



## **Raadsvoorstel 2018.0031947**

Onderwerp Vaststellen Gebiedskaart Lisserbroek 2040

Portefeuillehouder Adam Elzakalai  
Steller Alies Breuer-Linschooten / Petra Kort-Hoogeboom  
Collegevergadering 5 juni 2018  
Raadsvergadering

### **1. Samenvatting**

#### ***Wat willen we bereiken?***

We willen bereiken dat, zoals bedoeld in het 'Uitvoeringsplan Haarlemmermeer-West, Parels aan de Ringvaart' (2014.0010031), de kern Lisserbroek zich stapsgewijs ontwikkelt tot een kern met een centrum-dorps woonmilieu, aan het water, in een groene setting en met een eigen karakter. Waarbij kenmerkend is dat de kern een goede sociale en fysieke relatie met Lisse heeft en dat er waar mogelijk gebruik kan worden gemaakt van de voorzieningen in Lisse.

De druk op de woningmarkt is hoog in onze regio. Zoals verwoord in de nota over versnelling woningbouw (raadsvoorstel 2017.0037218) willen we zorgen voor nieuwe harde plancapaciteit, ofwel bestemmingsplannen op basis waarvan woningen gebouwd kunnen worden.

Woningbouw willen we onder andere mogelijk maken bij Lisserbroek zodat we kunnen bijdragen aan zowel de lokale behoefte aan woningen, maar ook aan de regionale. Huisvesting voor diverse doelgroepen is daarbij voor ons van groot belang. Het is de bedoeling dat nieuwe woningen worden gebouwd in de gebieden Lisserbroek Binnen Turfspoor en Lisserbroek Noord. Voor dit laatste gebied hebben wij in de nota over de versnelling van de woningbouw aangegeven dat de uitwerking afhankelijk is van besluitvorming over een toekomstbestendige (regionale) infrastructuur in en rond Lisse-Lisserbroek.

#### ***Wat gaan we daarvoor doen?***

Voor de versnelling van onze woningbouwopgave is het nodig nieuwe bestemmingsplannen vast te stellen die de realisatie van bovengenoemde woonwijken bij Lisserbroek mogelijk maken. Wij vinden het van belang daarvoor eerst een kaderstellend document op te stellen waarin wij onze visie geven op de ontwikkeling van het toekomstige Lisserbroek.

De kaders voor het beoogde centrum-dorpse woonmilieu bij Lisserbroek, met een visie op bereikbaarheid, het voorzieningenniveau, duurzame gebiedsontwikkeling en economie, hebben wij vastgelegd in de Gebiedskaart Lisserbroek 2040.

Met de vaststelling van de Gebiedskaart die nu voorligt vindt ook besluitvorming plaats over de toekomstbestendige infrastructuur. Dat betekent dat wij na vaststelling van de Gebiedskaart de uitwerking van de woningbouwlocatie Lisserbroek Noord ter hand zullen nemen.

Met het starten van de gebiedsuitwerking van de locatie Lisserbroek Noord en het verder vormgeven van de concrete randvoorwaarden voor de wijk Binnen Turfspoor, leveren wij een belangrijke bijdrage aan onze ambitie om de woningbouwproductie in Haarlemmermeer te versnellen.

Voor de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek zijn we uitgegaan van uitnodigingsplanologie: de gemeente regisseert het formuleren van het globale kader dat in een later stadium van planvorming wordt uitgewerkt door marktpartijen. Dit kader hebben wij op basis van het vastgestelde Plan van Aanpak (raadsvoorstel 2016.0017874) in co-creatie met marktpartijen en dorpsvertegenwoordigers uit Lisserbroek opgesteld. Hiervoor is het zogenoemde Driehoeksoverleg opgericht.

De concept Gebiedskaart Lisserbroek en de gebiedsvelop Binnen Turfspoor zijn ter consultatie voorgelegd aan de achterbannen van de deelnemende partijen uit het Driehoeksoverleg (een samenwerkingsverband tussen vertegenwoordigers van de gemeente, een vertegenwoordiging van de ontwikkelende partijen (GEM Lisserbroek en gebiedsontwikkelaar BPD) met grondposities in Binnen Turfspoor en Noord en dorpsvertegenwoordigers van Lisserbroek). De binnengekomen reacties hebben geleid tot aanpassingen aan de Gebiedskaart.

Met het oog op het creëren van dubbeldorpen langs de Ringvaart hebben wij de inhoud van de Gebiedskaart, met name de onderwerpen bereikbaarheid en voorzieningen, afgestemd met de gemeente Lisse.

De Gebiedskaart werken wij vervolgens uit in concretere gebiedsveloppen en ontwikkelstrategieën, met specifieke randvoorwaarden voor de uitwerking van de wijken Noord en Binnen Turfspoor. Uiteindelijk zullen de Gebiedskaart en deze gebiedsveloppen de basis vormen voor de op te stellen bestemmingsplannen. De ontwikkelstrategieën vormen de opmaat naar de anterieure overeenkomsten.

### ***Wat mag het kosten?***

Voor het opstellen van de Gebiedskaart, gebiedsvelop Binnen Turfspoor en de ontwikkelstrategie is in totaal € 1,09 miljoen krediet verleend door de gemeenteraad

- € 0,29 miljoen bij het raadsbesluit Gebiedsontwikkeling Lisserbroek (rv 2016.0017874);
- € 0,27 miljoen is verleend bij vaststelling van het (tussentijds) Meerjarenperspectief grondzaken 2017 (rv 2017.0061574);
- € 0,53 miljoen aanvullend krediet is aangevraagd bij de MPG 2018 (rv 2018.0022161).

Over de uitputting van de bovenvermelde kredieten wordt u halfjaarlijks geïnformeerd via de (t)MPG-cyclus.

De werkzaamheden voor het opstellen van de gebiedsvelop en bijbehorende ontwikkelstrategie voor het gebied Binnen Turfspoor zijn nog gaande. In dit traject wordt een voorlopige financiële business case inclusief het gemeentelijke kostenverhaal (waaronder plankosten en de bijdrage ruimtelijke ontwikkeling, ofwel RIH-bijdrage) opgesteld. Wij kunnen naar verwachting eind 2018 duidelijkheid geven over of, en zo ja op welke wijze, deze gebiedsontwikkeling financieel haalbaar is.

Voor het uitwerken van het gebied Lisserbroek Noord zijn middelen beschikbaar gesteld in het kader van de versnelling van de woningbouwopgave.

### ***Wie is daarvoor verantwoordelijk?***

Voor het opstellen van de kaders voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek, vastgelegd in de 'Gebiedskaart Lisserbroek 2040', is het college verantwoordelijk. Binnen het college is de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening het eerste aanspreekpunt.



De gemeenteraad is verantwoordelijk voor het vaststellen van deze kaders.

***Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?***

Na vaststelling van de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 zal vorm worden gegeven aan de concrete randvoorwaarden voor de uitwerking van de wijken Binnen Turfspoor en Noord (inclusief centrumgebied Lisserbroek). Deze uitwerking vindt plaats door het opstellen van gebiedsenveloppen met bijbehorende ontwikkelstrategieën. Voor Binnen Turfspoor zal naar verwachting eind 2018 besluitvorming kunnen plaatsvinden. Voor Noord (inclusief centrumgebied Lisserbroek) wordt op dit moment in afstemming met de betrokken ontwikkelpartijen een planning voor de verdere uitwerking opgesteld.

**Wat betekent dit voor de herindeling Haarlemmermeer – Haarlemmerliede en Spaarnwoude? (preventief toezicht/beleidsharmonisatie)**

De beslispunten van dit voorstel vallen niet onder het preventief toezicht in het kader van de samenvoeging, omdat met de financiële gevolgen rekening is gehouden in de vastgestelde en goedgekeurde programmabegroting.

Beleidsharmonisatie is niet van toepassing op dit voorstel omdat het een gebied gebonden ontwikkeling met uitsluitend lokale effecten betreft.

**2. Voorstel**

Op grond van het voorgaande besluit het college de raad voor te stellen om:

1. in te stemmen met de verwerking van de consultatiereacties in de Gebiedskaart Lisserbroek 2040, zoals opgenomen in de 'Nota van beantwoording consultatiereacties';
2. de 'Gebiedskaart Lisserbroek 2040' vast te stellen.

**3. Uitwerking**

***Wat willen we bereiken?***

In het Uitvoeringsplan Haarlemmermeer-West, 'Parels aan de Ringvaart' (2014.0010031) is een ontwikkelingsbeeld geschetst voor heel Haarlemmermeer-West. Dit ontwikkelingsbeeld gaat uit van een hoogwaardig netwerk van water, groen en infrastructuur waarbinnen de dorpen aan de Ringvaart zich ontwikkelen tot dubbeldorpen: Cruquius, Zwaanshoek, Beinsdorp en Lisserbroek ontwikkelen zich stapsgewijs verder tot dorpen aan het water, in een groene omgeving en ieder met een eigen karakter. Kenmerkend is dat ze een goede sociale en fysieke relatie met de woonplaats aan de overzijde van de Ringvaart hebben en waar mogelijk gebruik maken van de bestaande voorzieningen. Wat soort woongebieden in Haarlemmermeer-West betreft wordt ingezet op de ontwikkeling van centrum-dorpse woonmilieus.

De druk op de woningmarkt is in onze regio hoog. Zoals verwoord in de nota over versnelling woningbouw willen we zorgen voor nieuwe harde plancapaciteit, ofwel bestemmingsplannen op basis waarvan woningen gebouwd kunnen worden. In het Uitvoeringsplan Haarlemmermeer-West was al prioriteit gegeven aan de uitwerking van de wijk Binnen Turfspoor (ten westen van Turfspoor). In de nota over de versnelling van de woningbouw hebben wij daarnaast ook prioriteit gegeven aan de uitwerking van Lisserbroek Noord (ten westen van de IJweg). Daarbij hebben wij wel aangegeven dat hiervoor eerst besluitvorming nodig is over een toekomstbestendige (regionale) infrastructuur in en rond Lisse-Lisserbroek.

### ***Wat gaan we daarvoor doen?***

Om te komen tot bestemmingsplannen die de realisatie van bovengenoemde woonwijken mogelijk maken, vinden wij het van belang eerst een kaderstellend document op te stellen waarin wij onze visie geven op de ontwikkeling van het toekomstige Lisserbroek.

De kaders voor het beoogde centrum-dorpse woonmilieu bij Lisserbroek, met een visie op bereikbaarheid, het voorzieningenniveau, duurzame gebiedsontwikkeling en economie, hebben wij vastgelegd in de Gebiedskaart Lisserbroek 2040. Met de vaststelling van de Gebiedskaart die nu voorligt vindt ook besluitvorming plaats over de toekomstbestendige infrastructuur. Dat betekent dat wij na vaststelling van de Gebiedskaart de uitwerking van de woningbouwlocatie Lisserbroek Noord ter hand zullen nemen.

Met het starten van de gebiedsuitwerking van de locatie Lisserbroek Noord en het verder vormgeven van de concrete randvoorwaarden voor de wijk Binnen Turfspoor, leveren wij een belangrijke bijdrage aan onze ambitie om de woningbouwproductie in Haarlemmermeer te versnellen.

Voor de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek zijn we uitgegaan van uitnodigingsplanologie: de gemeente regisseert het formuleren van het globale kader dat in een later stadium van planvorming worden uitgewerkt door marktpartijen. Dit kader hebben wij wel in co-creatie met marktpartijen en dorpsvertegenwoordigers uit Lisserbroek opgesteld.

Als eerste stap in het formuleren van het globale kader is met de ontwikkelende partijen en bewoners van Lisserbroek, het zogenaamde Driehoeksoverleg, het 'Ambitiedocument Lisserbroek' opgesteld (raadsvoorstel 2016.0017874). Daarmee heeft de gemeenteraad de ambitie en kernwaarden van Lisserbroek vastgesteld welke richtinggevend zijn geweest voor de uitwerking van de Gebiedskaart.

De concept Gebiedskaart Lisserbroek en de gebiedsenvelop Binnen Turfspoor zijn ter consultatie voorgelegd aan de achterbannen van de deelnemende partijen uit het Driehoeksoverleg. De binnengekomen reacties zijn voorzien van onze reactie en hebben geleid tot aanpassingen aan de Gebiedskaart.

Met het oog op het creëren van dubbeldorpen langs de Ringvaart hebben wij de inhoud van de Gebiedskaart, met name de onderwerpen bereikbaarheid en voorzieningen, afgestemd met de gemeente Lisse.

De Gebiedskaart werken wij vervolgens uit in concrete gebiedsenveloppen en ontwikkelstrategieën, met specifieke randvoorwaarden voor de uitwerking van de wijken Noord en Binnen Turfspoor. Parallel aan de totstandkoming van de Gebiedskaart hebben partijen uit het Driehoeksoverleg reeds gewerkt aan de gebiedsenvelop en ontwikkelstrategie Binnen Turfspoor. Deze documenten liggen nu nog niet ter besluitvorming voor. Het ligt voor de hand eerst de kaders voor heel Lisserbroek vast te stellen alvorens spelregels voor deelgebieden vast te stellen. Daarnaast vindt over de ontwikkelstrategie nog overleg plaats met de marktpartijen. Voordeel van deze werkwijze is dat vraagstukken op het schaalniveau van de woonwijk Binnen Turfspoor hebben geleid tot aanscherpingen in de Gebiedskaart Lisserbroek 2040.

Uiteindelijk zullen de Gebiedskaart en deze gebiedsenveloppen de basis vormen voor de op te stellen bestemmingsplannen. De ontwikkelstrategieën vormen de opmaat naar de anterieure overeenkomsten.





Op basis van bovengenoemde input zijn dorpsvertegenwoordigers, marktpartijen en gemeente gekomen tot de vijf belangrijkste opgaven voor de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek 2040:

1. Sociale samenhang door een verkeersluw hart centraal in het dorp
2. Onderling verbonden door een groenblauwe ruggengraat
3. Verbonden door een goede bereikbaarheid van voorzieningen binnen het "dubbeldorp".
4. Rustig wonen door het spreiden van verkeer en weren van doorgaand verkeer
5. Eigen identiteit door het behoud van de landschappelijke karakteristieken

Deze opgaven zijn vervolgens uitgewerkt in de uitgangspunten voor de onderwerpen bereikbaarheid, centrum dorps wonen, voorzieningen in Lisserbroek 2040, economie in de wijk en duurzaamheid.

### Bereikbaarheid

Wat de bereikbaarheid betreft gaat de Gebiedskaart uit van het geleiden van het forensenverkeer vanuit de Bollenstreek om Lisse en Lisserbroek heen. Dit vraagt om de aanleg van een ringstructuur. De Lisserbrug en de Lisserbroekerweg krijgen hierdoor primair een functie voor het geleiden van het lokale dubbeldorp verkeer. Deze visie sluit goed aan op de concept Mobiliteitsvisie van de gemeente Lisse.

De verkeersstructuur gaat er tot slot van uit dat de polderwegen Lisserweg, IJweg en Hoofdweg uiteindelijk ontlast worden door de aanleg van een weg parallel aan de Nieuwekerkertocht, tussen N207 en de nieuw aan te leggen Duinpolderweg ten zuiden van Lisse-Lisserbroek.

Autoverkeer vanuit de nieuwe woonwijken moet zo snel mogelijk naar het bovenliggende wegennet geleid worden. Dit vraagt om de aanleg van eigen wijkontsluitingswegen vanuit de gebieden Noord en Binnen Turfspoor.

Voor een toekomstbestendige infrastructuur zijn voorts de aanleg van een tracé voor (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer van belang alsmede de aanleg van nieuwe langzaam verkeersroutes. Tussen Lisserbroek en Lisse, tussen de nieuwbouwwijken en het groene buitengebied en tussen de woonwijken en het centraal in het dorp gelegen voorzieningshart.

### Centrum dorps wonen

De Gebiedskaart gaat uit van de ontwikkeling van een centraal in het dorp gelegen voorzieningshart. Hier worden voorzieningen geconcentreerd en vindt ontmoeting plaats tussen huidige bewoners en toekomstige bewoners van de nieuwbouwwijken. Het gebied is autoluw en goed bereikbaar per fiets of te voet.

In het centrum dorps woonmilieu gaan we uit van een gemiddelde woningdichtheid van 20 tot 25 woningen per hectare. Uitgangspunt is een gedifferentieerd woningaanbod, gericht op verschillende doelgroepen en in ieder geval aansluitend bij de behoefte vanuit de vergrijzende kern Lisserbroek. Voor de openbare ruimte is het creëren van ruimte voor ontmoeting tussen jong en oud een belangrijke opgave, evenals de aanleg van een groenblauwe zone/route vanuit de woonwijken naar het voorzieningsgebied. Tot slot vragen de overgangen naar het buitengebied, het recreatiegebied Zwaansbroek, landgoed De Olmenhorst en de Ringvaart om aandacht.

### Voorzieningen

Met de voorziene bevolkingsgroei van Lisserbroek ontstaat er behoefte aan eigen buurt en wijkvoorzieningen. Bij wijkvoorzieningen gaat het onder andere om basisscholen,



kinderopvang, voorzieningen op het gebied van welzijn en gezondheidszorg, bepaalde sportvoorzieningen en speelruimte. Voor het aanbod aan bovenwijkse voorzieningen blijft Lisserbroek vooralsnog aangewezen op Lisse of Nieuw-Vennep. Wel reserveren we in Lisserbroek strategische ruimte voor bovenwijkse voorzieningen.

Uit oogpunt van sociale duurzaamheid willen we dat voor alle inwoners voorzieningen in de directe omgeving beschikbaar en bereikbaar zijn. Voorzieningen nodigen uit tot ontmoeting en worden hoofdzakelijk geconcentreerd in het dorpshart dat vanuit de nieuwe woonwijken goed bereikbaar moet zijn te voet of per fiets. Voor de ontwikkeling van het dorpshart gaat de Gebiedskaart uit van het logisch combineren van voorzieningen. Ruimte moet worden gereserveerd voor uitbreiding met nieuwe voorzieningen, herontwikkeling van bestaande voorzieningenlocaties is op termijn niet uitgesloten. In de wijken zijn omwille van de leefbaarheid, bereikbaarheid van voorzieningen en een levendige route naar het dorpshart ook enkele voorzieningen wenselijk.

#### Economie in de wijk

In het Lisserbroek anno 2040 wordt gewoond en gewerkt. De economische functie zorgt voor levendigheid in het dorp. Behoud van het bedrijventerrein Kruisbaak is uitgangspunt; planologische rechten worden gerespecteerd, uitbreiding van het areaal aan bedrijventerrein is niet de bedoeling. Daar waar de nieuwe woonwijken zijn beoogd is uiteindelijk transformatie naar die woonfunctie gewenst op locaties waar nu tuinbouwbedrijven, tuinbouwgerelateerde bedrijvigheid en bedrijvigheid met een grote verkeersaantrekkende werking gevestigd zijn. Ook hier worden planologische rechten wel gerespecteerd. Nieuwe economische functies zijn mogelijk in het voorzieningshart en, voor zover deze goed verenigbaar zijn met de woonfunctie, in de woonwijken zelf.

#### Duurzaamheid

Ambities voor een duurzame gebiedsontwikkeling hebben wij uitgewerkt aan de hand van de thema's energie, klimaatadaptatie, bereikbaarheid/mobiliteit, leefbaarheid en gezondheid, sociale duurzaamheid, circulariteit en erfgoedwaarde. Voor het realiseren van deze ambities is een gezamenlijke inspanning nodig van marktpartijen, (toekomstige) bewoners en ondernemers, het hoogheemraadschap van Rijnland en gemeente. Wat op dit moment al wel zeker is, is dat de wijken Noord en Binnen Turfspoor aardgasloze wijken zullen zijn waarbij wordt voldaan aan BENG (energieprestatie Bijna Energie Neutrale Gebouwen) als ondergrens. Doorontwikkeling naar 'Nul op de meter' wordt mogelijk gemaakt.

Tot slot zijn in de Gebiedskaart de volgende negen ruimtelijke principes geformuleerd voor de ontwikkeling van Lisserbroek 2040:

1. Het dorpshart ligt centraal
2. Behoud karakteristiek van het landschap
3. Pas de bestaande woningen en bedrijven in
4. Vertaal karakteristieke plekken naar specifieke woonlandschappen
5. Verbind de nieuwe woonbuurten, de voorzieningen en het bestaande dorp door een vrijliggend fietspad, 'de groen-blauwe ruggengraat'
6. Oude polderwegen worden ontlast
7. Lisserbroekerweg wordt omgevormd tot ontsluitingsweg die past bij het dorp
8. Autoverkeer uit de woonwijk wordt zo snel mogelijk gespreid naar buiten geleid
9. Reserveer ruimte voor aansluitingen op het omliggende verkeersnetwerk, alternatieve routes en voor (mogelijke) bruggen over het water.



## **Participatie en informatie**

### *Driehoeksoverleg*

Conform het Uitvoeringsplan Haarlemmermeer-West 'Parels aan de Ringvaart' werken we de gebiedsontwikkeling Lisserbroek uit op basis van uitnodigingsplanologie. De gemeente geeft 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 vormgeving van een nieuw stuk Lisserbroek.

Bij het opstellen van die kaders hebben wij samengewerkt met een vertegenwoordiging van marktpartijen en dorpsvertegenwoordigers van Lisserbroek. Concreet hebben wij conform het Plan van Aanpak (raadsvoorstel 2016.0017874) de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 opgesteld in co-creatie: met verschillende rollen hebben de drie partijen op gelijkwaardige basis samengewerkt aan de totstandkoming van de Gebiedskaart.

Concreet is hiervoor onder regie van de gemeente het zogenaamde Driehoeksoverleg opgericht: een samenwerkingsverband tussen vertegenwoordigers van de gemeente, een vertegenwoordiging van de ontwikkelende partijen (GEM Lisserbroek en gebiedsontwikkelaar BPD) met grondposities in Binnen Turfspoor en Noord en dorpsvertegenwoordigers van Lisserbroek.

De deelnemende partijen aan het Driehoeksoverleg waren ieder verantwoordelijk voor informatievoorziening naar en het betrekken van hun achterban.

De dorpsvertegenwoordigers uit Lisserbroek hebben een eerste ring van ongeveer 30 betrokken inwoners geregeld geconsulteerd. De marktpartijen hadden geregeld overleg met hun zogenaamde 'ontwikkelteam' bestaande uit in totaal twaalf marktpartijen met grondpositie in Binnen Turfspoor. Als gemeente hebben wij met name met de gemeente Lisse overleg gehad over infrastructuur en voorzieningen. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met het hoogheemraadschap van Rijnland.

### *Informeren direct belanghebbenden 22-23 september 2017*

Voorafgaand aan de brede consultatie over de concept Gebiedskaart en gebiedsvelop Binnen Turfspoor heeft de gemeente grondeigenaren in en rond het gebied Binnen Turfspoor uitgenodigd voor een persoonlijk gesprek. De marktpartijen waren desgewenst bij deze gesprekken aanwezig om kennis te maken en vragen te beantwoorden over bijvoorbeeld recht van overpad of eventuele verkoop van gronden.

Circa vijftig inwoners/ondernemers hebben zich voor deze gesprekken aangemeld. Vragen zijn met name gesteld en informatie is gegeven over de beoogde ontsluiting van de nieuwe wijk, het voort kunnen zetten van bedrijven, de beoogde start van de bouwwerkzaamheden, het kunnen omzetten van bedrijfs- naar burgerwoningen en mogelijkheden voor aansluiting op de riolering van woningen aan Turfspoor.

### *Informatieavond in Lisse*

In het raadhuis van de gemeente Lisse is op 24 januari 2017 een informatieavond gehouden over het proces rondom de woningbouwontwikkelingen in Lisserbroek. Presentaties zijn gehouden door de gemeente Haarlemmermeer, een dorpsvertegenwoordiger uit Lisserbroek en een vertegenwoordigers van de marktpartijen. Tijdens deze bijeenkomst is ook gediscussieerd over het onderwerp voorzieningen. Uitgenodigd waren hiervoor ook schoolbesturen, besturen van sportverenigingen, Maatvast en vanuit Lisse diverse ondernemers.



