wordt niet doorgezet. Óf, hoe en wanneer dit laatste toch als project nog terugkomt is op dit moment onbekend. Het

onderdeel verdubbeling naar 2x2 rijstroken op de Nieuwe Bennebroekerweg is nu een apart project met als doelstelling om de doorstroming en de verkeersveiligheid van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de A4 en de N205 te verbeteren. Op 18 juni 2021 is de NRD voor dit project door het college vastgesteld.

Verder is voor de gemeente Haarlemmermeer een Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 uitgevoerd welke in de zomer van 2021 is vastgesteld door het college van de gemeente Haarlemmermeer en Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Noord-Holland. Op basis hiervan kunnen partijen samenwerken aan opgaven om te komen tot de benodigde verkeers- en mobiliteitsstructuur. Deze studie biedt de basis om het regionale mobiliteitsnetwerk in de gemeente klaar te maken voor de toekomst. Voor de (omgeving van) het plangebied voor gebiedsontwikkeling Lisserbroek zijn mogelijke oplossingsrichtingen aangedragen op het gebied van het lokale netwerk voor lopen en fietsen, (hoogwaardig) openbaar vervoer, hubs voor deelmobiliteit en een robuuste hoofdstructuur rondom de kernen.

Als gevolg van het besluit van de provincie Noord-Holland om niet langer uitvoering te geven aan het project Duinpolderweg heeft Provinciale Staten van Zuid-Holland in februari 2021 opdracht gegeven om te starten met de uitvoering van een nieuwe studie naar multimodale korte en (midden)lange termijn oplossingen voor de Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Knelpunten uit het verleden worden aangepakt, maar ook wordt gekeken wat er nodig is om de regio in de toekomst goed bereikbaar en leefbaar te houden. Daarbij wordt onderzocht wat voor innovatieve oplossingen er mogelijk zijn en hoe mensen verleid kunnen worden vaker de fiets te pakken of met het openbaar vervoer te reizen. In de plannen wordt rekening gehouden met de effecten voor het klimaat en hoe ze in het landschap passen.

HOV Noordwijk - Schiphol
GS van Noord-Holland heeft in september 2020 het tracé vastgesteld voor het HOV traject Noordwijk – Schiphol, waar de HOV brug tussen Lisse en Lisserbroek, die ook toegankelijk is voor fietsers, onderdeel van uitmaakt. Het traject dat volgt op de oeververbinding wordt ingepast in de gebiedsontwikkeling Lisserbroek-Noord en krijgt hier een halte. Het traject gaat vooralsnog naar het beginpunt van de zuidtak Zuidtangent, waarbij er rekening mee gehouden wordt dat de verbinding op een later moment in te passen is in de toekomstige gebiedsontwikkeling Nieuw Vennep West (zie figuur 3.7).



Figuur 3.7: Vastgesteld tracé HOV Noordwijk-Schiphol (bron: Provincie Noord-Holland, 2020)

Nieuw-Vennep West
Aan de Westkant van Nieuw-Vennep is een grootschalige woningbouwlocatie in voorbereiding met naar verwachting 3000 - 4000 woningen. De verkeersontsluiting daarvan zal relatie hebben met de IJweg en de N205. Daarmee raakt het aan de ontwikkeling van Lisserbroek waarbij de verkeersontsluiting immers ook relatie heeft met de IJweg en de N205.

Landgoed de Olmenhorst
Ten noordoosten van deelgebied Binnenturfspoor ligt Landgoed de Olmenhorst met 18 hectare aan biologische appel- en perenboomgaarden. Op het landgoed de Olmenhorst vinden momenteel diverse activiteiten plaats. Er is een biologische productieboomgaard en een landgoedwinkel. Tevens zijn er horeca activiteiten en vinden er evenementen, zoals de Appelparade (voorheen Voorjaarsfair) en de zelfplukperiode plaats. Daarnaast is land verhuurd en zijn in gebouwen diverse ateliers en een kleinschalig architectenbureau gehuisvest. Op het landgoed vinden culturele, recreatieve, educatieve en zorg activiteiten plaats. Om in de toekomst een duurzaam gezonde bedrijfsvoering van de Olmenhorst te behouden, is een aantal ontwikkelingen op het landgoed voorzien. Deze ontwikkelingen zijn beschreven in “Visie de Olmenhorst”.

Op 19 april 2011 heeft het college van B&W van de gemeente Haarlemmermeer ingestemd met de recreatief-toeristische ontwikkeling van het landgoed mits deze qua aard, omvang en uitstraling past bij het landgoed als geheel. Op basis van de visie is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld in 2015. Er is nog geen vaststellingsbesluit genomen.

4 Behoefte en ambities Lisserbroek

4.1 Woningbouwbehoefte

Kwantitatieve woningbouwbehoefte
In de provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 (mei 2011) is het plangebied van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek aangewezen als transformatiegebied. In het bij de structuurvisie horende uitvoeringsprogramma staat dat er in de regio nog een grote behoefte is aan woningen. In het Uitvoeringsplan Haarlemmermeer-West Parels aan de Ringvaart wordt dit beeld bevestigd. Haarlemmermeer ligt in een gebied waar de economische groei relatief voorspoedig is en waar mensen willen wonen. Volgens Parels aan de Ringvaart is er in de Metropoolregio Amsterdam nog behoefte aan ruim 300.000 woningen (2040 en verder). Naast Almere en Amsterdam zullen ook andere locaties benut moeten worden om aan deze behoefte te voldoen. Met een woningmarktonderzoek (Bureau Stedelijke Planning, november 2016) voor Haarlemmermeer-West is aangetoond dat hier een rol kan worden vervuld in het voorzien in de woningbehoefte in de regio. Verder is in de Woondeal (de samenwerkingsagenda voor een toekomstige woningmarkt in de Metropoolregio Amsterdam) van 5 juli 2019 opgenomen dat het Rijk en regio in het BO MIRT van 22 november 2018 afspraken hebben gemaakt over de bereikbaarheid en ontwikkeling van 4 grote versnellingslocaties die moeten leiden tot het versneld bouwen van 55.000 woningen. De ontwikkeling van de Westflank Haarlemmermeer, waar gebiedsontwikkeling Lisserbroek onder valt, is daar één van.

In de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 zijn Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord, naar aanleiding van het Uitvoeringsplan Parels aan de Ringvaart, aangewezen als woningbouwlocatie. Voor deelgebied Binnenturfspoor is een woningmarktonderzoek uitgevoerd (Bureau Stedelijke Planning, februari 2018), waarin is aangetoond dat er voor Binnenturfspoor, naast de overige nieuwbouwplannen in de regio, voldoende marktruimte bestaat voor het realiseren van woningen.

Kwalitatieve behoefte woonmilieus en woningbouw
Het Uitvoeringsplan Parels aan de Ringvaart concludeert op basis van een onderzoek naar vraaggestuurd bouwen dat er in de metropoolregio Amsterdam Zuid (Amsterdam, Amstelveen en Haarlemmermeer) te veel plannen zijn die inspelen op de behoefte aan grondgebonden naoorlogse woonmilieus en groenstedelijke woonmilieus. Hierdoor is er extra behoefte aan (centrum-) stedelijke woonmilieus, centrum-dorps wonen en landelijk wonen. Met name centrum-dorps wonen en landelijk wonen zijn woonmilieus die in Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord, door de huidige landschappelijke karakteristieken, gerealiseerd kunnen worden. In de gebiedsontwikkeling Lisserbroek wordt ingezet op het gebruik van de karakteristieken van het landschap als ontwerpopgave voor de toekomstige woonmilieus. Het lineaire en relatief verfijnd slotenpatroon is kenmerkend voor Binnenturfspoor. In Lisserbroek Noord wordt ingezet op de versterking van de meer bosrijke omgeving.

De gebiedsontwikkeling Lisserbroek is aantrekkelijk voor verschillende doelgroepen: gezinnen, empty nesters, (dorpsgebonden) ouderen en (dorpsgebonden) starters (bron: woningmarktonderzoek Lisserbroek, Bureau Stedelijke Planning 2018). Een gedeelte van deze doelgroepen zoekt een betaalbare woning. Gebiedsontwikkeling Lisserbroek kan een gevarieerd woningprogramma bieden dat inspeelt op de wensen van deze kansrijke doelgroepen.

4.2 Ambities Lisserbroek

De kern van de ambitie van Lisserbroek is weergegeven in de volgende zin:
'Lisserbroek-Parel aan de Ringvaart, verbonden met water en het groene land. Dynamisch polderdorp met hart voor traditie en ruimte voor markante initiatieven. Thuis voor jong en oud'.

Deze ambitie is opgesteld door bewoners, marktpartijen en overheid en vastgelegd in het Ambitiedocument Lisserbroek (oktober 2015, vastgesteld door de gemeenteraad in juli 2016). Het document beschrijft vier kernwaarden: markante twist, uitnodigend, onbezorgd leven en natuurlijk verbonden volgens het karakter van het dorp in 2040. De ambities zijn opgenomen in de Gebiedskaart 2040:

Markante twist - nieuwe smaak met behoud van eigenheid
- In Lisserbroek wordt oud met nieuw gecombineerd. Men is trots op wat er is. De oude elementen, maar ook de eigenheid en kwaliteit van Lisserbroek, worden bewaard maar wel in een nieuw jasje met een eigenzinnige draai.
- Het mag spannender: speels, divers en kleurrijk.
- Ook markante gebouwen vinden een plek waardoor Lisserbroek vernieuwend is en verrast.
- De combinatie van de oude met de nieuwe elementen maken van Lisserbroek een karakteristieke omgeving om te leven.

Uitnodigend - een thuis voor jong en oud
- Lisserbroek is een dorp dat uitnodigt om elkaar te ontmoeten en te leren kennen.
- Er is interactie tussen de verschillende mensen en er wordt ruimte geboden aan verschillend pluimage om een eigen plek te creëren. Zowel de nieuwe als de huidige bewoners, jong en oud, voelen zich er thuis.
- Het is een zorgzame gemeenschap, waarbij het gezinsleven belangrijk is.
- De gezelligheid van thuis zet zich ook door buitenshuis: ontmoetingsplekken zijn zo gemaakt dat ze de sociale contacten bevorderen.
- Lisserbroek kent een sociaal hart waar iedereen graag samenkomt om elkaar te ontmoeten.

Onbezorgd leven - ontspannen en blij
- In Lisserbroek kan je genieten van een ontspannen leven: het dorp sprankelt, je voelt de frisheid en vrijheid.
- Lisserbroek kent een mix van melancholie en vrolijkheid: de weemoed van vroeger en momenten van overpeinzing, gecombineerd met vrolijkheid, onbezorgdheid en een grote mate van relaxed zijn.
- Maar Lisserbroek is ook een plek waar 'gewoon' gewoon mag zijn; geen opsmuk, no nonsense.

