

Notitie ontwerp HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol Noord-Hollandse deel

Stand van zaken januari-begin juni 2021

Achtergrond

De aanleg van de HOV-verbinding is een gezamenlijke ambitie van de provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Lisse, Noordwijk, Haarlemmermeer en Teylingen, Vervoerregio Amsterdam en regio Holland Rijnland met als doel de bereikbaarheid van de regio te verbeteren.

Op 14 maart 2014 hebben de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland, de Stadsregio Amsterdam (nu genaamd: Vervoerregio Amsterdam) en de provincies Noord- en Zuid-Holland een overeenkomst gesloten om de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol te realiseren. De huidige buslijn 361 verandert in een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding. Dit wil zeggen dat er tussen Noordwijk en Schiphol bussen gaan rijden die betrouwbaar, snel en comfortabel zijn en met een hoge frequentie rijden.

Provincie Noord-Holland is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de realisatie van de verbinding over de Ringvaart en de aanleg van een busbaan vanaf de Ringvaart tot aan de aansluiting P+R Getsewoud-Zuid in Nieuw-Vennep.

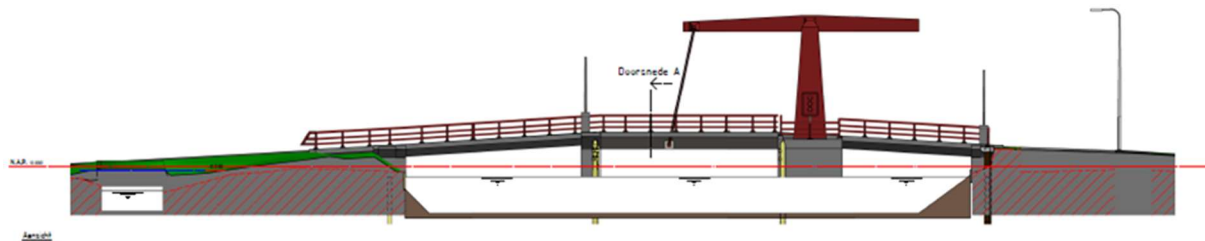
De voorlopige planning is dat de aanleg van de HOV-verbinding start in 2023. Deze planning is onder voorbehoud, dit is afhankelijk van de ontwerpfase en de procedure van het Provinciaal Inpassingsplan. De planning is dat de HOV-bus begin 2025 gaat rijden.

Nieuwe brug over de Ringvaart

Voor het Noord-Hollandse deel van de busverbinding legt provincie Noord-Holland een nieuwe brug met fietsverbinding over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek ter hoogte van het Fioretti college in Lisse en de Hillegommerdijk 52-55-56 in Lisserbroek.

Met de nieuwe brug over de Ringvaart hoeft de bus in de toekomst niet meer om te rijden via de N207 en kan deze een rol spelen voor de bewoners van de geplande nieuwe woonwijken in Haarlemmermeer.

De Stuurgroep (alle bestuurders van de samenwerkingspartners) heeft in 2016 de voorkeur uitgesproken voor een lage brug. Hiervoor is een globaal ontwerp opgesteld. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben op 6 november 2018 de locatie en het type brug: een lage brug met fietsverbinding vastgesteld. Zie de [openbare besluitenlijst van GS op 6 november 2018](#) (pdf, 131 kB), besluit nummer 23.