### **Resultaten consultatie concept Gebiedskaart Lisserbroek 2040/gebiedsenvelop Binnen Turfspoor**

Eind januari 2018 hebben de dorpsvertegenwoordigers consultatiebijeenkomsten voor het hele dorp georganiseerd over de concept Gebiedskaart Lisserbroek 2040/gebiedsenvelop Binnen Turfspoor. Ook de inwoners van Lisse waren daarbij welkom.

Marktpartijen hebben de grondeigenaren uit het ontwikkelteam om reactie gevraagd en gekregen.

Als gemeente hebben wij alle betrokken overheden inclusief de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de Vervoerregio en de Metropool Regio Amsterdam (MRA) uitgenodigd voor een toelichting op de concept Gebiedskaart. In juli/augustus 2017 is partijen gevraagd om een schriftelijke reactie te geven op deze concept Gebiedskaart.

Parallel aan de consultatie die is georganiseerd door de dorpsvertegenwoordigers hebben wij een ieder er via de Informeer op geattendeerd dat de gelegenheid er was bij de gemeente een reactie in te dienen op de concept Gebiedskaart/gebiedsenvelop Binnen Turfspoor.

Behalve de reactie die voortgekomen is uit de door de dorpsvertegenwoordigers georganiseerde consultatiebijeenkomsten hebben wij vanuit de kern Lisserbroek of omgeving geen andere reacties ontvangen.

In de bij dit raadsvoorstel behorende 'nota van beantwoording consultatiereacties' hebben wij alle reacties samengevat en voorzien van onze reactie.

Over het algemeen werd door partijen opgemerkt dat de concept Gebiedskaart en gebiedsenvelop Binnen Turfspoor een verdiepingsslag misten voor met name de ambities op het gebied van bereikbaarheid, voorzieningen, de toekomst van bedrijvigheid, het beoogde woonmilieu en bij dit alles de relatie met de gemeente Lisse. Daarnaast is aandacht gevraagd voor de uitwerking van de waterhuishouding in het gebied en het onderscheidende, eigen karakter van Lisserbroek.

De consultatiereacties hebben ertoe geleid dat de tekst van de Gebiedskaart is aangevuld met de paragrafen 'bereikbaarheid', 'centrum-dorps wonen', 'voorzieningen', 'economie in de wijk' en 'duurzaamheid'. Bij de verbeelding van de Gebiedskaart is de beoogde verkeersstructuur verder uitgewerkt en is hiervoor een aparte kaart gemaakt.

### **Evaluatie participatie en subsidieregel participatie**

Ten behoeve van de volgende fase van de gebiedsuitwerking, het uitwerken van de Gebiedsenveloppen Binnen Turfspoor en Noord, zal de manier van participeren in de vorm van het Driehoeksoverleg geëvalueerd worden. Bij de besluitvorming over de Gebiedsenveloppen zal de raad worden geïnformeerd over de uitkomsten van deze evaluatie.

Om de dorpsvertegenwoordigers te faciliteren in hun rol als vertegenwoordiger heeft het college een subsidie verleend op grond van de pilot subsidieregel Participatie. Deze subsidieregel heeft het college bij wijze van pilot ingevoerd (B&W nota 2017.0003612) omdat er in de toekomst steeds vaker sprake zal zijn van een dergelijke intensieve vorm van participatie zoals bij de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek. De subsidie is bedoeld om de onkosten te dekken die de inwoners maken om betrokkenen en belanghebbenden te betrekken bij het participatieproces. De bewoners organiseren zelf, in samenwerking met de gemeente, deze participatie, onder andere door het organiseren van bewonersbijeenkomsten.

Gedurende de pilot onderzoekt het college of deze subsidieregeling een goede regeling is om de participanten in staat te stellen hun achterban te betrekken en te informeren. Met de opbrengst van de evaluatie, nemen we deze (aangepaste) subsidieregeling op in een gebundelde subsidieregeling participatie. De evaluatie van de pilot zal plaatsvinden nadat het Driehoeksoverleg is geëvalueerd en een eindgesprek over de subsidie met de dorpsvertegenwoordigers heeft plaats gevonden.

### ***Wat mag het kosten?***

Bij het raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Lisserbroek (rv 2016.0017874) is een eerste voorbereidingskrediet verleend van € 290.000 om te komen tot een gebiedsenvelop, Gebiedskaart en een ontwikkelstrategie. Hierbij is aangegeven dat eventuele benodigde aanvullende kredieten om te komen tot deze producten stapsgewijs worden voorgelegd.

Bij de vaststelling van het (t)MPG 2017 (rv 2017.0061574) is aanvullend krediet verleend van € 0,27 miljoen omdat de ontwikkeling van het gebied door de intensieve samenwerking met marktpartijen, bewoners en de gemeente Lisse complexer is geworden en extra inzet vergde van een projectleider met ondersteuning.

Bij het MPG 2018 (rv 2018.0022161) is een aanvullend krediet aangevraagd van € 0,53 miljoen omdat de afronding van de Gebiedskaart Lisserbroek 2040, de gebiedsenvelop voor Binnen Turfspoor en de ontwikkelstrategie, meer tijd en inzet vergt dan voorzien. Belangrijke gezamenlijke vraagstukken die nog afgerond dienen te worden zijn de bepaling van de ontwikkelfasering, het woonprogramma, duurzaamheid en de (juridische) wijze waarop de afspraken uit de ontwikkelstrategie geborgd dienen te worden. Daarnaast is het voor de betrokken partijen noodzakelijk om nader onderzoek te doen naar de fasering van de toekomstige verkeersstructuur.

Er vanuit gaande dat het gevraagde krediet bij het MPG ook wordt verleend is hiermee in totaal een voorbereidingskrediet verleend van € 1,09 miljoen. We schatten nu in dat dit voldoende is om te komen tot een gebiedsenvelop voor Lisserbroek Binnen Turfspoor, ontwikkelstrategie en overeenkomst op hoofdlijnen waarin de uitgangspunten uit de ontwikkelstrategie worden overeengekomen.

Over de uitputting van de verleende kredieten wordt u halfjaarlijks geïnformeerd via de (t)MPG cyclus.

Bij dit raadsvoorstel wordt daarom geen aanvullend krediet aangevraagd.

De werkzaamheden voor het opstellen van de gebiedsenvelop en bijbehorende ontwikkelstrategie voor het gebied Binnen Turfspoor zijn nog gaande. In dit traject wordt een voorlopige financiële business case inclusief het gemeentelijke kostenverhaal (waaronder plankosten en RIH-bijdrage) opgesteld. Wij kunnen naar verwachting eind 2018 duidelijkheid geven over of, en zo ja op welke wijze, deze gebiedsontwikkeling financieel haalbaar is. Afhankelijk daarvan zullen op dat moment ook aanvullende kredieten aangevraagd worden voor de vervolgfases.

Voor de uitwerking van Noord zijn in het kader van de versnelling woningbouw middelen beschikbaar gesteld.



### ***Wie is daarvoor verantwoordelijk?***

Voor het opstellen van de kaders voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek, vastgelegd in de 'Gebiedskaart Lisserbroek 2040', is het college verantwoordelijk. Binnen het college is de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening het eerste aanspreekpunt.

De gemeenteraad is verantwoordelijk voor het vaststellen van deze kaders.

### ***Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?***

Na vaststelling van de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 zal vorm worden gegeven aan de concrete randvoorwaarden voor de uitwerking van de wijken Binnen Turfspoor en Noord (inclusief centrumgebied Lisserbroek). Deze uitwerking vindt plaats door het opstellen van gebiedsveloppen met bijbehorende ontwikkelstrategieën. Voor Binnen Turfspoor zal naar verwachting eind 2018 besluitvorming kunnen plaatsvinden. Voor Noord (inclusief centrumgebied Lisserbroek) wordt op dit moment in afstemming met de betrokken ontwikkelpartijen een planning voor de verdere uitwerking opgesteld.

### ***Overige relevante informatie***

Het verkeersonderzoek dat ten behoeve van de Gebiedskaart is uitgevoerd heeft inzicht geboden in knelpunten die zich op gezette tijden voordoen in de doorstroming van het verkeer op en rond de Lisserbrug. In vervolg op dit onderzoek is daarom een plan van aanpak opgesteld (X2017.44301) om tot maatregelen te komen die ervoor moeten zorgen dat bewoners uit Lisse en Lisserbroek op een verkeersveilige en vlotte wijze gebruik kunnen maken van de verbindingen over de Ringvaart. Zowel voor de huidige situatie, voor de situatie met autonome groei (korte termijn maatregelen), als voor de situatie in het kader van de regionale woningbouwopgave in Lisse en Lisserbroek (lange termijn maatregelen). De langere termijn maatregelen zijn verwerkt in de Gebiedskaart.

In september 2017 is in het raadhuis van Lisse een informatiebijeenkomst gehouden over de aanpak om op korte termijn te komen tot maatregelen voor de Lisserbrug en om de bereikbaarheid op langere termijn van Lisse en Lisserbroek te bespreken. Dit heeft geleid tot een afspraak om met ongeveer dertig inwoners uit Lisserbroek en Lisse na te denken over korte termijn maatregelen op de Lisserbrug.

Op 29 november 2017 hebben tijdens een vervolgbijeenkomst deze inwoners aangegeven dat maatregelen er niet toe mogen leiden dat het verkeer in Lisse en Lisserbroek helemaal vast komt te staan. Als al gedacht kan worden aan maatregelen die de hoeveelheid forensenverkeer over de Lisserbrug beperkt, dan kan dit volgens de inwoners niet los gezien worden van lange termijn maatregelen. Dit zijn maatregelen die ervoor moeten zorgen dat er aantrekkelijke alternatieve routes beschikbaar zijn, waar het verkeer goed doorstroomt. Voor de korte termijn is samen met de inwoners een lijst met maatregelen opgesteld voor de Lisserbrug met de nadruk op maatregelen die de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren, maar ook de doorstroming.

Deze maatregelen zijn vervolgens verder onderzocht en de betreffende inwoners zijn inmiddels geïnformeerd over maatregelen die genomen worden die de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming op de brug verbeteren. Wij zullen de raad over deze maatregelen separaat informeren via de "Voortgangsrapportage Mobiliteit Juni 2018".

#### 4. Ondertekening

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
de secretaris,

b/a

drs. Carel Brugman

b/e

Onno Hoes

Bijlage(n):

- Gebiedskaart Lisserbroek 2040
- Nota van beantwoording consultatiereacties



# GEBIEDSKAART Lisserbroek 2040

*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.*

# Voorwoord

Met 'Parels aan de Ringvaart' zijn we een nieuwe weg ingeslagen met de planontwikkeling van de woningbouwlocaties in Haarlemmermeer-West. Gekozen is voor uitnodigingsplanologie. De overheid geeft slechts globaal de kaders mee voor de gebiedsontwikkeling, de concrete invulling daarvan is vervolgens een taak van de particuliere initiatiefnemers.

Voor de woningbouwlocatie Lisserbroek is hier invulling aan gegeven door het zogenaamde Driehoeksoverleg. Aan dit overleg namen drie partijen deel: marktpartijen, dorpsvertegenwoordigers uit Lisserbroek en de gemeente Haarlemmermeer. Dit samenwerkingsverband was gebaseerd op co-creatie: met ongelijke rollen hebben de drie partijen op gelijkwaardige basis samen gewerkt aan de totstandkoming van de producten. Zo is eerst een plan van aanpak opgesteld met daarin de werkwijze, producten en verantwoordelijkheden van elke partij. En vervolgens het 'Ambitiedocument Lisserbroek'. In juni 2016 heeft de gemeenteraad dit document vastgesteld als eerste deel van het globale kader voor de ontwikkeling van Lisserbroek. Het tweede deel, eveneens in co-creatie opgesteld, ligt nu aan u voor: de 'Gebiedskaart Lisserbroek 2040' met de gezamenlijk geformuleerde ambities voor de ontwikkeling van Lisserbroek als 'Parel aan de Ringvaart'.

Hierbij wil ik de marktpartijen en de dorpsvertegenwoordigers hartelijk danken voor hun vertrouwen en inzet. Zonder hen was het niet mogelijk geweest deze nieuwe werkwijze van participatie handen en voeten te geven. Ik zie de vervolgsamenwerking met deze partijen vol vertrouwen tegemoet.

Wethouder Adam Elzakalai



# Inhoud

Inleiding .....	4
1. Ambitie Lisserbroek .....	5
2. De visie op Lisserbroek 2040.....	8
2.1 De opgaven voor Lisserbroek 2040.....	9
2.2 Bereikbaarheid.....	9
2.3 Centrum-dops wonen.....	14
2.4 Voorzieningen.....	18
2.5 Economie in de wijk.....	26
2.6 Duurzaamheid .....	27
3. De Gebiedskaart Lisserbroek 2040.....	33
Bijlages.....	37
Bijlage 1 Wensen van het dorp, De acht woongeboden.....	38
Bijlage 2 Wensen van het dorp, Duurzaamheid .....	39
Bijlage 3 Onderzoeken verkeer en voorzieningen.....	40
Literatuurlijst .....	42

# Inleiding

De woningbouwbehoefte in onze regio is onverminderd groot. In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2040 hebben wij woningbouwlocaties aangegeven waaronder bij Lisserbroek. Dit dorp aan de Ringvaart zal in de komende jaren uitgebreid worden met twee woonwijken: de wijk Binnen Turfspoor, gelegen tussen de Lisserdijk en het Turfspoor, en de wijk Noord, gelegen ten noorden van de Lisserweg tussen de Ringvaart en de IJweg.

Deze woningbouwlocaties maken onderdeel uit van het Uitvoeringsplan Haarlemmermeer West 'Parels aan de Ringvaart', net zoals Beinsdorp, Zwaanshoek en Cruquius. Onze inzet is het creëren van dubbeldorpen met de gemeenten aan de overzijde van de Ringvaart. Voor Lisserbroek betekent dit dat de sociale en fysieke relatie met Lisse, met name op het gebied van voorzieningen, verder ontwikkeld wordt maar met behoud van het eigen karakter van Lisserbroek.

Voor de woningbouwlocaties in Lisserbroek is door het Driehoeksoverleg een plan van aanpak opgesteld met daarin de werkwijze, op te stellen producten en verantwoordelijkheden van elke partij. Elke partij was daarbij zelf verantwoordelijk voor het terugkoppelen en betrekken van de achterban.

Na het 'Ambitiedocument Lisserbroek' ligt nu de 'Gebiedskaart Lisserbroek 2040' voor. Deze kaart geeft de opgaven en ambities aan voor het Lisserbroek anno 2040 en vormt het kader voor de verdere uitwerking, spelregels en randvoorwaarden, uit te werken in de gebiedsenveloppen en ontwikkelstrategieën voor de wijken Binnen Turfspoor en Noord. Het is vervolgens aan de marktpartijen om deze gebiedsenveloppen nader uit te werken in een Essentiekaart, Beeldkwaliteitsplan en Bestemmingsplan. Over deze fase van de gebiedsontwikkeling zullen zij zelf de regie voeren.

Leeswijzer

In de hoofdstukken hierna geven wij eerst een samenvatting van het Ambitiedocument (H1). In hoofdstuk 2 formuleren wij de visie voor Lisserbroek 2040 aan de hand van opgaven en de uitwerking van de onderwerpen bereikbaarheid, centrum-dorps wonen, voorzieningen, economie in de wijk en duurzaamheid. Deze visie hebben wij uiteindelijk vertaald naar de Gebiedskaart Lisserbroek 2040. (H3). Tot slot kunt u in de bijlagen de achterliggende informatie lezen.

Parallel aan de gebiedsuitwerking Lisserbroek 2040 hebben de gemeenten Lisse en Haarlemmermeer in samenspraak met onder andere bewoners onderzocht welke passende verkeersmaatregelen kunnen worden uitgevoerd om de auto-intensiteit op de Lisserbrug en de Lisserbroekerweg terug te brengen.





# 1 Ambitie Lissersbroek

*'Lissersbroek-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'.*

Dit is de kern van de ambitie voor het toekomstige Lissersbroek. Deze ambitie is opgesteld door de bewoners, marktpartijen en overheid en vastgelegd in het Ambitiedocument Lissersbroek. Het beschrijft vier kernwaarden: markante twist, uitnodigend, onbezorgd leven en natuurlijk verbonden en vervolgens het karakter van het dorp in 2040 en geeft een idee van type bewoners die er in 2040 zullen wonen.

Het Ambitiedocument is de eerste stap in het formuleren van het kader voor de gebiedsontwikkeling van Lissersbroek. In juni 2016 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer het Ambitiedocument vastgesteld als kader voor de gebiedsontwikkeling van Lissersbroek nadat het Ambitiedocument aan de bewoners van het dorp Lissersbroek was gepresenteerd en door hen aangevuld. In dit hoofdstuk vatten we het Ambitiedocument samen.



## *Markante twist, uitnodigend, onbezorgd leven en natuurlijk verbonden*

- **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 en 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, onbezorgheid 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 water 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.



## KARAKTER LISSER- BROEK



### *Groei, respect en harmonie*

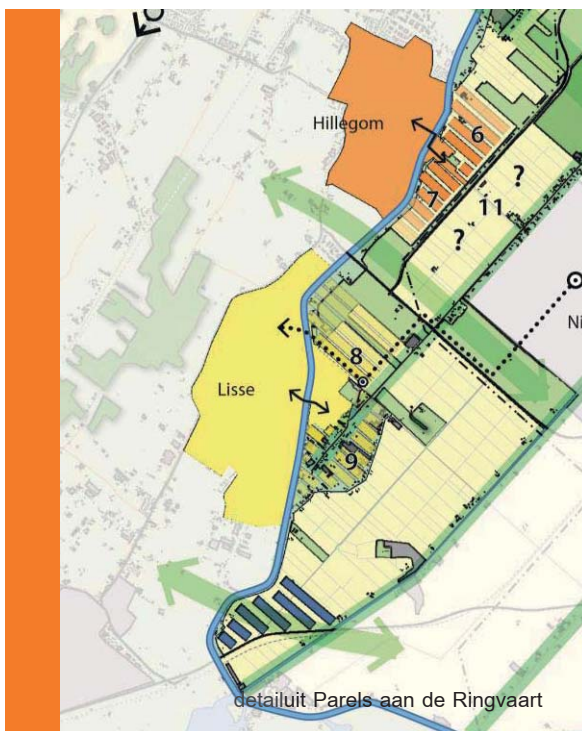
- Het sociale karakter van het dorp moet behouden blijven, waarbij tegelijkertijd iedereen zijn eigen ruimte moet worden gegund.
- Het creëren van een veilige omgeving waarbinnen men beschermd kan opgroeien wordt als een belangrijk element gezien.
- Behoud van bestaand karakter maar met een vernieuwende verschuiving: het goede van het oude bewaren, maar met vernieuwing zodat ook andere (jeugdige) doelgroepen zich aangetrokken voelen.
- Op een slimme bewuste wijze omgaan met natuurlijke bronnen om tot duurzame oplossingen te komen.
- De eigenheid van Lisserbroek gebruiken en intensiveren.
- Waar Lisserbroek soms behoudend kan zijn, de (ongeschreven) regels volgend, is de roep om iets meer los te komen van deze regels en controle ook zeer aanwezig.

## BEWONERS LISSER- BROEK



### *Diversiteit, verbinding, vernieuwing en respect voor het oude*

- Tolerantie richting de jeugd waardoor oud en jong zich automatisch met elkaar verbindt.
- Kwaliteit van het oude niet verliezen, maar juist creatief combineren met het nieuwe
- Een verrassend Lisserbroek: diversiteit
- Duidelijke markering van Lisserbroek: één of meerdere gebouwen waardoor men weet 'Ik ben in Lisserbroek!'
- Een verrassend Lisserbroek met diversiteit, maar niet met te veel opsmuk. Respect voor de rust en het landschap.



## 2 De visie op Lisserbroek 2040

De visie voor Lisserbroek anno 2040 is tot stand gekomen door het formuleren van de belangrijkste opgaven voor het dorp en door ambities en doelstellingen voor infrastructuur, voorzieningen, centrum-dorps wonen, economie in de wijk en duurzaamheid verder uit te werken. De “omgevingsvisie” van de bewoners en marktpartijen hebben daarbij een belangrijke rol gespeeld, naast de door de gemeenteraad vastgestelde beleidskaders en het samen met de gemeente Lisse uitgevoerde onderzoek naar verkeer en voorzieningen. Betrokken zijn tot slot ook de infrastructurele ontwikkelingen die in en om Lisserbroek zijn voorzien.



## 2.1 De opgaven voor Lisserbroek 2040

De gebiedsontwikkeling van Lisserbroek en de relatie van dit dorp met het aan de overzijde van de Ringvaart gelegen Lisse, vraagt om een ruimtelijke visie waarin de onderwerpen bereikbaarheid, centrum-dorps wonen, voorzieningen, economie in de wijk en duurzaamheid aan de orde komen. Het Driehoeksoverleg vindt dat er voor die ruimtelijke visie in ieder geval 5 opgaven ten grondslag liggen aan de gebiedsontwikkeling voor Lisserbroek.

- 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 “dubeldorp”
- Rustig wonen door het spreiden van verkeer en weren van doorgaand verkeer
- Eigen identiteit door het behoud van de landschappelijke karakteristieken

Deze opgaven zijn verder uitgewerkt in de volgende paragrafen.

## 2.2 Bereikbaarheid

### Huidige situatie

Het dorp Lisserbroek is in de huidige situatie voor autoverkeer ontsloten via de gebiedsontsluitingswegen Lisserbroekerweg en Lisserweg. De IJweg heeft de functie van gebiedsontsluitingsweg en geeft via de Getsewoudweg toegang tot de provinciale N207.

De Lisserweg geeft direct toegang tot de rijksweg A44. Gemotoriseerd verkeer heeft daarnaast de mogelijkheid om via de Hoofdweg de A44 of N207 te bereiken. De IJweg, Lisserweg en Hoofdweg zijn voor de Haarlemmermeerpolder kenmerkende langgerekte polderwegen met een karakteristiek profiel.

Als gebiedsontsluitingsweg geeft de Lisserbroekerweg via de Lisserbrug ook toegang tot de aan de overzijde van de Ringvaart gelegen gemeente Lisse. Hier bevinden zich in de huidige situatie wijk- en bovenwijkse voorzieningen waar bewoners van Lisserbroek ook gebruik van maken. Voor de meeste voorzieningen zowel buiten de spitsperioden als zogenoemde “spitsgerelateerde voorzieningen” zoals een kinderopvang, zijn inwoners van Lisserbroek aangewezen op het aanbod in de gemeente Lisse.

Andersom geeft deze route Kanaalstraat-Lisserbrug-Lisserbroekerweg bewoners uit de Bollenstreek de mogelijkheid om naar hun werk en terug te rijden. In de huidige situatie kent de Lisserbrug mede daardoor een piekbelasting tijdens de spitsperioden. Andere mogelijkheden om vanuit de Bollenstreek/Lisse naar de rijkswegen A4 en A44 te rijden zijn de routes via de N208-N207 of via Sassenheim. Voor veel forensen uit de Bollenstreek blijken deze routes echter geen aantrekkelijke alternatieven. De kruising N208-N207 en de brug over de Ringvaart vormen in de huidige situatie al een knelpunt in het wegennet.

In de huidige situatie is zowel het openbaar vervoersnetwerk als het netwerk aan langzaam verkeersroutes niet optimaal.

## Wat willen we bereiken

Lisse en Haarlemmermeer willen nieuwe woningen bouwen. Voor het ontwikkelen van woningbouw in Lisserbroek hebben we in overleg met dorpsbewoners en marktpartijen de volgende algemene doelstellingen voor bereikbaarheid geformuleerd voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek 2040:

- Ruimtelijke en sociale samenhang door een autoluw hart centraal in het dorp
- Onderling verbonden door een langzaam verkeerverbinding (de groenblauwe ruggengraat)
- Verbonden door een goede bereikbaarheid van voorzieningen binnen het “dubbeldorp”
- Rustig wonen door buitenom ontsluiten van nieuwe woonwijken en werven van doorgaand verkeer en sluipverkeer door gebruikmaking van het bovenliggende (provinciale) wegennet
- Eigen identiteit door het behoud van landschappelijke karakteristieken

Het is van belang dat de toekomstige verkeersstructuur bijdraagt aan het bereiken van deze doelstellingen. Dat betekent dat we als afgeleide hiervan de volgende opgaven hebben voor de verkeersstructuur. Het gaat daarbij niet alleen om autoverkeer, maar ook om fietsers, voetgangers en het inpassen van openbaar vervoer.

