

Bijlage bij registratienummer 1193402/1193649

Veel gestelde vragen HOV Noordwijk-Schiphol, versie 13 maart 2019

Inhoudsopgave

1 HOV Noordwijk Schiphol	1
2 Participatie & formeel reageren	2
3 De brug	3
3.1 Scheepvaart	5
4 De busbaan (het tracé) vanaf de brug tot P&R Getsewoud	6
5 R-net/HOV-tracé van Noordwijk tot brug over de ringvaart	7
6 Planschade & grondverwerving	7
7 Overzicht van besluitvorming	8
8 Fase uitvoering	8

1 HOV Noordwijk Schiphol

Waarom willen de samenwerkende overheden de HOV Noordwijk Schiphol aanleggen? En waarom een brug aanleggen over de Ringvaart op deze locatie?

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

In 2014 hebben de samenwerkende overheden afgesproken om van de huidige buslijn 361 een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding te maken. Dit wil zeggen dat er tussen Noordwijk en Schiphol bussen gaan rijden die betrouwbaar, snel en comfortabel zijn en met een hoge frequentie rijden. Met de nieuwe brug over de Ringvaart hoeft de bus in de toekomst niet meer om te rijden via de N207 en kan deze de geplande nieuwe woonwijken in Haarlemmermeer bedienen.

Welke 'winst' levert het HOV-buspassagiers in tijd? In hoeveel minuten ben ik van Lisserbroek met het HOV in Schiphol?

Er is berekend dat er een reistijdwinst van 4 minuten is ten opzichte van de huidige lijn 361. Naast deze reistijdwinst van 4 minuten levert de nieuwe busbaan met HOV-brug ook een halte voor het Fioretti College en de bewoners van het nieuwbouwproject Waterkanten. Ook de nieuwbouw Lisserbroek-Noord krijgt een halte bij het voorzieningencentrum. De bewoners, bezoekers en scholieren krijgen hiermee een snelle, betrouwbare en frequente verbinding.

De reistijd tussen Lisse Centrum en P&R Getsewoud is 10 minuten. De huidige reistijd van lijn 361 van P&R Getsewoud naar Schiphol is 20 minuten. De totale reistijd van Lisserbroek naar Schiphol zal in de nieuwe situatie, afhankelijk van de dienstregeling, circa 25 minuten bedragen. De HOV-brug krijgt ook een fietspad; hierdoor verbetert de verbinding tussen Lisserbroek en Lisse voor langzaam

verkeer.

Wat zijn de kosten?

De totale kosten voor het gehele project worden ingeschat op 53,8 miljoen euro. De kosten voor de brug worden ingeschat op 10 miljoen euro. De provincies Zuid- en Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het Samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland, Vervoerregio Amsterdam en het Rijk betalen deze kosten.

2 Participatie & formeel reageren

Hoe worden bewoners betrokken

De participatie vindt plaats door middel van informatiebijeenkomsten, individuele gesprekken en werksessies. Tijdens de informatiebijeenkomsten wordt informatie gedeeld over het project, ook kunnen bewoners hun ideeën inbrengen over het ontwerp van de brug en de scenario's van het tracé. Op verzoek kunnen bewoners individueel een gesprek aanvragen. Door middel van werksessies worden met betrokkenen wensen/eisen opgehaald over de brug en het tracé die uiteindelijk moeten leiden tot een afgewogen ontwerp.