Natuurlijk verbonden - decor van het dorp
- Het landschap vormt de long van het dorp. Groen, bloemen, water; de puurheid en echtheid van de omgeving maakt Lisserbroek zo bijzonder.
- De binding met de natuur is duurzaam, er wordt rekening gehouden met de toekomst. Er is besef van alles wat groeit en bloeit en er wordt respectvol mee omgegaan door de omgeving.
- Maar de natuur is er ook gewoon, zonder opsmuk, aanraakbaar voor de kinderen en te gebruiken zowel agrarisch als voor ontspanning.

5 Aanpak MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek

5.1 Gecombineerd plan- en projectMER

De m.e.r.-procedure kent een onderscheid tussen een plan- en project-m.e.r. (de laatste wordt ook wel besluit-m.e.r. genoemd). Een project-m.e.r. is gekoppeld aan een concreet besluit (zoals een bestemmingsplan met directe bouwtitel) en een plan-m.e.r. aan een plan. Een planMER is een abstractere effectanalyse die veelal gekoppeld is aan kaderstellende plannen (zoals de Gebiedskaart 2040, de Gebiedsenvelop en een bestemmingsplan met uitwerkingsverplichtingen en/of wijzigingsbevoegdheden), op basis waarvan in vervolgbesluiten m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten mogelijk gemaakt kunnen worden.

Voor Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord wordt een integrale gebiedsenvelop en een gemeentelijke ontwikkelstrategie opgesteld. Deze vormen de kaders voor uitwerking van de essentiekaart en in het verlengde de basis voor de planologische regeling. In een bestemmingsplan wordt een directe bouwtitel voorzien voor de locaties waar ten tijde van het ter visie legging van het bestemmingsplan anterieure overeenkomsten zijn gesloten. Voor andere delen van de plannen zal het bestemmingsplan kaderstellend zijn en wordt geen directe bouwtitel voorzien. Daarom wordt voor gebiedsontwikkeling Lisserbroek een gecombineerd plan- en projectMER opgesteld.

5.2 Alternatieven

In een m.e.r. is het verplicht alle ‘redelijkerwijs te beschouwen alternatieven’ te beschouwen. Met alternatieven wordt gedoeld op grote verschillen in de wijze waarop de voorgenomen activiteiten gerealiseerd kunnen worden. Dit betreft bijvoorbeeld het beoordelen van verschillende locaties waar de voorgenomen activiteit gerealiseerd kan worden of het beschouwen van een significant groter of kleiner programma.

Met de vaststelling van de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 zijn door de gemeenteraad van Haarlemmermeer keuzes gemaakt ten aanzien van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Onder andere wordt de locatie en intentie voor woningbouwontwikkeling in Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord bevestigd. Voor dit voornemen wordt een m.e.r.-procedure doorlopen, waarbij de Gebiedskaart 2040 leidend is. De Gebiedskaart 2040 heeft echter een andere planhorizon dan het m.e.r., dat uitgaat van het referentiejaar 2032.

Er wordt voor het MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek uitgegaan van een minimaal en een maximaal alternatief: één alternatief met een aantal woningen waarbij alleen de gronden van de twee ontwikkelende partijen ontwikkeld worden, en een tweede alternatief waarin alle gronden in Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord ontwikkeld worden, dus inclusief de ontwikkeling door derden en woningen in het centrumgebied. Voor dit alternatief wordt uitgegaan van de ontwikkeling van alle gronden (dus inclusief de gronden van derden) en een woningaantal van maximaal 4.000.

Samenvattend wordt er voor het MER ‘gebiedsontwikkeling Lisserbroek’ uitgegaan van de volgende alternatieven:

- Alternatief 1: Minimale ontwikkeling Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord (2.400 woningen);
- Alternatief 2: Maximale gebiedsontwikkeling Lisserbroek (4.000 woningen).

De uitgangspunten voor de alternatieven zijn samengevat in de volgende tabel.

Tabel 5.1: Alternatieven MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek

Alternatief	Binnenturfspoor		Lisserbroek Noord		Aantal woningen
	Gronden van ontwikkelende partijen	Gronden van derden	Gronden van ontwikkelende partijen	Gronden van derden	
1	X		X		2.400
2	X	X	X	X	4.000

De woningaantallen bij de alternatieven zijn gebaseerd op de maximale dichtheid woningen die gerealiseerd kan worden op de gronden van Lisserbroek Noord en Binnenturfspoor. Deze gemiddelde dichtheid past bij het in de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 beschreven centrum-dorps woonmilieu. Er wordt vanuit gegaan dat er in de ontwikkelgebieden sprake is van een variabele dichtheid. Daar komt bij dat mogelijk niet alle gronden ontwikkeld worden ten behoeve van woningbouw, bijvoorbeeld in het geval dat bedrijven in het gebied gevestigd blijven.

Ontsluiting
In de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 is een visie ontwikkeld op de verkeersstructuur voor Lisserbroek. De exacte locatie van de wegen is binnen het zoekgebied naar mogelijke ontsluitingen nader te bepalen, maar voor de gewenste ontsluitingsstructuur zijn niet langer afwijkende alternatieven in beeld zoals die zijn bepaald in de visie (zie figuur 5.1). Daarom is de ontsluiting van gebiedsontwikkeling Lisserbroek - binnen het zoekgebied zoals aangeduid in figuur 3.3 - zoals in de visie verkeersstructuur Lisserbroek 2040 bepaald is het uitgangspunt. In de m.e.r. wordt beschouwd welke ontsluiting voor welk alternatief noodzakelijk is en of bestaande verbindingen een aanpassing nodig hebben. Hierbij heeft de ontsluiting naar het noorden de prioriteit en kan de ontsluiting naar het zuiden indien deze nodig is een aanvulling zijn.



Figuur 5.1: Visie verkeersstructuur Lisserbroek 2040 (bron: Gebiedskaart Lisserbroek 2040)

Voorzieningen
Nieuwe voorzieningen komen in principe in de uitleggebieden. In de gebiedskaart zijn ook potentiële ontwikkelingen in de bestaande kern Lisserbroek voorzien. De huidige kern van Lisserbroek vormt daarom ook onderdeel van de scope van het MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek.

5.3 Wijze van effectbepaling

Het plangebied de van gebiedsontwikkeling Lisserbroek kent twee verschillende deelgebieden: Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord. Afhankelijk van het alternatief worden verschillende delen van deze deelgebieden ontwikkeld of niet ontwikkeld. De effecten van de benodigde gebiedsontsluitingswegen en voorzieningen (binnen de zoekgebieden) worden ook onderzocht. Het MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek onderzoekt de effecten van plansituatie (de alternatieven) in vergelijking met de referentiesituatie (2032) en verbindt daar een beoordeling aan.

Detailniveau effectbepaling
Per deelgebied en per thema wordt voor de effectbeschrijving en –beoordeling een detailniveau gebruikt dat afhankelijk is van de mate van uitwerking van de plannen. In paragraaf 1.2 is het planontwikkelingstraject weergeven. De Gebiedskaart Lisserbroek 2040 geeft de inrichtingsvisie voor het plangebied van gebiedsontwikkeling Lisserbroek weer. Deze visie zal verder per deelgebied worden uitgewerkt in de gebiedsenvelop en de gemeentelijke ontwikkelstrategie. De gebiedsenvelop en de ontwikkelstrategie geven een meer concrete invulling van het gebied weer dan de Gebiedskaart Lisserbroek 2040. De effectbepaling en -beoordeling die plaatsvindt voor Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord wordt daarom gedaan op basis van de uitgangspunten die op het moment van beoordelen voorhanden zijn. Het detailniveau van de effectbeschrijving en –beoordeling kan om die reden dus verschillen per deelgebied. In hoofdstuk 6 wordt per thema aangegeven wat het detailniveau is van de effectbeschrijving en –beoordeling in het MER.

Reikwijdte effectbepaling
De thema’s waarop in het MER wordt beoordeeld hebben ieder hun eigen reikwijdte aan effecten. Bepaalde thema’s hebben niet alleen een effect binnen de grenzen van het plangebied, maar ook grensoverschrijdende effecten in bijvoorbeeld het bestaande dorp en/of op het watersysteem.

Het studiegebied van de effecten van thema’s met een grensoverschrijdend karakter wordt bepaald door de reikwijdte van deze effecten. De alternatieven hebben bijvoorbeeld invloed op de verkeersstromen en de verkeer gerelateerde effecten (zoals lucht, geluid en stikstofdepositie) in de omgeving van gebiedsontwikkeling Lisserbroek.

De effecten van de overige thema’s (bodem, water, et cetera) hebben naar verwachting een lokaal karakter en vinden voornamelijk plaats binnen de grenzen van het plangebied. De effectbeoordeling vindt hiervoor zoveel als mogelijk plaats met behulp van de gebiedsenvelop of andere uitwerkingen van de Gebiedskaart.

De milieueffecten als gevolg van aanleg en gebruik van de gebiedsontsluitingswegen worden per alternatief in beeld gebracht. Het verkeersonderzoek gaat daarnaast in op de benodigde fasering van de gebiedsontwikkeling en de aanleg van infrastructuur om eventuele verkeersknelpunten te voorkomen.

6 Onderzoeksmethodiek

6.1 Beoordelingskader

In het gecombineerde plan- en projectMER worden de gevolgen van de verschillende alternatieven in beeld gebracht en worden de effecten daarvan beschouwd ten opzichte van de referentiesituatie (zie paragraaf 3.4.1). In tabel 6.1 zijn de relevante aspecten voor de besluitvorming weergegeven.

Tabel 6.1: Relevante milieuaspecten MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek

Milieuaspect
Verkeer en vervoer
Geluid
Luchtkwaliteit
Externe veiligheid
Gezondheid
Archeologie, cultuurhistorie en landschap
Bodem
Water
Ecologie
Duurzaamheid en klimaatadaptatie
Lichthinder
Hinder tijdens realisatiefase

6.2 Verkeer en vervoer

In het MER wordt ingegaan op de verkeersstructuur, de verkeersafwikkeling, autobereikbaarheid, bereikbaarheid per OV en langzaam verkeer en verkeersveiligheid als gevolg van de ingebruikname van gebiedsontwikkeling Lisserbroek.

De verkeersafwikkeling gaat in op de huidige en de toekomstige verkeersintensiteit van de omliggende wegen. Bereikbaarheid duidt op het gemak waarmee bestemmingen bereikt kunnen worden. Voor de alternatieven betekent dit dat bijvoorbeeld dat de effecten op de bereikbaarheid van bestaande bedrijven in het plangebied worden beschreven. Analyses van de verkeerstoenames op de wegvakken en analyses van de kruispunten op de omliggende wegen worden uitgevoerd om de effecten op de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling te bepalen. De grootte van het studiegebied wordt bepaald aan de hand van de reikwijdte van de verkeerseffecten.