1. Een belangrijke opgave is om omwille van leefbaarheid en ruimtelijke en sociale samenhang het forensenverkeer afkomstig uit de Bollenstreek/Lisse, in de toekomst niet dwars door het dorp heen te laten rijden maar zoveel mogelijk er omheen. Het verkeer vanuit de Bollenstreek met bestemming A4/A44 en verder, moet al in de Bollenstreek zo snel mogelijk naar het bovenliggende provinciale wegennet geleid worden.

Zolang vanuit de Bollenstreek/Lisse voor het forensenverkeer een alternatieve route via de bestaande N208, N207 of een nieuwe route ten zuiden van Lisse niet aantrekkelijker of voorhanden is, zal dat forensenverkeer namelijk gebruik blijven maken van de bestaande route Kanaalstraat-Lisserbrug-Lisserbroekerweg. In combinatie met de autonome groei van het autoverkeer zowel in de Haarlemmermeer als in Lisse, zal



daardoor de spitsdruk op deze route toenemen. Automobilisten zullen pas andere keuzes maken, zoals eerder of later vertrekken, thuis werken, het kiezen van een ander vervoermiddel of andere woonplaats, zodra de grens bereikt is van wat hij of zij bereid is te accepteren aan wachttijden. We willen bereiken dat de primaire functie van de Lisserbroekerweg het geleiden van het lokale dubbeldorpverkeer is, het ontsluiten van het bestaande dorp en het bedrijventerrein Kruisbaak. Deze is daarmee passend bij het centrum-dorps karakter van Lisserbroek.

2. Een andere opgave is om ervoor te zorgen dat de verkeersintensiteiten op de (gebieds)ontsluitingswegen rondom Lisserbroek ook in toekomst in verhouding blijven staan tot de capaciteit en de inrichting van die wegen. Een evenwichtige spreiding van verkeer is hierbij van belang. Het verkeer van de nieuwe woonwijken wordt direct naar buiten geleid, zoals bijvoorbeeld in Nieuw-Vennep Getsewoud. Gansoord is bedoeld voor de ontsluiting van de aanliggende percelen, niet voor de ontsluiting van de nieuwe woonwijk Binnen Turfspoor. Het verkeer wordt via nieuwe wegen naar de Lisserweg geleid zodat de Lisserbroekerweg niet door dit verkeer belast wordt.

De omliggende infrastructuur IJweg, Lisserweg (ten oosten van de rotonde IJweg) en Hoofdweg heeft nog enige capaciteit om nieuw verkeersaanbod te verwerken. Naarmate het woningaantal groeit én er sprake is van autonome groei van autoverkeer,



schiet de beschikbare capaciteit van deze infrastructuur tekort.

3. Uit oogpunt van ketenmobiliteit en het stimuleren van het gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten is het een belangrijke opgave om het fietsnetwerk goed aan te laten sluiten op haltes van (hoogwaardig) openbaar vervoer.

En omwille van de onderlinge bereikbaarheid van voorzieningen in het dubbeldorp, willen we vooral het gebruik van de fiets stimuleren.

Met de komst van het provinciale HOV-tracé door Lissbroek wordt ingezet op het ruimtelijk inpassen van een halte in het dorp. De fiets is daarnaast een belangrijk transportmiddel in ketenmobiliteit. Het stimuleren van de fiets vraagt daarom om een goede aansluiting op haltes van openbaar vervoer. Vooral het gebruik van de fiets voor het bereiken van buurt en wijkvoorzieningen is kansrijk.

4. Tot slot is het voor de ruimtelijke samenhang tussen bestaand dorp en de nieuwbouwwijk Binnenturfspoor noodzakelijk om een veilige en robuuste kruising van de Lissbroekerweg als onderdeel van de groenblauwe ruggengraat en een stedenbouwkundige opgave om de Lissbroekerweg en de naaste omgeving aan te passen. Doordat de weg centraler in het toekomstige Lissbroek komt te liggen, is het essentieel dat de nieuwbouwwijk ruimtelijk goed aansluit op het bestaande dorp.

Verkeerskundig gezien is het bij die opgave van belang rekening te houden met de bereikbaarheid van Lisse, het bestaande dorp, het bedrijventerrein Kruisbaak en met een aantrekkelijke en veilige oversteek voor langzaam verkeer vanuit de wijk Binnen Turfspoor en het voorzieningshart in het bestaande dorp. Wenselijk is dat de Lissbroekerweg ruimtelijk gezien een inrichting krijgt die past bij de verkeerskundige functie: primair als geleider van lokaal verkeer (binnen het dubbeldorp) en als toegangsweg richting het voorzieningshart en recht doet aan het dorpse karakter. De visie op deze ruimtelijke, stedenbouwkundige opgave voor de zone Lissbroekerweg komt verder aan de orde bij de paragraaf "centrum dorps woonmilieu".

## Wat gaan we daarvoor doen?

1. Het geleiden van het forensenverkeer vanuit de Bollenstreek/Lisse om Lisse en Lissbroek heen, vraagt om het aanleggen van een ringstructuur rondom deze dorpen. Als samenwerkende regiogemeenten verankeren zowel Lisse als Haarlemmermeer de ringstructuur in ons beleid en blijven wij tezamen met de gemeenten Lisse en Hillegom bij beide provincies en indien nodig bij het Rijk, aandringen op de stapsgewijze realisatie van deze verkeersstructuur.

Van belang hierbij zijn de opwaardering van de Elsbroekerbrug (N207) over de Ringvaart alsmede aanpassing van de kruising N208-N207 en, als onderdeel van de Duinpolderweg, de aanleg van een verbinding tussen N208 en de A44. Het gaat hier om een primaire verantwoordelijkheid van beide provincies.

De Lissbrug en Lissbroekerweg hebben door bovenstaande maatregelen in de toekomst primair een functie voor het geleiden van het lokale "dubbeldorpverkeer". Ook in de toekomst is enige filevorming voor de brug inherent aan spitsperioden en het op gezette tijden openen van de brug voor scheepvaart. Blijkt op basis van monitoring dat ondanks alle ingrepen in de verkeersstructuur, de leefbaarheid in Lisse en Lissbroek onder druk staat, dan is dat het moment om met de gemeente Lisse en in participatie met belanghebbenden maatregelen verder uit te werken die als doel hebben het terugbrengen van spitsverkeer over de Lissbrug

2. Ook voor het autoverkeer afkomstig uit de nieuwe woongebieden is het van belang dat het forensenverkeer zo direct mogelijk naar het bovenliggende wegennet geleid wordt. Voor de wijk Lissbroek Noord sturen wij aan op een directe aansluiting op de N207, ter hoogte van de huidige kruising N205-N207. Het is niet de bedoeling dat deze woonwijk een aansluiting krijgt op de Lissdijk, Lissweg of IJweg. Uitzondering hierop is de ontsluiting van erfbebouwing langs de IJweg; deze zal wel ontsloten zijn op de IJweg.

Vanuit de woonwijk Binnen Turfspoor wordt voorzien in nieuw aan te leggen infrastructuur naar de Lissweg, zodat de Lissbroekerweg hier niet mee belast wordt. Deze woonwijk krijgt geen auto aansluiting op Turfspoor. De erfbebouwing van Gansoord blijft ontsloten via deze weg.

De Lisserbroekerweg is in de eindsituatie in oostelijke richting doorgetrokken naar de Nieuwkerkertocht. De tussentijdse fasering van de aanleg van wegen wordt in de gebiedsvelop uitgewerkt. De bouw van de woningen en de aanleg van eigen wijkontsluiting loopt in ieder geval synchroon. Hierbij wordt voor de wijkontsluiting invulling gegeven aan het principe eerst bewegen dan bouwen.

Wij blijven de capaciteit van de omliggende infrastructuur monitoren. Zodra uit monitoring blijkt dat de infrastructuur het verkeersaanbod niet meer dreigt te kunnen verwerken, is de aanleg van nieuwe infrastructuur ter ontlasting van de bestaande wegen IJweg, Lisserweg en Hoofdweg aan de orde. Als aanvulling op de bovengeschetste ringstructuur kan dan verkeerskundig voorzien worden in een weg parallel aan de Nieuwkerkertocht, in aansluiting op de N207 en de zuidelijke provinciale weg ten zuiden van Lisse/Lisserbroek.

3. Voor de bereikbaarheid van de voorzieningen in het dorps hart, voorzieningen in Lisse én de toekomstige halte van het HOV-tracé is de aanleg van langzaam verkeerroutes vanuit de nieuwe woonwijken onontbeerlijk. Ook het creëren van nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer over de Ringvaart past bij een beter bereikbaarheid van voorzieningen. Het gaat hier over een primaire verantwoordelijkheid van beide provincies.

Een robuuste langzaam verkeer verbinding (groenblauwe ruggengraat) vanuit zowel Binnen Turfspoor als Noord zal een van de ruimtelijke dragers van die gebiedsuitwerkingen moeten zijn. Bij de gebiedsontwikkeling Lisserbroek als geheel moet ruimte gereserveerd worden voor buurt- en wijkvoorzieningen en eventuele bovenwijksevoorziening, primair geconcentreerd in het dorps hart. Voorzieningen zijn daardoor voor langzaam verkeer laagdrempelig bereikbaar, waardoor het aantrekkelijk alternatief wordt geboden voor het gebruik van de auto.

Daar waar in de huidige situatie alle fietsers voor het bereiken van voorzieningen zijn aangewezen zijn op de Lisserbrug, is het in de toekomstige situatie juist de bedoeling dat fietsers over en weer alternatieve routes hebben om bij (bovenwijkse) voorzieningen in Lisse of het dorps hart in Lisserbroek te komen.

Het tracé voor HOV, dat ter hoogte van de ijsbaan in Lisserbroek de Ringvaart kruist,

wordt voorzien van een fietsverbinding. In aansluiting op woongebied Binnen Turfspoor zetten wij samen met de gemeente Lisse in op een nieuwe fietsbrug over de Ringvaart naar de wijk Poelpolder.

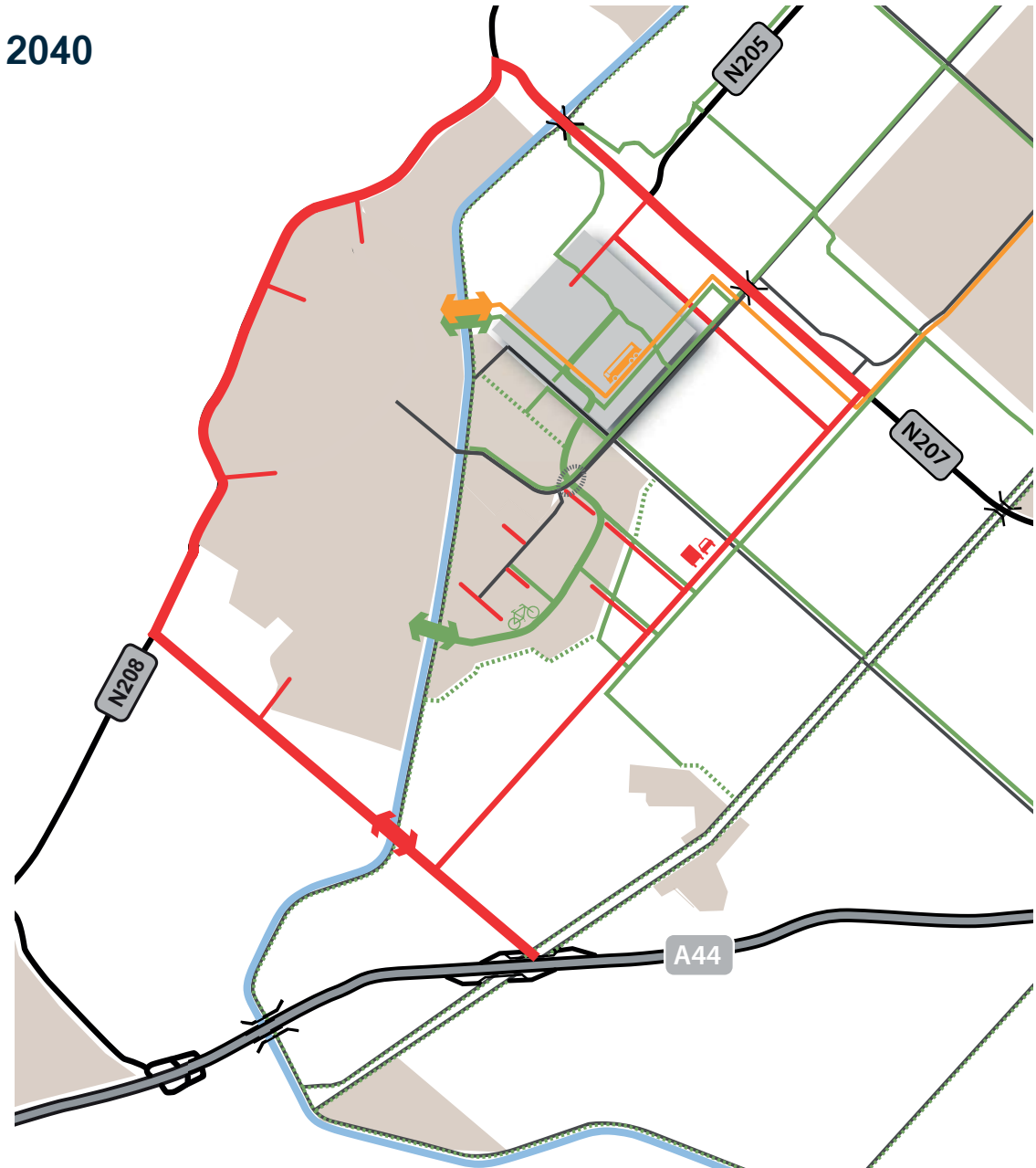
Ook wordt voorzien in de aanleg van een fietsroute vanaf de P&R Nieuw-Vennep Getsewoud, langs de Olmenhorst richting Lisserbroek en Abbenes. Bij de verdubbeling van de N207 is al voorzien in een fietstunnel voor deze fietsroute.



# Visie verkeersstructuur Lisserbroek 2040

## Legenda

-  bestaande autoweg
-  bestaande N-weg
-  bestaande weg
-  verbindende ringstructuur rond dubbeldorp
-  inprikker
-  langzaam verkeer
-  groenblauwe ruggengraat, langzaam verkeer
-  fietsroute over bestaande wegen
-  HOV route
-  brug over de ringvaart voor ringstructuur
-  langzaamverkeersbrug
-  gecombineerde HOV/langzaamverkeers brug
-  aanpassing zone Lisserbroekerweg
-  tbv oversteekbaarheid langzaamverkeer
-  posities bruggen en wegen nader te bepalen



## 2.3 Centrum dorps wonen

### Huidige situatie

Lisserbroek is anno 2018 een woonkern met circa 3.500 inwoners en ruim 1.300 woningen. Net zoals bij andere kleinere kernen langs de Ringvaart zien we dat de bevolking van Lisserbroek vergrijsst. Lisserbroek laat zich kenmerken als een dorps woonmilieu, relatief lage woningdichtheid, relatief veel grondgebonden (vrijstaande) woningen en een gering aanbod van met name commerciële voorzieningen. Alleen op Landgoed De Olmenhorst en verspreid langs de Ringvaart bevinden zich enkele horeca en detailhandelsvoorzieningen. Meerdere maatschappelijke voorzieningen en sportaccommodaties zijn geconcentreerd in een centraal gelegen zone met het multifunctionele dorps huis, 2 basisscholen en de sportvelden. Deze voorzieningen vormen het sociale hart en hier ontmoeten de Lisserbroekers elkaar. Veel sociale huurwoningen liggen rond het dorps hart en de afgelopen jaren zijn vele huizen door de corporatie verkocht aan particulieren.

In de directe nabijheid van Lisserbroek ligt aan de Lisserweg het particuliere landgoed de Olmenhorst, met een omvang van 31 ha. Het landgoed is toegankelijk en er loopt een wandelroute over. Aan de noordzijde van Lisserbroek ligt het gebied Zwaansbroek, een gebied van jonge bospercelen, extensieve aanplant en open speelweides, 250 ha groot.

De aanplant begon reeds in 2003 maar door de sterke westenwind duurt het goed aanslaan van deze aanplant lang. Het gebied is voor recreanten niet bereikbaar via de (particuliere) Middenweg of de IJtochtzone en wel de IJweg. Via de IJweg is er een verbinding tussen de recreatiegebieden Zwaansbroek en Venneperhout.

Lisserbroek vormt met Lisse een dubbeldorp en heeft één verbinding over de Ringvaart. Aan de westzijde van Lisse liggen enkele grotere groene en recreatieve gebieden. Naast de Keukenhof is er het openbaar toegankelijke Keukenhofbos, met aansluitend enkele andere bospercelen in de Lageveense polder. Voor bewoners van Lisserbroek ligt dit ruim op 3 kilometer vanaf de brug, achter de kern van Lisse.



Aan de kant van Lisse liggen enkele wandelpaden over de dijk langs de ringvaart, deze wandelpaden sluiten echter niet aan op de huidige brug. Om die paden te bereiken moet men eerst door de kern van Lisse.

De Ringdijk en Ringvaart zijn de belangrijkste recreatieve route door het dorp. Hier wordt veelvuldig gebruik van gemaakt door met name fietsers en pleziervaartuigen. Aan de oostzijde van Turfspoort is een fietsverbinding door het open akkerland naar Abbenes. Dit is een belangrijke verbinding vanuit Abbenes naar Lisserbroek en Lisse voor woonwerk verkeer en schoolgaande jeugd. Het fietspad wordt ook recreatief gebruikt door fietsers en wandelaars.

### Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen

Haarlemmermeer wil nieuwe woningen bouwen om een bijdrage te kunnen leveren aan de grote behoefte aan woningen in de zowel de regio als in Haarlemmermeer en Lisserbroek zelf. Met Lisse is er over en weer belangstelling voor woningen binnen het dubbeldorp. In alle woonsegmenten is de vraag naar nieuwe woningen groot.

Bij het toevoegen van nieuwe woningen staat een verscheidenheid aan woonmilieus op de schaal van de gemeente Haarlemmermeer voorop.

Er is een verschil tussen de ontwikkeling van het stedelijke karakter van Hoofddorp,

met name het centrumgebied, en de woonmilieus in de kernen langs de Ringvaart. Hier ligt het accent op het versterken van het dorpse karakter. Tegelijkertijd is het doel dat in deze kernen meer draagvlak ontstaat voor eigen buurt en wijkvoorzieningen.

Het versterken van de identiteit en het voorzieningenniveau zijn belangrijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van centrum-dorpse woonmilieus in de kernen langs de Ringvaart, zo ook voor Lisserbroek. Voor de ontwikkeling van een centrum-dorps woonmilieu in Lisserbroek, waar het voor jong en oud prettig wonen is, zien we de volgende specifieke (ruimtelijke) opgaven.

#### 1. Het creëren van een voorzieningehart passend bij een centrum-dorp

De bedoeling is dat bewoners van Lisserbroek georiënteerd zijn op en elkaar ontmoeten in een (nieuw) voorzieningengebied. Draagvlak voor eigen buurt en wijkvoorzieningen ontstaat door een bevolkingsgroei in Lisserbroek naar ruim 10.000 inwoners. De visie op de ontwikkeling van het soort voorzieningen in het dorp is verder beschreven in paragraaf 2.3.

In ruimtelijk opzicht is het voor het dorp waardevol een compact centrumgebied te creëren passend bij de maat en schaal van het dorp, op een plek waar het bestaande dorp en de wijken Binnen Turfspoer en Noord samenkomen. Naast ontmoeting staat ontspanning centraal en de (huidige) sportvoorzieningen spelen daarbij een belangrijke rol.

Uitgangspunt is dat in verbinding met het bestaande voorzieningengebied van Lisserbroek ruimte wordt gereserveerd voor nieuwe voorzieningen. Voor het creëren van onderlinge samenhang ligt met name een uitbreiding ten westen van de rotonde aan weerszijden van de Lisserweg het meest voor de hand. Vanuit het bestaande dorp is het van belang dat het bestaande voorzieningengebied ruimtelijk goed aansluit bij het gebied waar uitbreiding van voorzieningen is voorzien. De bereikbaarheid van voorzieningen vraagt ook om een nieuwe robuuste verbinding voor langzaam verkeer vanuit het bestaande dorps hart naar het nieuwe gebied met voorzieningen. Daar-

naast gaat de ruimtelijke visie uit van het versterken van de ruimtelijke samenhang tussen bestaand en nieuw, waarbij niet uitgesloten wordt dat hiervoor ruimtelijke ingrepen in het bestaande vastgoed nodig zijn.

Met de uitbreiding van het voorzieningengebied is het de bedoeling dat er sprake blijft van een concentratie aan voorzieningen. Verspreid in de woonwijken zijn aan de groenblauwe ruggengraat ook voorzieningen gewenst; de zogenaamde steppingstones. Ruimtelijk gezien ligt het zwaartepunt in het dorps hart. Het is niet de bedoeling dat de verspreid liggende voorzieningen voor uitholling van het centrumgebied zorgen.

Uitbreiding van het voorzieningengebied wil overigens niet zeggen dat het huidige voorzieningengebied blijft zoals het nu is. Denkbaar is dat wanneer bestaande gebouwen economisch dan wel functioneel afgeschreven zijn er een afweging wordt gemaakt voor sloop en op een andere locatie nieuwbouw of multifunctioneel gebruik met een andere voorziening. De vrijkomende locaties komen dan in aanmerking voor herontwikkeling met bijvoorbeeld woningbouw.

Naast het concentreren van voorzieningen zijn multifunctioneel gebruik van accommodaties, efficiënt ruimtegebruik door dubbel gebruik van parkeerplaatsen en het ruimtelijk op elkaar laten aansluiten van voorzieningen die elkaar kunnen versterken belangrijke opgaven. Gedacht kan daarbij bijvoorbeeld worden aan het situeren van sportvelden in de nabijheid van basisscholen. Tijdens pauzes of na schooltijd kunnen kinderen spelen op de voorhanden zijnde velden.

Een goede bereikbaarheid is van belang voor het goed kunnen functioneren van het voorzieningehart. Tegelijkertijd zorgt de publieksaantrekkende werking van voorzieningen voor druk op de openbare ruimte. Van belang is dat bij het ruimtelijk ontwerp voor de woonwijken én voor het voorzieningengebied voorzien wordt in de aanleg van een netwerk van wandel- en fietsroutes en in voldoende stallingsruimte voor fietsen.

Wat autobereikbaarheid betreft is het de bedoeling dat auto's zo veel mogelijk worden opgevangen aan de randen van het voorzieningehart. Vanuit de woonwijk Noord is uitgangspunt dat autoverkeer geleid wordt tot aan de Lisserweg. Voor de



wijk Binnenturfspoor is de Lisserbroekerweg de toegangsweg tot het voorzieningen-gebied die tegelijkertijd door z'n profilering en inrichting in staat is oud en nieuw te verbinden en daarmee een dorps karakter krijgt. Ook de IJweg kan gebruikt worden voor de ontsluiting van voorzieningen.

## 2. Ruimtelijke uitstraling van een centrum-dorps woonmilieu

Een centrum-dorps woonmilieu kent een lagere woningdichtheid dan de stedelijke woonmilieus van Hoofddorp en Nieuw-Vennep. In algemene zin wordt bij een dergelijk woonmilieu gesproken over een dichtheid van 22 woningen per hectare. Voor de stedenbouwkundige opzet van de nieuwe woonwijken komt dit neer op een gemiddelde woningdichtheid van 20 tot 25 woningen per hectare.

Rekening houdend met de bestaande en toekomstige ruimtelijke opzet van Lisserbroek is een variatie in dichtheden het uitgangspunt, afhankelijk van de locatie. Zo behouden de linten Turfspoor, Gansoord en de Ringdijk dezelfde lage bebouwingsdichtheid. Diezelfde dichtheid geldt ook voor het toekomstige bebouwingslint aan de westzijde van de IJweg en voor de overgangsranden van de woonwijk Noord naar het recreatiegebied Zwaanbroek. In en nabij het centrumgebied met de toekomstige (H)OV-halte is daarentegen een hogere dichtheid wenselijk van maximaal 40 woningen per hectare. Hier ligt gestapelde bouw, maar passend in het centrum-dorps karakter, meer voor de hand.

Wat de onbebouwde ruimte betreft vraagt een centrum-dorps woonmilieu om een openbare ruimte die bijdraagt aan de beleving van dat woonmilieu. We willen bereiken dat het ontwerp van de openbare ruimte uitnodigt tot ontmoeting tussen jong en oud. Het creëren van bijzondere plekken voor ontmoeting langs het netwerk van routes voor langzaam verkeer is dan ook een belangrijke ontwerp-opgave. Dit kunnen plekken zijn om te spelen, te tuinieren of uit te rusten en in alle rust de omgeving te ervaren. Daarnaast is het voor een woonomgeving waardevol wanneer landschap, water en groen beleefbaar zijn. Niet alleen vanuit de woning, maar ook wandelend of fietsend door de wijk, op de paden het dorp uit en in het buitengebied zelf.

Voor gebiedsontwikkelingen is er een gemeentelijke norm voor het areaal aan groene, openbare ruimte vastgelegd in de DIOR. Het areaal aan te creëren oppervlakte-



overleg deelnemers Driehoeksoverleg over gebiedskaart 2040

water maakt geen onderdeel uit van de groennormering, maar wanneer bij het ruimtelijk ontwerp water en groen gecombineerd worden is hier veel ruimtelijke kwaliteit voor de beleving van de openbare ruimte te behalen.

Naast groennormen gelden ook normen voor areaal aan speelruimte. Een openbare ruimte die daarnaast uitnodigt tot informeel spel is daarnaast een waardevolle toevoeging.

## 3. Onderling verbonden door routes en het opheffen van barrières

In Lisserbroek is sprake van de aansluiting van nieuwe woongebieden op een bestaand dorp. Dit vraagt om extra aandacht voor het ruimtelijk ontwerp van de overgangszones. Ook het ontwerpen van routes voor het aan elkaar rijgen van alle gebieden is een ruimtelijke opgave.

Vanuit de nieuwe woonwijken is de aanleg van een centrale route voor langzaam verkeer, ontworpen in een robuuste groen- en waterstructuur (de 'groenblauwe rug-gengraat'), een van de belangrijkste ruimtelijke opgaven. De route is de primaire verbinding voor langzaam verkeer tussen de nieuwe wijken en het bestaande dorp en voorziet in een veilige en robuuste kruising van de Lisserbroekerweg. Het is een nieuwe landschappelijke structuur en een ruimtelijke drager voor de stedenbouwkundige opzet van de nieuwe wijken. De bedoeling is dat er een natuurlijke doorwaadbaarheid ontstaat vanuit de nieuwe woongebieden naar het bestaande dorp met het

centrale voorzieningenhart. Tegelijkertijd zorgt deze route voor ontsluiting van het recreatiegebied Zwaansbroek bij Lisserbroek Noord of juist het open polderlandschap bij Binnen Turfspoor.

Tussen de wijk Binnen Turfspoor en het voorzieningenhart bevindt zich de Lisserbroekerweg met aan een zijde de geluidswal en een verhoogd fietspad. Omwille van leefbaarheid, onderlinge verbondenheid en het tot stand brengen van een veilige en robuuste kruising voor langzaam verkeer vraagt deze zone om een andere ruimtelijke inrichting. Gedacht kan hierbij in eerste instantie worden aan een aanpassing van de ligging van de weg en het profiel ervan. Doel van een ruimtelijke herinrichting is in ieder geval het vertragen van de snelheid van het autoverkeer.

Ook tussen de wijk Noord en het voorzieningenhart vraagt de oversteekbaarheid van de Lisserweg en de Lissertocht aandacht in het ruimtelijk ontwerp. Een andere opgave in deze overgangszone is het ruimtelijk inpassen en kunnen oversteken van het tracé van de HOV.

Naast de interne verbondenheid is het van belang dat de woonwijken in Lisserbroek goed verbonden worden met het groene recreatieve of open buitengebied. Aansluiting is nodig op recreatiegebied Zwaansbroek, de Olmenhorst en (via het Perenlaantje langs de Nieuwekerkertocht) richting recreatie- en bosgebied Venneperhout.

Zowel de Lisserdijk als de Hillegommerdijk worden nu al graag gebruikt als onderdeel van een ommetje door het dorp. Lopen langs de Ringvaart met uitzicht op het water en de boten. Deze kwaliteit vraagt ook voor nieuwe bewoners om routes vanuit de woonwijk. Belangrijk is de nog beperkt aanwezige ruimtelijke mogelijkheden om vanuit het achterliggende gebied op de dijk te komen niet te bebouwen maar deze open te laten als reservering voor een ontsluiting voor langzaam verkeer.

#### **4. Landschappelijke karakteristieken benutten voor het creëren van een eigen identiteit**

Voor het creëren van een eigen identiteit is het van belang dat bij de ruimtelijke opzet van de nieuwe woonwijken gebruik wordt gemaakt van bestaande landschappelijke elementen.

In het algemeen is het een opgave om bij de ruimtelijke uitwerking van de woongebieden ervoor te zorgen dat er vanuit het dorp contact blijft met het omringende landschap door te voorzien in bijvoorbeeld ruime doorzichten, doorlopende waterpartijen en herkenningpunten.

In Binnenturfspoor is het van belang dat de oriëntatie van de agrarische kavels, de fijnmazigheid en de aanwezigheid van het water en de aanwezigheid van water als landschappelijk element niet verloren gaat. Datzelfde geldt voor de korrelige bebouwingsstructuur en de daarbij behorende doorzichten van Turfspoor, Gansoord en de ringdijk.

De wijk Lisserbroek Noord grenst aan het groene recreatiegebied Zwaansbroek. Hier is het waardevol om het wonen en het groen met elkaar te verbinden. Voor het groene recreatiegebied Zwaansbroek, ooit ingericht als extensief recreatiegebied op afstand van de dorpen, is het daarbij wel van belang dat dit gebied geschikter wordt gemaakt voor intensiever gebruik om in de pas te blijven lopen met de groeiende behoefte aan recreatiemogelijkheden nabij de woonomgeving.

Ook landgoed De Olmenhorst kan een rol spelen bij het voorzien in de toenemende recreatieve behoefte. Een mogelijkheid is dat op termijn aan de noordwestzijde een uitbreiding van dit landgoed aan de orde is. Dit moet ruimtelijk niet onmogelijk gemaakt worden.

Kansen zijn er om de herkenbaarheid van de Lisserdijk, Hillegommerdijk en Ringvaart te vergroten en de dijk in te zetten voor recreatief medegebruik door deze vanuit de woongebieden toegankelijker te maken.

#### **5. Woningdifferentiatie en verscheidenheid aan doelgroepen**

In Lisserbroek willen we een gevarieerd woningaanbod. Uit oogpunt van sociale duurzaamheid en verbondenheid met het dorp is het waardevol dat mensen die in Lisserbroek willen blijven wonen, daar een wooncarrière kunnen maken. Daarnaast willen we een verscheidenheid en menging aan doelgroepen en prijsklassen; van starters tot senioren, van Lisserbroekers tot mensen “van buiten” die zich nieuw wil-



len vestigen in het centrum-dorp Lisserbroek.

Haarlemmermeer kent lange wachtlijsten voor sociale huurwoningen en juist in dit segment zijn de afgelopen jaren weinig woningen gebouwd. Woningen met een middeldure huur (het zogenaamde derde segment) zijn belangrijk voor mensen die gezien hun inkomen niet in aanmerking komen voor een sociale huurwoning maar tegelijkertijd geen financiële mogelijkheden zien voor vestiging in de vrije sector. Naast sociale huurders in het algemeen hebben starters het op de woningmarkt moeilijk, heeft Lisserbroek te maken met vergrijzing en is er behoefte aan (zorg)woningen voor bijvoorbeeld ouderen en mensen die uitstromen uit instellingen.

Voor het bereiken van een mix aan woningen, gericht op verschillende doelgroepen, gaat het gemeentelijk woonbeleid uit van een te behalen aandeel sociale huurwoningen van 30%, 10% middeldure huur (derde segment) en 60% nader in te vullen woningbouwprogramma in de nieuwbouwwijken.

In een kern met relatief veel grondgebonden woningen en een vergrijzende bevolking ligt het voor de hand om ieder geval te voorzien in woningen die geschikt zijn voor senioren met diverse zorgvragen. Ruimtelijk gezien is voor senioren de nabijheid van zorgvoorzieningen wenselijk, bijvoorbeeld in of nabij het voorzieningshart.

## 2.4 Voorzieningen in Lisserbroek 2040

Met de realisatie van nieuwe woongebieden in Lisse en Lisserbroek neemt het aantal inwoners van dit dubbeldorp de komende 10 tot 20 jaar toe, van zo'n 3500 inwoners nu naar zo'n 11.600 inwoners in het maximale scenario. Dit levert druk op bestaande voorzieningen in de dorpen zelf, maar ook in de omliggende gebieden. Gelet op de schaal en het tempo van de ontwikkeling betekent het ook dat nieuwe voorzieningen nodig zijn.

Er wordt gekozen voor organische ontwikkeling waarbij in de genoemde periode 2400-3200 woningen gerealiseerd worden.

Lisserbroek en Lisse vormen een dubbeldorp. Uitgangspunt bij dubbeldorpen is dat we gebruik maken van elkaars voorzieningen waar mogelijk en dat we het aanbod van voorzieningen aan weerszijden van de Ringvaart op elkaar afstemmen. Deze visie op voorzieningen in Lisserbroek is daarom ook afgestemd met de gemeente Lisse. Op basis van woonmilieus en bijbehorende dichtheden is, in opdracht van de gemeenten Lisse en Haarlemmermeer, door Royal Haskoning/DHV onderzoek gedaan naar de vraag naar voorzieningen in relatie tot het huidige aanbod aan voorzieningen in het dubbeldorp <sup>(1)</sup>.

### Voorzieningenniveau

Hoewel Lisserbroek samen met Lisse een dubbeldorp vormt, zijn er gezien de grootte van het gebied (drie deelgebieden: Binnenturfspoor, bestaand dorp en Noord) en het aantal toekomstige inwoners straks toch veel voorzieningen nodig op het schaalniveau van Lisserbroek voor een gepast leefklimaat in het dorp zelf, waarbij het bovendien niet gewenst is dat inwoners hiervoor in de spits de brug overgaan naar Lisse.

(1) Royal Haskoning/DHV, Onderzoek naar behoefte voorzieningen dubbeldorp Lisse & Lisserbroek, 6 April 2017

(2) Royal Haskoning/DHV noemt deze 'voorzieningen met plaatsgebondenheid op lokale schaal'.





Dit noemen we hier voorzieningen op wijkniveau <sup>(2)</sup>. Het gaat dan om:

- Sociaal culturele accommodatie/dorps huis
- Jongerencentrum
- Basisscholen
- Kinderopvang
- Gezondheidscentrum (huisarts, tandarts, apotheek, fysio etc)
- Een deel van de sportvoorzieningen (voetbal, tennis en ongeorganiseerd sporten)
- Supermarkt
- Horeca en detailhandel (klein deel)
- Speelruimte voor kinderen en jongeren (incl. jongeren ontmoetingsplekken)
- Laagdrempelige dagbesteding voor ouderen
- Pluspunt welzijn
- Ambulante hulp en zorg

Daarnaast ontstaat er extra behoefte aan bovenwijkse voorzieningen <sup>(3)</sup>. Dit zijn voorzieningen die gesitueerd kunnen zijn op het schaalniveau van het dubbeldorp Lisse/Lisserbroek, of op een hoger schaalniveau: gemeentelijk of regionaal. Of en hoe inwoners van Lisserbroek gebruik gaan maken van deze voorzieningen hangt af van de locatie en van de bereikbaarheid van deze voorzieningen. Het lijkt bij deze voorzieningen logisch dat toekomstige inwoners gebruik maken van de voorzieningen in Lisse of dat inwoners van Lisse wellicht gebruik maken van een bovenwijkse voorziening in Lisserbroek. De wereld is echter groter dan het dubbeldorp en zeker bij het voortgezet onderwijs kijken we ook naar het nabijgelegen Nieuw-Vennep bijvoorbeeld.

Op het schaalniveau van Haarlemmermeer, Lisse of de regio zijn de volgende voorzieningen nodig:

- Voortgezet onderwijs
- Speciaal onderwijs
- Culturele voorzieningen
- Detailhandel (deels)
- Horeca (deels)
- Een deel van de sportvoorzieningen (hockey bijvoorbeeld)
- Centrum voor Jeugd en Gezin
- Zorg met verblijf

Bereikbaarheid via langzaam verkeer routes en/of (H)OV zijn daarvoor cruciaal. Eerste onderzoeken en verdiepende gesprekken hebben uitgewezen dat vooralsnog de capaciteit van deze bovenwijkse voorzieningen in onder meer Lisse en Nieuw-Vennep voldoende is om de groei van Lisserbroek op te vangen. Maar omdat ook andere grootschalige uitbreidings- en transformatiegebieden worden uitgerold in Haarlemmermeer, zal de gemeente de behoefte aan bovenwijkse voorzieningen voor heel Haarlemmermeer in beeld brengen en de komende jaren de druk op bovenwijkse voorzieningen monitoren.

<sup>(3)</sup> Royal Haskoning/DHV noemt deze 'voorzieningen waar de plaatsgebondenheid klein is'.



### Sociaal duurzame leefomgeving en voorzieningen

We streven naar een sociaal duurzame leefomgeving. Dat wil zeggen dat bestaande en nieuwe inwoners van Lisserbroek in elke fase van hun leven in een omgeving wonen waarin zij comfortabel kunnen leven, leren, werken en recreëren en daarbij, indien nodig, laagdrempelige zorg en ondersteuning kunnen krijgen. We willen dat Lisserbroek een centrum-dorps karakter houdt, waar voor alle inwoners voorzieningen in de directe omgeving beschikbaar zijn. Tegelijkertijd willen we dat gemakkelijk gebruik gemaakt kan worden van stedelijke en regionale voorzieningen, omdat dit zo kenmerkend is voor het wonen in Haarlemmermeer.

Lisserbroek ontwikkelt zich de komende jaren van een kleine, hechte gemeenschap naar een groter dorp, waarin in korte tijd veel nieuwe inwoners zich zullen vestigen. We vinden het belangrijk dat zowel bestaande als nieuwe inwoners van Lisserbroek zich thuis voelen in Lisserbroek en dat zij zich kunnen ontwikkelen tot één gemeenschap. Dat betekent dat:

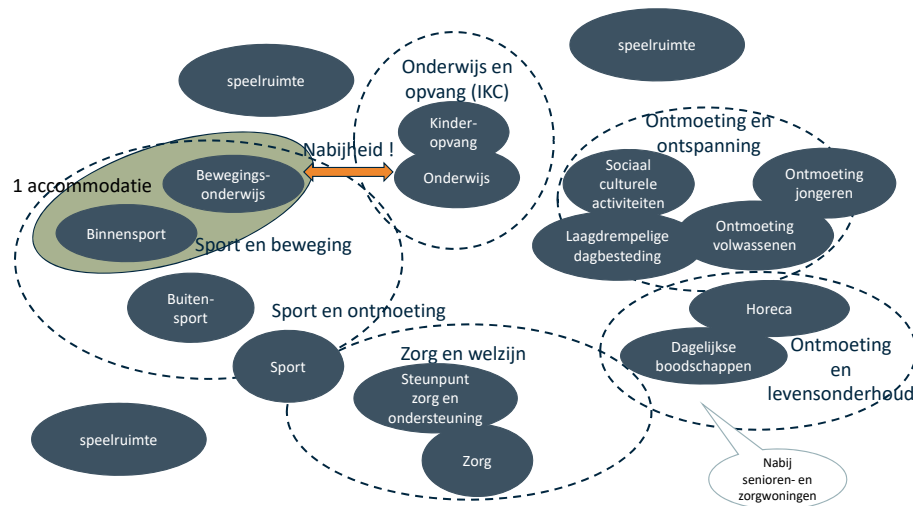
- Voorzieningen gerealiseerd worden die bijdragen aan een sociaal duurzame leefomgeving, rekening houdend met het schaalniveau van Lisserbroek, de aanwezige voorzieningen in het dubbeldorp Lisse-Lisserbroek en die in Haarlemmermeer en de regio.

- Voorzieningen in stand gehouden worden waar mogelijk en wenselijk met het oog op behoud van het atypische karakter van het bestaande dorp.
- Voorzieningen de ontmoeting tussen inwoners faciliteren en dan vooral tussen verschillende doelgroepen resp. bestaande en nieuwe inwoners.
- Zowel in het dorpshart, als in de nieuw te ontwikkelen wijken voorzieningen en ontmoetingsplekken te vinden zijn.
- Het gevoel van eigenaarschap van inwoners en gebruikers van voorzieningen wordt gestimuleerd.
- Voorzieningen en openbare ruimte sociaal en fysiek toegankelijk zijn, ook voor inwoners met een beperking.
- Voorzieningen goed bereikbaar zijn en dat daarbij rekening wordt gehouden met de meest voor de hand liggende vervoersmethoden van de betreffende doelgroepen.
- We bij de planning van voorzieningen en het realiseren van vastgoed dat daarvoor nodig is, willen meebewegen met de ontwikkeling van de behoeften van nieuwe inwoners. Dat vraagt om een zekere mate van flexibiliteit.

### Voorzieningenclusters

Clustering van bepaalde voorzieningen maakt het mogelijk dat inwoners bezoeken kunnen combineren, organisaties beter kunnen samenwerken en ontmoeting tussen verschillende doelgroepen wordt gefaciliteerd. Dit hoeft overigens niet altijd in één gebouw. Een logische combinatie van functies is te vinden in een gezondheidscentrum. Maar ook minder voor de hand liggende combinaties zijn mogelijk, zoals de door de inwoners geopperde combinatie van dorps huis en sportkantine of de combinatie van kinderopvang met laagdrempelige dagbesteding voor ouderen of inwoners met een beperking. Voorts zijn er functies die niet per se vragen om een eigen accommodatie. Deze functies kunnen gefaciliteerd worden door flexibel gebruik te maken van ruimtes binnen bestaande accommodaties. Te denken valt aan spreekuurruimtes die geschikt zijn voor ambulante GGZ-zorg (psychologen bijvoorbeeld), thuiszorg of ouderenadvies ("pluspunt"). Ook laagdrempelige dagbesteding vraagt niet om een eigen gebouw.

## Mogelijke clustering en relaties tussen voorzieningen



We streven daarom naar een logische clustering van voorzieningen rondom specifieke doelgroepen of activiteiten:

- Onderwijs en opvang
- Sport en bewegingsonderwijs (zowel binnen als buiten)
- Gezondheid en welzijn, evt. nog aangevuld met sport en ontmoeting
- Ontmoeting en ontspanning
- Ontmoeting en levensonderhoud

Specifiek geldt nog dat:

- Onderwijs en de voorziening voor bewegingsonderwijs dicht bij elkaar gelegen zijn, de loopafstand is bij voorkeur minder dan 500 m, maar maximaal 1 km.
- Voorzieningen voor dagelijkse levensbehoeften, zorg en dagbesteding bij voorkeur in combinatie met of in de directe nabijheid van zorgwoningen worden gerealiseerd.

## Dorpshart en steppingstones

We vinden het belangrijk dat het huidige dorpshart verder wordt opgewaarderd tot het bruisend hart van het nieuwe Lisserbroek, met behoud van het atypische karakter waarbij scholen, dorps huis en sport (incl. de ontmoetingsfunctie) nu de basisvoorzieningen zijn. Deze voorzieningen kunnen worden aangevuld met overige voorzieningen (zie de afbeelding hierna) waarbij de concentratie van voorzieningen groot genoeg moet zijn om het dorpshart een centrumfunctie te geven.

Tegelijkertijd willen we dat ook in de uitbreidingsgebieden Binnenturfspoor en Noord een aantal voorzieningen te vinden is: zogenaamde 'steppingstones'. Daarmee zorgen we ervoor dat deze gebieden leefbaar worden voor de inwoners, dat zij elkaar ook in de directe leefomgeving kunnen ontmoeten en er een levendige route richting het dorpshart ontstaat.

Uitgangspunt is wel dat de voorzieningen in het dorpshart en die in de steppingstones via langzaam verkeersroutes in de groen-blauwe ruggengraat voor alle inwoners makkelijk te bereiken zijn. We voorkomen zo ook dat een te grote concentratie van voorzieningen ontstaat, waardoor knelpunten ontstaan op het gebied van verkeersveiligheid, parkeren of inpasbaarheid in de huidige dorps structuur.

Binnen het dorpshart en de steppingstones moet in ieder geval ruimte worden gereserveerd voor de volgende voorzieningen:





hangt af van nader distributie planologisch onderzoek (DPO). Hierbij zullen onder andere koopstromen moeten worden geanalyseerd, leegstandseffecten in beeld worden gebracht en er zal onderbouwd moeten worden welk winkelloppervlak nodig is per inwoner. We willen uit oogpunt van een duurzame stedelijke ontwikkeling de afweging maken of de ontwikkeling van nieuw aanbod aan commerciële voorzieningen verantwoord is. Om te komen tot die afweging zal afstemming plaatsvinden met de gemeente Lisse.

Het huidige dorp heeft een atypisch dorpshart met een aantal voorzieningen dat past bij de schaal van het huidige dorp: een dorpshuis (met daarin spreekuren voor huisarts en fysiotherapeut, apotheekservice, peuterspeelzaal en jongerencentrum), een scholencomplex voor een openbare en een katholieke school (met daarin een buitenschoolse opvang), een gymzaal en een buitensportaccommodatie voor voetbal en tennis. Verder is in het dorp nog beperkt horeca, een skeelerbaan en de landwinkel van de Olmenhorst aanwezig.

In eerste instantie wordt gekozen voor het intensiveren van het gebruik van bestaande voorzieningen. Als dat niet mogelijk is, wordt de bestaande voorziening uitgebreid, tenzij dit leidt tot ongewenste schaalgrootte, of dit ruimtelijk niet inpasbaar is. Dit laatste is het geval bij het basisonderwijs: een school voor 900 leerlingen wordt als niet wenselijk gezien en dus wordt gekozen om de uitbreiding op een andere locatie dan de bestaande school te realiseren. Verder is uit ruimtelijke studies gebleken dat de ruimte op het huidige buitensportcomplex onvoldoende ruimte biedt om daar uitbreiding van beide sportverenigingen te realiseren. Dat betekent dat één van de verenigingen verplaatst moet worden.

In de scholen en dorpshuis De Meerkoet is recent geïnvesteerd. We kiezen er daarom voor deze accommodaties vooralsnog hier in stand te houden en het gebruik ervan te optimaliseren ten behoeve van maatschappelijke (gesubsidieerde) activiteiten. Commerciële activiteiten die nu in gemeentelijk vastgoed zijn gehuisvest, worden gefaseerd ondergebracht in nieuwe voorzieningen die passen bij de toekomstige schaalgrootte van Lisserbroek en aansluiten op de visie op clustering van voorzieningen zoals hiervoor geschetst. De locaties van het dorpshuis en de scholen

zouden echter op termijn herontwikkeld kunnen worden (dit wordt nader onderzocht).

Het centrum verplaatst zich dan mogelijk wat naar het oosten. Dit biedt kansen voor herontwikkeling met bijvoorbeeld woningen voor jongeren of ouderen (mits voorzieningen voor zorg en levensonderhoud nabij zijn).

Ook de sportvelden zouden nog kunnen verschuiven, wanneer dit nodig blijkt om andere centrumvoorzieningen een plek te geven (mits de velden in woongebied, tegen het dorpshart aan blijven liggen). Aard en omvang van de sportaccommodaties willen we vraaggericht bepalen in samenspraak met verenigingen en zoveel mogelijk ook met nieuwe inwoners.

Uiteindelijk leidt dit tot het programma zoals weergegeven is op pagina 24 en 25. Dit betreft het eindplaatje bij 2400-3200 woningen.

Omdat gemeentebreed de komende jaren versneld meerdere grootschalige woningbouwplannen worden ontwikkeld, is het te verwachten dat de druk op bovenwijkse voorzieningen op het gebied van sport, zorg, onderwijs en cultuur toeneemt. In de komende tijd zal in beeld worden gebracht of dat op termijn ook leidt tot realisatie van (een) nieuwe bovenwijkse voorziening (en) in Lisserbroek en zo ja welke dan. Ten behoeve daarvan zal nabij het voorzieningshart extra ruimte gereserveerd moeten worden. Dit zal nader uitgewerkt worden in de gebiedsenveloppen waarbij de onderlinge samenhang (bestaand voorzieningen hart, Binnenturfspoor en Noord) geborgd wordt.

	Bestaande voorzieningen
Basisonderwijs	Huidige accommodatie van De Reiger en De Zilvermeeuw; ongeveer 350 leerlingen totaal
Kinderopvang	Kinderopvang van SKH en Borus
Sport/ bewegen (binnen)	Gymzaal
Sport/ bewegen (buiten)	Tennis- en voetbalcomplex IJs- en skeelerbaan Bestaande speel- en trapveldjes

	Nieuw te realiseren voorzieningen
	Aanvullende nieuwe accommodatie tbv uitbreiding De Reiger en De Zilvermeeuw; geschikt voor 450-550 leerlingen totaal
	Nieuwe accommodatie(s) voor: 100-120 kindplaatsen dagopvang 120-170 kindplaatsen buitenschoolse opvang 50-60 kindplaatsen peuterspeelzaal Relatie met onderwijs wenselijk: Integraal Kindcentrum.
	Nieuwbouw 2 zaaldelen voor bewegingsonderwijs, voor zover niet benut voor bewegingsonderwijs inzetbaar voor andere binnensporten. Alternatief is sporthal (3 zaaldelen), als gekozen wordt voor beperkte uitbreiding van het buitensportcomplex. In beide gevallen is het wenselijk dat de accommodatie ook een ontmoetingsfunctie vervult. Mogelijk worden door de markt nog initiatieven genomen op het gebied van sport (fitnesscentrum, dansschool etc).
	Uitbreiding buitensportaccommodatie en herinrichting bestaande buitensportaccommodaties. Aard en omvang vraaggericht te bepalen in samenspraak met verenigingen en zoveel mogelijk met nieuwe inwoners. Ruimte wordt nu gereserveerd voor 3 extra tennisbanen en maximaal 2 extra voetbalvelden. Gelegenheid voor (on)georganiseerde sport in de buitenruimte: bijv. hardloopcircuit, speel- en trapvelden, Cruyff-courts etc.



	Bestaande voorzieningen	Nieuw te realiseren voorzieningen
Ontmoeting en welzijn	<p>Dorpshuis De Meerkoet: ontmoeting en sociaal culturele activiteiten (optimaliseren gebruik en benutting)</p> <p>Jongeren centrum</p>	<p>Ruimten voor dagbesteding ouderen, welzijnsactiviteiten en wijksteunpunten</p> <p>Ruimte voor ontmoeting in sport- en speelfaciliteiten openbare buitenruimte</p>
Gezondheid	<p>Spreekuren huisarts en fysiotherapie in dorpshuis De Meerkoet:</p>	<p>Gezondheidscentrum met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3-4 huisartsen,</li> <li>• 4-5 fysiotherapeuten</li> <li>• 3-4 tandartsen,</li> <li>• 1-2 maatschappelijk werkers</li> <li>• Apotheek</li> <li>• spreekuren consultatiebureau</li> </ul>
Commercieel	<p>Bestaande horeca</p>	<p>Supermarkt op wijkniveau</p> <p>Beperkt horeca</p> <p>Beperkt detailhandel (dagelijkse boodschappen)</p>
Speelruimte	<p>Bestaande speelvoorzieningen</p>	<p>Nieuwe speelvoorzieningen voor alle leeftijdscategorieën (conform de speelruimtenormen van de gemeente).</p>
Overig	<p>Bestaande Koninkrijkszaal</p>	

## 2.4 Economie in de wijk

### Huidige situatie

Lisserbroek kent het bedrijventerrein Kruisbaak, met als grootste bedrijfsvestiging een groothandel- en transportbedrijf in bloemen en planten. Op het bedrijventerrein bevinden zich circa 15 bedrijfsvestigingen. De bedrijven hebben over het algemeen een naar verhouding groot, loodsachtig bedrijfsdeel/productie en een bijbehorend 'zelfstandig' kantoordeel.

Het gebied Binnen Turfspoor is nu nog een overwegend tuinbouwgebied met verspreid enkele andere bedrijfsfuncties. Maar de bedrijven in dit gebied zijn bijna allemaal direct of indirect verbonden aan de tuinbouw of bedekte teelt. Het aantal tuinbouwbedrijven is de laatste jaren verder afgenomen. Deels omdat de bedrijfsvoering niet meer rendabel is en deels omdat met oog op provinciaal en gemeentelijk ruimtelijk beleid eigenaren hun bedrijfsgronden van de hand hebben gedaan.

In afwachting op de beoogde woningbouwontwikkeling worden enkele percelen nog wel voor de agrarische functie gebruikt.

Het gebied Noord beslaat landbouwgebied. Aan de randen van het gebied bevinden zich aan de Ringvaartzijde land- en tuinbouwbedrijven, nu onderdeel vormend van het bestaande dorp. Aan de IJweg, binnen het plangebied Noord ligt een bedrijfsvestiging van een groot vrieshuis en het plangebied zelf grenst aan het landgoed de Olmenhorst.

### Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen

Lisserbroek anno 2040 is een dorp waar het prettig wonen is. Door aanwezigheid van eigen voorzieningen, door een gevarieerd woningaanbod, een verscheidenheid aan doelgroepen maar ook door de aanwezigheid van water en groen in en rond het dorp. Het aangename woon- en leefklimaat wordt daarnaast versterkt door de aanwezigheid van niet-woonfuncties. De economische functie zorgt in het dorp voor levendigheid. Lisserbroek is niet een dorp waar alleen maar wordt gewoond en waar

overdag niemand is, maar waar ook wordt gewerkt. Op het schaalniveau van het hele dorp Lisserbroek zorgt functiescheiding voor een leefbaar dorp, in de woonwijken is functiemenging juist de bedoeling. Het accent ligt in beide gevallen op het faciliteren van de lokale economie. In de Gebiedskaart worden daarvoor drie sporen gevolgd: transformatie, behoud en het faciliteren van nieuwe economische ontwikkelingen.

Voor de tuinbouw, de tuinbouwgerelateerde bedrijvigheid en/of bedrijvigheid met een verkeersaantrekkende werking voor zover gelegen in de toekomstige woonwijken wordt verdere transformatie voorgestaan. Het gaat hier om bedrijven die zich qua milieuaspecten en/of verkeersaantrekkende werking op termijn minder wenselijk zijn midden in een woonwijk. De Gebiedskaart gaat uit van het respecteren van planologische rechten van zittende bedrijven maar transformatie naar wonen is uiteindelijk gewenst.

Voor de agrarische bedrijvigheid ten oosten van Turfspoor en ten westen van het gebied Noord gaat de Gebiedskaart uit van behoud van deze economische functie. Het zijn de bedrijven die hier de openheid van het landschap garanderen.

In Lisserbroek is behoud van het lokale bedrijventerrein Kruisbaak uitgangspunt. Verdere uitbreiding van het areaal van het bedrijventerrein is niet de bedoeling, functieverruiming wordt in de toekomst niet uitgesloten.

Op de markt voor bedrijventerreinen is er in de regio Amstelland-Meerlanden voor de periode tot aan 2030 een overaanbod voorzien, indien het beschikbare planaanbod tot aan 2030 geheel tot ontwikkeling komt. Een belangrijk deel van de planvoorraad in de regio is gericht op luchthaven- of veilinggerelateerde bedrijvigheid. Het gaat om goed ontsloten bedrijventerreinen die – onder meer qua kavelgrootte en parkmanagement – in weten te spelen op de markt vraag. De vraag aan bedrijfslocaties richt zich in de regio ook op binnenstedelijke gemengde werklocaties.

Uitbreiding van het bedrijventerrein Kruisbaak ligt gezien het beschikbare planaanbod niet in de rede. Daarnaast verandert de ruimtelijke context voor het bedrijventerrein. Woningbouw is voorzien in de nabijheid van het bedrijventerrein. Voor beide functies heeft dat consequenties. Woningbouw is ruimtelijk inpasbaar door het respecteren van richtafstanden horend bij de milieucategorieën van bedrijven zoals op-



deelnemers Driehoekoverleg schetsend aan de Gebiedskaart 2040

genomen in het bestemmingsplan. Bij de gebiedsuitwerking is in afstemming met de betrokken bedrijven verder maatwerk nodig voor het bepalen van exacte afstanden.

Voor het bedrijventerrein geldt dat uitbreiding of aanpassing van gebouwen of een andere verkaveling overwogen kan worden zolang deze ruimtelijke ingrepen niet leiden tot grotere onderlinge afstanden ten opzichte van woningbouw en aanpassingen zich voegen in de maat en schaal van het huidige bedrijventerrein

Tot slot gaat de Gebiedskaart uit van nieuwe ruimte voor de ontwikkeling van de lokale economie. Op de eerste plaats in het voorzieningshart waar maatschappelijke en commerciële functies zorgen voor nieuwe werkgelegenheid. In de woonwijken zelf is enige vorm van functiemenging wenselijk uit oogpunt van levendigheid en leefbaarheid. Planologisch gezien is het uitoefenen van een beroep aan huis hoe dan ook mogelijk, waar ruimtelijk inpasbaar is ook een bedrijf aan huis mogelijk. Verspreid door de woonwijk, primair gekoppeld aan routes, zijn verspreid liggende voorzieningen wenselijk, zoals bedoeld in de paragraaf voorzieningen. Voor nieuwe werkgelegenheid/bedrijvigheid in de woonwijken geldt in beginsel een maximale milieucategorie 2 zoals bedoeld in de handrijking milieuzonering van de VNG. Het gaat hier om bedrijven die zich kunnen vestigen in de nabijheid van de woningen.

## 2.5 Duurzaamheid

De ambities voor een duurzame gebiedsontwikkeling Lisserbroek 2040 zijn 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.

De uitwerking in concrete duurzaamheidsmaatregelen op het niveau van buurten, straten en woningen vindt plaats binnen de principes van de Gebiedskaart. Voor wat betreft de maatregelen in de openbare buitenruimte geldt de gemeentelijke DIOR als kader.

Voor het realiseren van de ambities op het vlak van duurzaamheid is een gezamenlijke wil en inspanning nodig van zowel de marktpartijen, (toekomstige) dorpsbewoners en ondernemers als de gemeente en het waterschap. Bij de planuitwerking spelen aspecten als financiële en organisatorische haalbaarheid, technische haalbaarheid, 'total cost of ownership' en wet- en regelgeving een belangrijke rol bij het kunnen realiseren en slim combineren van de diverse ambities. Dat geldt bijvoorbeeld voor het behalen van de scores uit de gemeentelijke prestatie richtlijn (GPR).

Wat wel zeker is, is dat de wijken Noord en Binnen Turfspoor aardgasloze wijken zullen zijn, waarbij voldaan wordt aan BENG (energieprestatie 'Bijna Energie Neutrale Gebouwen') als ondergrens. Doorontwikkeling naar Nul op de meter wordt mogelijk gemaakt.

## ENERGIE



### *Duurzaamheids ambitie*

Het toevoegen van een substantieel aantal nieuwe woningen bij Lisserbroek biedt kansen voor een energieleverende wijk. Dit vraagt in ieder geval om onderzoek naar de mogelijkheden om een eventueel energieoverschot uit de nieuwe wijken te leveren aan bestaande wijken, alsmede onderzoek naar de ruimtelijke inpassing.

Te denken valt aan het ontwikkelen van een (collectief) duurzaam energiesysteem; het collectief investeren en renderen en het benutten van de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving.

### *Duurzaamheids ambitie*

De ambitie is om zoveel mogelijk regenwater op te vangen en nuttig toe te passen. Het uiteindelijke doel is het zo min mogelijk gebruiken (of verbruiken) van drinkwater en het tegelijkertijd voorkomen van wateroverlast.

Voor de te ontwikkelen gebieden is het van belang dat maatregelen worden getroffen die bijdragen aan reductie van de watervraag en het vertraagd afvoeren van hemelwater. Het gaat om gebouwgeboden maatregelen (bijvoorbeeld groene daken) en maatregelen in de buitenruimte (minder verhard oppervlak). Voor het robuuster en toekomstbestendiger maken van het watersysteem is daarnaast vermindering van het aantal peilvakken in met name Binnen Turfspoor gewenst.

## KLIMAAT-ADAPTATIE





# BEREIK- BAARHEID EN MOBILITEIT

## *Duurzaamheids ambitie*

Ambitie is om de fiets en de bus aantrekkelijke alternatieven te laten zijn voor de auto. Het stimuleren van ketenmobiliteit door het voorzien in een aantrekkelijk overstappunt van fiets naar HOV is inzet van een duurzame gebiedsontwikkeling. Daarnaast vraagt de aanleg van een snelfietsroute vanaf de HOV-halte richting Nieuw-Vennep (dan verder naar Hoofddorp) om ruimtelijke inpassing. Ambitie is verder om een zoveel mogelijk autoluw centrumgebied te ontwikkelen.

Opgave voor de woonwijken is het aanleggen van een robuuste verbindende route naar het centrumgebied en het buitengebied. Een route waarbij zo min mogelijk sprake is van menging met autoverkeer of ander gemotoriseerd verkeer. De fietser is de koning en de auto is te gast. Fiets- en voetgangerspaden sluiten goed aan op het bestaand netwerk in en rond het dorp.

De ruimtelijke structuur van straten in de woonwijken is gericht op het ontmoedigen van sluijverkeer. Nagegaan wordt welke maatregelen kunnen bijdragen aan “autodelen” en in hoeverre stimuleringsmaatregelen ertoe kunnen bijdragen dat ook bewoners van het bestaande dorp meedoen.

## *Duurzaamheids ambitie*

Een leefbaar dorp vraagt om het weren van doorgaand autoverkeer, levendigheid door functiemenging van wonen en werken, het creëren van rustige groene plekken, maar ook drukker plekken waar ontmoeting en beweging centraal staan. Daarnaast is het tijdig meegroeien van bestaande voorzieningen en het realiseren van nieuwe voorzieningen die aansluiten op de behoefte van verschillende doelgroepen van belang voor een leefbaar dorp.

Op het gebied van gezondheid is de “beweegvriendelijke” leefomgeving inzet van deze gebiedsontwikkeling.

Het bewerkstelligen van functiemenging is bij de paragraaf “economie in de wijk” reeds aan de orde gekomen. Op het gebied van gezondheid is het bieden van ruimte voor beweging essentieel. Door te voorzien in sportvoorzieningen, routes voor langzaam verkeer (hardloopprondjes, hondenuitlaatroutes), buurt en wijkparken en door het creëren van aantrekkelijke recreatiegebieden in de nabijheid van de woonomgeving.

Op gebouwniveau is het creëren van een goed binnenklimaat uitgangspunt. Er wordt gestreefd naar de toepassing van duurzame materialen die hiertoe bijdragen. Onderzoek naar aanpasbaarheid van woningen (het door bewoners verder kunnen investeren in duurzaamheidsmaatregelen) is daarbij de bedoeling.

Het thema ‘gezonde voeding’ komt terug in de inrichting van de (toekomstige) buitenruimte, zoals hieronder beschreven bij het thema sociale duurzaamheid.

## *Duurzaamheids ambitie*

Ambities zijn in ieder geval het behouden van de sociaal culturele eenheid van het dorp, het stimuleren van ontmoeting, het bieden van adequate en toegankelijke voorzieningen en het vormgeven van een veilige, aantrekkelijke omgeving waar in sociaal opzicht prettig gewoond en gewerkt kan wonen en waar sociale controle is (ogen gericht op straat op plekken waar het 's avonds meer verlaten is).

De ambitie is het realiseren van een inclusieve leefomgeving: een toegankelijke openbare buitenruimte, woningen voor ouderen en inwoners met een beperking nabij voorzieningen. Flexibiliteit van woningen is daarbij ook van belang met het oog op bijvoorbeeld ouderen die langer in hun eigen woning willen blijven wonen. Dorpsbewoners en marktpartijen hebben het initiatief genomen om op basis van een dorpsenquête woonwensen te inventariseren.

De opgave is om te zorgen voor een zodanige inrichting van de buitenruimten dat de mensen die er wonen zich hechten (place making en place attachment) en zich met de woonomgeving identificeren. Hiervoor zou betrokkenheid bij het ontwerp, maar mogelijk ook de inzet van bewoners en ondernemers bij aanleg en onderhoud van de buitenruimten een mooi principe zijn. In het kader van eigenaarschap en burgerbetrokkenheid onderzoeken marktpartijen de suggestie voor een “coöperatie Lisserbroek duurzaam”.

De ambitie is het ontwikkelen van buurten met een sterke sociale cohesie. Samen voedsel produceren kan hieraan bijdragen. Onderzocht wordt of buitenruimten ingezet kunnen worden voor “eetbaar groen”.

## CIRCULARI- TEIT



### *Duurzaamheids ambitie*

Algemene ambitie is waar mogelijk hergebruik van materialen en het toepassen van nieuwe (herbruikbare) duurzame materialen.

Nieuwe gebouwen zijn te beschouwen als een materialendepot; ze zijn de- en remontabel met lichte, hernieuwbare, biobased en non-toxische materialen.

De ambitie is dat voor alle nieuw te bouwen gebouwen een materialenpaspoort wordt opgesteld.

Uitkomende gronden zijn mogelijk te gebruiken voor aanleg van nieuwe tuinen en voor de land- en tuinbouw in de omgeving. Dit wel afhankelijk van de bodemkwaliteit.

Door hergebruik van GFT-afval door middel van een kleinschalige vergistingsinstallatie ('waste transformer') kan een bijdrage geleverd worden aan het energievraagstuk en een reductie van transportbewegingen. Marktpartijen streven naar de inpassing van lokale GFT-vergisting.

### *Duurzaamheids ambitie*

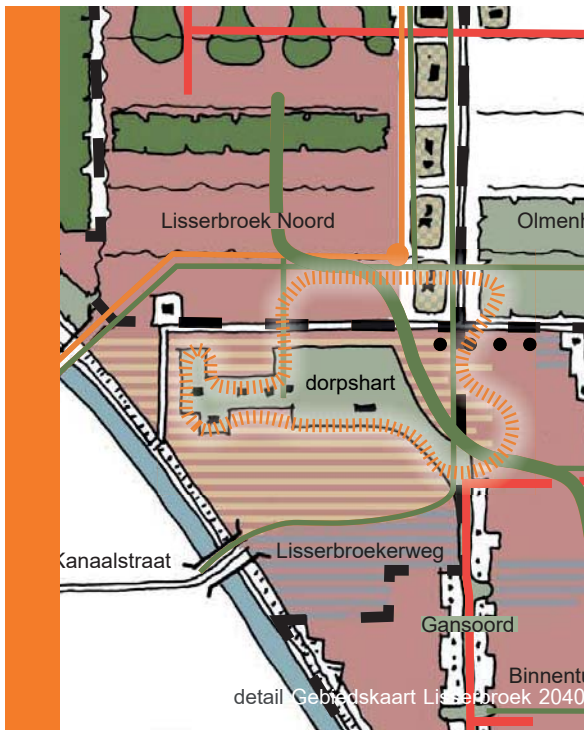
De ambitie is om de sfeer en het karakter van het dorp, gelegen midden in de Randstand, te behouden.

Het lokale DNA wordt gebruikt bij de stedenbouwkundige opzet van de nieuwe wijken. Dat betekent het behouden en zoveel mogelijk inzetten van aanwezige landschappelijke karakteristieken, verkavelingspatronen, hoogteverschillen en variatie in landschapstypen en het accentueren van overgangen. Ook het zichtbaar houden van de kenmerkende fijnmazige structuur van het historische weide-landschap (water en veen) van de voormalige Lisserbrouckpolder en Rooverspolder valt hieronder. Ook archeologische waarden in de ondergrond horen bij het lokale DNA. De architectuur van gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte versterken het dorpse karakter. Bestaande kassen vormen een verwijzing naar de meer recente tijd waarin Binnen Turfspoor gebruikt werd ten behoeve van de (glas)tuinbouw.

## ERFGOED- WAARDE







### 3 Gebiedskaart Lissbroek 2040

Het dorp Lissbroek zal de komende jaren uitgebreid worden met twee nieuwe woonwijken: “Lissbroek Binnenturfspoor” en “Lissbroek Noord”. Na het opstellen van het Ambitiedocument, het uitwerken van de in hoofdstuk 2 benoemde opgaven, heeft het Driehoeksoverleg Lissbroek 2040 verkend hoe deze nieuwe woonwijken goed ingepast kunnen worden in de omgeving. Hiervoor is de zogenaamde Gebiedskaart opgesteld. De kaart geeft de ruimtelijke en functionele hoofdopzet van het Lissbroek anno 2040 weer, met daarbij het netwerk aan beoogde routes voor auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer.

## Toelichting op de gebiedskaart

Op de Gebiedskaart Lisserbroek 2040 zijn de toekomstige hoofdstructuur en ruimtelijke ingrepen vertaald in kleuren, doorgetrokken lijnen, stippellijnen en gekromde lijnen. Deze lijnen vragen om een korte toelichting.

Centraal in het dorp ligt het voorzieningshart. De Gebiedskaart geeft een ruimtereservering aan; de exacte omvang wordt gedurende de gebiedsontwikkeling van de wijken Binnen Turfspoor en Noord steeds concreter.

De hoofdinfrastructuur is met rode lijnen aangegeven. De niet onderbroken lijnen op de kaart vormen de basis. De stippellijnen zijn aansluitingen die ruimtelijk niet onmogelijk gemaakt moeten worden. Voor beide nieuwe woongebieden (Binnen Turfspoor en Noord) zijn nieuwe ontsluitingswegen geprojecteerd die parallel liggen aan de oude polderwegen Lisserweg en IJweg.

Met een groene lijn is de mogelijke route van de groen-blaauwe ruggengraat aangegeven. Deze ruggengraat ligt zo veel mogelijk vrij van de hoofdinfrastructuur.

In deelgebied Noord zal het bos een belangrijke kwaliteitsdrager zijn en een eigen identiteit geven aan het toekomstig woongebied. Met een gekromde lijn is een zoekgebied aangegeven waar het bos en nieuwe woningenbouw met elkaar zouden kunnen vervloeien.

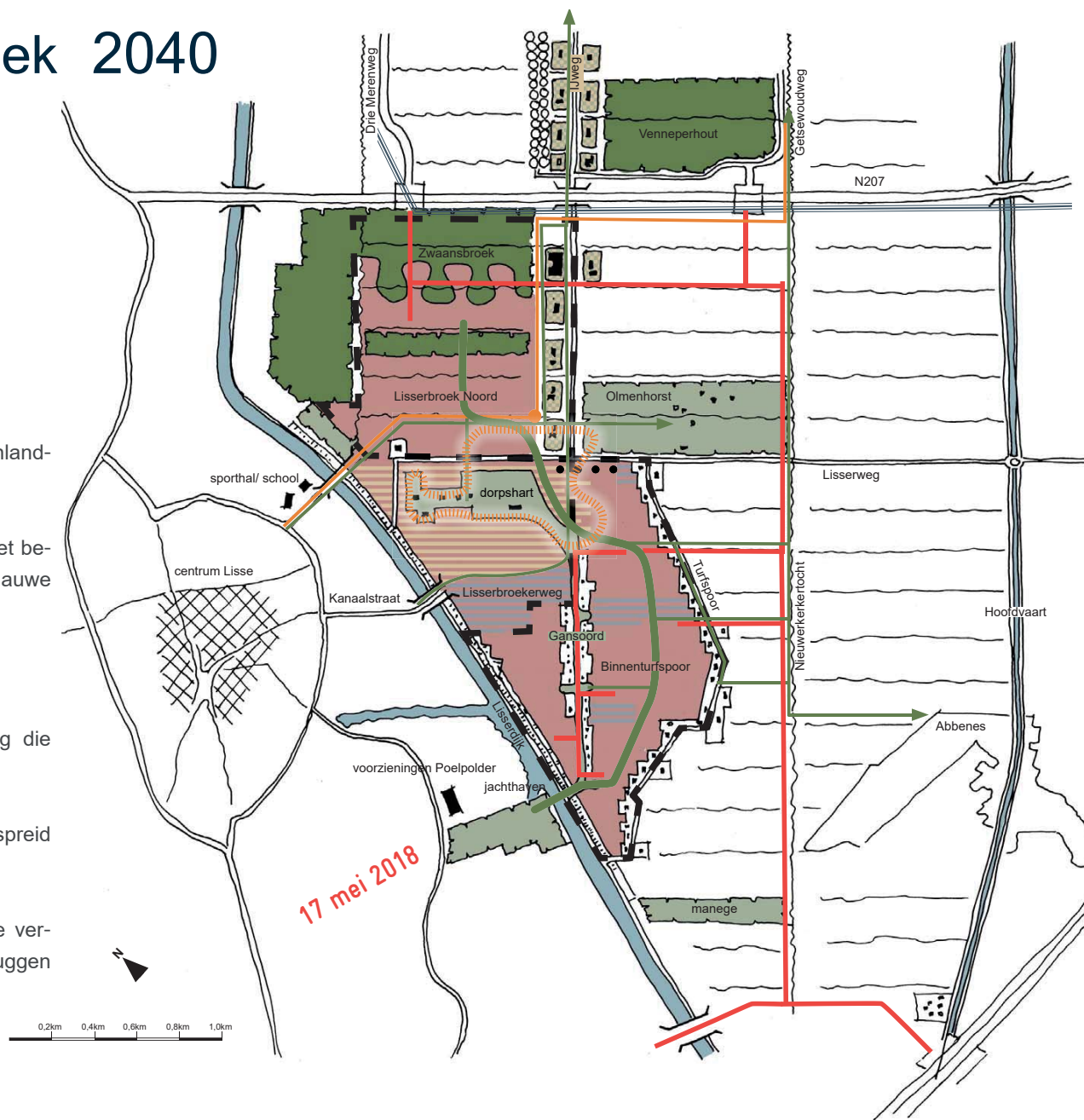
### LEGENDA

	bestaande woonwijken Lisserbroek
	bestaande bedrijven Lisserbroek
	bestaand groen
	bos
	nieuw woongebied
	nieuwe hoofdontsluiting
	zoekgebied voorzieningen (toekomstig) hart van het dorp
	mogelijke nieuwe aansluiting op N207
	bestaande en mogelijke nieuwe woonerven
	mogelijk ruimtelijk accent
	langzaamverkeersverbinding
	groen blauwe ruggengraat, langzaamverkeersverbinding
	mogelijke route HOV met halte
	hoogspanningslijn (380 kV)
	bestaande bebouwingslinten
	deelgebieden Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord

# Gebiedskaart Lisserbroek 2040

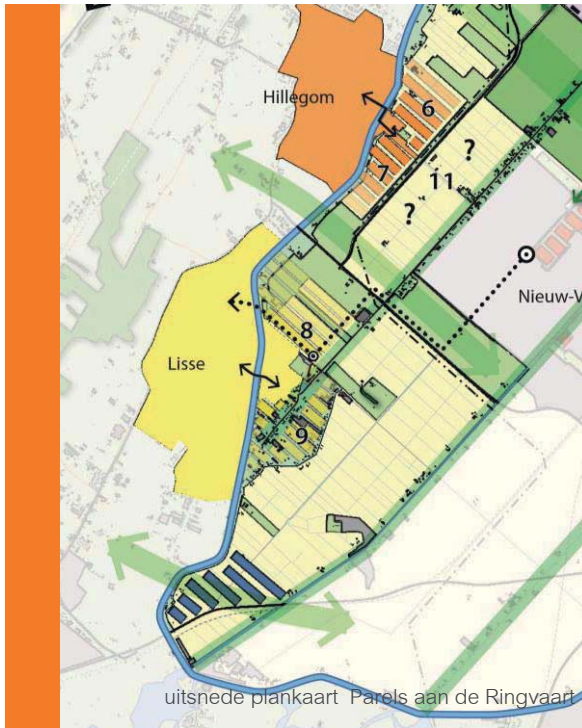
## Ruimtelijke principes

- Het dorpshart ligt centraal
- Behoud de karakteristiek van het landschap
- Pas de bestaande woningen en bedrijven in
- Vertaal karakteristieke plekken naar specifieke woonland-schappen
- Verbind de nieuwe woonbuurten, de voorzieningen en het be-staande dorp door een vrijliggend fietspad, 'de groen-blauwe ruggengraat'
- Oude polderwegen worden ontlast
- Lisserbroekerweg wordt omgevormd tot ontsluitingsweg die past bij het dorp
- Autoverkeer uit de woonwijk wordt zo snel mogelijk gespreid naar buiten geleid
- Reserveer ruimte voor aansluitingen op het omliggende ver-keersnetwerk, alternatieve routes en voor (mogelijke) bruggen over het water.









## Bijlages

Op weg naar het toekomstbeeld voor Lisserbroek is in het Driehoeksoverleg als eerste stap gezamenlijk de bestaande situatie, de beleidsuitgangspunten en de dromen van de bewoners geanalyseerd. In de bijlages zijn ter illustratie een aantal documenten opgenomen. Als eerste wordt in 2 bijlages het wensbeeld van de huidige bewoners verwoord. In bijlage 3 wordt een overzicht gegeven van het bestaande gemeentelijke beleid. In bijlage 4 worden de ontwikkelingen in en om Lisserbroek aangegeven. De recent uitgevoerde voorzieningen en verkeersonderzoek onderzoeken en de vervolgstappen worden in bijlage 5 beschreven.

# Bijlage 1, Wensbeeld van het dorp

## De acht woongeboden

1

### Eerst bewegen, dan bouwen

Voordat de eerste woning wordt gebouwd moet er een plan met passende planning zijn voor de ontsluiting van zowel de nieuwbouw en het bestaande dorp en een oplossing van de verkeersoverlast en onveiligheid op en rond de Lisserbrug.

2

### De as

De as van het dorp is dorpshuis – basisscholen – sportverenigingen, waarbij gedacht wordt aan:

- Domein voor voetgangers en fietsers
- Herkenbare blauwgroene inrichting
- Voorzieningen en winkels op of aan de as of in de directe nabijheid

Bij verplaatsing van 1 van de 3 elementen in de as verdraait de oriëntatie van de as met behoud van de kwaliteitskenmerken.

3

### Uitbreiding en vernieuwing

De uitbreiding van het dorp vindt plaats van binnen naar buiten:

- Aansluiten op de bestaande bebouwing en de bestaande bebouwing meenemen in de plannen
- Kansen voor sociale en culturele verbindingen vooraf meenemen in de plannen
- Door stapsgewijze ontwikkeling blijft het dorp een eenheid
- Naast uitbreiding ook vernieuwing en herontwikkeling in het 'oude dorp'
- Koppeling met de verkoop vanuit het bestaande huurwoningenbestand

4

### Water en groen

Water en groen vormen bij de inrichting naast de ontsluitingswegen het ruimtelijk skelet van het dorp.

- Binnen het dorp bepalen water en groen de structuur van de bebouwing en zijn van groot belang Voor een duurzame opzet binnen de polder
- Rond het dorp een aansluiting op het gebied Zwaansbroek en recreatieve routes
- Water en groen in combinatie met verbindingen voor fietsers en voetgangers

5

### Doelgroepen

Elk plan voorziet in wooneenheden voor jongeren én ouderen en in verschillende prijsklassen.

- In combinatie met voorzieningen en gemeenschappelijke ruimte(s)
- Meegroeiwoningen voor jonge stellen

6

### Woonklimaat

De sfeer van het dorp behoudt het karakter van een plattelandsdorp midden in de Randstad.

- Eigentijdse bevestiging van een landelijk woonklimaat
- Beheerste bebouwingsdichtheid
- Hoofdzakelijk / uitsluitend laagbouw

7

### Kernwaarden

- Alle delen van het dorp staan in verbinding met elkaar
- Het dorp heeft een ontspannen ruimtelijke opbouw
- De opbouw en ontwikkeling van het dorp bevestigen het eigenaarschap van alle bewoners, en nodigen uit om een gedeelde identiteit te beleven

8

### Flexibel en aantrekkelijk

Financieel aantrekkelijk bouwen met een flexibele strategie:

- Huur en huurkoop
- Koopgarant
- Startersleningen
- Mogelijkheden voor zelfbouw en casco
- Duurzaam op niveau van inrichting, wijkopbouw en vormgeving woningen

# Bijlage 2, Wensbeeld van het dorp Duurzaamheid

1

## Energie

*100% zelfvoorzienend worden als het gaat om elektriciteit en een substantiele reductie van energieverbruik (zowel gas als electra).*

Wellicht wel het meest aansprekende thema binnen duurzaamheid. En ja, op dit gebied is nog heel veel te winnen. Hier liggen écht kansen om Lisserbroek qua energie zelfvoorzienend te krijgen, in ieder geval als het gaat om electra. Zonnepanelen en windmolens zijn belangrijke energie-opwekkers. Wellicht is een eigen windmolen voor Lisserbroek een optie? Ook bij (bestaande en nieuw)bouw is er veel te bereiken ten aanzien van duurzaamheid. Door samenwerking met de werkgroep Wonen kunnen belangrijke stappen worden gezet.

2

## Afval

*100% hergebruik van GFT, 100% recycling van al het andere afval en 50% minder afval in totaal.*

Afval is bijna geen afval meer. Steeds vaker wordt afval een grondstof. Van oud papier wordt nieuw papier gemaakt, van groenafval wordt compost gemaakt of energie via vergisting, van afvalplastic word nieuw plastic gemaakt of andere kunststoffen met uiteenlopende toepassingen. Nog even en afval bestaat niet meer. Wij kunnen daar zeker aan bijdragen. En natuurlijk zit de eerste winst in het minder laten ontstaan van afval, bijvoorbeeld door slim in te kopen.

3

## Groen/omgeving

*De luchtkwaliteit is met 35% verbeterd ten opzichte van 2014, minder NO<sub>2</sub>, roet en (ultra)fijnstof.*

Ten aanzien van groen is er een belangrijke link met de werkgroep Groen. Hoe we elkaar hierin kunnen versterken gaan we de komende tijd verkennen. Gedacht wordt aan onder meer fijnstof absorberende beplanting. Kijkend naar omgeving is luchtkwaliteit een belangrijk thema. Meten is weten.

4

## Water

*50% van alle huizen in Lisserbroek is voorzien van hergebruik van grijs water. 50% minder hemelwater in het riool.*

Binnen het thema water onderscheiden we twee subthema's:

1. Het drinkwater dat we drinken en waarmee we douchen, wassen, koken en de wc doorspoelen. Dit water wordt voor een groot deel afvalwater en gaat via het riool naar de waterzuivering.

2. Het water wat we buiten kennen: regenwater, het water in de sloot en het grondwater. We weten dat het steeds vaker heel hard gaat regenen in Nederland. Op zo'n moment zijn de sloten soms te klein, verdwijnt er veel water in het riool richting de waterzuivering en staat er water op straat. Dat zou toch beter en duurzamer moeten kunnen. Zo kunnen regenwaterafvoeren gaan lozen op de sloot in plaats van het riool. We kunnen onze tuinen en openbare ruimten ontdoen van alle verharding, zodat er meer water in de grond kan trekken. En we kunnen kijken of er lokaal tijdelijke opvang van regenwater mogelijk is.

5

## Voedsel

*50% van de totale consumptie groente en fruit wordt lokaal verbouwd en verkocht / geruild.*

Ook met voedsel is veel duurzaamheidswinst te behalen, als we kijken naar de wijze van produceren (duurzaam, biologisch, biologisch-dynamisch enz), en naar de wijze van transporteren. Wat je van dichtbij haalt hoeft niet van ver te komen en dat scheelt enorm. Bovendien draagt gezond voedsel bij aan je eigen gezondheid, en dat is zeker duurzaam!

# Bijlage 3, Onderzoeken verkeer en voorzieningen

## Verkeer

Om een goed beeld te krijgen van de mogelijkheden voor de ontsluiting van Lisserbroek bij de uitbreiding van de woningbouw is er begin 2017 door Royal Haskoning DHV een verkeersonderzoek verricht in gezamenlijk opdrachtgeverschap met Lisse. Op 11 april 2017 is het eindrapport afgerond. In dit onderzoek is nadrukkelijk aandacht besteed aan de verkeerssituatie op de Lisserbrug.

Er zijn een aantal analyse methodes gebruikt:

- Kentekenonderzoek (Notatie kentekens op 17 januari 2017 in cordon rondom Lisse en Lisserbroek en in de Kanaalstraat)
- Mechanische tellingen (week 2 en 3 in 2017 op de Lisserbroekerweg en de Lisserdijk Noord)
- Statisch verkeersmodel (berekening verkeersstromen in de toekomst in NHZ model met toevoeging van nieuwe woningen in Lisserbroek )
- Microsimulatie (onderzoek naar reistijden en wachtrijlengtes rond de Lisserbrug in 2017 en 2030)

## Resultaat verkeersonderzoek

- Uit het kentekenonderzoek blijkt dat het verkeer vanuit Lisse en Lisserbroek een belangrijk aandeel heeft in het verkeer dat gebruik maakt van de Lisserbrug. Een belangrijke stroom zijn de bewoners uit Lisse die in de ochtendspits via de Lisserbrug richting de A4/A44 rijden en in de avondspits weer terug keren. Ook in de toekomst (2030) blijft deze stroom belangrijk vanwege de groei van het aantal inwoners in Lisse en het aanbod van werkgelegenheid in oostelijke richting (o.a. Schiphol en Zuidas).
- In de huidige situatie zijn de wachttijden nog redelijke acceptabel met ca. 4-6 minuten in de beide spitsperiodes en maximaal 2 minuten buiten de spitsperiodes. Wel zijn de intensiteiten in de Kanaalstraat en Lisserbroekerweg tijdens de spitsperiodes nu al hoog, waardoor er wachtrijen ontstaan en de vooral de fietsers zich niet veilig voelen. De inrichting van de Kanaalstraat komt niet overeen met de functie en het intensieve gebruik. Vrijliggende fietsvoorzieningen zijn hier gewenst.
- Op basis van de probleemanalyse mag de conclusie worden getrokken dat er in 2030 wel degelijk een probleem is met de doorstroming op en rond de Lisserbrug. De brug en verkeersregeling zit in de huidige situatie aan de grens van zijn capaciteit. Extra verkeersaanbod leidt dus direct tot lange wachtrijen en olopende wachttijden.
- Dit berekende, forse toename van de reistijden wordt vooral veroorzaakt door de forse toename van het verkeersaanbod bij de Lisserbrug. Daarvan is tot ca. 50% het gevolg van de ontwikkeling van Lisserbroek (bij scenario 2). Bij de andere scenario's (met minder woningbouw) is dit aandeel kleiner. De andere 50% van de toename van het verkeer op de Lisserbrug wordt veroorzaakt door andere



economische ontwikkeling in de regio. De groei van het aantal inwoners in Lisse is hierin belangrijk.

- Als gevolg van de toename van het autoverkeer zullen de gemiddelde reistijden oplopen van de huidige 4-6 minuten tot reistijden van 22-37 minuten in de drukste spitsrichting. In de iets rustiger tegenrichting kan de wachttijd oplopen tot meer dan 50 minuten. Dit verschil wordt veroorzaakt door de gekozen prioriteit voor de drukste richting in de verkeersregeling op de Lisserbrug. De verwachting is wel dat een deel van het verkeer bij zulke lange reistijden (of eigenlijk wachttijden) een andere route (of tijdstip of modaliteit) zullen gaan zoeken.
- Naast het feit dat de reistijden enorm lang worden zullen ook de wachtrijen aan beide zijden van de brug tijdens de spitsperiodes meer dan één kilometer lang worden. Het gevolg hiervan is dat de wijken langs de Lisserbroekerweg en in Lisse langs de Hyacinthenstraat- Broekweg – Kanaalstraat tijdens de beide spitsperiodes van 2 uur niet meer goed bereikbaar zullen zijn.
- Een ander gevolg is dat het gevoel van veiligheid voor de fietsers in de toekomst nog meer onder druk komt te staan. Naast een grotere verkeersdruk ook een grotere mate van gehaastheid bij de automobilist om na lang wachten de brug over te kunnen. Daarmee wordt de potenties voor de fiets in het dubbeldorp mogelijk onvoldoende benut.
- Bij de beoordeling van de houdbaarheid van de infrastructuur in Lisserbroek is geconcludeerd dat de intensiteiten op de Lisserbroekerweg (met de aansluiting op de IJweg) nog net onder de grens van de maximale capaciteit liggen. Dit geldt voor alle vier de scenario's met toenemende woningbouw in Lisserbroek.
- Op basis van een analyse van met de "Rotondeverkenner" kan worden geconcludeerd dat de enkelstrooks rotonde bij de aansluiting tussen de Lisserbroekersweg – IJweg – Lisserweg bij de scenario's 1 en 2 niet meer voldoet. Bij deze beide scenario's is uitbreiding naar een dubbelstrooks rotonde noodzakelijk.

## Voorzieningen

Om een goed beeld te krijgen van de mogelijk gewenste voorzieningen in Lisserbroek is er begin 2017 door Royal Haskoning DHV een onderzoek gedaan naar de behoefte binnen het "dubbeldorp". Op 6 april 2017 is het eindrapport afgerond.

Als eerste stap in het onderzoek is de huidige situatie bepaald (beschikbare capaciteit van de voorzieningen in het dorp en het gebruik van de voorzieningen in de omgeving). Dit is gebeurd aan de hand van beschikbare data (o.a. BAG, LISA, Locatus, Stipo, Hospitality) en interviews met huidige voorzieninghouders en bewoners. Het huidig en toekomstig aantal voorzieningen is vergeleken met Benchmarks (Bollenstreek/ vergelijkbare gemeentes) om te tonen welk voorzieningen niveau maatgevend is. Voor de groei en de bevolkingsopbouw van de gemeente is naast een prognose van het aantal woningen (2400/3200) gebruik gemaakt van bevolkingsprognosesoftware.

## Resultaat voorzieningenonderzoek

Volgens het onderzoek is er op het niveau van het dubbeldorp Lisse-Lisserbroek:

- extra behoefte aan voorzieningen voor dagelijkse goederen, basisscholen (2), praktijken voor: huisartsen (3), tandartsen (2-3) en fysiotherapie (2-3), gymzaal/ sporthal (1), en tennisvelden (3-4), voetbalvelden (2), horeca en apotheek (1);
- Het tekort aan commerciële voorzieningen, cultuur, bioscopen, theater wordt naar verwachting in de regio opgevangen;
- Het tekort aan voortgezet onderwijs, speciaal onderwijs en verpleeghuis opvang is te klein om in het dubbeldorp een nieuwe voorziening te starten;
- Het aanbod aan voorzieningen voor niet-dagelijkse goederen, kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang, centrum voor jeugd en gezin, buurtgebouwen en bibliotheken in het dubbeldorp is voldoende. Bereikbaarheid speelt daarbij wel een rol. Om deze reden wordt door het onderzoeksbureau een kinderdagverblijf in Lisserbroek voorzien.

# Literatuurlijst

Naam beleidskader, datum vastgesteld, door wie

- Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, raadsbesluit (2012.0033712)
- Uitvoeringsplan Haarlemmermeer West, Parels aan de Ringvaart, raadsbesluit (2012.0033712)
- Ambitiedocument Lisserbroek, raadsbesluit (2016.0017874)
- Nota Woonagenda, B&W besluit (2015.0011692)
- Deltaplan Bereikbaarheid; Vrijheid van bewegen, raadsbesluit (2011.0048267), geactualiseerde Uitvoeringsprogramma (2016.0009189), concept Mobiliteitsbeleid Haarlemmermeer, B&W besluit (2018.0015354)
- Commerciële voorzieningen Haarlemmermeer 2016, raadsbesluit (2015.0056233)
- Programma Haarlemmermeer Duurzaam 2015-2018, raadsbesluit (2018.0008286)
- Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR), B&W besluit (2014.0004100)
- Actualisatie Gemeentelijke Prestatie Richtlijn voor duurzaam bouwen (GPR), raadsbesluit (2018.0003833)
- Samenwerkingsagenda Energie 2016-2018, B&W besluit (2016.0016067)
- Gemeentelijk Rioleringsplan 2015 tot en met 2019, raadsbesluit (2015.0040910)
- Beleidskader 'De agrarische sector in perspectief', raadsbesluit (2013.0015671)
- Meer voor Elkaar, uitwerking van de koers 2015-2018, Verordening sociaal domein en Verordening participatieraad gemeenteraad Haarlemmermeer 2015, raadsbesluit (2014.0049742)
- Actualisatie jeugd- en onderwijsbeleid, B&W besluit (2016.0016053)
- Integraal Huisvestingsplan Onderwijshuisvesting 2.0, raadsbesluit (2017.0026699)
- Nota Spelen, sporten en ontmoeten in de buitenruimte, B&W besluit (09/52387)
- Nota Groen en Recreatie. De kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden in Haarlemmermeer, raadsbesluit (2007/158899)
- nota Heroverweging Haarlemmermeér Groen, B&W besluit (2011.0010136)
- Sport in een beweeglijk perspectief, B&W besluit (2013.0071048)
- Erfgoed op de kaart, raadsbesluit (2010.0049739)
- Structuurvisie 'Vertalen, verbinden en versterken', raadsbesluit gemeente Lisse (15 september 2011) Projectplan werkgroep wonen, Stichting SamenMeer, maart 2015
- Projectplan werkgroep duurzaamheid, Stichting SamenMeer, maart 2015
- Agenda Groen, 'Licht op groen', besluit provinciale staten, 11 maart 2013
- Structuurvisie Noord-Holland 2040: kwaliteit door veelzijdigheid, besluit provinciale staten 28 september 2015
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit, besluit provinciale staten 21 juni 2010
- Uitvoeringsprogramma investeringsagenda fiets 2016-2025, regioraad (juni 2015)
- Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland (Algemeen Bestuur van het hoogheemraadschap maart 2015 / gemeenteraad Haarlemmermeer 30 april 2015)
- Water in de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, mei 2012, vastgesteld door algemeen bestuur van het hoogheemraadschap als bijlage bij de 'Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland'
- Inpassingsplan randstad 380 kv verbinding Beverwijk – Zoetermeer, rijk (3 september 2012)
- Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB), rijk (26 november 2002 en daarop volgende wijzigingsbesluiten)
- Visie wonen met zorg 2030 , B&W besluit (2017.0026227)
- Uitvoeringsplan wonen met zorg, B&W besluit ( 2018.0022374)



# Opmaak document

## Normale tekst

Lettertype: Cordia New Regular  
Lettergrootte: 14 pt  
Regelafstand: 15 pt  
Kleur: C: 64, M: 54, Y: 50, K: 48

## Lettertype tussenkopjes:

Lettertype: Cordia New Bold  
Lettergrootte: 14 pt  
Regelafstand: 15 pt  
Kleur: C: 64, M: 54, Y: 50, K: 48

## Hoofdstuktitel

Lettertype: Latha Bold  
Lettergrootte: 33 pt  
Kleur titel: C: 100, M: 80, Y: 48, K: 51  
Kleur cijfer: C: 40, M: 20, Y: 22, K: 2

## Paragraaftitel

Lettertype: Latha Regular  
Lettergrootte: 14 pt  
Kleur titel: C: 100, M: 80, Y: 48, K: 51  
Kleur cijfer: C: 40, M: 20, Y: 22, K: 2

## Subparagraaftitel

Lettertype: Latha Bold  
Lettergrootte: 12 pt  
Kleur titel: C: 100, M: 80, Y: 48, K: 51  
Kleur cijfer: C: 40, M: 20, Y: 22, K: 2

Ra ventus idempel molupta voluptatur aut quiam et magnatus.  
Iquia natis explibus, ute rerum volendici bea velloorro quature, quam res rem vento quia qui  
accus ullautet im dolecab orerum am veliquiam cum que del is ni cor sant volorum repudi  
consequ voluptust, officii quidendiae eat acearchici quassit od maion re esequod iaturia

## Tussenkopje

Ra ventus idempel molupta voluptatur aut quiam et magnatus.  
Iquia natis explibus, ute rerum volendici bea velloorro quature, quam res rem vento quia qui  
accus ullautet im dolecab orerum am veliquiam cum que del is ni cor sant volorum repudi  
consequ voluptust, officii quidendiae eat acearchici quassit od maion re esequod iaturia

# 1 Hoofdstuktitel

## 1.1 Paragraaftitel

### 1.1.1 Subparagraaftitel



# Opmaak document

## Kleuren



(Donker)oranje: C: 3, M: 56, Y: 93, K: 0



Lichtoranje / beige: C: 14, M: 20, Y: 44, K: 2



Groen: C: 34, M: 19, Y: 46, K: 4



Lichtblauw: C: 40, M: 20, Y: 22, K: 2



Donkerblauw: C: 76, M: 56, Y: 41, K: 32



Rood: C: 17, M: 44, Y: 39, K: 5

## Nota van beantwoording consultatiereacties

	<b>Dorpsvertegenwoordiging Lisserbroek</b>	<b>Voorstel reactie/verwerking</b>
1.	<p>Het bestaande dorp, inclusief de bedrijvigheid rond de Kruisbaak en het nieuwe dorpshart vragen om een gedeelde visie, een ruimtelijke uitwerking én een investeringsstrategie analoog aan een gebiedsenvelop.</p> <p>De maatgevende kwaliteiten in dit gebied zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Ontmoetingsfunctie van het dorp</li> <li>Concentratie van voorzieningen voor het hele dorp</li> <li>Toekomstperspectief voor de aanwezige en toekomstige bedrijvigheid</li> <li>Hoogwaardige verbindingen voor langzaam verkeer</li> <li>Aanwezigheid van basisonderwijs en sportverenigingen</li> <li>Herontwikkeling van vrijkomende opstallen en plekken</li> <li>Aansluiting op hoogwaardig openbaar vervoer</li> <li>Toevoeging van commerciële functies en winkels</li> </ol> <p>We doen het voorstel om deze derde gebiedsenvelop op te nemen in de besluitvorming aan de gemeenteraad bij de behandeling van de gebiedskaart Lisserbroek 2040. En om daarbij aan te geven dat de gemeente Haarlemmermeer de regie neemt bij deze deelgebiedsontwikkeling.</p>	<p>Over de inpassing van de bedrijven hebben wij de concept Gebiedskaart van juli 2017 na een verdiepingsbespreking met het Driehoeksoverleg aangevuld met een aparte paragraaf over economie in de wijk.</p> <p>Voor het vervolgproces, het opstellen van de gebiedsenveloppen, geldt: Er is aanleiding om de ontwikkeling van het voorzieningencentrum van Lisserbroek te vatten in één en dezelfde gebiedsenveloppe. Aangezien het toekomstige dorpshart zich uit zal strekken over de bestaande voorzieningenstrook alsmede over gronden in Lisserbroek Noord, is er aanleiding om een deel van het bestaande dorp onderdeel te laten zijn van de Gebiedsenveloppe voor Lisserbroek Noord. En gekoppeld daaraan zal een ontwikkelingsstrategie worden opgesteld waarin de rolverdeling tussen gemeente en marktpartijen verder wordt uitgewerkt.</p> <p>Voor het opstellen van een gebiedsenveloppe voor het hele bestaande dorp, inclusief het bedrijventerrein Kruisbaak, is geen aanleiding. Algemeen uitgangspunt voor het bestaande dorp (los van de voorzieningenstrook) is consolidatie van de huidige ruimtelijk-functionele opzet. Datzelfde geldt voor het bedrijventerrein Kruisbaak. Op zichzelf staande initiatieven voor herontwikkeling van opstallen op particuliere kavels worden separaat beoordeeld, met de visie van de Gebiedskaart als algemeen toetsingskader.</p>
2.	<p>De nadruk op dubbeldorpen in de nota 'Parels aan de Ringvaart' vraagt om een uitwerking in de gebiedskaart Lisserbroek 2040. Het Onderzoek behoefte voorzieningen en het Verkeersonderzoek zijn in samenwerking tussen de gemeenten Lisse en Haarlemmermeer uitgevoerd. Dit verdient een vervolg in een gezamenlijke visie op de gewenste verbindingen en doorstroming binnen het dubbeldorp en daaraan gekoppeld de verdeling van de voorzieningen over beide dorpen. Dat levert winst op voor de kosten, voor het gebruiksgemak en voor de kwaliteit van leven.</p> <p>Wij vragen u om deze in het dubbeldorp Lisse-Lisserbroek gedeelde visie op te nemen in de gebiedskaart Lisserbroek 2040 en om daaruit volgend expliciet te maken wat de gewenste voorzieningen zijn in het dubbeldorp aan</p>	<p>Het principe van het dubbeldorp behoeft uitwerking, de concept Gebiedskaart van juli 2017 was op dit punt nog onvoldoende concreet uitgewerkt.</p> <p>De Gebiedskaart is om die reden aangevuld met een visie op voorzieningen die is afgestemd met de gemeente Lisse. In deze visie worden uitspraken gedaan over het type voorzieningen waarvoor ruimte gereserveerd moet en kan worden in Lisserbroek, de locatie en het bijbehorende ruimtebeslag.</p> <p>Aangezien het toekomstige voorzieningencluster Lisserbroek 2040 zich uitstrekt over zowel de bestaande voorzieningenstrook van Lisserbroek als een deel van Lisserbroek Noord, ligt het voor de hand deze bestaande voorzieningenstrook te betrekken bij de gebiedsenveloppe voor Lisserbroek Noord.</p>

	deze zijde van de Ringvaart. Deze inzichten voeden de gebiedsenvelop Dorpshart.	
3.	<p>De dorpsgemeenschap Lisserbroek benadrukt het belang van een groenblauwe ruggengraad als verbinding voor langzaam verkeer tussen de verschillende delen van het oude en nieuwe dorp. Er is algemene steun voor het idee om het dorp buitenom te ontsluiten voor (vracht)auto's en landbouwverkeer. Het dorpschart is autoluw.</p> <p>In de actuele situatie zijn er ten minste drie plannen voor infrastructuur en verkeer die vragen om onderlinge afstemming: Mobiliteitsplan Lisse, Duinpolderweg en de Gebiedskaart Lisserbroek 2040. Het vraagt zowel procesmatig, bestuurlijk als inhoudelijk om een integrale verkeersanalyse op lokaal schaalniveau (dubbeldorp Lisse-Lisserbroek) en wellicht ook regionaal schaalniveau. Een integrale verkeersanalyse beslaat alle vervoersmodaliteiten (langzaam verkeer, vrachtauto's, auto's [lokaal en doorgaand/forensen], landbouwverkeer, [hoogwaardig] openbaar vervoer, hulpdiensten, beroepsvaart, zeilboten, waterrecreatie) voor het huidige en toekomstige verkeer in en tussen Lisse en Lisserbroek en omgeving. Een bijzonder aandachtspunt is de vraag: Welk stelsel oeverbindingen in het dubbeldorp Lisse-Lisserbroek is dan het meest verkieslijk? Hoeveel oeververbindingen en welke betreft dit in een optimale situatie? Dit vraagt om een gezamenlijke actie van 2 provincies, 2 stadsregio's en 2 gemeenten. De integrale beoordeling van de verschillende verkeersontwikkelingen en – maatregelen is aangekondigd in brief X2018.58550 aan de gemeenteraad Haarlemmermeer. Wij vragen de gemeente Haarlemmermeer om hiervoor het initiatief te nemen met het oog op de gewenste voortgang en snelheid.</p>	<p>Het onderwerp verkeer en infrastructuur was in de concept Gebiedskaart van juli 2017 nog onvoldoende concreet uitgewerkt. Onder andere wat betreft de verschillende verkeersdeelnemers. De Gebiedskaart is om die reden in overleg met de Driehoek aangevuld met een aparte paragraaf over bereikbaarheid. Deze paragraaf is afgestemd met de gemeente Lisse. De buurgemeenten blijven met elkaar in gesprek over de benodigde maatregelen op het gebied van de lokale en bovenlokale infrastructuur. Over die bovenlokale infrastructuur blijven gemeenten vervolgens in gesprek met de betreffende provincies en vervoerregio's.</p>
4.	<p>a. Lisserbroek is een dorp met bedrijvigheid en een integrale benadering vraagt aandacht voor dit maatschappelijk belang in de gebiedskaart. Wonen en werken gaan samen in Lisserbroek. Een eerste groep (relatief zware) bedrijven is gevestigd rond de Kruisbaak en op Gansoord. Door de ontwikkeling van nieuwe woningbouw raakt deze groep verkeerskundig en milieutechnisch ingesloten. De gebiedskaart Lisserbroek heeft een aanvulling met een toekomstperspectief voor deze</p>	<p>a. Over de eerste groep bedrijven kan het volgende worden opgemerkt. Door de beoogde woningbouw in het gebied Binnen Turfspoer verandert de ruimtelijke context van het bedrijventerrein. In de huidige situatie ligt Kruisbaak op de overgang van het dorp met woonbebouwing naar een gebied met (voormalige) agrarische functies. Richting de Lisserdijk grenst het bedrijventerrein in de huidige situatie direct aan de woonbebouwing aldaar.</p>

<p>bedrijven. De ontwikkeling van bedrijvigheid is onderdeel van de gebiedskaart Lisserbroek 2040. Wij vragen om het ruimtelijk principe 'inpassing van bestaande bedrijvigheid' te doen vervallen, het leidt tot ongewenste ontwikkelingen.</p> <p>Het waarborgen van de bereikbaarheid van deze bedrijven betekent bijvoorbeeld een voortgaand gebruik van de Lisserbroekerweg door zwaar verkeer. Dat vraagt om extra aandacht voor het bewaken van de eenheid van het dorp en de veilige bereikbaarheid van het woongebied Turfspoor voor langzaam verkeer vanuit het dorpshart. De benodigde maatregelen hiervoor vragen een aanvulling in de gebiedskaart Lisserbroek 2040.</p> <p>b. Een tweede groep bedrijven is de grondgebonden landbouw aan de oostzijde van het Turfspoor. De doorsteken vanuit de nieuwbouw en de ontsluiting buitenom zijn een risico voor de maatschappelijke en economische duurzaamheid van deze bedrijven. Ons voorstel is een overleg met alle betrokken op het Turfspoor om hiervoor de beste plek, route en inpassing te kiezen en dit zo nodig te koppelen aan de herstructurering van de bedrijven.</p>	<p>In de toekomstige situatie verandert die ruimtelijke context door transformatie van het (voormalige) agrarisch gebied naar woningbouw. Op voorhand kan niet worden gesteld dat dit tot ongewenste situaties leidt en dat bedrijven verkeerskundig en milieutechnisch ingesloten worden.</p> <p>Uit oogpunt van levendigheid in de woonomgeving wordt juist waarde gehecht aan het behoud van de economische functie op Kruisbaak. Inpassing van deze bedrijven en het respecteren van planologische rechten blijft uitgangspunt bij de gebiedsontwikkeling Lisserbroek 2040. Overigens hebben verschillende ondernemers uit het gebied aangegeven nog altijd uit te gaan van voortzetting van hun activiteiten, ook met de komst van nabijgelegen woningbouw.</p> <p>Bij consolidatie van de bedrijfsfunctie hoort ook het waarborgen van de bereikbaarheid en het hebben van aandacht voor verkeersveiligheid. Deze onderwerpen, en specifiek ook onze visie op de Lisserbroekerweg, komen terug in de paragraaf over bereikbaarheid en centrum dorps wonen.</p> <p>In overleg met het Driehoeksoverleg is de Gebiedskaart aangescherpt, in die zin dat een aparte paragraaf Economie in de wijk is opgenomen.</p> <p>b. Op de Gebiedskaart is aangegeven welke nieuwe ontsluitingswegen aan de oostzijde van Turfspoor voorzien zijn als onderdeel van de totale verkeersstructuur van Lisserbroek. Het is in eerste instantie aan de marktpartijen van Binnen Turfspoor om te onderzoeken op welke plekken op het Turfspoor doorsteken gerealiseerd kunnen worden ten behoeve van de wijkontsluiting. De wijkontsluitingswegen die vervolgens aansluiten op de Lisserweg, zijn gesitueerd op gronden die in eigendom zijn van marktpartijen. Bij verkoop van de gronden aan deze marktpartijen hebben de toenmalige eigenaren zelf al een afweging gemaakt over de economische duurzaamheid van hun bedrijfsvoering. Voor overleg over eventuele herstructurering is dan ook geen aanleiding. Met de eigenaren van gronden ten oosten van Turfspoor, waar infrastructuur gesitueerd is in aansluiting op de beoogde Duinpolderweg, zullen wij nog gesprekken voeren.</p>
---	--



	<p>c. Een derde groep bedrijvigheid is de kleinschalige (en in veel gevallen huis gebonden) ondernemingen. Deze groep verdient nu en in de toekomst een erkenning in alle woongebieden en daarmee in de gebiedskaart en de gebiedsenveloppen.</p> <p>Wij vragen het Driehoeksoverleg om de punten die verband houden met de ontwikkeling en zo nodig de uitbreiding van de bedrijvigheid uit te werken en op te nemen in de gebiedskaart Lissersbroek 2040.</p>	<p>c. Zoals eerder opgemerkt is uit oogpunt van levendigheid van woongebieden functiemenging wenselijk. Zeker kleinschalige ondernemingen, al dan niet aan huis gebonden, kunnen een waardevolle bijdrage leveren aan een nieuwe woonwijk. In de concept Gebiedsenveloppe was het bieden van ruimte voor kleinschalige werkgelegenheid (maximaal milieucategorie 2) reeds opgenomen. Dit is nu meegenomen in de paragraaf Economie in de wijk van de Gebiedskaart.</p>
5.	<p>Met de aanstaande Omgevingswet is de sturing op doelgroepen, woningtypen en prijsklassen in hoge mate in handen van de markt gelegd. Juist in periodes van economische groei betekent dit dat de vraag van minder koopkrachtige groepen kwetsbaar is.</p> <p>We vragen het Driehoeksoverleg Lissersbroek 2040 om in de gebiedskaart 2040 vast te leggen wat het minimale aandeel is van sociale huur- en koopwoningen in de verschillende gebiedsenveloppen. Ook willen we met onze partners enkele richtinggevende uitspraken vastleggen voor de combinatie van een deel van de woningen met zorg en de waarborg dat er woningen komen voor zowel senioren als jongeren. Speciale aandacht verdient de koppeling van de (sociale) woningmarkten aan beide zijden van de Ringvaart binnen het dubbeldorp Lisse-Lissersbroek.</p> <p>In de gebiedskaart wordt vastgelegd welke bebouwingsdichtheden, woningtypen, groen- en wateropgaven en sociale eigenschappen bij een ontwikkeling van een centrum dorps karakter behoren.</p>	<p>In de concept Gebiedskaart Lissersbroek 2040 en Gebiedsenveloppe Binnen Turfspoor van juli 2017 was reeds een aanzet gegeven voor de uitwerking van een centrum dorps woonmilieu, met name stedenbouwkundig gezien. Het woonmilieu "centrum dorps" is in de Gebiedskaart zoals deze nu voorligt verder uitgewerkt. Wij gaan uit van het bereiken van een mix aan woningen, gericht op verschillende doelgroepen. Specifiek voor Lissersbroek hechten wij waarde aan de realisatie van woningen voor senioren met diverse zorgvragen. Bij de verdere uitwerking van de woningbouwplannen zal de relatie met de woningmarkt van Lisse zeker een aandachtspunt zijn. De behoefte aan woningen is immers niet alleen regionaal, maar ook lokaal.</p> <p>Aspecten zoals bebouwingsdichtheden, groen en water zijn eveneens verwerkt in de paragraaf Centrum dorps wonen.</p>
6.	<p>De notitie reikwijdte en detailniveau, die voorafgaat aan de MER is van groot belang voor het concretiseren van de kwaliteit van de omgeving en de inrichting van de te ontwikkelen deelgebieden in Lissersbroek 2040. Wij vragen het Driehoeksoverleg om het programma van eisen voor de notitie reikwijdte en detailniveau op te nemen in de gebiedskaart Lissersbroek 2040. De kwaliteit van onder meer lucht, geluid, groen, water, bodem en energie komen aan de orde in deze nota. De uitgangspunten en ontwerpprincipes voor een duurzame ontwikkeling van Lissersbroek zijn leidend. De verkenningen in de MER leiden vervolgens tot een gezamenlijk idee voor de gewenste woon- werk en leefomstandigheden en de daaraan gepaarde duurzaamheid.</p>	<p>Een notitie reikwijdte en detailniveau is geen instrument om kwaliteit te borgen. Een Milieueffectrapportage bevat onderzoeken op het gebied van lucht, geluid, water, bodem enz. De notitie reikwijdte en detailniveau maakt inzichtelijk wat onderzocht wordt en bijvoorbeeld binnen welke bandbreedtes. Het MER maakt vervolgens de effecten en haalbaarheid van de voorgenomen planvorming inzichtelijk. Daarmee is het MER een instrument om het belang van het milieu een volwaardige plaats te geven in de planvorming (opstellen bestemmingsplan).</p> <p>Ambities, randvoorwaarden voor een duurzame gebiedsontwikkeling of een "idee voor de gewenste woon- werk en leefomstandigheden en de daarmee gepaard</p>

	In Lisserbroek leeft nadrukkelijk de gedachte: doe het in één keer goed!	gaande duurzaamheid" moeten voorafgaand aan een MER al zijn geformuleerd en hebben om die reden een plek gekregen in de Gebiedskaart.
7.	<p>De concept gebiedskaart Lisserbroek 2040 biedt nu te weinig onderbouwing en mist invulling op een aantal essentiële thema's om afzonderlijke gebiedsenveloppen te maken voor deelgebieden Binnen Turfspoor en Noord en in samenhang de (her)ontwikkeling van het bestaande dorp.</p> <p>Met bovengenoemde aanpassingen ontstaat een meer integrale visie. Het geeft met een noodzakelijke serie structurerende kenmerken richting aan de kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling van Lisserbroek 2040.</p> <p>We doen het aanbod om de genoemde zaken in co-creatie uit te werken in de gebiedskaart Lisserbroek 2040 alvorens het document voor te leggen aan de gemeenteraad Haarlemmermeer.</p> <p>De woordvoerders/bewoners vertolken daarbij het integrale en algemene belang van het dorp met de dorpsgemeenschap zowel voor de actualiteit als voor de toekomst.</p>	Essentiële thema's zoals opgenomen in de concept Gebiedskaart Lisserbroek 2040 - Gebiedsenveloppe Binnen Turfspoor van juli 2017 vragen om nadere onderbouwing. Om die reden is de Gebiedskaart aangevuld met een onderbouwing voor de onderwerpen bereikbaarheid, centrum dorps woonmilieu, voorzieningen en economie in de wijk.

	<b>Marktpartijen</b>	
8.	<p><b>Haalbaarheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Financiële Haalbaarheid van de ambities (grondexploitatie) nu gaan doorrekenen</li> <li>• Haalbaarheid heeft ook betrekking op de bereidheid van de gemeente tot onteigening voor verwerven aantal percelen voor (hoofd)ontsluitingswegen</li> <li>• Op basis van nader onderzoek naar financiële haalbaarheid wellicht nog nadere keuze nodig gezien de 'stapeling van ambities' in de gebiedsenvelop en de recente moties van de gemeenteraad.</li> </ul>	De door de marktpartijen genoemde punten komen terug in de nog op te stellen ontwikkelstrategie en uiteindelijk in de anterieure overeenkomsten. Uitgangspunt is dat partijen komen tot een (financieel) uitvoerbare gebiedsenvelop en ontwikkelstrategie maar bij de Gebiedskaart gaat het in eerste instantie om planvorming en ambities op het schaalniveau van heel Lisserbroek.
9.	<b>Gemeentelijk beleid: Woningbouwprogramma:</b>	Zie onze reactie zoals geformuleerd bij de gemeente Lisse.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeentelijk beleid: 30% sociale huur – 10% derde segment. Maar uit onderzoek voor heel Haarlemmermeer West blijkt advies van 20% sociale huur.</li> <li>• Nu wordt haalbaarheid sociale woningbouw in Lisserbroek onderzocht.</li> <li>• Vraag: kunnen de toegelaten instellingen de opgave aan?</li> </ul>	
10.	<p><b>Gemeentelijk beleid: DIOR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigen identiteit kan leiden tot afwijken van gemeentelijk beleid: DIOR. Wij vertrouwen op (politieke) wil dit mogelijk te maken.</li> </ul>	In de gemeentelijke DIOR staat beschreven op welke wijze afgeweken kan worden.
11.	<p><b>Gewenste Planning:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• besluit Gebiedskaart/envelop uiterlijk 1<sup>ste</sup> kwartaal 2018</li> <li>• bestemmingsplan 2018 onherroepelijk</li> <li>• omdat de marktvraag naar woningen nu groot is.</li> </ul>	Een besluit over de Gebiedskaart kan op zijn vroegst genomen worden nadat alle consultatiereacties zijn verwerkt en de Gebiedskaart en op basis hiervan verder is uitgewerkt. De verdere uitwerking van en besluitvorming over de Gebiedsenveloppen en de ontwikkelstrategieën voor de woonwijken Binnen Turfspoer en Noord zijn op hun beurt afhankelijk van de besluitvorming over de Gebiedskaart Lisserbroek 2040.
<b>Consultatie overheden: provincie Zuid-Holland</b>		
12.	<p><b>Betreft uitwerking afspraken Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek, 2006</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zien de realisering van Lisserbroek als uitwerking van de afspraken tussen de Provincies Noord en Zuid-Holland in de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek, 2006.</li> </ul>	Met onder andere de gebiedsontwikkeling Lisserbroek wordt inderdaad verder invulling aan de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer Bollenstreek.
13.	<p><b>Samenhang Lisse-Lisserbroek onvoldoende uitgewerkt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zien de samenhang tussen Lisse-Lisserbroek onvoldoende terug in de gebiedskaart. Missen bijvoorbeeld de samenhang op de onderdelen verkeersafwikkeling Lisserbrug, het achterliggende wegennet, voorzieningen, woningbouwprogramma's.</li> <li>• Willen graag samen met de gemeente Haarlemmermeer, Lisse en de provincie Noord-Holland overleggen en samenwerken om de</li> </ul>	<p>De Gebiedskaart is aangevuld met specifieke paragrafen over (regionale) bereikbaarheid, voorzieningen en het centrum dorps woonmilieu. In deze paragrafen komt ook de samenhang met de gemeente Lisse aan de orde.</p> <p>Bovenlokale afstemming vindt reeds plaats op initiatief van de beide provincies, als trekkers van (destijds) de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek.</p>

	ontwikkelingen aan beide kanten van de Ringvaart zo optimaal mogelijk op elkaar af te stemmen.	
<b>Consultatie overheden: Provincie Noord-Holland</b>		
14.	<p>Vraagt in dit stadium de ambities voor het gebied en de essentiële dragers van het plan duidelijker aan te geven en toetsbaar vast te leggen, onder andere:</p> <p><b>Niet expliciet gemaakt in de spelregels:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Behoud van dorpse karakter door o.a. mix van woningtypen,</li> <li>• behoud zichtlijnen,</li> <li>• beheer- en onderhoudsfase als bepalende factor in de businesscase,</li> <li>• openbaar groen dat kan bijdragen aan biodiversiteit,</li> </ul> <p><b>niet toetsbaar:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verbetering van de luchtkwaliteit, kwaliteitsniveau groen-blauwe ruggengraat</li> </ul>	<p>Bij het opstellen van de Gebiedskaart en de verdere uitwerking daarvan in de gebiedsenveloppen, essentiële kaart en het stedenbouwkundig plan is en wordt nog rekening gehouden met de provinciale 'Leidraad Landschap en Cultuurhistorie'. In de paragraaf "centrum dorps woonmilieu" van de Gebiedskaart zijn de door de provincie genoemde onderwerpen verder uitgewerkt.</p> <p>De marktpartijen stellen het beeldkwaliteitsplan op, binnen de kaders die de gemeenteraad daarvoor geeft. De kaders voor kwaliteit van de openbare ruimte zijn daarbij onder andere gebaseerd op de gemeentelijke DIOR.</p>
15.	<p><b>Relatie met omgeving niet voldoende uitgewerkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• hoe Lisserbroek zich onderscheidt van andere kernen aan de Ringvaart;</li> <li>• hoe voorkomen dat kernen aaneen groeien;</li> <li>• Relatie met Ringvaart-sfeer en polder-sfeer ontbreekt. Wordt de ringvaartsfeer enerzijds en de poldersfeer anderzijds doorgetrokken in een deel van de locatie of heeft het een eigen sfeer?</li> <li>• Vragen de relatie met Lisse uit te werken door in te gaan op sfeer, aanvullende woonmilieus en ruimtelijk beeld.</li> </ul>	<p>De Gebiedskaart is een kaderstellend document op hoofdlijnen waarin antwoord is gegeven op vragen op het gebied van voorzieningen, cultuurhistorie, woonmilieus en verkeer.</p> <p>Aan de Gebiedskaart ligt een uitgebreide analyse ten grondslag die uitvoerig de ontstaansgeschiedenis en landschappelijke structuren in het gebied beschrijft. Daarmee komt al het gebiedseigen karakter van Lisserbroek naar voren en wordt al duidelijk op welke onderdelen Lisserbroek zich onderscheidt van andere kernen langs de Ringvaart.</p> <p>In de Gebiedskaart is nader uitgewerkt hoe de toekomstige woongebieden aan kunnen sluiten op de Lisserdijk. Bijvoorbeeld voor het maken van een ommetje door toekomstige bewoners. In de visie op de verkeerstructuur wordt er van uitgegaan dat verkeer niet geleid wordt naar de dijk. Dit is in lijn met de gemeentelijke visie op de Ringvaart en bijbehorende dijk.</p> <p>In de Gebiedskaart is de ruimtelijk-functionele relatie met Lisse verder uitgewerkt door een visie op het voorzieningenniveau daarin te verwerken. Deze visie maakt</p>

		<p>duidelijke keuzes ten aanzien van het gebruik van eigen voorzieningen en het gebruik van meer bovenlokale voorzieningen in Lisse.</p> <p>Landschap en cultuurhistorie zijn de dragers van de hoofdstructuur die in de gebiedskaart voor de woningbouwontwikkeling in Lisserbroek is vastgelegd.</p>
16.	<p><b>Werk de verkeersvarianten verder uit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vragen de geschetste varianten voor de verkeersontsluiting in scenario's verder uit te werken, mede met het oog op de regie in volgende fase over gaat naar de ontwikkelaars</li> </ul>	<p>De Gebiedskaart is het kaderstellend document waarin de gehele verkeersstructuur voor Lisserbroek is vastgelegd. Hierin is ook de visie op het geleiden van regionaal forensenverkeer verwerkt en de knelpunten die in het provinciale netwerk nog op te lossen zijn. Deze visie op bereikbaarheid is afgestemd op die van de gemeente Lisse.</p> <p>In de nog nader uit te werken ontwikkelstrategie spreken gemeente en marktpartijen af op welk moment, bij hoeveel woningen, nieuwe ontsluitingswegen moeten zijn aangelegd. Dit in lijn met de gemeentelijke visie op "eerst bewegen, dan bouwen".</p>
17.	<p><b>Blij met duurzaamheidsambities:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wij zijn blij met duurzaamheidsambities, hopen dat deze op goede wijze worden geborgd en waar mogelijk nog steviger worden ingezet.</li> </ul>	<p>De duurzaamheidsambities zijn in de Gebiedskaart verder aangescherpt, zie de paragraaf Duurzaamheid.</p>
18.	<p><b>Overlap met NNN:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lisserbroek Noord overlapt met NNN (Natuur Netwerk Nederland): bebouwing is daar niet zonder meer mogelijk: zie art 19 PRV</li> </ul>	<p>De NNN gebieden betreffen grond van Staatsbosbeheer. Het idee om wonen en natuur/recreatie met elkaar te verbinden is neergelegd in de Gebiedskaart, in de paragraaf centrum dorps wonen. De Gebiedskaart gaat daarbij niet uit van areaalverlies van het Natuur Netwerk, wel is een andere verkaveling met meer onderlinge ruimtelijke samenhang denkbaar. Op de Gebiedskaart hebben wij aangegeven dat de overgang tussen wonen en groen niet een rechte lijn hoeft te zijn; de functies kunnen juist vloeiend in elkaar over gaan.</p> <p>De 'Provinciale Ruimtelijke Verordening' is vanzelfsprekend een (juridisch) kader voor het opstellen van bestemmingsplannen.</p>
19.	<p><b>Blijf in overleg</b></p>	



	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vragen om in overleg te blijven met buurgemeenten en andere overheidspartners.</li> </ul>	Over essentiële onderwerpen zoals verkeer en voorzieningen vindt overleg plaats met de gemeente Lisse.
<b>Consultatie overheden: hoogheemraadschap van Rijnland</b>		
20.	<p><b>Hoe verloopt vervolgproces?</b> Wie heeft straks de regie met oog op goede samenwerking tussen de ontwikkelaars en eigenaren van de bestaande bebouwing langs Turfspoor om tot goed watersysteem te komen.</p> <p><b>Turfspoor aansluiten op riolering:</b> om de waterkwaliteit te verbeteren, de bebouwing aan het Turfspoor moet worden aangesloten op de gemeentelijke riolering. Dit ook als kans m.b.t. duurzaamheid, waterkwaliteit, meekoppelen, etc.</p>	<p>Marktpartijen moeten hun planvorming afstemmen met zowel Rijnland als omwonenden.</p> <p>Door de aanleg van de nieuwe woonwijk Binnen Turfspoor ontstaat er een kans bestaande woningen ook aan te sluiten op de riolering. Een wettelijke verplichting is dit echter niet.</p> <p>Nadeel voor de bewoners in de huidige situatie is dat de bestaande tanks onderhouden en geleegd moeten worden. Wat dat betreft is het goed voor te stellen dat de betreffende woningen er baat bij hebben aangesloten te worden op een rioolstelsel. Om te beginnen moet dit in ieder geval niet onmogelijk worden gemaakt. Om die reden zal in de gebiedsenvelop voor Binnen Turfspoor hiervoor een spelregel opgenomen worden.</p> <p>De gemeente zal een inventarisatie maken van bewoners die dit zouden willen, waarbij ook de kosten geïnventariseerd worden voor zowel de gemeente als de bewoners. Op basis daarvan zal gezocht worden naar mogelijke financiële middelen. Op dit moment zijn er echter geen gelden voor gereserveerd. Reden hiervoor is dat er strikt genomen geen waterkwaliteitsprobleem bekend is.</p>
21.	<p><b>Spelregels: aanvulling m.b.t. water:</b> Bij spelregels ontbreekt het uitgangspunt van scheiding van vuil en schoon afvalwater en regenwater afvoeren naar oppervlaktewater (staat wel in het wensbeeld genoemd), of is dit gedekt in de DIOR?</p>	Het uitgangspunt voor het gescheiden rioleren en daarbij het schone water direct afvoeren naar oppervlaktewater zal opgenomen worden in de spelregels van de gebiedsenveloppen Binnen Turfspoor en Noord.
22.	<p><b>N.a.v. de HOV en DPW-brug op de Gebiedskaart</b> Uitgangspunt bij een brug over de Ringvaart zal moeten zijn dat deze geen extra opstuwung en verval in de Ringvaart creëert. Gezien het huidige beleid van Rijnland zullen deze moeilijk inpasbaar zijn.</p>	Het is aan de beide provincies om de aanleg van bruggen over de Ringvaart af te stemmen met het hoogheemraadschap van Rijnland.

23.	<p><b>Vraag n.a.v. berging regenwater:</b>          Waar wordt op gedoeld met de zin in de Gebiedsenveloppe Binnen Turfspoor 'Hiervoor is een grotere berging van regenwater binnen de Haarlemmermeerpolder nodig? Wat wordt hiermee bedoeld in relatie tot Binnen Turfspoor? VDS is hier niet van toepassing aangezien het een gestuwd gebied is.</p>	<p>In de tekst van de Gebiedskaart zijn de ambities met betrekking tot klimaatadaptatie aangescherpt in de paragraaf duurzaamheid: samen met het hoogheemraadschap willen wij bereiken dat er een robuuster en toekomstbestendig watersysteem komt, met vooral in de wijk Binnen Turfspoor een vermindering van het aantal peilvakken.</p>
24.	<p><b>Advies om toe te voegen aan regelen van peilniveau's en waterstanden:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. bijvoorbeeld dat er een goed blauw raamwerk komt met logisch, aan de hand van de toekomstige maaiveldhoogten, vastgestelde peilen en het terugbrengen van het aantal Hoogwatervoorzieningen en peilvakjes in het versnipperde peilgebied.</li> <li>2. Belangrijke toevoeging aan het samenvoegen van peilen zou ook kunnen zijn dat het water vanuit de ringvaart via vrij verval naar de polder toe stroomt (geen vakgemalen).</li> </ol>	<p>Deze adviezen van de het Hoogheemraadschap zullen wij betrekken bij de nadere uitwerking van de Gebiedsenveloppen Binnen Turfspoor en Noord.</p>
25.	<p><b>Groene daken</b>          Groene daken en open bestrating dragen wel bij aan afstromingsvertraging maar minder aan de waterbergingsopgave.</p>	<p>Deze maatregelen kunnen uitvoering geven aan de ambities ten aanzien van klimaatadaptatie zoals verwoord in de paragraaf duurzaamheid in de Gebiedskaart.</p>
26.	<p><b>Oppervlaktewater</b>          Het oppervlaktewater is geen zwemwater en daarom niet geschikt om uit te nodigen voor zwemmen. Het is ook gestuwd water en daarom niet geschikt voor varen.</p>	<p>Het gaat om het principe dat het oppervlaktewater in ieder geval beleefbaar is. Zicht vanaf openbare ruimte op het water is belangrijk. Dit kan bijvoorbeeld worden bereikt door fiets en wandelpaden langs het water te geleiden. Daar waar het mogelijk is om het water te gebruiken, bijvoorbeeld door er te vissen of schaatsen, kan dat voor verlevendiging zorgen in een woonwijk. De Gebiedskaart is op dit punt aangescherpt in de paragraaf centrum dorps wonen en de duurzaamheidsambitie ten aanzien van erfgoedwaarde.</p>
27.	<p><b>peilvakken</b>          Verminderen van peilvakken draagt bij aan <u>robuuster</u> watersysteem, niet perse duurzamer.</p>	<p>De tekst is op dit punt aangescherpt in de paragraaf duurzaamheid, ambitie klimaatadaptatie.</p>

28.	<p><b>watercompensatie</b> De 15% compensatie betreft beleid van HHR én de gemeente Haarlemmermeer.</p>	<p>Het gaat hier inderdaad om gezamenlijk beleid. In de paragraaf Duurzaamheid hebben wij de ambitie voor klimaatadaptatie verwerkt in de Gebiedskaart. De 15% regel zal terugkomen in de Gebiedsenveloppen. Over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de compensatie van oppervlaktewater zal gedurende de verdere planuitwerking overleg plaatsvinden met het waterschap.</p>
<b>Consultatie overheden: Vervoerregio</b>		
29.	<p>Indiener van de reactie denkt graag mee over bereikbaarheid en is in ieder geval blij met de ontmoediging van de auto voor de korte afstand en aanmoediging van fietsgebruik.</p>	<p>Deze reactie hebben wij ter kennisgeving aangenomen.</p>
30.	<p>Indiener van de reactie wijst op onvoldoende woningen voor het bedienen van een HOV halte.</p>	<p>Het tracé voor de Hoogwaardig Openbaar Vervoersverbinding ligt in het gebied Lissbroek Noord. Ook een halte ligt in dat gebied in relatie met het toekomstige voorzieningshart voor de hand. Op dit moment is het woonmilieu voor Noord met bijbehorende dichtheden nog niet nader uitgewerkt. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is denkbaar dat rondom het voorzieningshart meer verdichting plaatsvindt dan aan de randen van Lissbroek. De conclusie van de Vervoerregio dat er onvoldoende woningen/voorzieningen zijn voor een halte is voorbarig. Bij de uitwerking van Lissbroek Noord en het voorzieningshart zal in overleg met de Vervoerregio de ligging van het HOV tracé met halte integraal worden meegenomen. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het schaalniveau van Lissbroek, maar die van heel Haarlemmermeer-West.</p>
31.	<p><b>Eisen aan HOV-halte en busbaan:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede aansluiting op voorzieningen</li> <li>• Goede directe loop- en fietsroutes van en naar de HOV-halte</li> </ul>	<p>De Gebiedskaart is aangevuld met een paragraaf bereikbaarheid. In deze paragraaf komen de genoemde punten aan de orde.</p>
<b>Consultatie overheden: Metropoolregio Amsterdam</b>		

	Geen reactie op dit detailniveau	
	<b>Consultatie overheden: Gemeente Lisse (ambtelijk)</b>	
32.	<p><b>Algemeen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onze reactie is geen formele reactie, bestuurlijke reactie volgt na een bestuurlijk besluit</li> <li>• Samenwerking wordt positief ervaren</li> </ul>	Ter kennisgeving aangenomen.
33.	<p><b>Nadere onderbouwing nodig</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De basisprincipes 'dubbeldorp' en 'eerst bewegen dan bouwen' zijn nog niet nader onderbouwd, vergt nader onderzoek naar de effecten van de genoemde ontwikkelingen in de Gebiedskaart, denk aan de regelgeving van het Besluit mer.</li> <li>• De Gebiedskaart biedt nog te weinig onderbouwing om apart voor de deelgebieden Noord en Binnenturfspoor gebiedsenveloppen te maken. Er mist bijv. nog een visie op voorzieningen.</li> <li>• Eerst een mer op niveau van de gebiedskaart voeren, alvorens in deelgebieden op te delen en uit te werken. Ook 20ke contour eerst borgen. Dit om bestuursrechtelijke beperkingen op termijn te voorkomen.</li> </ul>	<p>Met name de visie op de onderwerpen Verkeer en Voorzieningen zijn in de Gebiedskaart verder uitgewerkt in afzonderlijke paragrafen. Ook de kaart zelf is aangepast. Deze paragrafen bieden een goede basis voor de spelregels in de nog nader uit te werken Gebiedsenveloppen Binnenturfspoor en Noord.</p> <p>Voordat sprake is van het in procedure brengen van een bestemmingsplan, vindt op het schaalniveau van heel Lisserbroek een mer beoordeling plaats. De effecten worden in beeld gebracht met een mer-beoordelingsnotitie-plus ten behoeve van de onderbouwing van het bestemmingsplan.</p> <p>Lisserbroek valt buiten de 20Ke contour zoals onlangs weer vastgelegd in het LIB.</p>
34.	<p><b>infrastructuur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De gebiedskaart sorteert voor op de uitkomsten van de verkeersstudie naar de benodigde infrastructurele maatregelen. Uitkomsten van dit onderzoek kunnen gevolgen hebben voor de ruimtelijke structuur van Lisserbroek.</li> <li>• Borging van bovenwijkse infrastructuur wordt gemist in de gebiedskaart.</li> <li>• Opnemen van een indicatieve ster voor mogelijke (zoek)locatie langzaamverkeersverbinding geeft een krachtiger signaal</li> </ul>	<p>Zie bovenstaande reactie en onze reactie zoals verwoord bij de opmerkingen van de provincie Noord-Holland.</p> <p>In de Gebiedskaart zijn langzaamverkeersverbindingen opgenomen, één bij de Lisserbrug, één bij de toekomstige HOV-brug en één aan de zuidzijde van Lisse-Lisserbroek.</p> <p>Behoud/aanleg van deze routes hebben wat ons betreft prioriteit daar waar het gaat om de bereikbaarheid van bovenwijkse voorzieningen in Lisse.</p> <p>De Gebiedskaart geeft verder een visie op nieuwe routes voor langzaam verkeer vanuit de woongebieden naar in ieder geval de Lisserdijk.</p>
35.		

	<p><b>voorzieningen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Visie op voorzieningen is nog niet concreet, vergt nog nader onderzoek dus nog niet vastgesteld door gemeente Lisse</li> <li>• In de Gebiedskaart wordt niet gesproken over belang van bovenwijkse voorzieningen zoals ontmoetingscentra, buurthuizen, etc.</li> </ul>	<p>Zie bovenstaande reactie zoals verwoord bij punt 34.</p>
36.	<p><b>Uitgangspunten SV niet uitgewerkt in Gebiedskaart</b> De Gebiedskaart maakt onvoldoende duidelijk hoe de volgende uitgangspunten zijn vertaald:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De Structuurvisie van Haarlemmermeer geeft aan dat Haarlemmermeer West tav de infrastructuur een schakelfunctie kan hebben tussen MRA en Bollenstreek.</li> <li>• Ook heeft Haarlemmermeer onderkend dat bij ontwikkelingen in Lisserbroek het noodzakelijk is te onderzoeken of een tweede brugverbinding tussen Lisse-Lisserbroek gewenst is en hoe die dan aansluit op A44.</li> </ul>	<p>In de Structuurvisie van de gemeente Haarlemmermeer staat inderdaad dat het westen van Haarlemmermeer een schakelfunctie kan bekleden in zowel de lokale als de regionale bereikbaarheid, door verknoping van het infrastructuurnetwerk van het zuidwestelijke deel van de Metropoolregio Amsterdam met dat van de Bollenstreek. In ieder geval zorgen de aanleg van de Duinpolderweg en de HOV-verbinding Noordwijk Schiphol voor deze verknoping. Afwegingen over de exacte ligging van de tracés voor deze verbindingen vinden niet (alleen) plaats in het kader van de Gebiedskaart Lisserbroek; wel vormt de gebiedsontwikkeling Lisserbroek voor input voor het maken van afwegingen in beide processen.</p> <p>In de Structuurvisie is inderdaad aangegeven dat bij ontwikkelingen in Lisserbroek het noodzakelijk is te onderzoeken of een tweede brugverbinding tussen Lisse-Lisserbroek gewenst is en hoe die dan aansluit op A44.</p> <p>In het kader van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek is onderzoek gedaan naar de effecten van woningbouw aan weerszijden van de Ringvaart. Zowel Haarlemmermeer als Lisse zijn namelijk voornemens de komende jaren woningen te bouwen. Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat door Lisserbroek relatief veel forensenverkeer rijdt afkomstig uit de Bollenstreek. Uitgangspunt voor de Gebiedskaart is dat dit verkeer op een andere manier naar het regionale wegennet geleid moet worden. Het betreft hier een bovenlokale opgave. De aanleg van de Duinpolderweg en andere ingrepen in de bovenlokale infrastructuur moeten zorgen voor een robuuste regionale oost-west infrastructuur, ter ontlasting van het lokale wegennet en lokale bruggen.</p> <p>In de verkeersparagraaf van de Gebiedskaart is de visie op bereikbaarheid verder uitgewerkt.</p>
37.	<p><b>Woningbouwprogrammering:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eens met de segmentering 30% sociale huur en 10% derde segment</li> </ul>	<p>Voor de woningbouwprogrammering is het gemeentelijk woonbeleid leidend. Voor specifieke gebiedsontwikkelingen zoals die van Lisserbroek is verder</p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wenselijk is ook 10% goedkope koop tot 187.000 euro</li> <li>• Fasering in de bouwproductie ontbreekt</li> </ul>	<p>marktonderzoek nodig om een actueel beeld te krijgen van zowel de regionale als de lokale behoefte. Daaronder wordt ook verstaan de behoefte vanuit Lisse als onderdeel van de primaire marktregio.</p> <p>Over de fasering worden met marktpartijen afspraken gemaakt in het kader van de ontwikkelstrategie.</p> <p>In de Gebiedskaart is nader uiteengezet wat beoogd wordt met het centrum dorps wonen in Lisserbroek.</p>
38.	<p><b>Toekomstige verkeersmaatregelen Lisserbroek niet vermeld</b>  In vervolgproces krijgen ontwikkelaars de regie, punt van aandacht: te onderzoeken maatregelen wb ontsluiting zijn niet in vervolgproces benoemd, daarmee valt kader weg om in toekomst gezamenlijk de opgave aan te pakken.</p>	<p>De Gebiedskaart legt de kaders vast voor de toekomstige infrastructuur. Onderbouwd is welke nieuwe infrastructuur als gevolg van woningbouw in ieder geval nodig is, en welke verbindingen voor de toekomst niet onmogelijk moeten worden gemaakt. Binnen deze kaders kunnen marktpartijen verder vormgeven aan de woningbouwontwikkeling en zijn zij deels verantwoordelijk voor aanpassingen in de infrastructuur.</p> <p>In de verkeersparagraaf van de Gebiedskaart is de visie op bereikbaarheid verder uitgewerkt.</p>
<p><b>Consultatie met Stichting Belangengroep Gehandicapten Haarlemmermeer</b></p>		
39.	<p><b>Toevoegen bij de spelregels van Openbare ruimte:</b>  Waarborg de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking volgens de Nota 'Geboden Toegang', Gemeente Haarlemmermeer Januari 2010.</p> <p><b>Toevoegen bij de spelregels van Bebouwing:</b>  Waarborg de toegankelijkheid van de bebouwing voor mensen met een beperking volgens de Nota 'Geboden Toegang', Gemeente Haarlemmermeer Januari 2010.  Deze nota gaat verder dan de DIOR</p>	<p>De nota Geboden Toegang gaat nog uit van de oudere regelgeving in het Bouwbesluit. Het Bouwbesluit wordt momenteel, in verband met het VN-Verdrag voor de rechten van mensen met een beperking of aandoening, door een landelijke werkgroep aangepast.</p> <p>In de paragraaf duurzaamheid in de Gebiedskaart is nu opgenomen dat de gemeentelijke DIOR voor de maatregelen in de openbare ruimte het gemeentelijk kader is. Ook de DIOR wordt geactualiseerd. Daarbij zal ook inclusie en sociale duurzaamheid meegenomen worden. De Belangenvereniging Gehandicapten Haarlemmermeer (BGH) wordt hierbij betrokken.</p> <p>Verder is in de Gebiedskaart in paragraaf duurzaamheid bij de sociale duurzaamheidsambitie aangegeven dat de ambitie is: het realiseren van een inclusieve leefomgeving: een toegankelijke openbare buitenruimte, woningen voor ouderen en inwoners met een beperking nabij voorzieningen. Flexibiliteit van</p>

		<p>woningen is daarbij ook van belang met het oog op bijvoorbeeld ouderen die langer in hun eigen woning willen blijven wonen.</p> <p>Bij de nadere uitwerking van de toegankelijkheid van de openbare ruimte en de bebouwing in de Gebiedsenveloppen voor de wijken Binnenturfspoor en Noord zal de (te actualiseren) DIOR en bouwbesluit betrokken worden.</p>
40	<p><b>Aandachtspunten (wellicht al in de DIOR geborgd of later in het proces meenemen):</b>  Zorg voor Veilige trottoirs, voldoende verlichting, veilige oversteek, gehandicapte parkeerplaatsen, aanpasbaar bouwen</p>	Zie reactie hierboven.