Inspreken in een commissie

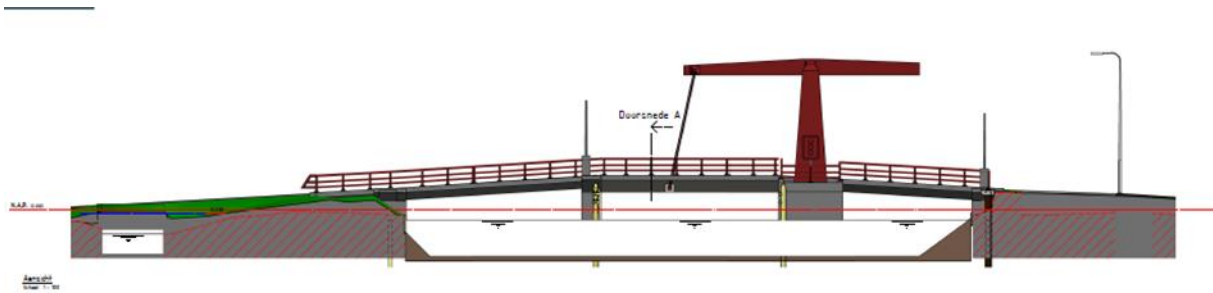
Ieder besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland wordt besproken in een commissie. Wat betreft het HOV gebeurt dit in de commissie Mobiliteit en Financiën. Voorafgaand aan de commissievergadering kunt u inspreken en de commissieleden uw mening laten horen over het besluit. Voor sommige besluiten geldt dat ze door Provinciale Staten worden genomen. Ook hiervoor geldt dat u voorafgaand aan de vergadering kunt inspreken. Via de website van de provincie Noord-Holland vindt u het vergaderschema en vindt u de mogelijkheid voor een verzoek tot inspreken: https://www.noord-holland.nl/Bestuur/Provinciale_Staten/Statencommissies.

Zienswijze indienen

Na vaststelling van het ontwerp provinciaal inpassingsplan(PIP) wordt dit ter inzage gelegd gedurende 6 weken. Dit wordt officieel gepubliceerd op www.officielebekendmakingen.nl. Daarnaast worden omwonenden en betrokkenen waaronder de dorpsraad hiervan middels een brief op de hoogte gesteld. In deze periode kunnen betrokkenen zienswijzen indienen. De zienswijzen of opmerkingen op het plan worden beantwoord. Deze zienswijzen kunnen leiden tot aanpassingen op het plan. Alle zienswijzen worden beantwoord en vastgelegd in een nota van beantwoording. Na vaststelling van het PIP wordt dit wederom 6 weken ter inzage gelegd. Op dat moment kunnen belanghebbenden in beroep gaan tegen het plan. Deze beroepen worden door de Raad van State behandeld. De Raad van State bepaalt of deze beroepen gegrond zijn. Wanneer blijkt dat dit het geval is zal het plan moeten worden aangepast.

Het is op dit moment nog niet zeker of er een Provinciaal Inpassingsplan of een bestemmingsplan wordt voorbereid. Als wordt besloten tot een Provinciaal Inpassingplan dan geldt de bovenstaande informatie. Als sprake is van een Bestemmingsplan, dan zal de procedure op onderdelen worden aangepast. De gemeente Haarlemmermeer zal u in dat geval verder informeren.

3 De brug



Schetsontwerp HOV-brug

Besluiten over de brug

De provincie Noord-Holland heeft in afstemming met de projectpartners een voorkeursbesluit genomen over de locatie van de brug en het type brug. De onderbouwing voor dit besluit staat in een aantal studies die zijn uitgevoerd. Dit zijn de 'Planstudie HOV-corridor Duin- en Bollenstreek – Schiphol' (2011), 'Planstudie kwaliteitsimpuls (2011)', 'Kosten-Baten vergelijking oeververbinding Ringvaart' (2015), 'Ondertekende Bestuursovereenkomst Noordwijk-Schiphol' (2014) en 'Ondertekende Uitvoeringsovereenkomst' (2014). Deze zijn te vinden op de website van de Provincie Zuid-Holland.

Hoe verloopt het traject na besluit van Gedeputeerde Staten provincie Noord-Holland (6 november 2018)?

De provincie Noord-Holland is gestart met de voorbereiding: het ontwerp, het contract en de ruimtelijke procedures en de verwerving van gronden. De voorlopige planning is dat de aanleg begint in 2021. Deze planning is onder voorbehoud, dit is ook afhankelijk van bezwaar- en beroepsprocedures.

De omgeving zal betrokken worden bij het vervolg. We verwachten eind juni te starten met de eerste ontwerpessie met omwonenden en vertegenwoordigers om nadere invulling te geven aan het ontwerp van de brug.

Wordt de brug opengesteld voor fietsers?

Ja, er wordt ook een fiets- en voetpad op de brug aangelegd vanwege het belang van een veilige verbinding voor deze groepen gebruikers.

Wordt de brug opengesteld voor auto's en/hulpdiensten?

