



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Lisserbroek Noord en Binnen Turfspoor, gemeente Haarlemmermeer

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

22 juli 2025 / projectnummer: 3611



1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Haarlemmermeer wil 2.900 tot 4.000 woningen mogelijk maken in Lisserbroek. Naast woningen voorziet het plan ook in voorzieningen¹, en in een nieuwe ontsluitingsstructuur. De gemeente stelt eerst een programma op waarin ze de gebiedsontwikkeling Lisserbroek op hoofdlijnen vastlegt. Daarna volgt een wijziging van het omgevingsplan. Voordat de gemeente Haarlemmermeer deze besluiten neemt zijn de milieugevolgen onderzocht in een milieueffectrapport (MER). De gemeente heeft de Commissie in dit stadium gevraagd te adviseren over het MER voor het programma. Daarnaast vroeg ze de Commissie na te gaan in hoeverre het MER voldoende informatie bevat voor het omgevingsplan.

Wat staat in het MER bij het programma?

Het MER beschrijft de effecten van de bouw van 2.400 woningen, van 4.000 woningen en van de Groenvisie-gebieden². De effecten van de aanleg van nieuwe infrastructuur worden daarbij afzonderlijk in beeld gebracht. Het MER heeft het over 'Alternatief 2400 woningen' en 'Alternatief 4000 woningen', maar stelt ook vast dat dit in feite geen alternatieven betreffen, maar een fasering. Het is namelijk de bedoeling dat met het 'Gebiedsgericht programma gebiedsontwikkeling Lisserbroek' (maximaal) 4.000 woningen mogelijk worden gemaakt. De reden dat de gebiedsontwikkeling in twee fasen wordt gerealiseerd, is dat het bestaande verkeersnetwerk niet is toegerust op 4.000 woningen, daarvoor moet een nieuwe verbindingsweg gerealiseerd worden.³ Om die reden werd ervan uitgegaan dat in de eerste fase (voordat een nieuwe verbindingsweg is gerealiseerd) 2.400 woningen konden worden gerealiseerd. Volgens het MER is uit nieuw onderzoek gebleken dat het bestaande verkeersnetwerk 2.900 woningen aankan. Die 2.900 woningen zullen daarom mogelijk worden gemaakt in het omgevingsplan voor fase 1.

Uit het MER blijkt dat het plan (enigszins) negatieve effecten heeft op vrijwel alle thema's, zoals verkeersveiligheid en bereikbaarheid, geluid, luchtkwaliteit, licht, landschap, cultureel erfgoed, bodem en ecologie. Het plan heeft positieve effecten op het woon- en leefmilieu, recreatie en duurzaamheid. Daarnaast levert het plan een bijdrage aan het bevorderen van gezond gedrag.

Wat is het advies van de Commissie voor het MER bij het programma?

Het MER is goed leesbaar en de opbouw is logisch en goed navolgbaar. Het MER en de bijlagen bevatten veel informatie en de samenvatting is een goede afspiegeling van het MER.

De Commissie heeft getoetst of het MER alle informatie bevat om een besluit te nemen over het programma voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. **Bij de toetsing van het MER signaleert de Commissie dat belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen**

¹ Zoals winkels, een school, sporthal en andere sport- en recreatievoorzieningen.

² Dat zijn volgens het MER groengebieden waar recreatie kan plaatsvinden en compensatie voor effecten op Natuurnetwerk Nederland.

³ Het programma stelt ook vast dat het realiseren van een verbindingsweg en aansluiting op de A44 een voorwaarde is voor de start van fase 2 van de gebiedsontwikkeling.

bij het programma voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Het gaat om de volgende punten:

- **Referentiesituatie in 2040 ontbreekt.** Het MER beschrijft de referentiesituatie in 2032. Het gebiedsgericht programma schetst echter een beeld van Lisserbroek in 2040. Daarbij zal in 2032 een groot deel van de woningen nog niet zijn gerealiseerd. Het is daarom nodig om de referentiesituatie in beeld te brengen in 2040, waarbij onder andere de verkeerssituatie in dat jaar wezenlijk anders zal zijn dan in 2032.
- **Analyse verkeersveiligheid.** Het MER stelt vast dat de verkeersveiligheid door de gebiedsontwikkeling achteruitgaat. Een analyse van de huidige en toekomstige verkeers(on)veiligheid ontbreekt echter. Ook ontbreekt inzicht in maatregelen om de achteruitgang van de verkeersveiligheid te voorkomen of te beperken.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het programma. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe.

Advies voor het MER bij het Omgevingsplan

De gemeente is voornemens het MER ook ten grondslag te leggen aan het besluit tot wijziging van het omgevingsplan. De Commissie constateert dat daarvoor meer informatie nodig is. Aangezien nog geen ontwerp-omgevingsplan beschikbaar is, kan de Commissie sowieso niet toetsen in hoeverre het MER past op het plan. In hoofdstuk 3 van dit advies geeft zij adviezen over de benodigde inhoud van het MER bij het omgevingsplan. De Commissie beschouwt de volgende punten – in aanvulling op de informatie in het MER bij het gebiedsgericht programma – in ieder geval als essentiële informatie voor dat MER:

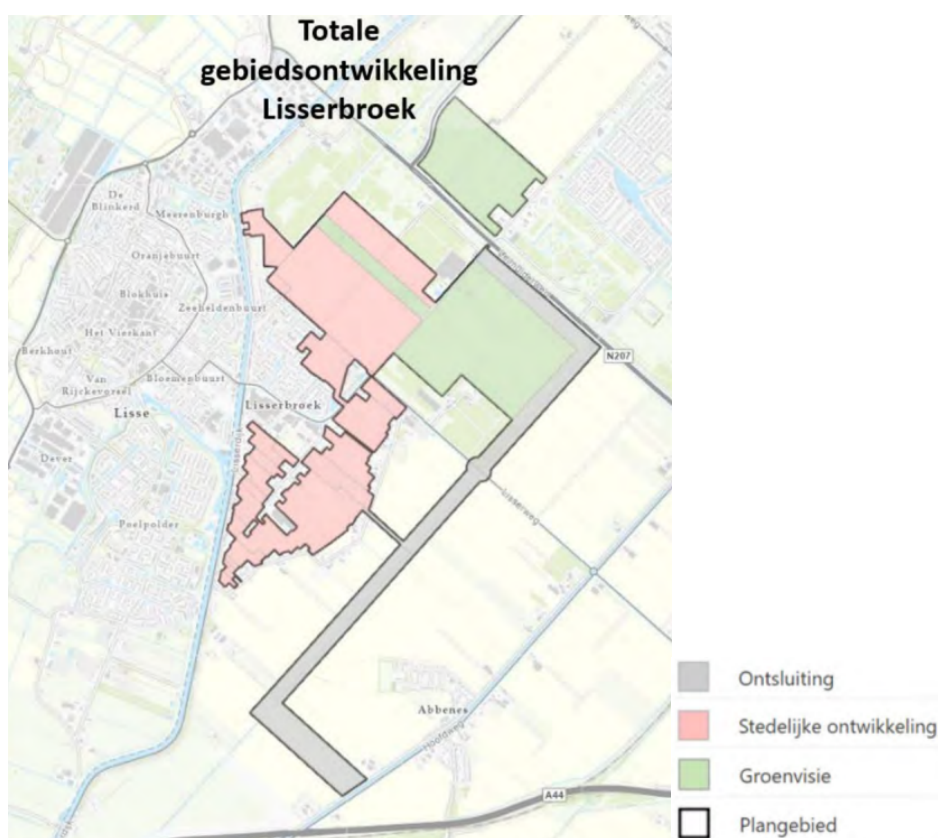
- **Onderzoek volwaardige alternatieven.** Onderzoek een alternatief waarmee zo veel mogelijk negatieve effecten van het plan worden voorkomen. Onderzoek ook een alternatief dat maximaal inzet op duurzaamheid. Werk daarvoor de duurzaamheidsambities van de gemeente uit. Breng de effecten van de alternatieven in beeld en vergelijk ze met elkaar en met de referentiesituatie.
- **Maak analyse van water- en bodemsysteem en doe nader bodemonderzoek.** Op basis daarvan kan de grondwatersituatie in het gebied worden beoordeeld en een risico-inschatting worden gemaakt van zetting⁴, bodemopbarsting⁵ en zoute kwel. Deze informatie is onder andere nodig bij het bouwrijp maken van het gebied.
- **Beschrijving ecologische groenstructuur.** Het is de bedoeling van de gemeente dat de berm langs de provinciale weg N207 een verbindingsfunctie krijgt voor het Natuurnetwerk Nederland. Beschrijf in het MER hoe dit wordt vormgegeven.
- **Beschrijf hoe streekidentiteit te behouden.** Gebruik daarbij de informatie uit het MER bij het gebiedsgerichte programma over de ontstaansgeschiedenis van het gebied en de huidige waarde.
- **Monitoring.** Vul de aanzet voor een monitoringsprogramma aan met een beschrijving van de milieuaspecten en doelen die zullen worden gemonitord.

⁴ Inklinking van de grond door een daarop rustende belasting.

⁵ Opbarsting ontstaat als de opwaartse druk door opkwellend grondwater groter is dan het gewicht van de grond. De bodem kan dan instabiel worden.

Verkeersknelpunten tijdig in beeld

Het verkeersnetwerk rond het plangebied is nu al overbelast en zal nog drukker worden als er 4.000 woningen worden bijgebouwd. Daarnaast zijn in de omgeving nog meer (grote) woningbouwplannen⁶. In haar advies over de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)⁷ adviseerde de Commissie onderzoek te doen naar een alternatieve verkeersstructuur.⁸ Een dergelijk onderzoek is in het MER slechts in beperkte mate gedaan. Dat is op zich begrijpelijk, omdat de grootste knelpunten buiten het plangebied liggen en de gemeente niet het bevoegd gezag is voor besluiten over aanpassingen aan de verkeersstructuur voor juist die locaties. Dat zijn de provincies Noord- en Zuid-Holland. De gemeente zal dus in gesprek moeten met die provincies. Voor dat gesprek helpt het om inzicht te hebben in mogelijkheden om de verkeersknelpunten in de omgeving van het plangebied op te lossen⁹. De Commissie beveelt daarom aan zo spoedig mogelijk een uitgebreider regionaal verkeersonderzoek uit te voeren dat die mogelijkheden in beeld brengt.



Figuur 1: Totale gebiedsontwikkeling Lisserbroek met 4.000 woningen (bron: MER).

-
- ⁶ De gemeente heeft de ambitie om vóór 2040 in totaal 20.000 woningen te bouwen in haar gemeente waarvan een deel effecten zal hebben op het betreffende verkeersnetwerk. En ook de gemeente Lisse (provincie Zuid-Holland) heeft woningbouwambities.
- ⁷ Het advies van de Commissie over de NRD is [hier](#) te vinden.
- ⁸ Gezien het adagium 'eerst bewegen dan bouwen', maar ook vanwege de wens van een verkeersluw dorp en een goede bereikbaarheid van zowel Lisse als Lisserbroek.
- ⁹ Mogelijkheden die kunnen worden onderzocht zijn een volwaardige ringstructuur in combinatie met het afsluiten van de Lisserbrug voor doorgaand verkeer en/of een herinrichting van het kruispunt van de N207 met de N208 in combinatie met aanleg van de HOV-baan.

Aanleiding MER

De gemeente Haarlemmermeer wil een gebiedsgericht programma vast stellen voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. De gebiedsontwikkeling is voorzien in twee deelgebieden, Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord, die aansluiten op de huidige kern van Lisserbroek. Elk deelgebied zal door een andere initiatiefnemer ontwikkeld worden.¹⁰ De gemeente wil in het gebied 2.400 tot 4.000 woningen mogelijk maken, met bijbehorende voorzieningen. Daarnaast wil ze nieuwe infrastructuur realiseren voor de ontsluiting van het gebied. Omdat het programma kaders stelt voor mer- (beoordelings)plichtige projecten – zoals stedelijke ontwikkelingsprojecten – is een plan-MER opgesteld.