De effecten ten aanzien van bereikbaarheid per OV en langzaam verkeer en verkeersveiligheid worden op basis van de uitgangspunten van de deelgebieden (onder meer de Gebiedsenvelop Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord) en de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 bepaald. Er wordt gekeken naar de bereikbaarheid van de ontsluitingsstructuur voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Met behulp van ongevalscijfers en de ligging van utilitaire fietsroutes wordt op basis van expert judgement het effect op verkeersveiligheid bepaald.

6.3 Geluid

Lisserbroek wordt belast met geluid als gevolg van wegverkeer, industrie en luchtvaart. Het aspect geluid is daarom opgedeeld in drie verschillende activiteiten, te weten wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartgeluid. Er zijn geen (toekomstige) spoorlijnen die van invloed

(kunnen) zijn op de geluidbelasting van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Spoorweglawaai wordt daarom buiten beschouwing gelaten.

De toe- of afname van wegverkeerslawaai wordt bepaald op basis van de verkeerseffecten. Het studiegebied voor wegverkeerslawaai wordt bepaald op basis van de reikwijdte van de verkeerseffecten. Er wordt bekeken of het huidige verkeer rondom het plangebied en de verkeerstoename als gevolg van gebiedsontwikkeling Lisserbroek relevante gevolgen heeft voor de geluidbelasting bij bestaande en nieuwe geluidgevoelige functies, zoals woningen. De geluidbelasting als gevolg van wegverkeerslawaai wordt berekend en in beeld gebracht.

Er zijn verschillende bedrijven in en in de nabijheid van het plangebied aanwezig. Onderzocht wordt of industrielawaai relevante gevolgen heeft voor de geluidbelasting bij nieuwe geluidsgevoelige functies, zoals woningen. De geluidbelasting op nieuwe woningen als gevolg van het industrielawaai wordt in beeld gebracht.

Het plangebied is gelegen in de nabijheid van luchthaven Schiphol. Onderzocht wordt of luchtvaartgeluid relevante gevolgen heeft voor de geluidbelasting bij nieuwe geluidsgevoelige functies, zoals woningen. De geluidbelasting op nieuwe woningen als gevolg van luchtvaartgeluid wordt in beeld gebracht.

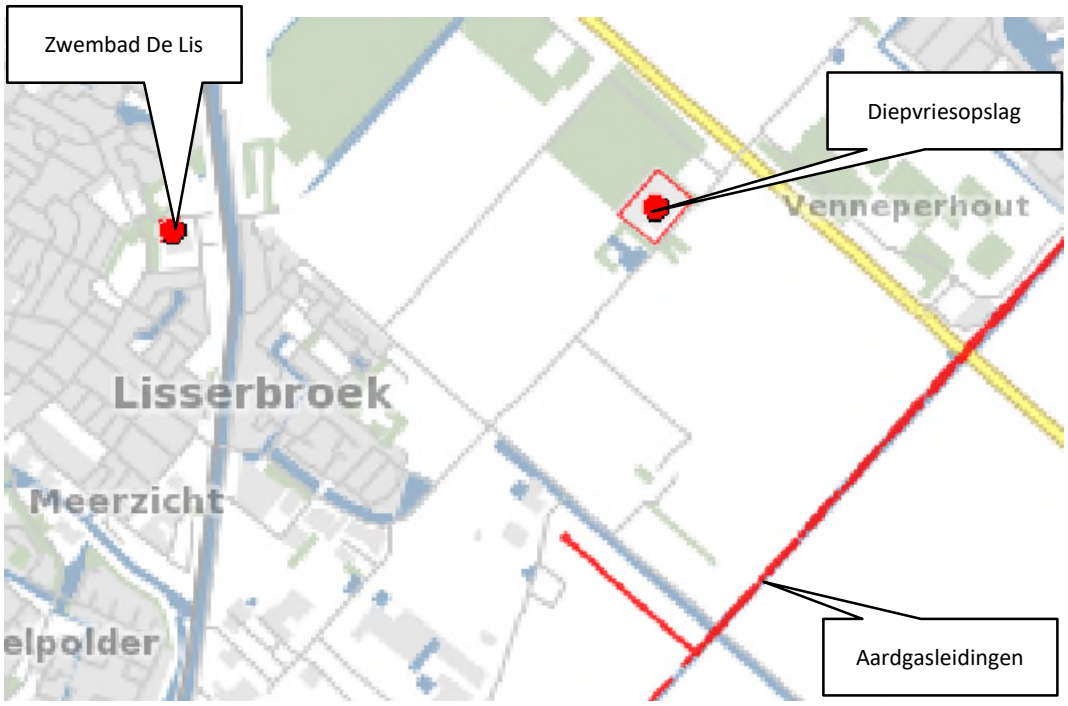
Tot slot wordt onderzocht of de combinatie van verkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartgeluid relevante gevolgen heeft voor de geluidbelasting bij bestaande en nieuwe geluidsgevoelige functies, zoals woningen. De gecumuleerde geluidbelasting wordt berekend en in beeld gebracht.

6.4 Luchtkwaliteit

Als gevolg van extra verkeer is er sprake van een toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Voor de uitvoering van het onderzoek worden berekeningen uitgevoerd van de luchtverontreinigende stoffen stikstofoxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) voor de referentiesituatie en de alternatieven. De reikwijdte van het studiegebied voor luchtkwaliteit wordt bepaald aan de hand van de reikwijdte van de verkeerseffecten. Nagegaan wordt welke effecten optreden en of het voornemen tot overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden leidt. De beoordeling van $PM_{2,5}$ (fijn stof) en ultrafijnstof ($PM_{0,1}$) vindt op kwalitatieve wijze plaats.

6.5 Externe veiligheid

In het plangebied van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek en de omgeving zijn risicovolle objecten gelegen die van invloed kunnen zijn op de veiligheidssituatie binnen het plangebied (zie figuur 6.1). Door de beoogde woningbouwontwikkeling zal het groepsrisico van de risicovolle bronnen in het plangebied mogelijk toenemen. Er wordt op basis van de alternatieven kwalitatief onderzoek uitgevoerd naar de (toename van de) externe veiligheidsrisico's als gevolg van het voornemen. Per risicobron wordt het risiconiveau (plaatsgebonden risicocontour en groepsrisico) in relatie tot de woningbouwontwikkeling beschouwd.



Figuur 6.1: Risicobronnen in en in de nabijheid van het plangebied (bron: Risicokaart)

6.6 Gezondheid

Binnen het thema gezondheid wordt onderscheid gemaakt tussen effecten op de milieugezondheidskwaliteit en effecten op de bevordering van gezond gedrag.

Milieugezondheidskwaliteit
Voor het aspect milieugezondheidskwaliteit wordt een analyse uitgevoerd van de effecten van het voornemen op bestaande en nieuwe woningen, waarbij niet alleen boven de grenswaarden, maar met name ook bij concentraties en belastingen onder de grenswaarden het effect van de ontwikkeling op de gezondheid van mensen wordt bepaald. De input voor dit onderzoek zijn met name de onderzoeksresultaten van de aspecten geluid en luchtkwaliteit. Het studiegebied voor milieugezondheidskwaliteit wordt bepaald aan de hand van de reikwijdte van de effecten van geluid en luchtkwaliteit.

Aan de hand van de belemmeringszones van de bestaande bedrijvigheid en de magneetvelden van (ondergrondse) hoogspanningsleidingen worden de potentiële milieugezondheidseffecten op nieuwe woningen in beeld gebracht.

Bevordering van gezond gedrag
Op basis van de beschikbare informatie wordt beoordeeld in hoeverre de inrichtingsmaatregelen effect hebben op de bevordering van gezond gedrag. Te denken valt aan de mogelijkheden voor bewegen en de aanwezigheid van groenvoorzieningen in de buurt.

6.7 Archeologie, cultuurhistorie en landschap

Archeologie
Wanneer sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans dat archeologische sporen verloren gaan. Op basis van beschikbare gegevens (reeds uitgevoerd bureauonderzoek,

kaartmateriaal en waardenkaarten e.d.) worden de effecten van de ontwikkeling van gebiedsontwikkeling Lisserbroek beschouwd en beoordeeld.

Landschap en cultuurhistorie
De effecten van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek op de aanwezige cultuurhistorische waarden worden in het MER beschreven. Hiervoor worden de Gebiedskaart 2040 en overige (openbaar) beschikbare informatie gebruikt.

De realisatie van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek heeft effecten op het landschap. In het MER wordt aandacht besteed aan de invloed van het voornemen op de aanwezige landschapstypen en de voor het landschap karakteristieke elementen.

6.8 Bodem

In het MER wordt, onder meer op basis van een historisch vooronderzoek, aangegeven of verontreinigingen in het plangebied worden verwacht en hoe met bodemvervuilingen wordt omgegaan. Verder worden de effecten van het voornemen als gevolg van bodemzetting in beeld gebracht.

6.9 Water

In het MER worden de effecten van het voornemen op de oppervlaktewaterstructuur, het grondwater (bijvoorbeeld effecten van kwelwater) en de waterkwaliteit beschreven. De compensatie als gevolg van het toenemen van het verharde oppervlak komt hierin ook aan de orde. De richtlijnen en ambities van het waterschap worden daar bij betrokken.