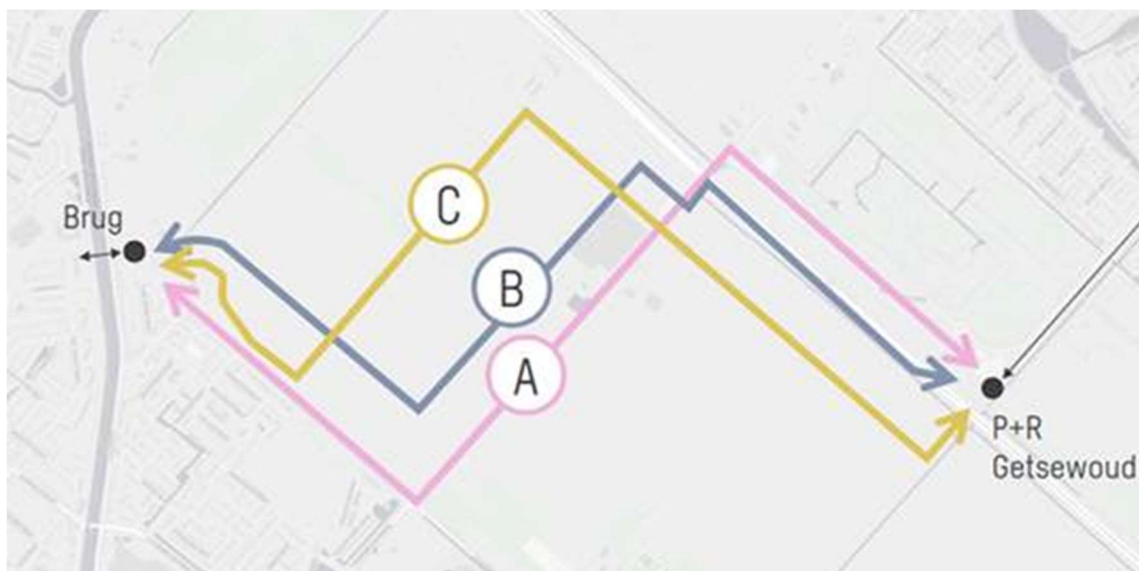


Impressie van de brug – 10 meter breed en 1,25 Maatgevende Hoogwaterstand (MHW) doorvaarthoogte (mei.2021)

Route van de bus

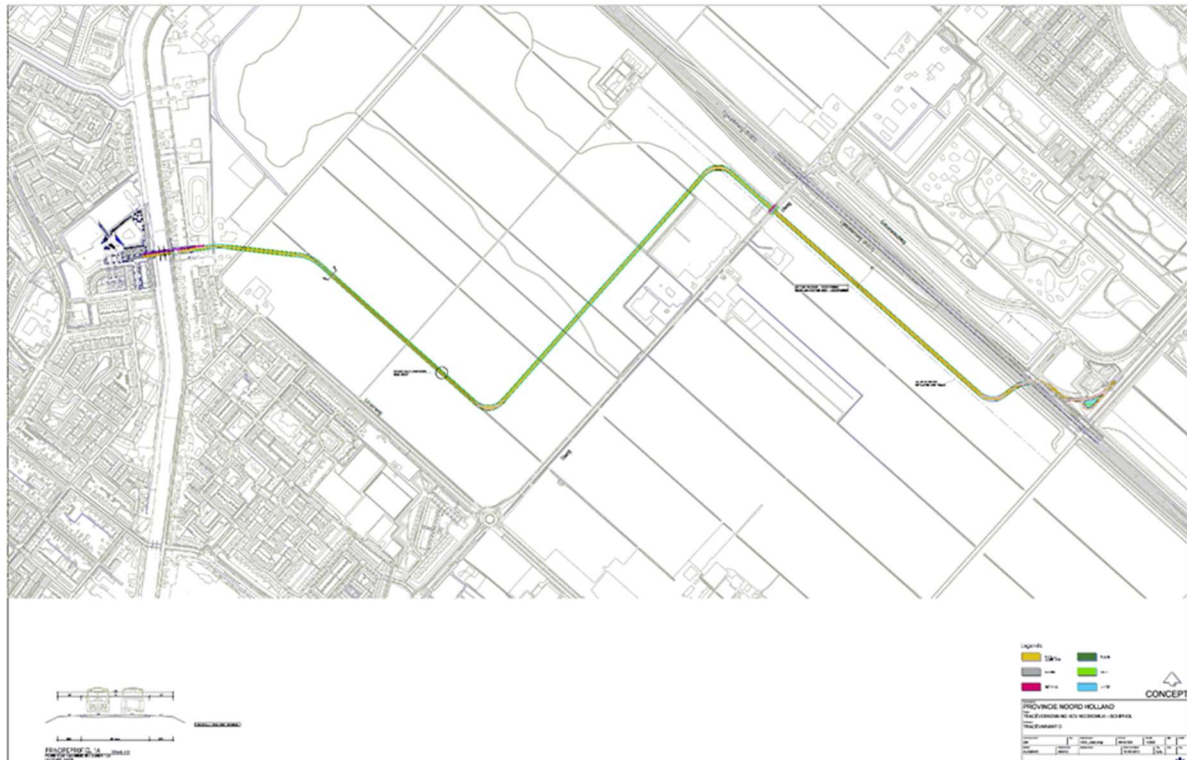
De provincie Noord-Holland heeft samen met gemeente Haarlemmermeer en Vervoerregio Amsterdam een verkenning gedaan naar de route dat de bus in Haarlemmermeer zal rijden. Er zijn drie varianten van de route van de bus onderzocht om goed te kunnen onderzoeken en onderbouwen welke mogelijkheden er waren voor de aanleg voor de HOV-busbaan.