De brug wordt niet voor auto's opengesteld. Het wordt een HOV-brug met fietspad en voetpad. Hulpdiensten hebben ontheffing om gebruik te maken van busbanen, vluchtstroken, fietspaden. Welke maatregelen in het ontwerp moeten worden opgenomen om te voorkomen dat autoverkeer gebruik gaat maken vraagt om een nadere uitwerking.

Kan de bestaande Lisserbrug geschikt worden gemaakt voor busvervoer?

De Lisserbrug is niet geschikt voor een regionale verkeersfunctie, omdat deze brug de hoeveelheid verkeer niet kan verwerken.

Wordt de brug duurzaam gebouwd?

De HOV-brug wordt duurzaam gebouwd. De provincie Noord-Holland heeft als beleid duurzaamheidscriteria opgenomen voor de weg- en waterbouw. In het ontwerpproces van de HOV-brug speelt duurzaamheid een rol. Hoe dit tot uiting komt is nu nog niet te zeggen.

Ligt de locatie van de brug vast?

Ja, de HOV brug wordt aangelegd ter hoogte van de Sportlaan met aanlanding bij het Fioretti College in Lisse. In maart 2014 hebben betrokken partijen een bestuursovereenkomst gesloten over de realisatie van de HOV corridor Noordwijk-Schiphol. Daarin is ook afgesproken dat een nieuwe

oeververbinding wordt aangelegd tussen Lisse en Lisserbroek. Tevens is vastgesteld dat deze nieuwe verbinding ter hoogte van de Sportlaan en de in- en uitrit van de IJs- en skeelervereniging moet komen. De locatie ligt dus vast

Is het nog mogelijk om de brug 100 meter te verplaatsen?

De locatie van de brug staat vast. Hiertoe is besloten d.d. 06-11-2018 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland in navolging van de voorkeur uitgesproken door de Stuurgroep HOV Noordwijk-Schiphol in maart 2014.

Is al bekend hoe de brug eruit gaat zien?

De Stuurgroep heeft in 2016 de voorkeur uitgesproken voor een lage brug. Hiervoor is een globaal ontwerp opgesteld. In de planstudie fase wordt het ontwerp, mede op basis van wensen en ideeën van betrokkenen, verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp.

Wat zijn de andere aanpassingen als de brug aangelegd wordt? Komen er bijvoorbeeld verkeerslichten?

Er zullen verkeerslichten nodig zijn om de bus veilig over te kunnen laten steken. Ook zal er nagedacht worden over de afhandeling van het fietsverkeer, scheiding tussen fietspad en busbaan, etc.

Wat zijn de gevolgen van de brug, zoals bijvoorbeeld de auto's die vanwege de verkeerslichten bij de brug voor de huizen wachten en overlast veroorzaken?

Dat is op voorhand nog niet te zeggen omdat dit mede afhankelijk is van de definitieve uitwerking van de kruising, het tracé, de afwikkelingen van de verschillende vervoermodaliteiten (fiets, auto, voetgangers). Het zal worden meegenomen in de uitwerking.

Is de mogelijkheid van een aquaduct nog open? En onderzocht?

Nee deze optie is niet meer open. Er is onderzocht of een aquaduct mogelijk is. De kosten zijn dermate hoog dat ze niet opwegen tegen de baten. Zie het rapport 'Kosten-baten vergelijking oeververbinding Ringvaart' (2015) op de website van de provincie Zuid-Holland.

Hoe blijft de IJs- en skeelerclub na de bouw van de brug bereikbaar?

De ontsluiting van de ijs- en skeelerclub zal veranderen met de komst van de HOV-brug en het bustracé. Voor de toegangsweg, de parkeerplaats, de krabbelbaan en het clubhuis moet dan een nieuwe locatie worden gevonden. De Noord-Hollandse partijen (gemeente Haarlemmermeer/provincie Noord Holland) hebben hierover gesprekken met de club gehad om samen met hen te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn. In de planstudie fase worden deze gesprekken voortgezet en worden de mogelijkheden onderzocht en verder uitgewerkt.

Hoe verloopt de inpassing van de brug door Lisserbroek en de inpassing t.a.v. de IJs- en skeelerclub?

Dit is een ontwerpopgave die we samen met belanghebbenden nog verder moeten uitwerken.

Is er rekening gehouden met het ophogen van de dijk van 1,5 meter t.a.v. de toegang erfgrenzen? Dat de weg op de dijk opgehoogd moet worden zodat de brug voldoende op hoogte komt is een feit. Hoeveel de weg opgehoogd dient te worden is nog niet bekend. Het is zeker een aandachtspunt en gaan we met u oppakken bij de nadere uitwerking.