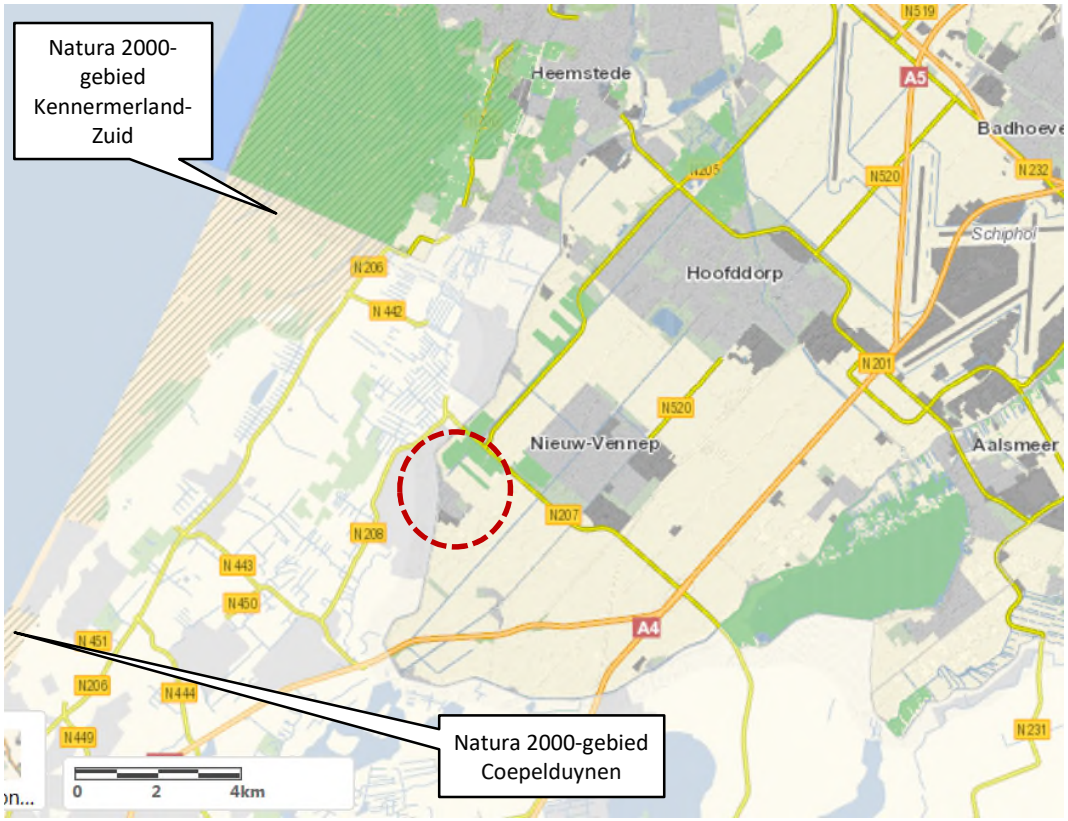
6.10 Ecologie

Natura 2000
In het plangebied zijn geen Natura 2000-gebieden gelegen, er zal geen sprake zijn van ruimtebeslag of versnippering van Natura 2000-gebieden. In de omgeving van Lisserbroek liggen op enige afstand (meer dan 5 kilometer) Natura 2000-gebieden. Gezien de afstand van het plangebied tot de Natura 2000-gebieden zal er ook geen sprake zijn effecten op de grondwaterstand en verstoring als gevolg van geluid (zie figuur 6.2).

Middels een stikstofberekening met de actuele versie van het rekenprogramma Aerius worden de effecten ten aanzien van de uitstoot van stikstof van gebiedsontwikkeling Lisserbroek inzichtelijk gemaakt.

Natuurnetwerk Nederland
De voorgenomen ontwikkelingen in Lisserbroek vinden deels plaats binnen de begrenzing van Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebied Zwaansbroek. In het MER wordt aandacht besteed aan mogelijke effecten op het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur).

Beschermde soorten
In en nabij het plangebied bevindt zich mogelijk een aantal beschermde soorten. Reeds beschikbare informatie en een onderzoek naar het voorkomen van beschermde soorten (natuurtoets) worden gehanteerd bij het in beeld brengen van de effecten van het voornemen op beschermde soorten.



Figuur 6.2: Ligging beschermde NNN (groen) en Natura 2000 (gearceerd) gebieden ten opzichte van gebiedsontwikkeling Lisserbroek (globaal aangegeven met rode cirkel)

6.11 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

In de gebiedskaart Lisserbroek 2040 zijn de ambities voor een duurzame gebiedsontwikkeling Lisserbroek uitgewerkt aan de hand van verschillende thema's. Deze hebben betrekking op energie, klimaatadaptatie, bereikbaarheid/mobiliteit, leefbaarheid en gezondheid, sociale duurzaamheid, circulariteit en erfgoedwaarde. Ambities zijn daarbij geformuleerd op het niveau van de te ontwikkelen gebieden in Lisserbroek. Bij het MER wordt een duurzaamheidsscan uitgevoerd waarin wordt onderzocht in hoeverre deze ambities haalbaar zijn en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. In het MER wordt getoetst in hoeverre er aangesloten wordt bij deze duurzaamheidsambities.

6.12 Lichthinder

In het plangebied van Binnenturfspoor liggen glastuinbouwbedrijven met lichtemissie. Regels voor de assimilatieverlichting van glastuinbouwbedrijven zijn opgenomen in artikel 3.5.1. uit het Activiteitenbesluit. Bij de realisatie van Binnenturfspoor is er mogelijk sprake van significante lichtemissie op nieuwe woningen. In het MER wordt aan de hand van de Gebiedsenvelop bepaald of het aspect lichthinder voldoende is meegenomen in het ontwerp.

6.13 Hinder tijdens realisatiefase

De tijdelijke effecten die optreden tijdens de realisatie van Gebiedsontwikkeling Lisserbroek worden in beeld gebracht en beoordeeld. Hierbij wordt aandacht besteed aan verkeershinder en milieuhinder, bijvoorbeeld heiwerkzaamheden.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensoring en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al bijna 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

E. info@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2018
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Bijlage 1. Aanvullingen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Gebiedsontwikkeling Lisserbroek

De ingekomen zienswijzen en het advies van de commissie m.e.r. geven aanleiding om een aantal onderwerpen mee te nemen of aan te scherpen. Deze zijn hier benoemd. Tezamen met de Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) vormt dit het vertrekpunt voor het maken van de MER.

Paragraaf 6.2 In de verkeersonderzoeken worden de beleidskaders Regionale Strategie Mobiliteit en het plan Mobiliteitsoplossingen Noordelijke Duin- en Bollenstreek meegenomen;

Paragraaf 6.2 Doorsnijdingen en bereikbaarheid van landbouwgronden worden meegenomen als (mogelijk) effect voor bedrijven;

De relatie tussen Lisserbroek en Lisse ten aanzien van voorzieningen (economisch/sociaal) en het effect daarop wat betreft (langzaam) verkeersstromen worden meegenomen in het MER.

Omgang met advies commissie m.e.r.
De Commissie m.e.r. heeft de gemeente Haarlemmermeer in de volle breedte geadviseerd over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Het overgrote deel van de adviespunten zijn voor het opstellen van een MER goed herkenbaar en worden meegenomen bij het opstellen van het MER.
De volgende stap is het uitvoeren van het (milieu)onderzoek en het opstellen van het MER. Daarbij wordt het detailniveau bepaald wat past bij deze specifieke gebiedsontwikkeling en de opgaven waarvoor het staat. Daarbij wordt het advies van de Commissie m.e.r. betrokken en als kapstok gebruikt. In het MER wordt vervolgens meer in detail aangegeven hoe is omgegaan met de specifieke adviespunten van de Commissie m.e.r.

Bijlage 2. Advies Commissie m.e.r.

Op 21 december 2021 heeft de Commissie voor de Milieueffectrapportage (hierna Commissie m.e.r.) een advies uitgebracht over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport. De Commissie m.e.r. is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER.

Samenvatting advies

(Bron: blz. 1 van het advies)

De Commissie m.e.r. beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over gebiedsontwikkeling Lisserbroek Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- Concrete ambities. In de NRD, de Gebiedskaart Lisserbroek 2040, het Ambitiedocument Lisserbroek, en de ontwerp Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 zijn ambities geformuleerd. Werk deze ambities uit voor de gebiedsontwikkeling
- Alternatieven en varianten. Beschrijf en onderbouw onderscheidende alternatieven en varianten voor het voornemen waarmee de doelen van het plan en de ambities voor de gebiedsontwikkeling gerealiseerd kunnen worden.
- Effecten en doelbereik. Vergelijk alternatieven en varianten op basis van de milieueffecten en toets deze aan de mate waarin de ambities gerealiseerd worden (doelbereik). Essentieel daarbij is het in kaart brengen of:
    - Aan het adagium ‘eerst bewegen, dan bouwen’ wordt voldaan;
    - Het plan klimaatbestendig is, ook op de lange termijn (jaar 2100);
    - Voor de nieuwe en huidige bewoners een goed leefklimaat gewaarborgd wordt, gezien het feit dat het dorp verdriedubbeld in aantal bewoners;
    - De ambities op het gebied van stedenbouw en duurzaamheid worden gehaald.
- Monitoring. Geef (een aanzet voor) een monitoringsprogramma waarmee voor de periode tot 2040 de effecten en het doelbereik tijdens de verschillende fasen van realisatie en daarna en per deelgebied kunnen worden gevolgd en geëvalueerd.

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Lisserbroek Noord en Binnen Turfspoor, gemeente Haarlemmermeer

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

21 december 2021 / projectnummer: 3611





35 JAAR
onafhankelijk en deskundig advies





1 Advies voor de inhoud van het MER

De gemeente Haarlemmermeer wil woningbouw mogelijk maken in Lisserbroek. Het plan is om circa 4.000 woningen te bouwen in twee deelgebieden: Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord. Voor elk van beide deelgebieden is een initiatiefnemer betrokken bij de ontwikkeling van het plan.[1] Daarnaast voorziet het plan in de voor de woningen benodigde voorzieningen, en in de realisatie van een nieuwe ontsluitingsstructuur. In de eerste fase worden door de twee initiatiefnemers 2.400 woningen gebouwd. Voor de fase daarna maakt het plan de bouw van nog circa 1.600 woningen mogelijk. De milieugevolgen van dit plan worden in een milieueffectrapport (MER) onderzocht voordat de gemeente Haarlemmermeer hierover besluit. De gemeente heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over gebiedsontwikkeling Lisserbroek Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- **Concrete ambities**. In de NRD, de Gebiedskaart Lisserbroek 2040, het Ambitiedocument Lisserbroek, en de ontwerp Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 zijn ambities geformuleerd. Werk deze ambities uit voor de gebiedsontwikkeling.
- **Alternatieven en varianten**. Beschrijf en onderbouw onderscheidende alternatieven en varianten voor het voornemen waarmee de doelen van het plan en de ambities voor de gebiedsontwikkeling gerealiseerd kunnen worden.
- **Effecten en doelbereik.** Vergelijk alternatieven en varianten op basis van de milieueffecten en toets deze aan de mate waarin de ambities gerealiseerd worden (doelbereik). Essentieel daarbij is het in kaart brengen of:
  - Aan het adagium ‘eerst bewegen, dan bouwen’ wordt voldaan;
  - Het plan klimaatbestendig is, ook op de lange termijn (jaar 2100);
  - Voor de nieuwe en huidige bewoners een goed leefklimaat gewaarborgd wordt, gezien het feit dat het dorp verdriedubbeld in aantal bewoners;
  - De ambities op het gebied van stedenbouw en duurzaamheid worden gehaald.
- **Monitoring.** Geef (een aanzet voor) een monitoringsprogramma waarmee voor de periode tot 2040 de effecten en het doelbereik tijdens de verschillende fasen van realisatie en daarna en per deelgebied kunnen worden gevolgd en geëvalueerd.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. Ze bouwt in haar advies voort op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

[1] Voor Binnenturfspoor is de initiatiefnemer GEM Lisserbroek i.o.v. grondeigenaren Binnenturfspoor, en voor Lisserbroek Noord is dat BPD Bouwfonds Gebiedsontwikkeling.

MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek[2] (NRD). Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.



Figuur 1. Gebiedskaart. Bron: Gebiedskaart Lisserbroek 2040, gemeente Haarlemmermeer, 28 mei 2018.

Aanleiding MER

De gemeente Haarlemmermeer stelt in samenspraak met twee initiatiefnemers een bestemmingsplan of een omgevingsplan op voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Voor de besluitvormig over het bestemmingsplan door de gemeenteraad moet een MER worden opgesteld. Volgens de NRD is een plan-MER nodig omdat het bestemmingsplan (gedeeltelijk) kaderstellend is voor een activiteit waar mogelijk een MER voor nodig is: de aanleg of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject (categorie D11.2 van het Besluit m.e.r.). Het bestemmingsplan maakt ook een deel van de woningbouw bij recht mogelijk. Om die reden is een project-MER nodig. Een plan-MER is verder nodig als een Passende beoordeling wordt opgesteld met het oog op mogelijke gevolgen voor Natura 2000-gebieden.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Haarlemmermeer – besluit over de gebiedsontwikkeling Lisserbroek.

[2] Notitie Reikwijdte en Detailniveau, MER gebiedsontwikkeling Lisserbroek, Antea Group, 4 augustus 2021.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3611 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Achtergrond, doelen, beleid en besluiten

2.1 Achtergrond en voorgeschiedenis

De NRD geeft informatie over de voorgeschiedenis en aanleiding van het plan. Ingegaan wordt op de historische ontwikkeling van het gebied en het feit dat een groot deel van het gebied – de Lisserbroekpolder – al vóór de drooglegging van Haarlemmermeer werd gebruikt als weidegebied. Dat is nog zichtbaar in de wegen- en kavelstructuur. Het noordelijk deel van het plangebied is het laagst gelegen (circa 5 meter onder NAP) en daar is – meer dan in het zuidelijk deel – sprake van bodemdaling.

Lisserbroek vormt een dubbeldorp met het aan de overkant van de Ringvaart gelegen Lisse: sociaal en fysiek met elkaar verbonden en ieder met een eigen karakter.

In het document Parels aan de Ringvaart uit 2014[3] worden de deelgebieden Lisserbroek Noord en Binnenturfspoor al aangewezen als potentiële locaties voor woningbouw. In het Ambitiedocument Lisserbroek[4] zijn, samen met bewoners, grondeigenaren, de provincie en het Hoogheemraadschap van Rijnland, de eerste kaders vastgelegd voor de ontwikkeling van die deelgebieden. De Gebiedskaart Lisserbroek 2040[5] borduurt hierop voort en legt de ambities vast voor het gebied. Vervolgens wordt een Gebiedsenvelop en voor ieder van de deelgebieden een Essentiekaart opgesteld waarin de spelregels en randvoorwaarden voor de planontwikkeling worden opgenomen.

Geef in het MER een helder en actueel overzicht van de stappen in het planproces tot nu toe en de rol van de verschillende actoren daarin.

2.2 Context en doel van MER

In het NRD is het plan voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek beschreven. Dit plan gaat over woningbouw, voorzieningen en infrastructuur. Met de beoogde bouw van 4.000 woningen wordt het aantal woningen in Lisserbroek verdriedubbeld. Dat betekent dat de gebiedsontwikkeling grote invloed heeft op de bestaande kern. Denk bijvoorbeeld aan de grote toename van verkeersbewegingen van en naar Lisse over de enige brug die beide dorpen met elkaar verbindt, maar ook aan de inrichting van de dorpskern van Lisserbroek. Om de belangen van de bewoners van Lisserbroek bij de plannen te betrekken zijn in een participatietraject kernwaarden en ambities vastgesteld voor de gebiedsontwikkeling.

Gebruik het m.e.r.-proces om inzicht te krijgen in hoeverre de tot dusver ontwikkelde plannen tegemoetkomen aan de vooraf vastgestelde ambities. Werk daartoe deze ambities uit

[3] Parels aan de Ringvaart, een uitvoeringsplan voor Haarlemmermeer-West, gemeente Haarlemmermeer, maart 2014.
[4] Ambitiedocument Lisserbroek, oktober 2015, vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlemmermeer in mei 2016.
[5] Gebiedskaart Lisserbroek 2040, Driehoeksoverleg Lisserbroek (bewoners, ontwikkelaars en gemeente), 28 mei 2018.

zoals in paragraaf 2.3 beschreven. Gebruik de tussentijdse resultaten van deze stap om de verder uit te werken plannen, zoals de Gebiedsenvelop en Essentiekaarten en mogelijk ook het ontwerp bestemmingsplan, bij te stellen. Beschrijf in het uiteindelijke MER hoe het proces van planvorming en bijsturing is verlopen en tot welke uitkomsten dat heeft geleid. Het MER kan zo in elke stap van de planvorming helpen om inzicht te geven of de plannen nog voldoen aan de achterliggende wensen en ambities.

De Commissie adviseert om (de uitgangspunten van) het plan in het MER te onderbouwen vanuit de behoefte aan woningbouw (aantallen, typen) en de daarvoor noodzakelijk ondersteunende functies (detailhandel, horeca, onderwijs- en sportvoorzieningen). Besteed aandacht aan onzekerheden in de behoefte.

2.3 Ambities voor de invulling van het project

Zowel in de NRD, de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 (uit 2018) als het Ambitiedocument Lisserbroek (uit 2015) zijn ambities voor de invulling van het plangebied aangegeven. Het ligt voor de hand om deze ambities als uitgangspunt te nemen. Wel is het van belang om vooraf na te gaan of de ambities en doelstellingen die zijn opgenomen in de recenter opgestelde Ontwerp Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 niet afwijken van of tegenstrijdig of aanvullend zijn met de ambities als genoemd in de NRD, de Gebiedskaart en het Ambitiedocument. Laatstgenoemde ambities kunnen dan waar nodig worden aangevuld of bijgesteld. Betrek hierbij ook de ambities uit de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050.

Wanneer alle ambities in kaart zijn gebracht (en waar nodig aangevuld): gebruik ze om spelregels te formuleren waaraan de gebiedsontwikkeling moet voldoen. Richt verder de indicatoren van het beoordelingskader op de ambities om te kunnen toetsen of de ambities behaald worden.

Het Ambitiedocument Lisserbroek beschrijft vier kernwaarden waaraan het dorp in 2040 zou moeten voldoen: (i) markante twist, (ii) uitnodigend, (iii) onbezorgd leven en (iv) natuurlijk verbonden. In de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 zijn die kernwaarden uitgewerkt in vijf opgaven die ten grondslag moeten liggen aan de gebiedsontwikkeling:

- Sociale samenhang door een verkeersluw hart centraal in het dorp;
- Onderling verbonden door een groenblauwe ruggengraat;
- Verbonden door een goede bereikbaarheid van voorzieningen binnen het “dubbeldorp”;
- Rustig wonen door het spreiden van verkeer en weren van doorgaand verkeer;
- Eigen identiteit door het behoud van de landschappelijke karakteristieken.

In de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 zijn verder ambities op het gebied van energie, klimaatadaptatie, bereikbaarheid en mobiliteit, leefbaarheid en gezondheid, sociale duurzaamheid, circulariteit, en erfgoedwaarde uitgewerkt en in veel gevallen normatief gemaakt. Dat kader is zeer geschikt om te concretiseren in het MER. Vertaal de ambities waar mogelijk naar kwantitatieve doelen (aantallen, percentages, benodigde ruimte) en geef tijdhorizonnen aan (bijvoorbeeld: voor welke periode moet het gebied klimaatbestendig zijn ingericht). Als voorbeeld kan worden gedacht aan mobiliteit. Dat thema kan vertaald worden in (kleine) ontwerpopgaven, zoals: de ontsluiting van de deelgebieden, parkeernormen, modal split, optimalisatie fiets en OV-structuur, kansen van deelmobiliteit, laadpalen, regulering van bezorg- en afvallogistiek, mobility as a service en logistieke hubs. Deze onderwerpen lenen zich goed voor kwantitatieve ambities. Een ander voorbeeld is

klimaatbestendigheid. Voor dat thema kan het concept Klimaatadaptatiebeleid (oktober 2021) en de daarin ook aangehaalde intentieovereenkomst voor een Basisveiligheidsniveau Klimaatbestendige Nieuwbouw 3.0 (juni 2021) van de Metropoolregio Amsterdam worden gebruikt voor het concretiseren van ambities. Sluit daarbij aan bij basisveiligheidsniveaus uit het concept adaptatiebeleid en de indeling uit intentieovereenkomst en betrek 1) wateroverlast, 2) droogte, 3) hitte, 4) overstromingen en 5) natuur-inclusiviteit en biodiversiteit.

Het concretiseren van ambities is van belang om te kunnen beoordelen of deze behaald worden met de gebiedsontwikkeling en om het beoordelingskader te formuleren. Het ligt voor de hand dat niet alle ambities in dezelfde mate gerealiseerd kunnen worden, onder andere omdat ruimte schaars is. Daarom is het zoeken naar optimalisatie van deze ruimte, ook door meervoudig ruimtegebruik, van belang. Daarnaast kunnen ambities van de verschillende betrokken partijen van elkaar verschillen. Dit betekent dat keuzes gemaakt en prioriteiten gesteld moeten worden. Het onderscheiden van varianten en het toetsen daarvan in het MER helpt bij het maken van keuzes, en maakt duidelijk waar ambities conflicteren en waar deze elkaar kunnen versterken. Met name het adagium van “eerst bewegen, dan bouwen” is hiervan een voorbeeld, dat verstrekkende gevolgen kan hebben voor het ‘doelbereik’.

2.4 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid en welke ambities – naast de in de vorige paragraaf besproken ambities – relevant zijn voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek en of het project/plan kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- Concept Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040;
- Verdichtingsvisie Haarlemmermeer 2040;
- Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer;
- Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040;

- Klimaatadaptatiebeleid Haarlemmermeer (concept)
- Basisveiligheidsniveau Klimaatbestendige nieuwbouw, MRA.
- Regionale Energie Strategie (RES) Noord-Holland-Zuid;
- Regionale Strategie Mobiliteit;
- Waterbeheerplan, Hoogheemraadschap Rijnland;
- Ontwerp Omgevingsvisie Lisse;

- Omgevingsvisie en Omgevingsverordening (met name NNN) provincie Noord-Holland;
- Relevant beleid van de provincie Zuid-Holland (bijvoorbeeld ten aanzien van mobiliteit); Plan van Aanpak Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek;

- Klimaatakkoord; Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA); Nationale Adaptatiestrategie; Briefadviezen Woningbouw en klimaatadaptatie, Deltacommissaris;
- Wet- en regelgeving en relevant beleid voor geluid, luchtkwaliteit, natuur, externe veiligheid, verkeersveiligheid en Schiphol.