In het MER staat dat het niet alleen dient ter onderbouwing van het programma (plan-MER), maar ook als onderbouwing van de wijziging van het omgevingsplan (project-MER). Aangezien het ontwerp-omgevingsplan nog niet gereed is heeft de gemeente de Commissie gevraagd enkel te toetsen of het MER voldoende informatie bevat om het programma vast te stellen. Daarnaast vroeg de gemeente de Commissie om – voor zover mogelijk – na te gaan welke informatie nog nodig is voor de wijziging van het omgevingsplan.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer – besluit over het programma.

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

2 Toelichting op het advies over het MER bij het programma

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij het besluit over het gebiedsgerichte programma door de gemeente Haarlemmermeer.

2.1 Referentiesituatie

In het MER wordt de referentiesituatie in 2032 in beeld gebracht. In het advies over de NRD stelde de Commissie al vast dat in 2032 nog niet alle woningen zullen zijn gerealiseerd en dat daarom de effecten van het plan in 2040 moesten worden beschreven. Dat is ook logisch, omdat het gebiedsgericht programma voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek ook het beeld

¹⁰ Voor Binnenturfspoor is dat het consortium GEM Lisserbroek (een samenwerkingsverband van AM, Amvest en Ymere), en voor Lisserbroek Noord is dat BPD Ontwikkeling B.V.

schetst van Lissbroek in 2040.¹¹ Aangezien de gemeente Haarlemmermeer in de omgeving van Lissbroek (bijvoorbeeld in Nieuw-Vennep) ook woningen wil realiseren, en ook Lisse uitbreidingsplannen heeft, zal met name de verkeerssituatie in 2040 ook wezenlijk anders zijn dan in 2032.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, de referentiesituatie voor 2040 in beeld te brengen en de effecten van het plan en de alternatieven te vergelijken met die situatie.

2.2 Mobiliteit

Om invulling te geven aan het adagium van ‘eerst bewegen, dan bouwen’ zijn twee infrastructuurvarianten onderzocht in het MER. Voor het plan voor de gebiedsontwikkeling Lissbroek is dit afdoende, maar de overbelaste verkeerssituatie in de omgeving van het plangebied, waaronder de overbelaste situatie op de Lissbrug, wordt niet opgelost. Daarvoor is overleg nodig op regionaal niveau, zoals de Commissie in hoofdstuk 1 van dit advies beschreef.

Daarnaast gaat de verkeersveiligheid door de gebiedsontwikkeling achteruit. Deze achteruitgang wordt volledig toegeschreven aan de toename van de verkeersdruk die de extra woningen met zich brengen. Een analyse van de feitelijke verkeersonveiligheid (aantallen ongevallen) en mogelijk te verwachten verkeersonveiligheid ontbreekt. Met uitzondering van enkele suggesties voor aanpassingen aan de Kanaalstraat worden in het MER bovendien geen maatregelen beschreven voor het verkeersveiligheidsvraagstuk. Voor die maatregelen wordt verwezen naar de volgende fase, terwijl het noodzakelijk is om deze effecten al in beeld te hebben voor de besluitvorming over het programma.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, de effecten van het plan op de verkeersveiligheid in beeld te brengen en maatregelen te beschrijven die deze effecten kunnen voorkomen of beperken.

3 Adviezen inhoud MER omgevingsplan

In dit hoofdstuk beschrijft de Commissie welke informatie het MER voor het omgevingsplan moet bevatten (in aanvulling op het MER voor het gebiedsgerichte programma).

3.1 Alternatieven

In het MER voor het programma zijn twee alternatieven onderzocht die verschillen in het programma voor woningbouw: alternatief 1 omvat 2.400 woningen en alternatief 2 omvat 4.000 woningen. Zoals het MER ook al aangeeft zijn dit in wezen geen alternatieven, maar

¹¹ Net als alle andere onderliggende beleidsdocumenten, zoals het ambitiedocument Lissbroek, de gebiedsenvelop Lissbroek en de bijbehorende gebiedskaarten.

opvolgende fases in de realisatie van de woningbouw. In haar advies over de NRD adviseerde de Commissie alternatieven uit te werken voor situaties waar oplossingen lastig zijn en/of ambities niet volledig gehaald worden. Aangezien uit het MER blijkt dat het plan negatieve effecten heeft op het merendeel van de (milieu)aspecten, had het voor de hand gelegen één of meer thematische alternatieven te onderzoeken met de nadruk op positievere effecten.

De Commissie benadrukt dat een plan-MER in principe alternatieven moet bevatten en ook dat het alternatievenonderzoek een wezenlijk onderdeel is van een MER. Met een alternatievenonderzoek hadden, binnen bepaalde uitgangspunten (zoals aantallen woningen), vormen van inrichting van het gebied en/ of (andere) maatregelen kunnen worden onderzocht om de aanzienlijke milieueffecten te beperken. Aangezien het gebiedsgericht programma in dit geval nog geen keuzes maakt die mogelijke alternatieven uitsluiten, ziet de Commissie vanuit milieuoogpunt echter geen bezwaar om het alternatievenonderzoek pas uit te voeren in het MER voor de wijziging van het omgevingsplan.

Laat in het MER vervolgens zien in hoeverre de opbrengsten van het alternatievenonderzoek leiden tot andere keuzes in de (inrichting van) het gebied.

Alternatief dat negatieve effecten vermindert

Onderzoek daarom een alternatief waar zoveel mogelijk van de negatieve effecten uit het MER bij het programma worden weggenomen. Dat MER concludeert bijvoorbeeld bij zowel geluid, lucht als licht dat er negatieve effecten zijn maar dat mitigatie van effecten 'strikt genomen' niet nodig is. Vervolgens worden wel mogelijke mitigerende maatregelen genoemd. Voor geluid geeft het MER bijvoorbeeld aan dat ervoor gekozen kan worden niet binnen de zones met hogere geluidsbelasting te bouwen, wat ook gunstige effecten heeft voor blootstelling aan luchtkwaliteit. Daarnaast merkt de Commissie op dat houtstookvrij bouwen ook invloed heeft op de lokale luchtkwaliteit. Dat is des te meer van belang omdat de gemeente als beleidsdoel heeft om bij de inrichting van de fysieke ruimte rekening te houden met gezondheidsbescherming¹² én omdat zij is aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord¹³.

Een ander voorbeeld van een aspect dat in het alternatief kan worden onderzocht is de verkeersveiligheid. Uit het MER bij het gebiedsgericht programma blijkt dat sprake is van een achteruitgang van de verkeersveiligheid. Daarnaast ontbreekt een analyse van de potentie van duurzame mobiliteitsoplossingen¹⁴ om de negatieve effecten van het plan voor zowel de bereikbaarheid als de verkeersveiligheid te beperken.

Alternatief maximaal duurzaam

Een tweede alternatief dat de Commissie adviseert te onderzoeken is een alternatief dat maximaal inzet op het behalen van de duurzaamheidsambities. In het MER bij het programma zijn deze ambities niet uitgewerkt¹⁵, maar krijgen de aspecten energie en circulariteit wel een positieve beoordeling. Werk in een alternatief de duurzaamheidsambities uit in concrete

¹² Zie bijvoorbeeld de [programmabegroting 2025–2028](#).

¹³ Dat betekent dat de advieswaarden van de World Health Organization (WHO) als uitgangspunt worden genomen en dat wordt gestreefd naar een aanzienlijke gezondheidswinst.

¹⁴ Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld stringente parkeernormen, parkeerplaatsen met grastegels, het centraal stellen van de fiets en voetganger bij de inrichting van de wijk, het stimuleren van deelmobiliteit én het (verder) stimuleren van het openbaar vervoergebruik. Dat het openbaar vervoer een oplossing kan bieden, wordt in het MER bij het programma al onderkend. De realisatie van een HOV-verbinding kan namelijk zorgen voor een reductie van 8% van het autoverkeer.

¹⁵ De ambities zijn nog gelijk aan de Gebiedskaart uit 2018 en de NRD uit 2021.

maatregelen en ga daarbij onder andere in op elektriciteitsopwekking, mogelijke netcongestie, de warmteopgave (warmtenet, geothermie, wko¹⁶, en dergelijke) en circulariteitsambities (zowel woningbouw als grond-, weg- en waterbouw).

3.2 Bodem, water en klimaatadaptatie

Het MER bij het programma bespreekt zettingsgevoeligheid en opbarstrisico's, vooral in Lisserbroek Noord. De ondergrond van de Haarlemmermeerpolder bestaat uit complexe (mariene) afzettingen en heeft een sterke hydrologische relatie met het strandwallenlandschap ten westen ervan.

Eerder onderzoek toont aan dat zoute kwel onder meer wordt veroorzaakt door vensters in de diepere pleistocene afzettingen.¹⁷ Op basis van GeoTOP¹⁸ en isohypsenkaarten acht de Commissie het ook mogelijk dat er aanvullende kwelstromen zijn, bijvoorbeeld vanuit de strandwallen via grofzandige mariene lagen op het grensvlak van de holocene en pleistocene ondergrond. Op dat grensvlak komen bovendien vaak veenlagen voor.

Een gekwantificeerde analyse van het bodem- en watersysteem is nodig om de risico's op zetting, opbarsten en zoute kwel goed in te schatten – ook onder andere klimaatomstandigheden. Hierbij moeten dus de KNMI-klimaatscenario's worden meegenomen¹⁹. Beschrijf op grond daarvan de mogelijkheden en risico's voor het bouwrijp maken van het gebied én van de in het MER bij het gebiedsgerichte programma voorgestelde maatregelen (zoals sloottypen en bouwvoorschriften). Breng daarnaast in het MER bij de wijziging van het omgevingsplan in beeld hoe de grondbalans van het bouwrijp maken van het gebied er in grote lijnen uitziet.

3.3 Natuur

In het plangebied ligt een strook natuur (tussen IJtocht – Middelweg – IJweg) die onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Deze strook komt tussen twee woonwijken te liggen en zal als groenstructuur weliswaar behouden blijven, maar de natuurkwaliteit zal achteruitgaan. De Commissie vraagt zich daarom af of de strook na realisatie van de woningen nog zal kwalificeren als NNN-gebied. Het MER brengt dit niet in beeld, maar de gemeente compenseert de strook veiligheidshalve wel door een perceel groen in het Groene Kwadrant langs de natuurverbinding de Nieuwekerkertocht in het plan op te nemen.

¹⁶ Warmte-koudeopslag.

¹⁷ Zie onder andere de volgende bronnen:

- Hoogheemraadschap Rijnland 2012, [Inventarisatie wellen](#) (wellen zijn plaatsen waar zoute kwel optreedt).
- Delsman, J.R., Hu-a-ng, K.R.M., Vos, P.C., de Louw, P.G.B., Oude Essink, G.H.P., Stuyfzand, P.J., and Bierkens, M.F.P.: Paleo-modeling of coastal saltwater intrusion during the Holocene: an application to the Netherlands, Hydrol. Earth Syst. Sci., 2014.
- De website van [Stowa](#).

¹⁸ GeoTOP is een 3D-model dat de ondergrond tot maximaal 50 meter onder NAP weergeeft. De [website van de basisregistratieondergrond](#) geeft inzicht in de gemodelleerde lagen.

¹⁹ Zie de [website van het KNMI](#).

Tijdens het bezoek²⁰ dat de Commissie bracht aan het gebied vertelde de gemeente dat de berm langs de noordzijde van de provinciale weg N207 deze verbindingsfunctie mogelijk kan overnemen. De strook zou dan ter hoogte van de Nieuwekerkertocht onder de N207 doorgaan en dan haar weg te vervolgen langs dat water. Op die plek, langs de Nieuwekerkertocht, heeft de provincie Noord-Holland ook een natuurzone voorzien. De onderdoorgang onder de N207 is echter zeer gecompliceerd door de strakke bundeling van op- en afritten, de brug en ruimtegebrek (vanwege de Getsewoudweg en Zuidtak Zuidtangent). Beschrijf daarom in het MER bij de wijziging van het omgevingsplan op welke manier er een volwaardige functionele ecologische groenstructuur wordt gerealiseerd.

Stikstof

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak van de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Uit de Passende beoordeling blijkt dat de gebiedsontwikkeling Lisserbroek geen toename van stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000-gebieden veroorzaakt ten opzichte van de referentiesituatie. In de referentiesituatie is in het plangebied namelijk sprake van bemeste landbouwgronden en andere bedrijvigheid die stikstof veroorzaken. Deze activiteiten worden gestaakt vanwege de gebiedsontwikkeling. Dat betekent dat het MER voor het beperken van stikstofdepositie uitgaat van intern salderen. Op dit moment is er veel onduidelijkheid over de uitvoerbaarheid van deze mitigerende maatregel. Daarnaast bevatten het MER en de Passende beoordeling nog geen onderbouwing dat voldaan wordt aan de vereisten uit jurisprudentie²¹. Neem een dergelijke onderbouwing daarom op in de Passende beoordeling en het MER bij de wijziging van het omgevingsplan.

3.4 Landschap en cultureel erfgoed

Elk landschap heeft een eigen identiteit, ontstaan door de manier waarop de mensen in de loop der tijd zijn omgegaan met de natuurlijke omstandigheden. Voor bewoners is de weerslag van al die gestapelde keuzen belangrijk voor hun identiteit en hun woongenot. Dat heeft dus enerzijds een retrospectieve component, maar daar wordt nu een toekomst, een perspectief aan verbonden. Als de toekomst verbonden blijft aan het verleden, blijven mensen geworteld in hun eigen streek. Beschrijf daarom in het MER bij het omgevingsplan hoe de grondige kennis over ontstaansgeschiedenis en huidige waarden doorgetrokken gaat worden naar de toekomst. Welke opties of ontwerpprincipes daar zijn om de streekidentiteit te behouden, en mogelijk te versterken.

3.5 Monitoring

In het MER bij het gebiedsgericht programma wordt een aanzet tot evaluatie en monitoring gegeven. Vul deze aanzet aan door in het MER bij de wijziging van het omgevingsplan te beschrijven voor welke milieuaspecten monitoring noodzakelijk is. Dat zal in ieder geval gelden voor verkeer/verkeersstromen, maar kan ook aan de orde zijn voor energie,

²⁰ Op 17 juni 2025 bracht de werkgroep van de Commissie een bezoek aan het gebied en besprak zij het plan met de gemeente en de initiatiefnemers.

²¹ (1) De verwachte voordelen van de mitigerende maatregel moeten vaststaan bij de Passende beoordeling, (2) een dubbele inzet van de referentiesituatie moet voorkomen worden en (3) salderen mag alleen als de maatregel niet ook nodig is om Natura 2000-gebieden te behouden, herstellen, uit te breiden of verbeteren.

klimaatadaptatie, water en bodem. Geef ook aan ten aanzien van welke doelen monitoring van belang is.

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

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

mr. Lotte Geense (secretaris)

dr. ir. Jeroen de Hartog

ing. Johan Janse

dr. Peter van der Molen

Marja van der Tas (voorzitter)

drs. Gerrit de Zoeten

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Gebiedsgericht programma.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project J1 “stedelijk ontwikkelingsproject”. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer.

Initiatiefnemer besluit

GEM Lisserbroek C.V. en BPD Ontwikkeling B.V.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3611](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiemer.nl
w commissiemer.nl