Op 10 april 2019 is er een informatiebijeenkomst gehouden waarin de tracés werden toegelicht. Bewoners hebben de mogelijkheid gekregen hun voorkeur uit te spreken. In het advies naar Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland zijn de reacties van de omgeving meegenomen.



Varianten route tot aan P&R Getsewoud-Zuid

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland hebben op 15 september 2020 de [voorkeursvariant D](#) (pdf 1 MB) vastgesteld voor de route, dit is een combinatie van de route B en C. Het besluit is te vinden op de [Openbare besluitenlijst van GS op 29 september 2020](#) (pdf, 131 kB), besluit nummer 6. Dit na het positieve advies van de Stuurgroep in juni 2020.



Vastgestelde voorkeursvariant D

Afstemming met gebiedsontwikkeling Lissebroek-Noord

Het tracé wordt afgestemd op de toekomstige woningbouwontwikkeling in Haarlemmermeer. De opgave voor de gebiedsontwikkeling is vastgelegd in de gebiedskaart Lissebroek 2040. De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft deze op 6 september 2018 vastgesteld. De gemeente Haarlemmermeer werkt samen in het overleg met de projectontwikkelaar en de dorpsvertegenwoordiging; kortweg de Driehoek, aan het uitwerken van de gebiedskaart Lissebroek 2040 voor de toekomstige woningbouwlocatie Lissebroek Noord.

Provinciaal Inpassingsplan

Om de bereikbaarheid en doorstroming te bevorderen realiseert de provincie Noord-Holland samen met haar partners een bustracé tussen Lisse en P+R Getsewoud-Zuid voor hoogwaardig openbaar vervoer.

Met een provinciaal inpassingsplan wordt de realisatie planologisch mogelijk gemaakt. Het provinciaal inpassingsplan en de bestemmingsplannen vormen samen het ruimtelijk-juridisch kader voor het verlenen van de gemeentelijke vergunningen om de maatregelen uit te kunnen voeren.

Om de bovengenoemde realisatie mogelijk te maken is aanpassing van de geldende bestemmingsplan op het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer nodig. Door de provinciale belangen van een goede bereikbaarheid en doorstroming is in de Stuurgroep afgesproken dat de provincie hiervoor een provinciaal inpassingsplan zal opstellen. De

planvorming en realisatie vindt plaats in nauw overleg met de betrokken gemeenten, stakeholders, bewoners en technische adviescommissies.

Omgeving nauw betrekken bij uitwerking ontwerp

De provincie Noord-Holland is eind 2020 gestart met de ontwerpfase. In deze fase werken we zowel het ontwerp uit als ook het contract, de ruimtelijke procedures, en de verwerving van gronden. Ingenieursbureau Royal Haskoning-DHV werkt in opdracht van de provincie het ontwerp en het provinciaal Inpassingsplan uit.

Bewoners worden intensief betrokken (participatie) bij het ontwerp via de werkgroep, met vertegenwoordigers uit de achterban van bewoners, ondernemers, etc. Daarnaast organiseert de provincie enkele onlinebijeenkomsten voor direct omwonenden (ontwerpsessies).

Tijdens de onlinebijeenkomsten wordt informatie gedeeld over het project. Ook kunnen bewoners hun ideeën inbrengen over het ontwerp van de brug en de scenario's van het tracé. Op verzoek kunnen bewoners individueel een gesprek aanvragen. Verder kan iedereen na elke bijeenkomst hun wensen, knelpunten en verbeteringen delen via de interactieve kaart. De provincie en haar partners betrekken alle verzamelde informatie en reacties uit de omgeving. En kijken daarbij op welke manier de wensen en opmerkingen uit de omgeving een plek kunnen krijgen in het ontwerp.

Met behulp van de bijeenkomsten, kaart en persoonlijke gesprekken kunnen bewoners en belanghebbenden uit de omgeving hun ideeën, vragen en mening geven over de brug en de busbaan die uiteindelijk moeten leiden tot een afgewogen ontwerp.

Project in drie delen



Deelproject 3: P+R Getsewoud tot IJweg (Kruising N207, N207, IJweg)

Deelproject 2: Gebiedsontwikkeling Lisserbroek Noord (Lisserweg)

Deelproject 1: Kruising Ringvaart (Dijkzone, Brug, Waterkanten/Lisse)

Bijeenkomst 13 januari 2021

Tijdens de eerste bijeenkomst met ruim 40 direct omwonenden zijn het proces en de eerste schetsontwerpen per deelproject toegelicht. Op deze

avond is een [presentatie](#) (pdf 7,94 MB) gegeven. Er zijn veel vragen gesteld en ook op de [interactieve kaart](#) zijn ruim 120 reacties geplaatst. Bij de reacties gaat het om 38 knelpunten, 48 verbeteringen en 36 wensen.

Reacties

De meest voorkomende reacties gaan over:

De brug

- Hoogte en doorvaarthoogte van de brug;
- Breedte van de brug;
- Ontwerp van de brug, verkeerstromen en helling, enkelbaans;
- Fietspad op de HOV-brug;
- Brug ook voor auto's openstellen;
- Andere voorstellen voor de brug in de busroute;
- Doorvaart voor beroeps- en recreatievaart en wachtlocaties;
- Ligplaatsen boten,
- Wateroverlast en uitzicht vanaf de dijk

De verhoging dijk en ontsluiting

- Verhoging van de Hillegommerdijk en Ringdijk;
- Ontsluiting woningen aan de Hillegommerdijk
- Mogelijke aanleg van damwanden voor woningen Hillegommerdijk;
- Ontsluiting Ijs- en Skeelerclub;
- Behoud parkeerplaatsen;

De gebiedsontwikkeling Lisserbroek-Noord

- Afstemming en inpassing HOV en gebiedsontwikkeling Lisserbroek-Noord;

Route van de bus

- Route van de bus naar P+R Getsewoud-Zuid;

Overige reacties

- Bushalte in Lisserbroek;
- Voetpad (oversteek) gewenst aan de Ringdijk (Lisse);
- Nut en noodzaak HOV-verbinding;
- Frequentie van de bus
- Geluidsoverlast van de brug en geluidsarm asfalt;
- Groene afscheiding tussen busbaan en woningen;
- Doorsnijding groengebied.

Antwoorden op de reacties

Hieronder vindt u de antwoorden op de geclusterde reacties.

Reacties over onderwerpen die buiten het project vallen

Sommige reacties gaan over onderwerpen die niet binnen (dit deel van) het project vallen, zoals, het opheffen bushalte Nachtegaal, verbreding brug N207, boten die te hard varen en de aansluiting van de busbaan op de kruising Oranjelaan.

De aansluiting op de brug vanaf de Sportlaan/Oranjelaan is de verantwoordelijkheid van de gemeente Lisse. De provincie heeft hierover wel nauw contact zodat dit een veilige aansluiting wordt op de brug.

Reacties over onderdelen die al vast staan

Een deel van de reacties gaan over onderdelen waarover de partners en het dagelijks bestuur van de provincie Noord-Holland al besloten hebben. Dit gaat om de komst van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol, de ligging van de brug over de Ringvaart, het type brug; een lage brug met 2 busbanen en een fietsverbinding en wandelpad en de route van de brug vanaf de brug naar P+R Getsewoud-Zuid. Deze besluiten staan dan ook niet ter discussie.

Brug

De hoogte en doorvaarthoogte van de brug:

Veel reacties gaan over de hoogte van de brug, de doorvaarthoogte en de breedte van de brug. De hoogte van de brug is afhankelijk van de doorvaarthoogte en het ontwerp van de brug. Aan het ontwerp wordt nu gewerkt. De hoogte van de brug inclusief balanspriemen (de balanspriemen zorgen voor de balans bij het openen en sluiten van de brug) is nog niet bekend.

De doorvaarthoogte van de brug wordt afgestemd op het aantal brugopeningen en is afhankelijk van de frequentie van de bus. De hoogte van de brug bepaalt de verhoging van de Ringdijk en de Hillegommerdijk. De partners hebben nu op ambtelijk niveau afgesproken om te onderzoeken of een doorvaarthoogte van 1,25 Maatgevende Hoogwaterstand (MHW) ook mogelijk is. De besluitvorming hierover is onderdeel van het Provinciaal Inpassingsplan. De Maatgevende hoogwaterstand geeft de waterstand aan die maatgevend is voor het bepalen van de lokaal vereiste hoogte van de waterkering (bijvoorbeeld de dijk of keerwand). De hoogte van het waterpeil in de Ringvaart verschilt per seizoen. In de winter is het waterpeil vaak hoger dan in de zomer.

De breedte van de brug

Het uitgangspunt voor de doorvaartbreedte is 10,5 meter. De breedte van de brug is afhankelijk van de eisen over de veiligheid en doorstroming van het verkeer. Dit onderzoekt de provincie en partners nog verder.

Ontwerp van de brug, verkeerstromen en helling, enkelbaans:

Uit de reacties komen verschillende voorstellen naar voren over het ontwerp van de brug, zoals het toelaten van auto's op de brug, de helling, een enkele rijbaan voor de bus en de maatvoering. De brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek is alleen bestemd voor de bus inclusief een fietsverbinding en een voetpad. Vanwege de frequentie en de betrouwbaarheid van de bus en de regels rondom verkeersveiligheid is een brug met twee rijbanen noodzakelijk. De bus heeft per richting een eigen rijbaan. De helling van de brug neemt de provincie mee in het verdere ontwerp. Dit is afhankelijk van de definitieve hoogte van de brug.

Fietsverbinding op de brug:

De brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek is alleen bestemd voor de bus inclusief een fietsverbinding en voetpad. De fietsverbinding is dus onderdeel van het ontwerp.

Auto's op de brug:

Auto's zijn niet toegestaan op de brug. Hierover is al eerder een besluit genomen door het dagelijks bestuur van de provincie Noord-Holland. Alleen de nood- en hulpdiensten mogen in noodgevallen gebruik maken van de brug.

Andere voorstellen voor de brug in de busroute:

Verschiedende reacties doen voorstellen voor een andere locatie voor de brug of route, bijvoorbeeld via de N207. Over de locatie van de brug is al eerder een besluit genomen en worden daarom niet meegenomen in het verdere ontwerp.

Doorvaart voor beroeps- en recreatievaart en wachtlocaties:

De brug wordt geopend voor de beroepsvaart en de recreatievaart die niet onder de gesloten brug door kunnen varen. Dit wordt afgestemd op de frequentie van de bus. Voor de schepen realiseert de provincie enkele wachtlocaties. De provincie overlegt hierover met de beheerders van de Ringvaart waaronder het Hoogheemraadschap Rijnland.

Ligplaatsen en bereikbaarheid boten:

Door de aanleg van de brug zullen er ligplaatsen verdwijnen. Dit wordt uitgewerkt in het ontwerp.

Wateroverlast en uitzicht vanaf de dijk:

Het voorkomen van mogelijke wateroverlast voor woningen in de nabijheid van de brug nemen we mee in het ontwerp.

Het zicht op de dijk is mede afhankelijk van de definitieve hoogte van de brug en dijk.

De verhoging dijk en ontsluiting

Verhoging van de Hillegommerdijk en Ringdijk:

In de eerste schets is voor de brug en de dijk een hoogte van 1,60 meter

(1,50 MHW) aangegeven. Veel reacties geven aan, dat dit te hoog is voor zowel de brug als voor de Ringdijk en Hillegommerdijk. De partners hebben nu op ambtelijk niveau afgesproken dat we onderzoeken of een hoogte van 1,25 meter ook mogelijk is.

Ontsluiting woningen aan de Hillegommerdijk:

Het uitgangspunt voor het ontwerp is dat alle woningen goed bereikbaar blijven. Bewoners kunnen gebruik blijven maken van hun huidige voorzieningen zoals de opritten.

Mogelijke aanleg damwanden voor woningen Hillegommerdijk:

Dit is afhankelijk van de hoogte van de brug en de optimalisering van de ligging van de brug. Dit nemen we mee in het ontwerp.

Schade aan woningen op de dijk tijdens de aanleg

Dit is geen onderdeel van het ontwerp. Uitgangspunt is het voorkomen van schade tijdens de aanleg. In de realisatiefase nemen we dit onderwerp mee en wordt hiervoor een systeem van meten en controles opgezet.

Ontsluiting IJs- en Skeelerclub:

Op de ontsluiting van de IJs- en Skeelerclub zijn verschillende reacties binnengekomen. De ontsluiting en de parkeerplaatsen voor de ISC wordt verder uitgewerkt in het ontwerp. Met de gemeente en de ISC voert de provincie gesprekken over de verschillende alternatieven zoals een zuidelijke of een mogelijke noordelijke ontsluiting. De keuze hangt af van overeenstemming, kosten en beschikbaarheid gronden.

Behoud parkeerplaatsen:

Door de aanleg van de brug verdwijnen er enkele parkeerplaatsen op de Hillegommerdijk. In het ontwerp wordt geprobeerd zoveel mogelijk parkeerplaatsen te behouden.

De gebiedsontwikkeling Lisserbroek-Noord

Afstemming en inpassing HOV en gebiedsontwikkeling Lisserbroek-Noord:

De bus rijdt door de nog te realiseren gebiedsontwikkeling Lissebroek-Noord. Het uitgangspunt is om de bus mee te laten rijden met het autoverkeer. Bij het ontwerp van de busroute neemt de provincie het ontwerp van de gebiedsontwikkeling mee. Hierover heeft de provincie overleg met de gemeente, ontwikkelaar BPD en de Driehoek (de samenwerkende betrokkenen van de gebiedsontwikkeling).

Overige reacties

Er zijn ook verschillende wensen ingediend:

Bushalte in Lisserbroek:

Een bushalte in Lisserbroek is onderdeel van het ontwerp. De exacte locatie wordt nog bepaald.

Voetpad (oversteek) gewenst aan de Ringdijk (Lisse):

In het ontwerp wordt rekening gehouden met een kruising voetpad en het bustracé.

Frequentie van de bus:

De frequentie van de bus is nog niet precies bekend. Dit wordt bepaald door de provincie Zuid-Holland als concessieverlener openbaar vervoer en de vervoerder, op dit moment is dat Arivva.

Geluidsoverlast van de brug en geluidsarm asfalt:

Dit is nog geen onderwerp voor deze fase van het ontwerp. De provincie streeft naar het beperken van de eventuele geluidsoverlast door de brug en het verminderen van geluid door het asfalt. Het ontwerp voldoet aan alle wettelijke eisen op het gebied van geluid. Toepassing van geluidsarm asfalt is een van de mogelijkheden om aan de geluidsnormen te voldoen. Of dit wordt toegepast is nog niet bekend.

Groene afscheiding tussen busbaan en woningen:

In het beeldkwaliteitsplan dat nu wordt gemaakt, nemen we de dit onderdeel mee. Het beeldkwaliteitsplan is een onderdeel van het provinciaal inpassingsplan.

Doorsnijding groen gebied

Het tracé van de bus is al eerder vastgesteld. Het groengebied is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Doordat het bustracé door dit gebied gaat, treft de provincie hiervoor compenserende maatregelen. In het Provinciaal Inpassingsplan wordt hiervoor een plan opgenomen. Dit stemmen we af met de betrokken partijen.

Mist u een antwoord op uw vraag/reactie? Laat het ons weten via;

infoHOVNoordwijkSchiphol@noord-holland.nl

Bijeenkomst 24 maart 2021

Na het verzamelen van de reacties en onderzoek naar welke aanpassingen in het ontwerp mogelijk zijn, bleek al snel dat het project verschillende uitdagingen kent. *Dat komt bijvoorbeeld omdat tussen de eerste schetsen van de brug en nu, enkele regels zijn veranderd voor het ontwerp van bruggen. Daarnaast maken de reacties ook duidelijk hoe de omgeving over onderdelen van het project denkt.*

Daarom voert de provincie voor verschillende onderdelen van het ontwerp op dit moment verder onderzoek uit naar:

- Doorvaarthoogte van de brug
- Dwarsprofiel en vormgeving van de brug
- Boten en steigers nabij brug
- Verkeerskundige 30 km-zone bij het kruispunt

- Ontsluiting IJs- en Skeelerclub (ISC)
- Keerwanden bij Hillegommerdijk nummer 51, langs ontsluiting IJs- en Skeelerclub bij nrs. 48-49
- Voetpad langs fietspad in Dijkzone
- Geluidsberekening HOV-baan
- Compensatie parkeerplaatsen Hillegommerdijk
- Kruispunten in Lisserbroek-Noord
- Aansluiting Waterkanten en fietsenstalling Fioretti college

Deze onderdelen bespreekt de provincie in de komende tijd ook met haar partners en belanghebbenden.

Tijdens de bijeenkomst is hierover een [presentatie](#) (pdf, 6 MB) gegeven.

Doordat het onderzoek de nodige tijd vergt, verwacht de provincie dat een volgende bijeenkomst na de zomervakantie plaatsvindt. Nadere informatie volgt binnenkort via de website.