Voor een goede leesbaarheid van het MER adviseert de Commissie om geen samenvatting van deze beleidsdocumenten op te nemen, maar om een bondige lijst op te stellen met eisen, randvoorwaarden en wensen die gelden voor de gebiedsontwikkeling.

2.5 Te nemen besluit(en)

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor het besluit door de gemeenteraad Haarlemmermeer over het bestemmingsplan of omgevingsplan voor Lisserbroek. Daarnaast zullen andere besluiten worden genomen voor de realisatie van het plan. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegd gezag is en wat globaal de planning is.

3 Voorgenomen activiteit, referentiesituatie en alternatieven

3.1 Voorgenomen activiteit

Beschrijf de voorgenomen activiteiten zo uitgebreid als nodig is om een goede vergelijking van alternatieven en varianten op basis van doelbereik en (milieu)effecten mogelijk te maken.

Fasering

Uit de NRD blijkt dat de realisatie van het programma gefaseerd zal plaatsvinden over een relatief lange periode. Dit betekent dat het plangebied en de deelgebieden er in verschillende fasen van realisatie anders uit komen te zien en anders gebruikt zullen worden. Dit heeft met name gevolgen voor de verkeerssituatie en de leefomgeving in het gebied. Geef in het MER inzicht in de activiteiten die plaatsvinden in de verschillende fasen van realisatie (aanleg, inrichting, tijdelijke voorzieningen) en de eindsituatie en maak daarbij onderscheid in deelgebieden.

Beschrijf de mogelijke fasering in ruimte en tijd, de onzekerheden daarin en de doorlooptijden. Besteed aandacht aan de bereikbaarheid en beschikbaarheid van voorzieningen tijdens verschillende fasen, de herkomst en aan- en afvoer van materiaal en eventueel noodzakelijke depots. Op basis hiervan kan in elke fase van realisatie inzicht worden gegeven in de (milieu)effecten en kunnen deze worden gemonitord. Op basis hiervan kan ook de noodzaak voor (tijdelijke) mitigerende maatregelen worden bepaald.

Geef ook inzicht in de relatie tussen de fasering in de realisatie van het woningbouwprogramma enerzijds en de aanleg van een nieuwe wegenstructuur anderzijds. Beschrijf wat de consequenties zijn als delen van het wegnetwerk niet of niet tijdig worden aangelegd en welke maatregelen in dat geval kunnen worden getroffen.

Plangebied en studiegebied

Het plangebied betreft de locaties Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord en de zoekgebieden voor de ontsluiting van de deelgebieden en de voorzieningen van de gebiedsontwikkeling (zie figuur 3.3. van de NRD).

Het studiegebied voor het MER is groter dan het plangebied vanwege de sterke samenhang tussen de dubbeldorpen Lisse en Lisserbroek en de beleidsmatige verantwoordelijkheden over en weer. Verder blijkt uit de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 dat het gehele verkeerssysteem in Haarlemmermeer mede door de beperkte ruimtelijke speelruimte complex is. Dit pleit ervoor het studiegebied voor in ieder geval het aspect verkeer, maar ook voor sociaal-economische aspecten zoals voorzieningen[6], ruim te nemen en dus geheel Lisse en Lisserbroek en ook de onderlinge belangen tussen de beide provincies goed mee te wegen in het MER. Verder moeten de effecten van de ontwikkeling van het nabij gelegen Nieuw-Vennep West en de gevolgen die deze ontwikkeling heeft op de verkeersafwikkeling op de N207 worden betrokken bij de beoordeling van de verkeerseffecten van de gebiedsontwikkeling.

3.2 Referentiesituatie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied zo kwantitatief mogelijk. Beschrijf ook de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, zoals de toename van verkeer, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. De Commissie merkt op dat de woningbouwontwikkeling Geestwater in dubbeldorp Lisse niet als autonome ontwikkeling wordt genoemd in de NRD, terwijl deze is opgenomen in de Omgevingsvisie van Lisse en daarom wel als autonome ontwikkeling moet worden aangemerkt

Het NRD noemt als referentiejaar 2032. Dat is niet onlogisch omdat een bestemmingsplan in principe wordt vastgesteld voor 10 jaar. Uit het NRD blijkt echter ook dat in 2032 nog niet alle woningen zullen zijn gerealiseerd, maar slechts 2.400 woningen (fase 1) van de 4.000 woningen die het plan mogelijk maakt. De overige 1.600 woningen zouden in 2040 gereed moeten zijn. Dat betekent dat in het MER zowel de effecten van het plan in 2032 (2.400 woningen), als die van het eindbeeld in 2040 (4.000 woningen) moeten worden beschreven. Aangezien het bestemmingsplan uitvoerbaar moet zijn binnen 10 jaar, moet er bij het onderzoek naar de effecten vanuit worden gegaan dat in 2032 alle 4.000 woningen zijn gerealiseerd. Ook de effecten van 4.000 woningen in 2032 moeten daarom in beeld worden gebracht. Overigens geldt de verplichting, dat een (omgevings)plan uitvoerbaar moet zijn binnen 10 jaar na vaststelling, niet meer als de Omgevingswet in werking is getreden.

3.3 Alternatieven

Op basis van de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 lijkt de invulling van het plangebied al voor een groot deel vast te liggen. In de NRD staat dat twee alternatieven onderzocht zullen worden, die van elkaar verschillen in het programma voor woningbouw (2.400 of 4.000 woningen). Dit zijn in wezen geen alternatieven, maar elkaar opvolgende fases in de realisatie van de beoogde woningbouw. Van belang is de effecten van de eindsituatie (4.000 woningen) goed in beeld te brengen. De tussenstap van 2.400 woningen is relevant om de tussentijdse situatie te kunnen beoordelen en conclusies te kunnen trekken over fasering van de bijbehorende infrastructuur en voorzieningen.

[6] De gemeente Lisse vraagt hier in haar zienswijze op de NRD ook aandacht voor.

De Commissie adviseert de voorgenomen plannen verder uit te werken waarbij invulling wordt gegeven aan de ambities en doelen uit de eerdere planontwikkeling (o.a. Gebiedskaart) en recentere beleidsactualisaties (zie hoofdstuk 2). De Commissie adviseert alternatieven uit te werken voor de situaties waarbij oplossingen lastig zijn en/of ambities niet volledig gehaald worden. Alternatieven waaraan gedacht kan worden zijn bijvoorbeeld:

Alternatief maximaal klimaatbestendig: Gezien de ligging van het plangebied in een laaggelegen droogmakerij en gezien de discussies over klimaatadaptatie in verschillende beleidsdocumenten (zie ook paragraaf 2.4) adviseert de Commissie alternatieven te onderzoeken op het gebied van klimaatbestendigheid. Gedacht kan worden aan een alternatief waarbij in de gebiedsontwikkeling maximaal rekening wordt gehouden met zeespiegelstijging op de lange termijn (jaar 2100), zowel via preventie als via duurzame inrichting in combinatie met waterrobuust bouwen.

Alternatieve verkeersstructuur[7]: De noodzaak tot ontsluiting van de deelgebieden en het feit dat het omliggende wegennet nu al een hoge verkeersdruk kent maakt dat het onderzoeken van een alternatief voor de hand ligt. Mogelijk moet voor dit alternatievenonderzoek breder worden gekeken dan het plangebied waarvoor het bestemmingsplan wordt opgesteld. De Commissie adviseert onderzoek te doen naar een alternatieve verkeersstructuur: gezien het adagium 'eerst bewegen dan bouwen', maar ook vanwege de wens van een verkeersluw dorpshart. Gedacht kan worden aan alternatieven met en zonder de voorgestelde ringwegenstructuur, wel of geen opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. Beschrijf dan wat daarvan de gevolgen zijn voor het plangebied met name in kwantitatieve zin (verkeersintensiteiten en afwikkelingsniveaus). De Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 biedt hiervoor aanknopingspunten. De Commissie adviseert ook uit te werken hoe precies invulling gegeven gaat worden aan alternatieven voor verkeer mocht het verkeers- c.q. autoluw maken van het plangebied niet realiseerbaar zijn.

Alternatief duurzame mobiliteit: Realisatie van 4.000 woningen met een naar verwachting hoge parkeernorm van meer dan 1.5 maakt dat de behoefte in het gebied aan parkeervoorzieningen groot is. Onderzocht kan worden wat het ruimtegebruik is van de stilstaande geparkeerde auto en welke mitigerende maatregelen er kunnen worden genomen om milieu-impact hiervan te minimaliseren en/of te reduceren. Denk bijvoorbeeld aan: een intensieve focus op autodelen en op de fiets, of het gebruik van waterdoorlatende verhardingen. Gebruik ook hierbij de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040.

Voor het bepalen van alternatieven of varianten wijst de Commissie verder op de 'Wensen van het dorp, Duurzaamheid' in bijlage 2 bij de Gebiedskaart Lisserbroek 2040. Daarin staan vijf kwantitatieve ambities op het gebied van energie, afval, groen/omgeving, water en voedsel opgesomd die kunnen worden gebruikt. Daarnaast zijn de ambities van de gemeente op het gebied van circulariteit, leefkwaliteit, landschap en erfgoed geschikt om uit te werken als alternatief, omdat deze ambities mogelijk niet volledig of lastig te behalen zijn.

[7] Veel van de ingediende zienswijzen gaan over het thema verkeer, wat het onderzoeken van alternatieven voor de voorgenomen infrastructuur des te belangrijker maakt.

4 Doelbereik en milieugevolgen

4.1 Milieugevolgen

In dit hoofdstuk geeft de Commissie aandachtspunten voor de effectbeoordeling, in aanvulling op wat daarover in de NRD is opgenomen. Houd in algemene zin rekening met de volgende punten:

- Beschrijf de milieueffecten voor de onderlinge vergelijking van alternatieven en varianten volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau.
- Het is niet altijd eenduidig vast te stellen of effecten positief, neutraal of negatief scoren. Maak daarom transparant hoe een score tot stand is gekomen en hoe deze wordt gewogen. Streep positieve en negatieve effecten niet tegen elkaar weg zodat het lijkt alsof er niets verandert.
- De milieueffecten dienen waar mogelijk (en relevant) te worden gekwantificeerd. Onderbouw indien aan de orde de keuze van rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de effecten van het voornemen worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling.[8]
- Ga in op mogelijke (tijdelijke) mitigerende maatregelen, waarmee ongewenste effecten kunnen worden voorkomen of beperkt, en op de effectiviteit van deze maatregelen.
- Besteed aandacht aan cumulatie van effecten.

