

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 23 april 2024

Onderwerp: Provinciaal inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud

Kenmerk: 2232744/2232754

Bijlagen:

- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud, inclusief bijlagen
- Nota van Beantwoording
- Nota van Wijzigingen

1. Inleiding

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



Het realiseren van deze HOV-verbinding is opgedeeld in (deel)projecten. De provincie Noord-Holland realiseert het gedeelte tussen Lisse en Nieuw-Vennep. Samen met de omgeving, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer is een ontwerp gemaakt van de HOV-verbinding. Om dit ontwerp te kunnen realiseren, moet dit planologisch worden geborgd. Dat is mogelijk door middel van het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Op basis van het ontwerp is het PIP opgesteld en ligt nu voor ter besluitvorming. Aangezien het ontwerp-PIP ter inzage lag, voordat de Omgevingswet in werking was getreden (1 januari 2024), is op de totstandkoming van het PIP de Wet ruimtelijke ordening nog van toepassing.

In de provincie Zuid-Holland wordt ondertussen gewerkt aan maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Samen met de realisatie van HOV Lissebroek-Getsewoud ontstaat de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol.

2. Doelstellingen

2.1 Beschrijving tracé HOV-verbinding

Het ontwerp van de HOV-verbinding bestaat uit twee hoofddelen:

- 1) Een beweegbare brug over de Ringvaart van de Haarlemmermeer;
- 2) Een vrijliggende busbaan met doorfietsroute tussen de brug en de bestaande busbaan bij Nieuw-Vennep Getsewoud.



In Lisse wordt een stuk busbaan gerealiseerd tussen de brug en de Oranjelaan. Daarvoor heeft de gemeente Lisse een wijziging van het bestemmingsplan opgesteld. De HOV-verbinding kruist vervolgens de Ringvaart met een beweegbare brug ter hoogte van de Hillegommerdijk 52, 55 en 56. Deze drie woningen moeten daarvoor worden afgebroken. Met de eigenaren van deze woningen worden gesprekken gevoerd over het aankopen van hun woningen.

Vervolgens gaat het tracé van de HOV-verbinding over het parkeerterrein en clubgebouw van de IJs- en skeelerclub Lissebroek. De ijs- en skeelerbaan zelf kan blijven liggen. Het parkeerterrein, het clubhuis en de krabbelbaan worden aan de andere zijde van de ijs- en skeelerbaan gecompenseerd. Om daar te kunnen komen, wordt een toegangsweg aangelegd vanaf de Hillegommerdijk. Deze toegangsweg en het parkeerterrein zijn onderdeel van het ontwerp en het PIP.

Daarna gaat het tracé over een erf van een agrarisch bedrijf (Hillegommerdijk 49). De toegang van dit bedrijf wijzigt daarmee en wordt verplaatst naar de toegangsweg van de ijs- en skeelerclub. Vervolgens gaat het tracé over landbouwgronden verder richting Nieuw-Vennep. Daarbij kruist de HOV-verbinding twee keer Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebied.

Vanwege het kruisen van NNN-gebied moet het verlies aan NNN worden gecompenseerd. Dit gebeurt door het realiseren van een 'stapsteen' voor de NNN-verbinding langs de Nieuwerkerkertocht. Dit draagt bij aan het versterken van deze natuurverbinding.

Na het kruisen van de IJweg gaat het tracé opnieuw over landbouwgrond en sluit aan op de N207 ter hoogte van de Getsewoudweg en de bestaande busbaan richting Nieuw-Vennep en Hoofddorp.

Naast de HOV-verbinding wordt ook een doorfietsroute gerealiseerd. Deze loopt grotendeels langs het tracé van de HOV-verbinding, maar loopt in noord-zuidrichting langs de IJweg in plaats van langs de HOV-verbinding. Het bestaande fietspad langs de IJweg wordt opgewaardeerd tot doorfietsroute. Omdat deze weg al beschikt over een verkeersbestemming, is dit deel van het doorfietspad geen onderdeel van het PIP.

2.2 Toekomstige woningbouw

In het gebied waar de HOV-verbinding wordt gerealiseerd wordt ook woningbouw gerealiseerd. Diverse ontwikkelaars werken aan de woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord. De realisatie van de HOV-verbinding zorgt ervoor dat deze woningen direct goed ontsloten worden met het openbaar vervoer.

In het ontwerp van de HOV-verbinding is rekening gehouden met de woningbouw. Onder andere is het ontwerp voorbereid op het ontsluiten van de woningbouw via een deel van de busbaan. Dit zogenaamde ‘meerijden’ is geen onderdeel van het PIP omdat de woningbouwplannen nog niet in detail zijn uitgewerkt. Om het meerijden mogelijk te maken, is na het vaststellen van het PIP een bestemmingswijziging nodig. Dit doet de gemeente door middel van het vaststellen van een Omgevingsplan voor de woningbouw.

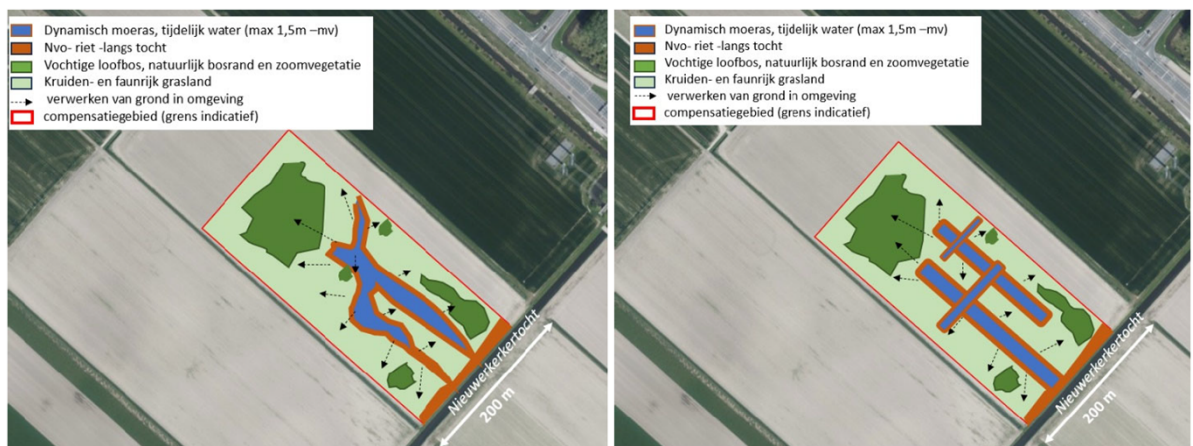
Normaal gesproken geldt bij het vaststellen van het PIP dat er geen wijzigingen in bestemmingsplannen (nu: Omgevingsplan) mogen plaatsvinden in de 10 jaar na het vaststellen van het PIP. Daar wordt in dit geval van afgeweken om de wijzigingen voor de woningbouw mogelijk te maken. Het Omgevingsplan wordt voorgelegd aan de provincie voordat deze in besluitvorming gaat.

2.3 Effecten HOV-verbinding

Het PIP bestaat uit een verbeelding, de planregels en een toelichting met bijlagen. In de planregels zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. De bestemmingen zijn in de verbeelding weergegeven. In de toelichting op de planregels is uitgebreid beschreven waarom de HOV-verbinding gerealiseerd wordt en welke effecten dat heeft op de omgeving. Het gaat om effecten op bijvoorbeeld bodem, water, natuur, lucht en geluid. De belangrijkste aspecten worden hieronder uitgelicht. Uit de onderzoeken blijkt dat de realisatie van de HOV-verbinding uitvoerbaar is.

NNN-compensatie

Zoals bij de beschrijving van de HOV-verbinding aangegeven, wordt natuur uit het Natuurnetwerk Nederland (NNN) dat wordt geraakt door de busbaan gecompenseerd. Deze compensatie vindt plaats langs de Nieuwerkerkertocht in de vorm van een stapsteen. In het kader van de Omgevingsverordening is een inrichtingsplan opgesteld van het NNN-compensatiegebied. In het inrichtingsplan is weergegeven hoe de compensatie van natuurwaarden wordt geborgd. In onderstaande afbeelding is het inrichtingsplan weergegeven.



Figuur 4-8 Schetsontwerpen stapsteen natuurverbinding maaiveldvolgend (boven) of met rechte natte vlakken en lijnen (rechts)

Stikstofdepositie

Het realiseren van de HOV-verbinding heeft tot gevolg dat stikstofdepositie plaats kan vinden in Natura2000-gebied Kennemerland-Zuid. Daarvoor is een berekening gemaakt voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase. Uit de berekening blijkt dat in de gebruiksfase geen sprake is van een toename van stikstofdepositie.

Voor de realisatiefase geldt dat bij een traditionele aanleg met voertuigen op fossiele brandstoffen, er sprake is van een toename van stikstofdepositie in Natura2000-gebieden. Om dit te voorkomen is een berekening gemaakt met een gedeeltelijke inzet van elektrisch materieel. Hieruit blijkt dat het haalbaar is om een toename van stikstofdepositie te voorkomen. Daarbij wordt rekening gehouden met de verdere ontwikkeling van dit materieel. De verwachting is dat tegen de tijd dat met de aanleg begonnen wordt, het benodigde elektrisch materieel beschikbaar is.

Openbaar Vervoer

De huidige HOV-lijn 361 van de concessie Zuid-Holland Noord gaat gebruik maken van de brug en busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep. Deze buslijn wordt daarmee sneller en betrouwbaarder omdat de bus van eigen infrastructuur gebruik kan maken. Door de verwachte reizigersgroei, door bijvoorbeeld woningbouw in Lisserbroek-Noord, zal de buslijn vaker gaan

rijden en wordt deze onderdeel van het R-Net systeem. Dit systeem staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad.

Naast HOV-lijn 361 rijdt de ontsluitende buslijn 162 van de concessie Amstelland Meerlanden (Vervoerregio Amsterdam) door Lissbroek over de IJweg en Lissbroekerweg. Deze buslijn blijft vooralsnog rijden. Hiermee blijft de huidige bereikbaarheid met openbaar vervoer in stand.

2.4 Milieueffectrapportage

De MER-beoordeling heeft plaats gevonden aan de hand van de criteria zoals vermeld in de Europese Richtlijn voor milieueffectbeoordeling (bijlage III). In deze bijlage staan drie hoofdcriteria benoemd die het uitgangspunt vormen voor de beoordeling van milieueffecten:

- kenmerken van de activiteit;
- de plaats van de activiteit en;
- de kenmerken van het potentiële effect.

De conclusie op basis van het onderzoek dat in de Aanmeldnotitie MER-beoordeling heeft plaatsgevonden, is dat de aanleg van de HOV-verbinding niet leidt tot belangrijke nadelige milieueffecten. Daarom is er geen nader onderzoek noodzakelijk en er is ook geen reden tot het uitvoeren van een MER-procedure. Met ingang van 16 mei 2017 is er een directe werking van het Europees recht van toepassing voor alle ruimtelijke besluiten. Dit betekent dat GS op 5 december 2023 een apart besluit hebben genomen, op basis van de Aanmeldingsnotitie MER-beoordeling, waarin is geconcludeerd dat geen MER hoeft te worden opgesteld voor het PIP HOV Lissbroek-Getsewoud.

3. Financiering, communicatie en inwonersparticipatie

3.1 Financiering

De totale investeringskosten voor het aanleggen van de HOV-verbinding zijn geraamd op € 45.451.000. De bijdrage van de provincie Noord-Holland is € 10.714.000. Daarnaast is sprake van een financiële bijdrage van diverse partijen. De indicatieve verdeling over de partijen is te vinden in onderstaande tabel:

Provincie Noord-Holland	€ 10.714.000	24,00%
Vervoerregio Amsterdam	€ 19.835.000	43,64%
Gemeente Haarlemmermeer	€ 806.000	1,77%
Projectontwikkelaars	€ 4.156.000	9,14%

Provincie Zuid-Holland	€ 9.791.000	21,54%
Gemeente Lisse	€ 150.000	0,33 %
Totaal	€ 45.451.000	100%

De Provincie Noord-Holland draagt de verantwoording over het totaalbedrag, aangezien de provincie uitvoerder is van het project. De kosten zijn geraamd met prijspeil januari 2023. In de overeenkomsten die gesloten zijn / worden is indexatie opgenomen. Dat betekent dat bij een hogere raming ook hogere bijdragen van derden komen.

Het project is onderdeel van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI, met projectcode HOV-12). In het iMPI wordt de dekking van het project opgenomen. Na het onherroepelijk worden van het PIP wordt het budget voor de uitvoering van het project aangevraagd door middel van een kredietaanvraag.

3.2 Participatie

In de periode 2019 tot en met 2022 is gewerkt aan het ontwerp van de HOV-verbinding. Daarbij is de omgeving op diverse momenten betrokken en is met eigenaren van gronden meerdere keren overleg gevoerd. Een aantal keer is dat digitaal geweest vanwege de coronapandemie. De input van de verschillende omgevingspartijen heeft geleid tot een Voorlopig Ontwerp. Op basis van dit ontwerp is het PIP opgesteld.

Op 5 december 2023 is het Ontwerp-PIP vastgesteld en kort daarna ter inzage gelegd. Iedere belanghebbende kon tot en met 16 februari 2024 een zienswijze indienen. In totaal zijn 23 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn beantwoord in een Nota van Beantwoording (zie bijlage 2). Naar aanleiding van de zienswijzen is het PIP op een aantal kleine punten aangepast. Een overzicht van deze wijzigingen is opgenomen in de Nota van Wijzigingen (zie bijlage 3).

Een voorbeeld van een wijziging is het aanpassen van het ontwerp van het nieuwe parkeerterrein van de IJs- en skeelerclub. Via het parkeerterrein vindt ook de nieuwe ontsluiting van Hillegommerdijk 49 plaats. Om deze ontsluiting goed te laten functioneren is het ontwerp van het parkeerterrein aangepast. Dit is verwerkt in de Verbeelding van het PIP.

Daarnaast is bij de toekomstige HOV-brug een zone van 25 meter aan beide zijden van de brug aangewezen. In deze zone is het niet toegestaan om steigers te plaatsen. Dit is puur ter verduidelijking; steigers werden al niet vergund binnen 25 meter van een brug.

De indieners van de zienswijzen hebben een brief ontvangen met de Nota van Beantwoording. Zo kunnen zij teruglezen wat met hun zienswijze is gedaan en of dat heeft geleid tot wijzigingen in het PIP.

4. Proces en procedure

4.1 Doorlopen proces

Op 26 oktober 2022 is in een Bestuurlijk Overleg het Voorlopig Ontwerp van de HOV-verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep vastgesteld door Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer.

Op 5 december 2023 hebben Gedeputeerde Staten besloten:

- 1) op basis van de vormvrije MER-beoordeling geen MER op te laten stellen voor het project HOV Lisserbroek-Getsewoud;
- 2) het Ontwerp-PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud vast te stellen en ter inzage te leggen vanaf 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024.

Op 23 april 2024 hebben Gedeputeerde Staten besloten:

- 1) de Nota van Beantwoording naar aanleiding van de zienswijzen op het Ontwerp-PIP vast te stellen;
- 2) de Nota van Wijzigingen op het Ontwerp-PIP vast te stellen;
- 3) de voordracht voor Provinciale Staten tot vaststelling van het PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud vast te stellen;
- 4) de indieners van de zienswijzen te informeren over de Nota van Beantwoording, Nota van Wijzigingen en het definitieve PIP.

4.2 Vervolgprocedure

Na het vaststellen van het PIP door Provinciale Staten, wordt het PIP ter inzage gelegd. Gedurende zes weken kunnen belanghebbenden beroep aantekenen bij de Raad van State. Na behandeling bij de Raad van State wordt, tenzij sprake is van vernietiging, het PIP onherroepelijk. Als geen beroep wordt ingediend is het PIP direct onherroepelijk.

Parallel hieraan wordt het Beeldkwaliteitsplan van de HOV-verbinding aangevuld in overleg met de gemeente Haarlemmermeer. In het Beeldkwaliteitsplan worden eisen vastgelegd aan de vormgeving en inpassing van de brug en de HOV-busbaan. Het Beeldkwaliteitsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Met de gemeente is afgesproken dat de aanbestedingsprocedure start als de gemeenteraad het Beeldkwaliteitsplan heeft vastgesteld.

Zodra het PIP onherroepelijk is, wordt de aanbestedingsprocedure gestart voor de aanleg van de HOV-verbinding. Onderdeel hiervan is een kredietaanvraag waarbij Provinciale Staten wordt

gevraagd om het krediet voor de realisatie vrij te geven. Na vrijgave van het krediet en de aanbestedingsprocedure, wordt gestart met de realisatie van het project. De verwachting is dat vanaf medio 2029 de HOV-verbinding in gebruik wordt genomen.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 23 april 2024;

gelet op de bevoegdheid van Provinciale Staten voor het vaststellen van een provinciaal inpassingsplan (PIP) in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro),

besluiten:

1. Het provinciaal inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud vast te stellen.
2. De Nota van Beantwoording naar aanleiding van de zienswijzen op het ontwerp-PIP HOV HOV Lisserbroek-Getsewoud vast te stellen.
3. Het besluit bekend te maken conform de voorgeschreven wettelijke vereisten.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,