Wordt de brug in de toekomst toch voor autoverkeer geschikt gemaakt?

Nee, dat is niet het plan.

Wordt de brug toegankelijk voor langzaam verkeer of wordt het een snelfiets / snelverkeerverbinding?

Vooralsnog is het idee dat het om 'gewoon' langzaam verkeer gaat; een gewoon fietspad.

Van welke kant af wordt de brug over de Tocht aangelegd?

Deze vraag wordt onderdeel van uitwerking van het ontwerp.

Wat is er bekend over het bestemmingplan en de gevolgen voor de kans op planschade?

In 2013 is er een bestemmingsplan voor Lisserbroek vastgesteld (zie www.ruimtelijkeplannen.nl). Daarin is opgenomen: "De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor: a water en waterhuishoudkundige voorzieningen; b bruggen; c behoud, herstel en ontwikkeling van waterstaatkundige infrastructuur en het waterkwaliteitsbeheer; In de regels is opgenomen dat de hoogte van bouwwerken niet meer mag zijn dan 6 meter". Of een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is om de brug te realiseren is afhankelijk van het ontwerp. Vooralsnog lijkt het erop dat het bestemmingsplan van Lisserbroek voor de inpassing van de brug, niet gewijzigd hoeft te worden. Wel is er een bestemmingsplan wijziging nodig voor het aanliggende tracé, inclusief de aansluiting van het tracé op de Hillegommerdijk. In de komende tijd zal de vraag wat de gevolgen zijn voor de planschade worden bekeken als ook meer over het ontwerp duidelijk is.

3.1 Scheepvaart

Is er ook gekeken naar de belangen van de scheepvaart?

De gevolgen voor de scheepvaart, zowel de beroeps- als de recreatievaart, zijn meegenomen in de onderzoeken en kosten-batenanalyse die voor het besluit over de aanleg van de brug gemaakt zijn: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/openbaar-vervoer/r-net/r-net-noordwijk/kosten-baten-vergelijking>.

Wat zijn de gevolgen voor de scheepvaart?

Een lage beweegbare brug heeft consequenties voor de scheepvaart. De brug vormt een barrière en om de scheepvaart te laten passeren zal de brug geregeld open moeten. Sloepen (lager dan 1.50) kunnen onder de brug door, hiervoor vormt de brug geen barrière. Voor alle andere schepen zal de brug open moeten. In de afweging voor een lage beweegbare brug is uitgegaan van de volgende intensiteit van de scheepvaart (hiervoor zijn in 2013 tellingen uitgevoerd): Voor de beroepsvaart geldt dat er gemiddeld 1 schip per uur passeert. De beroepsvaart is redelijk gelijkmatig verdeeld over het jaar en vertoont een kleine piek rond de middag. De recreatievaart kent een sterke piek in de zomer. Deze piek begint vanaf april stevig op te bouwen en loopt door tot in de herfst. In de zomer zijn dit gemiddeld 21 passages per uur (beide richtingen). Om een beroepsschip door te laten moet de brug 5 minuten open. Om een recreatieschip door te laten moet de brug minimaal 2 minuten open (één schip) wanneer er meer recreatieschepen worden doorgelaten blijft de brug langer open (voor 3 schepen is er 5 minuten tijd nodig). In drukke perioden zullen schepen moeten wachten voordat ze door kunnen.

Is er nagedacht over de drukte op het water t.a.v. de Staande Mastenroute en de afmetingen van de brug t.b.v. recreatievaart?

De brug ligt in de zogenaamde 'Staande Mast Route'. Dit is een veilige doorgaande vaarroute door Nederland, geschikt voor zeil- en motorboten met een masthoogte of een opbouw van meer dan 6 meter. De route biedt een doorgaande route door heel Nederland. De zogenaamde Blauwe Golf geldt voor deze route, schepen moeten zich hiervoor aanmelden. Op deze wijze worden de bedientijden van de bruggen afgestemd op de scheepvaart en kunnen schepen zoveel mogelijk doorvaren. Er wordt in konvooi gevaren. Dit gebeurt buiten de spitstijden en vaak in de avond. De frequentie van bus is dan lager waardoor de brug langer open kan blijven staan.

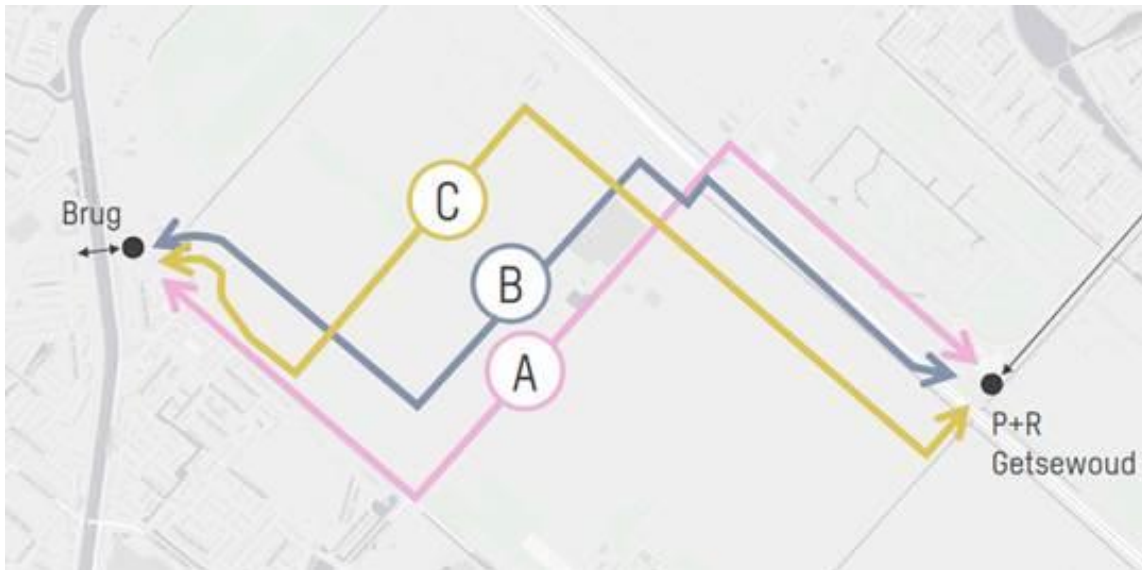
Hoe vaak gaat de brug per uur open en hoelang?

De brug is standaard dicht tenzij hij opengaat voor de scheepvaart. Hoelang en hoe vaak de brug openstaat is afhankelijk van het aanbod van het scheepvaartverkeer.

Wat is de blauwe golf?

De blauwe golf is de mogelijkheid voor de recreatievaart om vanaf Gouda naar Amsterdam met minimale hinder door te varen zonder oponthoud bij bruggen. Dit is te vergelijken met de groene golf voor automobilisten.

4 De busbaan (het tracé) vanaf de brug tot P&R Getsewoud



Varianten tot aan P&R Getsewoud

Wat is de stand van zaken rond de busbaan in Haarlemmermeer en de gebiedsontwikkeling?

De provincie Noord-Holland heeft samen met gemeente Haarlemmermeer en Vervoerregio Amsterdam een verkenning gedaan naar het tracé dat de bus in Haarlemmermeer zal rijden. Het tracé wordt afgestemd op de toekomstige woningbouwontwikkeling in Haarlemmermeer. De opgave voor de gebiedsontwikkeling is vastgelegd in de gebiedskaart Lisserbroek 2040. De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft deze op 6 september 2018 vastgesteld. De gemeente Haarlemmermeer verwacht voor de zomer van 2019 de gebiedskaart Lisserbroek 2040 voor de toekomstige woningbouwlocatie Lisserbroek Noord nader uit te werken. De provincie Noord-Holland hoopt voor de zomer ook het tracé vast te kunnen stellen. Op 10 april tijdens de informatiemarkt worden de varianten besproken.

Wie besluit over het voorkeustracé binnen de gemeente Haarlemmermeer?

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland zullen een besluit nemen over het tracé, nadat dit is besproken met de andere bestuurders tijdens de Stuurgroep Noordwijk - Schiphol. De gemeente Haarlemmermeer is lid van deze Stuurgroep. Het besluit over de voorkeursvariant van de busbaan wordt verwacht in het 2^e kwartaal van 2019.

Hoe zien de drie tracés eruit en wanneer is hierover informatie beschikbaar?

Er is een aantal tracés verkend. Deze worden op 10 april tijdens de informatiemarkt gepresenteerd. Een onderdeel van het tracé, dat door de woningbouwontwikkelingslocatie Lisserbroek Noord loopt, zal op 10 april nog niet bekend zijn.

Planning en proces

Op 10 april is er een informatiebijeenkomst gepland waarin de tracés zullen worden toegelicht. Bewoners krijgen dan ook de mogelijkheid hun voorkeur uit te spreken. In het advies naar Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland zal dit worden meegenomen. Nadat Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen zal het schetsontwerp van de busbaan uitgewerkt worden tot een voorlopig ontwerp. Bij de uitwerking zullen bewoners en betrokken worden.

Waarom zijn er 3 tracés onderzocht? Om goed te kunnen onderzoeken en onderbouwen welke mogelijkheden er zijn voor de aanleg voor de HOV-busbaan.

5 R-net/HOV-tracé van Noordwijk tot brug over de ringvaart

Algemeen

De gemeenten Noordwijk, Teylingen en Lisse werken onder coördinatie van de provincie Zuid-Holland aan maatregelen om de doorstroming van de bus op de bestaande route te bevorderen en de haltes te verbeteren. Zij passen onder andere een aantal wegen en kruispunten aan zodat de bus voorrang krijgt.

Wat is de stand van zaken van de maatregelen op de rest van de corridor?

In Lisse is zomer 2018 de nieuwe centrumhalte in gebruik genomen. De meeste maatregelen op Zuid-Hollands grondgebied worden in 2019 afgerond. De overige maatregelen in Noordwijk, Lisse en Teylingen staan voor 2020 gepland. De Randweg Voorhout, Parallelboulevard Noordwijk en de N208 volgen later vanwege samenloop met andere gemeentelijke projecten of nader onderzoek.

We hebben begrepen dat er geen R-net komt, alleen HOV. Waarom dan toch deze grote investeringen?

De provincies Zuid-Holland en Noord-Holland streven naar een verbetering van de openbaar vervoerverbindingen. Doel was aanvankelijk om van de lijn Noordwijk-Schiphol een HOV-verbinding te maken (Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Als de verbeteringen die nu worden doorgevoerd op termijn meer reizigers trekken, kan worden besloten om de R-net formule te introduceren.

Waar staat HOV voor?

HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer, voldoet aan hoge eisen op gebied van doorstroming (gemiddelde snelheid), frequentie en betrouwbaarheid. Comfort en reisinformatie zijn bij zowel haltes als in het voertuig van belang. Aantrekkelijk openbaar vervoer is een van de middelen om de regio beter bereikbaar te maken.

Wat is het verschil tussen HOV en R-net?

HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. R-net is een productformule en een verdere uitwerking van HOV en kenmerkt zich door een combinatie van snel, betrouwbaar, comfortabel en hoogfrequent vervoer (zes in de spits, vier overdag en twee 's avonds). Ook zijn er voorzieningen zoals fietsenstallingen, een droge en beschutte wachtruimte, actuele reisinformatie en waar mogelijk P&R-voorzieningen. HOV zonder R-net houdt met name een lagere frequentie in. Daarnaast zijn HOV-bussen en -haltes niet voorzien van specifieke rode R-net styling.

6 Planschade & grondverwerving

Is er al meer duidelijkheid over welke huizen precies moeten verdwijnen?

Het is duidelijk dat in ieder geval drie woningen in Lisserbroek moeten verdwijnen voor de aanleg van de brug. Pas bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de brug zal blijken waar precies de grenzen van de brug en de busbaan komen. Dan zal ook de inpassing in detail worden uitgewerkt. Omdat de locatie vastligt, is wel voor het grootste deel duidelijkheid te geven.

Het is nog niet duidelijk of door het bustracé woningen of bedrijven moeten verdwijnen.

Wanneer weten we dat wel? Per stap wordt er meer bekend; na de besluitvorming over het tracé wordt meer duidelijk. Na het opstellen en daarna vaststellen van het schetsontwerp en het Provinciaal Inpassingsplan (PIP)/Bestemmingsplan is het volledig duidelijk.

Wat houdt planschade in?

Wanneer de aanleg van de HOV-brug en/of busbaan niet past in het geldende bestemmingsplan moet deze aangepast worden en is er een nieuwe planologische regeling. Als door de nieuwe planologische regeling een eigenaar in een nadeligere positie komt is er sprake van planschade.

Schade als gevolg van de uitvoering van het project valt niet onder planschade. Zie hiervoor ook hoofdstuk 8.

Wanneer kom je in aanmerking voor een planschade vergoeding?

Iedereen die meent schade te leiden als gevolg van een nieuwe planologische regeling kan een verzoek voor planschadevergoeding indienen. Door de aanleg van de HOV-brug en/of de busbaan kan een woning of perceel in waarde verminderen, omdat die in de directe omgeving van de brug of het tracé ligt. Zij kunnen een verzoek tot planschadecompensatie indienen bij degene die het bestemmingsplan vaststelt. In het geval van een PIP (bestemmingsplan in de vorm van een provinciaal inpassingsplan) is dat de provincie. Ingeval van een bestemmingsplan is dat de betreffende gemeente. Van belang is dat de schade wordt veroorzaakt door een planologische wijziging. Zie hiertoe ook hoofdstuk 3

De hoogte van de vergoeding voor planschade stelt een onafhankelijk adviseur of een commissie vast. Planschade is altijd een tegemoetkoming in de schade. Verder geldt een eigen risico van minimaal 2% van de waarde van uw woning.

Wanneer moet ik mijn verzoek voor planschadecompensatie indienen?

Dat kan nadat de provincie Noord-Holland de inpassingsplannen voor de brug en het tracé van de busbaan hebben vastgesteld (of de gemeente het bestemmingsplan) en vervolgens dat besluit (na mogelijk een beroepsprocedure bij de Raad van State) onherroepelijk is. De verwachting is dat de plannen medio 2020 worden vastgesteld.

Wordt een vergoeding voor derving van woongenot gegeven?

Schadevergoeding voor verminderd woongenot, gemiste inkomsten, vallen onder planschade. Uiteraard zal de provincie voldoen aan de wettelijke eisen. Zie ook wat hierover al eerder is aangegeven.

Komen bewoners in aanmerking voor vergoeding van kosten die moeten worden gemaakt voor het starten van een planschade procedure?

Als de rechtsbijstand daarin niet voorziet, komen de kosten voor de bewoner/eigenaar.

7 Overzicht van besluitvorming

Hoe heeft de besluitvorming plaatsgevonden over de HOV corridor Noordwijk – Schiphol?

Besluitvorming over de HOV Noordwijk-Schiphol

- Op 13 december 2010 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland 10 miljoen gereserveerd voor het project (HOV-brug en busbaan).
- Op 13 december 2013 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland een besluit genomen voor de ambitievariant als voorkeursvariant en financiële middelen gereserveerd.
- Op 14 maart 2014 hebben de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het Samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland, de Stadsregio Amsterdam en de provincies Noord- en Zuid-Holland een overeenkomst gesloten om de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol te realiseren.
- Op 6 november 2018 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland besloten als voorkeursvariant een HOV-brug aan te leggen bij het Sportlaan gebied en deze uit te voeren als een lage beweegbare brug met prioriteit voor het HOV.

8 Fase uitvoering

Wordt er een nulmeting verricht (bouwkundige vooropname)?

Afhankelijk van de locatie van de woning en uitvoeringswijze zal bepaald worden of en welke woningen in aanmerking komen voor een bouwkundige vooropname. Als dit zo is, betaalt het project de kosten.

Is het bekend dat veel huizen niet onderheid zijn?

Voordat er gewerkt gaat worden, vindt een brede risico-inventarisatie plaats. Mochten er huizen zijn die niet onderheid zijn in de nabijheid van het tracé en/of brug, dan kan dat beperkingen opleveren voor de uitvoeringsmethode.

Op wie kan ik eventuele schade verhalen?

We streven ernaar om schade te voorkomen. Mocht u onverhoopt toch schade ondervinden dan kunt u dit op de projectorganisatie van de Provincie Noord-Holland verhalen.

De provincie zal de aannemer verplichten om zich te verzekeren tegen schade. Wanneer wij enig vermoeden hebben dat er schade zou kunnen optreden, dan voeren wij een nulmeting uit. De kosten hiervoor draagt de provincie.