4.2 Doelbereik: toetsing aan ambities

Gebruik de geconcretiseerde ambities – zoals genoemd in § 2.3. van dit advies – om de alternatieven en varianten te toetsen aan het doelbereik. Dat wil zeggen: in hoeverre kan met een gekozen alternatief of variant worden voldaan aan de voor de gebiedsontwikkeling geformuleerde ambities. Bespreek de verschillende ambities ook in relatie tot elkaar, zodat een 'optimale mix' kan worden ontwikkeld.

4.3 Klimaat en energietransitie

Algemeen

Omdat het plangebied ligt in een laaggelegen droogmakerij zal klimaatverandering grote gevolgen kunnen hebben. Ga bij de beschrijving van deze milieugevolgen uit van de range aan mogelijke effecten van klimaatverandering vastgesteld op basis van de klimaatscenario's van het KNMI.

Geef aan welke mitigerende maatregelen ingezet (kunnen) worden, afhankelijk van de daadwerkelijk optredende effecten. Beschrijf op welke wijze en op welke termijn een

[8] Geef daarvoor in het MER inzicht in:
- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden, d.w.z. het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, en daarmee voor de vergelijking van alternatieven;
- op welke wijze en wanneer na realisering van het plan de daadwerkelijke effecten geëvalueerd worden (zie hoofdstuk 5 van dit advies) en welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden.

evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te vergelijken.

Adaptatie

De tijdshorizon van klimaatverandering komt niet overeen met de planhorizon van dit voornemen. Daarom adviseert de Commissie om naast de effecten van het voornemen in 2032 ook in te gaan op de robuustheid van het ontworpen watersysteem op langere termijn, dit in het licht van de onzekerheden rondom klimaatverandering. Betrek bij deze 'robuustheidsanalyse' de inzichten die het alternatief 'maximaal klimaatbestendig' heeft opgeleverd. Ga daarbij uit van de klimaatscenario's van het KNMI en geef een doorkijk voor de situatie in 2050 en daarna (jaar 2100). Geef op basis daarvan aan in welke mate aanvullende maatregelen het plan/project beter bestand kunnen maken tegen de gevolgen van klimaatverandering. Beschrijf verder in welke mate het plan/project (bijvoorbeeld via ruimtebeslag) uitvoering van mogelijk toekomstig noodzakelijke adaptatiemaatregelen (bijvoorbeeld waterberging) kan verhinderen/bemoeilijken.

Mitigatie

Beschrijf op welke wijze invulling gegeven wordt aan de ambitie om 100% zelfvoorzienend te worden voor elektriciteit en op welke wijze de warmtevoorziening vorm krijgt. Geef aandacht aan het opwekken, de daarvoor noodzakelijke ruimte en de daarvoor benodigde netwerken. Geef daarbij inzicht in het effect van de energieopwekking op de beeld- en leefkwaliteit.

Houd bij de elektriciteitsopgave rekening met stroomverbruik door woningen (inclusief eventuele warmteproductie), bedrijven en voorzieningen. Geef aan in hoeverre stroomverbruik voor mobiliteit hierbij is meegenomen en betrek de kansen die elektrische auto's bieden voor energieopslag en netwerkstabiliteit.

De Commissie adviseert bij de warmteopgave rekening te houden met de gemeentelijke Transitievisie warmte. Ontwikkellocaties bieden meer perspectief voor realisatie van de energieambities dan bestaande woonwijken en bedrijventerreinen. Geef aan in hoeverre Lisserbroek energieleverend kan zijn voor a) voorzieningen in de buurt en b) woningen en voorzieningen daarbuiten. Geef verder aan wat naar verwachting de resterende emissie van broeikasgassen is.

Laat tot slot zien in hoeverre met de ontwikkeling van Lisserbroek invulling wordt gegeven aan de landelijk, provinciale, regionale (RES), gemeentelijke en eigen ambities (gebiedskaart) op het gebied van energietransitie.

4.4 Bodem en water

Binnen het plangebied bestaan voor wat betreft bodem en water verschillen tussen het noordelijk en het zuidelijk deel. Het noordelijk deel is het laagst gelegen (circa 5 meter onder NAP) en daar is – meer dan in het zuidelijk deel – sprake van bodemdaling. Ook komen in het plangebied relatief grote verschillen in grondwaterpeil voor. Het omgaan met water binnen het plangebied is dan ook, zeker in het licht van voortschrijdende klimaatverandering, een complexe opgave. De NRD gaat echter summier in op dit thema.

Bodem

Beschrijf in het MER de huidige bodemgesteldheid en -kwaliteit. Ga daarbij ook in op het risico op 'opbarsting'[9] door brakke kwel en de mogelijke gevolgen daarvan voor de bodemstabiliteit. Geef aan in hoeverre voor het bouwrijp maken ophoging van de bodem nodig is, en wat dit betekent voor de waterhuishouding. Geef aan hoe de grondbalans er in grote lijnen uitziet. Maak inzichtelijk in hoeverre er sprake is van te saneren verontreinigde locaties binnen het plangebied.

Water

Beschrijf in het MER het huidige watersysteem. Geef aan, welke opgaven er liggen voor het watersysteem zowel vanuit de ambities van het voornemen als vanuit (onzekere) klimaatverandering. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de noodzaak voor waterberging, het voorkómen van wateroverlast, of aan opgaven met betrekking tot waterkwaliteit in relatie tot biodiversiteit. Beschrijf op hoofdlijnen hoe die opgaven kunnen worden ingevuld in een nieuw watersysteem binnen (of buiten) het plangebied en betrek daarbij de waterhuishoudkundige verschillen tussen het noordelijk en zuidelijk deelgebied. Geef aan wat de inrichting van het watersysteem voor consequenties heeft voor de kans op (grond)wateroverlast en de behoefte aan waterinlaat vanuit de boezem. Betrek bij het MER de inzichten die worden opgedaan in het traject van de watertoets.

4.5 Mobiliteit

Dat infrastructuur en mobiliteit belangrijke thema's zijn bij de gebiedsontwikkeling blijkt al uit het feit dat van de vijf opgaven die zijn genoemd in de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 er drie betrekking hebben op verkeer. Dat is niet verwonderlijk gezien de sterke afhankelijkheid tussen de dubbeldorpen Lisse en Lisserbroek, terwijl de Lisserbrug de enige verbinding is. Verder blijkt uit de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 dat het gehele verkeerssysteem in Haarlemmermeer mede door de beperkte ruimtelijke speelruimte complex is.

Alle wegen in en om Lisserbroek en ook de belangrijke verbinding met Lisse via de Lisserbrug kenden en kennen een hoge verkeersdruk. De verkeersinfrastructuur wordt meermaals genoemd als een van de belangrijkste voorwaarden om een excellent en internationaal bereikbaar woon- en vestigingsklimaat te realiseren. Er wordt gesteld dat in Haarlemmermeer-West er sprake moet zijn van een uitmuntende infrastructuur van wegen, fietsroutes en openbaar vervoer en een te volgen adagium van eerst bewegen, dan bouwen. Dit wordt vertaald naar het uitgangspunt dat eerst de (provinciale) hoofdwegeninfrastructuur moet worden aangepast, voordat woningbouwlocaties ontwikkeld kunnen worden.

In de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 worden diverse verkeersonderzoeken genoemd op basis waarvan de verkeerssituatie wordt gewaardeerd. Al de genoemde onderzoeken zijn pre-covid en door deze crisis is verkeer en vervoer grondig veranderd. Het is bijvoorbeeld nog maar de vraag of het busvervoer in staat is te herstellen van de crisis en dus de belofte als alternatief voor de auto waar kan maken. Maak via een gevoeligheidsanalyse in het MER inzichtelijk wat de mobiliteitseffecten van covid zijn voor het plangebied, door in te gaan op de modal-split effecten van bijvoorbeeld wel of geen HOV-toepassing. Bepaal tevens wat de impact van covid is op de uitkomsten van de gebruikte verkeersonderzoeken uit de pre-covid periode.

[9] Opbarsting ontstaat als de opwaartse druk door opkwellend grondwater groter is dan het gewicht van de grond. De bodem kan dan instabiel worden.

4.6 Gezondheidsbescherming en -bevordering

Gezondheidsbescherming

In en om Lisserbroek is de verkeersdruk hoog en Lisserbroek ligt in de nabijheid van Schiphol. Aspecten die de gezondheid negatief kunnen beïnvloeden. Beoordeel de mate van gezondheidsbescherming en toets of de voor gezondheidsbescherming geformuleerde ambities voor de gebiedsontwikkeling gerealiseerd worden. Sluit hierbij ook aan op de in de Ontwerp Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040[10] geformuleerde ambities.

Geluid

Beschrijf de (cumulatieve) effecten van de verschillende geluidbronnen in en nabij Lisserbroek (wegverkeer, (gezoneerde) bedrijven(terreinen) en Schiphol) ook onder de grenswaarden. Maak onderscheid in de effecten van de gebiedsontwikkeling op de geluidsituatie voor de bestaande woningen en de geluidsituatie voor de nieuwe woningen.

Presenteer contourkaarten van de verschillende bronnen (per bron en cumulatief) op kaart, zodat duidelijk is hoe hoog de geluidbelasting is van de verschillende bronnen aan de gevel van de (nieuwe) woningen en andere gevoelige bestemmingen. Presenteer ook de in het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) vastgelegde contouren die in (de nabijheid van) het gebied liggen. Binnen deze contouren zijn er beperkingen voor gebiedsontwikkeling of moet rekenschap gegeven worden. Geef het aantal woningen en de geluidbelasting en het te verwachte aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden.

Beoordeel de toe- en afname in geluidbelasting en gezondheidseffecten (hinder en slaapverstoring) in het (deel)gebied voor de alternatieven vergeleken met de referentiesituatie. Toets de geluidbelasting aan de grenswaarden en de advieswaarden van de WHO en beoordeel de gezondheidseffecten, die ook onder deze grens- en advieswaarden op kunnen treden.

Luchtkwaliteit

Beschrijf de effecten op de concentraties van fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en NO_2, ook onder de grenswaarden en WHO-advieswaarden. Maak ook hier onderscheid tussen de effecten van de gebiedsontwikkeling op de bestaande situatie en de situatie voor de nieuwe woningen en andere gevoelige bestemmingen, waarbij niet alleen de concentratie langs wegen relevant is.

Presenteer contourenkaarten en geef per contour (globaal of indicatief) de hoeveelheid en ligging van woningen en andere gevoelige bestemmingen in het (deel)gebied. Beoordeel de bijdrage aan de achtergrondconcentratie en de toe- en afname van luchtconcentraties in het (deel)gebied voor de alternatieven vergeleken met de referentiesituatie. Toets de luchtconcentraties aan de grenswaarden en de WHO-advieswaarden en het GGD-advies om geen nieuwe gevoelige bestemmingen te realiseren binnen een afstand van 50 meter van een weg met minimaal 10.000 mvt/etmaal. In de Ontwerp-Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 is het GGD-advies het uitgangspunt voor gevoelige bestemmingen met uitzondering van woningen.

[10] Zie pagina 38 tot en met 43.

Externe veiligheid

Presenteer de risicocontouren van de verschillende risicobronnen (transport, buisleidingen, bedrijven) op kaart. Geef inzicht in het groepsrisico. Beoordeel (de toename in) het plaatsgebonden risico en groepsrisico en toets aan de grenswaarden en de oriëntatiewaarde.

Hoogspanningslijnen

Presenteer de belemmerings- en magneetveldzone rond de (ondergrondse) hoogspanningslijnen op kaart en toets aan het rijksbeleidsadvies om nieuwe woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen buiten deze zones te plaatsen.

Lichthinder

In het plangebied liggen glastuinbouwbedrijven met een lichtemissie. Beschrijf de lichtbelasting ter plaatse van woningen en ga in op de mogelijk optredende lichthinder.

Hittestress

In de Ontwerp-Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 is een belangrijke ambitie het creëren van een koele woonomgeving en het tegengaan van hittestress voor een gezond leefklimaat en prettig wonen. Beoordeel de mogelijk optredende hittestress en de maatregelen die dit tegengaan.

Gezondheidsbevordering en leefkwaliteit

Met de gebiedsontwikkeling wordt het inwoneraantal in Lisserbroek maximaal verdriedubbeld. In de Gebiedskaart wordt dan ook veel aandacht geschonken aan en ambities geformuleerd voor het creëren van een leefbaar dorp en een sociaal duurzaam leefklimaat. Richt de beoordeling van leefkwaliteit en gezondheidsbevordering op deze ambities.

Een belangrijke doelstelling is bijvoorbeeld, dat de openbare ruimte uitnodigt tot ontmoeting tussen jong en oud en er plekken zijn om te spelen, te tuinieren of uit te rusten en dat het groen beleefbaar is. Ga na of deze doelstelling gerealiseerd wordt. De groene plekken en de speelplekken kunnen getoetst worden aan de gemeentelijke normen voor het areaal aan groene openbare ruimte en speelruimte. Het bieden van ruimte voor beweging wordt als essentieel voor de gezondheid gezien. Indicatoren hiervoor kunnen zijn sportplaatsen en aantrekkelijke (hard)loop- en fietsroutes in de deelgebieden, maar ook naar het bestaande dorp en naar buiten Lissebroek gelegen recreatiegebieden. Gezien de hoge verkeersdruk in Lisserbroek zijn de verkeersveiligheid op deze routes en de oversteekbaarheid en barrièrewerking van drukke wegen belangrijke aspecten om bij de beoordeling te betrekken. Beoordeel tenslotte de toegankelijkheid van de openbare ruimte en de voorzieningen.

4.7 Natuur

Natuurwaarden algemeen

Om een goed overzicht van de noodzakelijke informatie voor natuur in het MER op te nemen, is het belangrijk om eerst een globale omgevingsanalyse van het studiegebied te maken. Dit geeft een algemeen beeld van de natuurwaarden, de verschillende habitats, de aanwezige soortgroepen en hun onderlinge relaties in het studiegebied.

Geef vervolgens aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn. Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Geef aan voor welke dieren en planten

aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen.

Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

Natuurnetwerk Nederland

De NRD geeft aan, dat de beoogde ontwikkelingen deels plaatsvinden binnen het natuurgebied Zwaansbroek, onderdeel van Natuurnetwerk Nederland. Ga na in hoeverre deze ontwikkelingen, maar indien relevant ook ontwikkelingen buiten het Natuurnetwerk (denk aan bijvoorbeeld effecten van stikstofemissie), de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk kunnen aantasten[11]. Indien sprake is van aantasting van deze waarden, geef dan aan hoe mitigatie en /of compensatie van deze waarden plaats vindt.

Ga ook na, in hoeverre de inrichting van het groen en het watersysteem in het plangebied kansen biedt voor de versterking van de kwaliteiten van het Natuurnetwerk. Ga daarbij ook in op (bestaande of nieuwe) groenblauwe verbindingen tussen groengebieden, op mogelijke doorsnijding daarvan door (nieuwe) ontsluiting en op kansen voor versterking van deze verbindingen.

Kansen voor biodiversiteit

Natuur is volgens de ambities in de Gebiedskaart een belangrijk elementen in de ontwikkeling van het plangebied. Maak duidelijk of en welke positieve effecten voor biodiversiteit buiten de natuurgebieden bereikt kunnen worden. Ga na in hoeverre deze effecten kunnen 'optellen' bij de doelen voor het Natuurnetwerk Nederland.

De tekst in de NRD lijkt voor natuur primair gericht op negatieve effecten op beschermde soorten. Voor de afweging van alternatieven zijn juist ook positieve natuureffecten van belang. De Commissie beveelt daarom aan om bij de effectbeschrijving ook in te gaan op mogelijke positieve natuureffecten. Neem dit aspect afzonderlijk herkenbaar op in het beoordelingskader.

Natura 2000-gebieden en stikstof

Natura 2000-gebieden komen in het plangebied niet voor. Wel kunnen effecten op Natura 2000-gebieden optreden via stikstofdepositie. Kijk voor effecten door stikstof naar daarvoor gevoelige gebieden zoals het relatief nabijgelegen Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid.

Als significante effecten van het bestemmingsplan niet op voorhand kunnen worden uitgesloten dient een Passende beoordeling te worden opgesteld. De Commissie adviseert om de eventuele Passende beoordeling op te nemen in het MER, zodat alle milieu-informatie over het plan/project bij elkaar is gebracht. Onderzoek in de Passende beoordeling of zekerheid kan worden verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van de natuurgebieden niet aantast. In de Passende beoordeling mogen bij deze beoordeling mitigerende maatregelen worden meegenomen. Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen.

[11] Zie document 'Wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in Noord-Holland, onderdeel van de Omgevingsverordening, paragraaf 6.4.1.

Door een recente wetswijziging hoeven stikstofeffecten uit de bouwfase niet betrokken te worden bij het besluit over een natuurvergunning. Deze wetswijziging heeft geen betrekking op de inhoud van een plan-MER en ook niet op besluitvorming over bestemmingsplannen. Beschrijf daarom in het MER ook de eventuele negatieve effecten van stikstof in de bouwfase en maatregelen voor minder stikstofgevolgen, zoals het gebruik van elektrisch materieel of andere routes voor het bouwverkeer.

4.8 Landschap en cultuurhistorie

Het plangebied maakt deel uit van zowel het uitgestrekte polderlandschap van de droogmakerij Haarlemmermeer als van het meer kleinschalige 'bovenland' de Lisserbroekpolder. Beide gebieden zijn echter al gefragmenteerd geraakt door de verstedelijking van de laatste decennia. Beschrijf de landschappelijke waarden en identiteit van deze twee deelgebieden afzonderlijk, zoals openheid, verkavelingsstructuur en bebouwingslinten. Geef afzonderlijk aandacht aan de cultuurhistorische betekenis van de Lissebroekpolder en de elementen die deze betekenis dragen.

De ambities van de Gebiedskaart geven veel aandacht aan de beoogde identiteit en het beoogde karakter van de toekomstige woonwijk. Beschrijf hoe deze ambities worden vertaald in de nieuwe te ontwikkelen ruimtelijke kwaliteit. Geef aan wat dit betekent voor de huidige landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Ga daarbij ook na hoe bestaande landschappelijke kwaliteiten kunnen worden geïntegreerd in de nieuwe inrichting en hoe de beoogde ruimtelijke kwaliteit zich verhoudt tot de ambities en ontwikkelprincipes uit de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018.

5 Monitoring, evaluatie en samenvatting

5.1 Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie zijn noodzakelijk gegeven de lange looptijd van de uitvoering van de gebiedsontwikkeling in verschillende fases. Zo kan tijdig bijgestuurd worden als doelen niet behaald worden of effecten negatief uitvallen.
De gemeente gaf al aan dat de verkeersstromen gemonitord zullen worden en dat de infrastructuur wordt aangepast als uit de monitoring mogelijke doorstromingsproblemen naar voren komen. Aangezien de realisatie van nieuwe infrastructuur veel tijd kost is het van groot belang een monitoringsprogramma op te stellen waarmee vroegtijdig wordt gesignaleerd dat dergelijke problemen zich voor doen.
Waar nodig zal ook flexibel ingespeeld moeten worden op veranderende omstandigheden. Dat kan ook leiden tot aanpassingen in (de invulling van) het programma en de gebiedsontwikkeling.

Neem in het MER een (aanzet voor een) monitoringsprogramma en evaluatie op. Te doorlopen vragen bij de monitoring zijn:

- Worden doelen gehaald (centrale doelen en ambities)?
- Welke belangrijke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden sinds de vorige check?
- Passen de (gecumuleerde) effecten binnen acceptabel geachte grenzen?

- Is aanvullend beleid of zijn aanvullende maatregelen nodig om aan de doelen te voldoen of om (gecumuleerde) gevolgen acceptabel te houden?
- Moeten ambities bijgesteld worden?

Geef in het MER aan hoe de monitoring wordt aangepakt. Ga in op frequentie van monitoring en evaluatie, aansluiting op bestaande monitoringsystemen en meetnetten, te hanteren indicatoren (sluit zoveel mogelijk aan bij de indicatoren uit de doel- en effectbeoordeling uit het MER) en de wijze waarop over deze indicatoren gerapporteerd wordt. Beschrijf verder wie verantwoordelijk is voor de aansturing van de monitoring, kwaliteitszorg en evaluatie/ rapportage en geef aan of deze informatie openbaar is en wie besluiten/maatregelen neemt op basis van de uitkomsten van de evaluatie.

5.2 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit gebiedsontwikkeling Lisserbroek en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van het plan en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER
De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Meer informatie over de Commissie en over haar werkwijze vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep
Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
ir. Jan Bakker
ir. Tilly Fast
mr. Lotte Geense (secretaris)
ing. Johan Janse
Marja van der Tas (voorzitter)
drs. Gerrit de Zoeten

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld
Bestemmingsplan (huidige regelgeving) of omgevingsplan (als de Omgevingswet in werking is getreden).

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?
Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D11.2, "aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject". Een MER is ook nodig als effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt in ieder geval een project-MER opgesteld, en mogelijk ook een plan-MER

Bevoegd gezag besluit
De gemeenteraad van Haarlemmermeer.

Initiatiefnemer besluit
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer. Voor de verdere ontwikkeling van de deelgebieden zijn verder GEM Lisserbroek i.o.v grondeigenaren Binnenturfspoor en BPD Bouwfonds Gebiedsontwikkeling betrokken.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?
De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?
U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3611 in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl