



Raadsvoorstel 2018.0022173

Onderwerp Vaststelling bestemmingsplan 'Boezembruggen te Halfweg'

Portefeuillehouder Raymond van Haeften

Steller F. Kooijman

Collegevergadering 23 april 2018

Raadsvergadering

1. Samenvatting

Wat willen we bereiken?

Het deel van de N200 vanaf het NS-station Halfweg tot Amsterdam is dringend aan onderhoud toe en maakt onderdeel uit van het project 'de Nieuwe N200'.

Het bestemmingsplan voorziet in een actueel juridisch-planologisch kader voor de vervanging van de boezembruggen in Halfweg door een nieuwe brug met fiets- en voetpad.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn er twee zienswijzen ingediend die hebben geleid tot aanpassing van de regels het bestemmingsplan.

Door de vaststelling van dit bestemmingsplan ontstaat het juridische en planologische kader voor de realisatie van de nieuwe brug met fiets- en voetpad.

Wat mag het kosten?

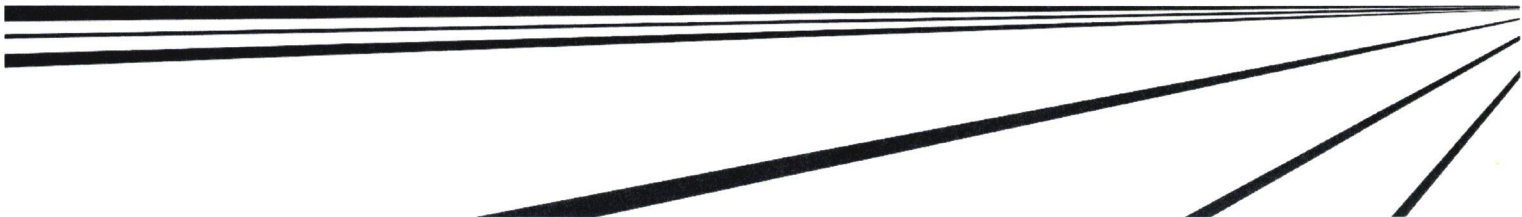
Indien sprake is van een bouwplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro), dient in beginsel een exploitatieplan te worden vastgesteld. Voor dit bestemmingsplan geldt dat het kostenverhaal anderszins verzekerd is, namelijk door een gesloten anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet nodig.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. De wethouder Ruimtelijke Ordening is het eerste aanspreekpunt voor het opstellen van het bestemmingsplan. Door ons college te machtigen het verder noodzakelijke te verrichten, zijn wij bevoegd op te treden in een eventuele beroepsprocedure bij de Raad van State.

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

Met de vaststelling van het bestemmingsplan is het plan afgerond. Wel staat nog de mogelijkheid open van beroep bij de Raad van State. De raad zal in kennis worden gesteld van de uitspraak van de Raad van State in een eventuele beroepsprocedure



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.

Harmonisatie is niet van toepassing op dit voorstel omdat het ruimtelijk plan in de zin van de wet Arhi betreft.

2. Voorstel

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

1. de ingediende zienswijze van de Vereniging van Eigenaren van 'Zon en Maan' ontvankelijk te verklaren;
2. de ingediende zienswijze van Hoogheemraadschap van Rijnland niet-ontvankelijk te verklaren;
3. in te stemmen met de Nota van zienswijzen, bijlage bij het raadsvoorstel;
4. in de regels van de bestemming 'Verkeer', in artikel 3, onder 3.2 Bouwregels, sub b, in de zinsnede 'indien een brug wordt gebouwd, zijn maximaal twee pijlers toegestaan', het woord 'pijler' te vervangen door het woord 'tussensteunpunt';
5. in de regels van de bestemming 'Water', in artikel 4, onder 4.1 Bestemmingsomschrijving, sub e, de zin 'ter plaatse van de aanduiding (jh): tevens jachthaven' te laten vervallen;
6. in de regels van de bestemming 'Water', in artikel 4, onder 4.4 Afwijkingsbevoegdheid, lid 1, in de zinsnede 'verloop tot maximaal 7 meter' te wijzigen in 'verloop tot maximaal 5 meter';
7. geen exploitatieplan vast te stellen voor het bestemmingsplan, omdat kostenverhaal anderszins is verzekerd;
8. het bestemmingsplan 'Boezembruggen te Halfweg' met planidentificatie NL.IMRO.0393.BPBoezembruggen-VA01, bestaande uit een verbeelding en bijbehorende regels met bijlagen, conform de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 Bro in elektronische vorm vast te leggen en in die vorm vast te stellen, één en ander overeenkomstig de bij dit besluit gevoegde bescheiden en op grond van de overwegingen genoemd in dit voorstel;
9. de raad te verzoeken het college van Burgemeester en Wethouders te machtigen het verder nodige te verrichten.

3. Uitwerking

Wat willen we bereiken?

Het bestemmingsplan voorziet in een actueel juridisch-planologisch kader voor de vervanging van de boezembruggen in Halfweg door een nieuwe brug met fiets- en voetpad.

Wat gaan we daarvoor doen?

Door de vaststelling van dit bestemmingsplan ontstaat het juridische en planologische kader voor de omgevingsvergunning voor de realisatie van de nieuwe brug met fiets- en voetpad.

Inleiding

De N200 is een drukke (rijks)weg tussen Haarlem en Amsterdam. Het deel van de N200 vanaf het NS-station Halfweg tot Amsterdam is dringend toe aan onderhoud toe en maakt onderdeel uit van het project 'de Nieuwe N200'.

Bij Halfweg gaat het om het vervangen van de huidige boezembruggen door een nieuwe brug met fiets- en voetpad. De vervanging zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid, er

komt meer groen, de vormgeving en de beoogde ligging van de brug bevorderen het afdwingen van de maximum snelheid en er wordt een uitzichtpunt gerealiseerd, dat de aanwezige cultuurhistorische waarden in de directe omgeving benadrukt.

Op 19 september 2017 hebben wij, om de vervanging van de boezembruggen mogelijk te maken, het voorontwerpbestemmingsplan vastgesteld.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter visie gelegen van 7 december 2017 tot en met 17 januari 2018. Het plan is nu aan vaststelling toe, onder afweging van de ingediende zienswijzen.

Globale ligging Boezembruggen



Inhoud bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk de huidige boezembruggen te vervangen door een nieuwe brug met fiets- en voetpad. De vervanging van de boezembruggen door de nieuwe brug met fiets- en voetpad is niet (geheel) mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan 'Halfweg West 2008'. De verandering in de contouren en in de inpassing van de brug vallen buiten de bestemming 'verkeer' en (voor een deel) in de bestemming 'water'. Binnen de bestemming 'water' zijn alleen bruggen ten behoeve van langzaam verkeer toegestaan. Een wijziging van het bestemmingsplan is daarom nodig.

Ruimtelijke aspecten

Voor de verschillende aspecten, zoals ecologie, geluid en archeologie zijn onderzoeken en beschouwingen gedaan. De essentie is verwoord in de toelichting met bijbehorende onderzoeken; hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn en de ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar is.

De vervanging van de Boezembruggen leidt niet tot extra verkeersgeneratie, er is geen andere ontsluiting noodzakelijk en geen extra parkeerbehoefte.

Uit *ecologisch* onderzoek blijkt dat het project niet leidt tot een aantasting van verblijven of individuen van strikt beschermde soorten. Nader onderzoek of een ontheffingsaanvraag is niet aan de orde.

Akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai laat zien dat bij de uitvoering van het project de geluidproductieplafonds (GGP's) niet worden overschreden. Spoorweglawaai en industrielawaai vormen ook geen belemmering

Het plangebied valt grotendeels buiten *archeologische* waarden. Een (klein) deel van het oostelijk landhoofd van het plangebied is gesitueerd binnen archeologische waarde waarvoor archeologisch onderzoek nodig is. Het uitgevoerde onderzoek heeft aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van en de verwachting op archeologische vindplaatsen. Ter bescherming van de mogelijk aanwezige waarden is binnen de begrenzing van dit deel van het gebied een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen.

Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan is op 6 december 2017 bekendgemaakt en heeft met de daarop betrekking hebbende stukken vanaf 7 december 2017 tot en met 17 januari 2018 ter visie

gelegen. In deze periode konden zienswijzen worden ingediend en is op 19 december 2017 een inloopavond gehouden over ontwerpbestemmingsplan.

Ingediende zienswijzen

Er zijn twee zienswijzen ingediend. Voor een weergave van de zienswijzen en de beantwoording ervan wordt verwezen naar de Nota van zienswijzen, die als bijlage onderdeel uitmaakt van dit voorstel.

Eén zienswijze (Hoogheemraadschap Rijnland) is te laat ingediend en om die reden niet-ontvankelijk. Volledigheidshalve wordt wel ingegaan op de zienswijze en voorgesteld de opmerkingen over te nemen. De andere zienswijze heeft betrekking op een deel van het beeldkwaliteitsplan dat is opgesteld voor de inpassing (en leefbaarheid) van de N200 in Halfweg dat buiten het plangebied ligt. Essentie is de aanleg van een fietsstraatweg en de inrichting hiervan in relatie tot aanwezige parkeerplaatsen. In het uitvoeringstraject zal aandacht zijn voor de geschetste situatie en het contact hierover met de belanghebbenden.

De zienswijze van het Hoogheemraadschap van Rijnland geeft aanleiding tot twee (kleine) aanpassingen in de Regels van het plan. Daarnaast wordt een kleine tekstuele ambtelijke wijziging voorgesteld.

Voorstel aan de raad is dan ook het bestemmingsplan *gewijzigd* vast te stellen.

Wat mag het kosten?

Indien sprake is van een bouwplan in de zin van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro), dient in beginsel een exploitatieplan te worden vastgesteld. Voor dit bestemmingsplan geldt dat het kostenverhaal anderszins verzekerd is, namelijk door een gesloten anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet nodig.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. De wethouder Ruimtelijke Ordening is het eerste aanspreekpunt voor het opstellen van het bestemmingsplan. Door ons college te machtigen het verder noodzakelijke te verrichten, zijn wij bevoegd op te treden in een eventuele beroepsprocedure bij de Raad van State.

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

Met de vaststelling van het bestemmingsplan is het plan afgerond. Wel staat nog de mogelijkheid open van beroep bij de Raad van State. De raad zal in kennis worden gesteld van de uitspraak van de Raad van State in een eventuele beroepsprocedure

Participatie, communicatie en procedure na vaststelling

We delen het raadsbesluit mee aan de indieners van een zienswijze, de initiatiefnemer en de vooroverlegpartners. Na bekendmaking en terinzagelegging van het vastgestelde plan wordt het plan van kracht, tenzij beroep wordt ingesteld. Als tegen het plan beroep wordt ingesteld maar niet binnen de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening bij de Raad van State is gedaan, dan treedt het plan direct na de beroepstermijn wel in werking.

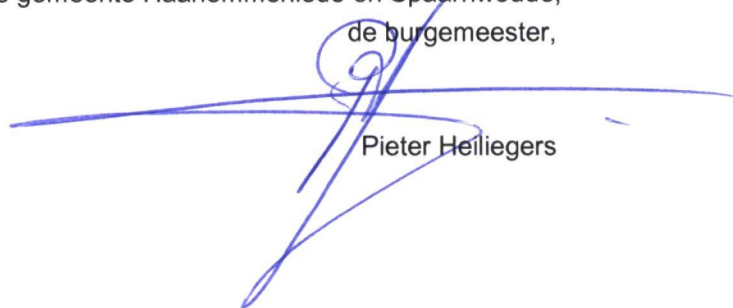
Op dit plan is tevens de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing, hetgeen betekent dat een eventueel beroep door de Raad van State versneld (binnen een half jaar) wordt behandeld.

4. Ondertekening

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
de secretaris,



Fred Koot



Pieter Heiliegers

Bijlage(n):

- Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Ontwerpbestemmingsplan 'Boezembruggen te Halfweg' d.d. 16 april 2018
- Bestemmingsplan 'Boezembruggen te Halfweg' (verbeelding, regels en toelichting met bijlagen te weten bijlage 1 Memo resultaten akoestisch onderzoek, bijlage 2 Ecotoets Haarlemmerweg N200, bijlage 3 Actualisatie Ecotoets Haarlemmerweg N200 en bijlage 4 Archeologisch rapport Halfweg)



Haarlemmerliede en
Spaarnwoude en
Haarlemmermeer
gaan samen verder



Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

ontwerpbestemmingsplan 'Boezembruggen te Halfweg'

behorend bij raadsvoorstel tot vaststelling bestemmingsplan 'Boezembruggen te Halfweg'
dd 29 mei 2018

Nota van zienswijzen

Datum: 16 april 2018

Hoofdstuk 1 Procedure

Inleiding

Het ter inzage gelegen ontwerpbestemmingsplan 'Boezembruggen te Halfweg' maakt vervanging van de Rijnlandse Boezembruggen planologisch mogelijk. De huidige bruggen verkeren in slechte staat. Het voornemen is om de Boezembruggen in zijn geheel te vervangen. Vervanging van de Boezembruggen maakt onderdeel uit van het project 'de Nieuwe N200'. Door vervanging van de Boezembruggen ontstaat de gelegenheid de leefbaarheid rond de huidige Boezembruggen te verbeteren. Daarnaast is het plan om meer betekenis te geven aan de bestaande cultuurhistorische waarden in de omgeving.

Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan "Boezembruggen te Halfweg" heeft van 7 december 2016 tot en met 17 januari 2017 ter inzage gelegen. Eenieder heeft binnen deze termijn de gelegenheid gehad een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan in te dienen. In totaal zijn er twee zienswijzen ingediend. Eén zienswijze is niet ontvankelijk (zienswijze 1). De zienswijze dateert van 26 januari 2018 en is daarmee ontvangen na afloop van de termijn. Voor de volledigheid is de zienswijze inhoudelijk wel beantwoord.

In deze nota wordt elke zienswijze afzonderlijk samengevat, beantwoord en wordt per reactie aangegeven of en in welke mate de reactie aanleiding geeft tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Behalve zienswijzen kunnen wijzigingen van het ontwerp hun oorzaak vinden in nieuwe of gewijzigde inzichten en het herstel van onjuistheden. We noemen deze de ambtshalve wijzigingen

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een overzicht van de binnengekomen zienswijzen weergegeven. In de tabel zijn de zienswijzen per indiener samengevat. Per zienswijze zijn tevens de (deel)onderwerpen samengevat (2^e kolom). De (deel)onderwerpen zijn vervolgens voorzien van een commentaar in kolom 3. Per (deel)onderwerp wordt geconcludeerd of de zienswijzen al dan niet leidt tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan (4^e kolom).

In hoofdstuk 3 worden de aanpassingen, vanwege ingediende zienswijzen of ambtshalve wijzigingen, die zullen worden aangebracht in de verbeelding, regels of toelichting van het ontwerpbestemmingsplan weergegeven.

Hoofdstuk 2 Zienswijzen

#	Indiener zienswijze	Adres	Datum indiening
1	Hoogheemraadschap van Rijnland	Archimedesweg 1 Postadres: Postbus 156 2300 AD Leiden	26 januari 2018
2	Vereniging van eigenaren 'Zon en Maan' te Halfweg	---	17 januari 2018

ZW	DOW	Samenvatting	Reactie/aandachtspunten	Aanpassing in het BP
1	-	De zienswijze is niet ontvankelijk.	Voor de volledigheid wordt de zienswijze inhoudelijk wel beantwoord.	
1	1	De opmerking dat het oostelijk landhoofd tot maximaal 7 meter van de oever van het oostelijk landhoofd mag reiken is foutief. Dit moet 5 meter zijn.	De zienswijze wordt overgenomen.	Verwerkt in de toelichting (waterparagraaf) en regels van het bestemmingsplan.
1	2	Afspraken bijvoegen en bijlage A bijvoegen: <ul style="list-style-type: none"> De nieuwe westelijke pijler komt binnen de contouren van de bestaande landtong. De Nieuwe oostelijke pijler komt in het verlengde te liggen van het oostelijke kadermuur sluseiland (hierbij komt de oostelijke zijde van de pijler in één lijn met de kademuur). De oostelijke oever krijgt in de nieuwe situatie een vloeiend verloop. 	In plaats van bijlage A is het laatste schetsontwerp opgenomen. De afspraken zoals deze gemaakt zijn tussen Rijkswaterstaat en Rijnland zijn overgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. De afspraken worden nader uitgewerkt in ontwerptekeningen ten behoeve van de watervergunningaanvraag en de omgevingsvergunningaanvraag.	De afspraken zijn verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

1	3	In het overleg met Rijkswaterstaat (maart 2017) is afgesproken dat de bestaande landtong kan worden vergraven om waterberging te realiseren. In het ontwerpbestemmingsplan is het stukje landtong ten zuiden van de boezembruggen niet meegenomen. Verzoek is om dit stukje landtong wel mee te nemen en het de bestemming Water te geven dan wel een andere bestemming die de realisatie van water mogelijk maakt.	In het vigerende bestemmingsplan 'Halfweg West 2008' kent het overig zuidelijke stukje landtong reeds de bestemming 'water'. Het is dus niet noodzakelijk om dit aan te passen. Zie figuur 3 (paragraaf 1.3) in de toelichting van het bestemmingsplan.	Geen.
1	4	In artikel 4 van de regels is een mogelijkheid opgenomen een jachthaven te realiseren. Er zijn geen afspraken hierover met Rijnland gemaakt. Boten, steigers en andere jachthavenvoorzieningen hebben veelal een negatieve invloed op de waterdoorvoer. Verzoek is deze mogelijkheid uit de regels te halen dan wel met Rijnland hier nadere afspraken over te maken.	De zienswijze wordt overgenomen.	De mogelijkheid voor een jachthaven in dit plangebied is uit de regels van het bestemmingsplan gehaald.
2	1	De vereniging van eigenaren 'Zon en Maan' is tegen de mogelijke inbreuk op het eigendomsrecht door de gemeente en Rijkswaterstaat. De conclusie van de zienswijze is hieronder integraal opgenomen: 'Wij van de vereniging zijn niet tegen de fietsstraat an sich. Waar wij wel tegen zijn, is dat er sprake is van een mogelijke inbreuk op ons eigendomsrecht door de gemeente en Rijkswaterstaat. Wij hebben op dit moment negentien parkeerplaatsen die haaks staan op de weg. Na de herinrichting worden deze parkeerplaatsen schuin geplaatst en is er nog maar plaats voor twaalf parkeerplaatsen. Dit betekent een verlies van zeven parkeerplaatsen'. De grond waarop de parkeerplaatsen zijn gesitueerd, behoren ons in (particulier) eigendom toe, conform de kadastrale perceelnummers 2856, 2857, 2859, 2965 en 2866. Er is geen minnelijk overleg geweest, noch	De zienswijze heeft betrekking op een deel van het beeldkwaliteitsplan dat is opgesteld voor de inpassing van de N200 in Halfweg dat buiten het plangebied van dit bestemmingsplan ligt. De zienswijze heeft derhalve geen gevolgen voor het bestemmingsplan. Naar aanleiding van de zienswijze is door de gemeente contact opgenomen met de vve. Hierbij is toegezegd dat in een later stadium een nadere afstemming plaatsvindt over de uitgangspunten voor het ontwerp van de fietsstraat, waaronder de parkeeroplossing bij "Zon en Maan".	Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

	<p>zijn wij op enige wijze tijdig, juist en volledig geïnformeerd. Wij gaan als vereniging expliciet <u>niet akkoord</u> met de geschetste herinrichting van onze parkeerplakken. Bovendien lijkt het verwijderen van parkeerplaatsen tegen het parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude in te gaan.</p> <p>Het beloofde overleg heeft nog steeds niet plaatsgevonden. Er is geen intentieverklaring opgesteld, laat staan getekend. Er is nog niet voldaan aan enige toezeggingen die in het verleden zijn gedaan.</p> <p>Wij eisen van de gemeente dat wij als belanghebbende in dit project betrokken worden. Wij willen in goed overleg met de verantwoordelijken tot een oplossing komen die voor alle partijen aanvaardbaar en haalbaar is. Zoals het plan er nu ligt, zullen wij niet akkoord gaan en zullen wij zonnodig juridische stappen ondernemen om ons eigendomsrecht te beschermen.</p>		
--	--	--	--

Hoofdstuk 3 Wijzigingen in het 'ontwerpbestemmingsplan 'Boezembruggen te Halfweg'

Wijzigingen Verbeelding

N.a.v. zienswijzen : Geen

Ambtshalve wijzigingen : Geen

Wijzigingen Regels

N.a.v. zienswijzen

1. Artikel 4 Water, onder 4.1 Bestemmingsomschrijving, sub e, de zin 'ter plaatse van de aanduiding (jh); tevens jachthaven' te laten vervallen
2. Artikel 4 'Water, onder 4.4. Afwijkingsbevoegdheid, lid 1 in de zinsnede 'verloop tot maximaal 7 meter' te wijzigen in 'verloop naar maximaal 5 meter'.

Ambtshalve wijzigingen

1. Artikel 3 'Verkeer', onder 3.3 Bouwregels, sub b, in de zinsnede 'indien een brug wordt gebouwd, zijn maximaal twee pijlers toegestaan, het woord 'pijler' te vervangen door 'tussensteunpunt';

Wijzigingen Toelichting

N.a.v. zienswijzen.

1. Paragraaf 3.4.1 Waterdoorvoer: tekstueel aangepast met de gemaakte afspraken tussen Rijkswaterstaat en Hoogheemraadschap Rijnland zijn toegevoegd.

Ambtshalve wijzigingen

1. Paragraaf 1.2 figuur 2 'indicatief schetsontwerp' is vervangen door meest recente versie (dd 15-2-2018).
2. Paragraaf 3.3.2 Situatie plangebied archeologie: redactionele aanpassing van de tekst dat het archeologisch onderzoek is uitgevoerd en als bijlage nummer 4 gevoegd.
3. Paragraaf 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid: de uitkomsten van het ontwerpbestemmingsplan, inloopavond en zienswijzen zijn beschreven.

TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN

PROJECT	Boezembruggen te Halfweg
STATUS	vastgesteld
PROJECTNUMMER	NL.IMRO.0393.BPBoezembruggen-VA01
DATUM	29 mei 2018



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

085 – 744 08 37

Inhoudsopgave	pagina
Inleiding	5
1 Planbeschrijving	6
1.1 Planlocatie.....	6
1.2 Projectplan	6
1.3 Vigerend bestemmingsplan	8
1.4 Leeswijzer.....	10
2 Ruimtelijk beleid.....	11
2.1 Rijksbeleid	11
2.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....	11
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....	11
2.1.2 Relatie met projectplan	12
2.2 Provinciaal beleid.....	15
2.2.1 Structuurvisie 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening	15
2.3 Gemeentelijk beleid	15
2.3.1 Structuurvisie ‘Samen naar 2035’	15
2.3.2 Strategische toekomstvisie ‘Verbindend Groen’	16
2.3.3 Groenstructuurplan 2014 gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude.....	16
2.3.4 Actieplan geluid 2013 – 2018 gemeente Spaarnwoude & Haarlemmerliede ..	17
3 Ruimtelijke aspecten	19
3.1 Planologie en stedenbouw.....	19
3.2 Analyse van verkeer- en parkeeraspecten.....	20
3.2.1 Verkeersgeneratie.....	20
3.2.2 Ontsluiting.....	20
3.2.3 Parkeren.....	20
3.2.4 Conclusie.....	20
3.3 Archeologie en cultuurhistorie	20
3.3.1 Beleidskader.....	20
3.3.2 Situatie plangebied archeologie	21
3.3.3 Situatie plangebied cultuurhistorie	21
3.4 Waterhuishoudkundige situatie.....	22
3.4.1 Beleidskader Hoogheemraadschap van Rijnland	22
3.5 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)	24
4 Milieu- en omgevingsaspecten	26
4.1 Bedrijven en milieuzonering	26
4.1.1 Beleidskader.....	26
4.2 Externe veiligheid.....	26
4.2.1 Beleidskader.....	26
4.2.2 Situatie plangebied	27
4.3 Bodem (milieukundig).....	28
4.3.1 Beleidskader.....	28
4.3.2 Situatie plangebied	28
4.4 Geluid	29
4.4.1 Beleidskader.....	29
4.4.2 Wegverkeerslawaai.....	29
4.4.3 Spoorweglawaai.....	29
4.4.4 Industrielawaai	30
4.5 Luchtkwaliteit.....	30

4.5.1	Beleidskader.....	30
4.5.2	Situatie plangebied	31
4.6	Ecologie	32
4.6.1	Beleid en normstelling.....	32
4.7	Mer-beoordeling.....	34
4.7.1	Beleidskader.....	34
4.7.2	Situatie plangebied	34
5	Juridische paragraaf	36
6	Uitvoerbaarheid	38
6.1	Economische uitvoerbaarheid	38
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38

Bijlagen

- 1 Akoestisch onderzoek Antea Group, toelichting memo d.d. 19-07-2017
- 2 Ecologisch onderzoek d.d. 10-10-2016
- 3 Memo geactualiseerde quickscan ecologie d.d. 25-07-2017
- 4 Archeologisch onderzoek 23-3-2018

Inleiding

De N200 is een drukke weg tussen Haarlem en Amsterdam. Het deel vanaf het NS-station Halfweg tot Amsterdam is dringend toe aan onderhoud. Het groot onderhoud wordt gecombineerd met andere bestuurlijke opgaven, waarbij in Halfweg de N200 wordt aangepast, zodat de weg beter past bij het dorpse karakter van Halfweg. Het verkeer rijdt er straks langzamer en langs de weg komt meer groen. De bruggen bij de sluisjes worden vervangen door één brug en zo ingericht dat ze het verkeer dwingt om snelheid terug te nemen. Om Halfweg een groener karakter te geven, wordt de Nieuwe N200 met hagen gescheiden van de parallelweg. Waar mogelijk komen er bomen in de haag te staan.

De Rijnlandse Boezembruggen bestaan uit vier bruggen (twee per rijrichting) voor motorvoertuigen en naastliggende fietsbruggen. De bruggen dateren uit verschillende jaren; de noordelijke bruggen uit 1967 en de zuidelijke bruggen uit 1925. De fiets/voetgangersbrug is in 1995 gerealiseerd. In 1993 is aan de bruggen in beperkte mate onderhoud gepleegd om verdere materiaalafname door corrosie te voorkomen. Deze herstelactie is uitgevoerd op basis van toen gemaakte afspraken dat de bruggen maximaal tien jaar mee zouden gaan. Inmiddels zijn de Boezembruggen in slechte staat en is vervanging noodzakelijk. Het voorplan is de Boezembruggen in zijn geheel te vervangen.

Naast het vervangen van de Boezembruggen vindt een nieuwe inpassing plaats. De nieuwe brug wordt ingepast als een 50 km/uur weg, zodat bestuurders worden gedwongen deze snelheid te handhaven. Dit komt de akoestische situatie tevens ten goede.

Om de kwaliteit van routes voor voetgangers langs de N200 tussen Halfweg het NS station en Sugarcity te verbeteren, wordt een nieuw fietspad gerealiseerd. Vanwege de cultuurhistorische waarde van het gemaal ten zuiden van de Boezembruggen, wordt aan het voetpad een uitkijkpunt met zitgelegenheid gerealiseerd. Daarnaast wordt een verbeterde fietsroute van 4 meter breed ingepast. Hierdoor ontstaat een hoogwaardige fietsverbinding tussen Haarlem en Amsterdam Sloterdijk. Bovendien bestaat behoefte aan een onderdoorgang aan het oostelijk landhoofd, zodat de noordzijde en de zuidzijde van de N200 beter met elkaar verbonden zijn voor voetgangers en fietsers.

Vervanging van de Boezembruggen maakt onderdeel uit van het project 'de Nieuwe N200'. De N200 is een drukke weg tussen Haarlem en Amsterdam. Het deel vanaf het NS-station Halfweg tot Amsterdam is dringend toe aan onderhoud: zo is de dijk onder de N200 verzakt en moet het asfalt worden vervangen. De drinkwatertransportleidingen in de dijk moeten worden vervangen en daarnaast wordt een ecopassage aangelegd. Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Waternet slaan de handen in één om alle werkzaamheden goed aan te pakken.

Door de nieuwe inpassing van de brug, past deze niet binnen het huidige bestemmingsplan. Om de bouw van de nieuwe brug met inpassingen mogelijk te maken, wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen.

1 Planbeschrijving

1.1 Planlocatie

De Boezembruggen zijn gelegen tussen Sugarcity en Halfweg en maken deel uit van de Rijksweg N200. In het noorden van de locatie bevindt zich Spaarnwoude/Houtrak, ten oosten ligt de dorpskern van Halfweg, de zuidzijde wordt begrensd door water en Zwanenburg en aan de westzijde grenzen de Boezembruggen aan Sugarcity. Onderstaand figuur weergeeft de globale ligging van de Boezembruggen.

figuur 1 Globale ligging Boezembruggen (uitsnede maps.google.nl)



1.2 Projectplan

De Rijnlandse Boezembruggen verkeren in slechte staat. Het voornemen is de Boezembruggen in zijn geheel te vervangen. Door vervanging van de Boezembruggen ontstaat de gelegenheid de leefbaarheid rond de huidige Boezembruggen te verbeteren. Daarnaast is het plan om meer betekenis te geven aan de bestaande cultuurhistorische waarden in de omgeving.

In plaats van vier afzonderlijke bruggen, wordt één brug gerealiseerd. De zuidzijde van de bruggen worden breder om een duidelijke scheiding te krijgen tussen het voetpad en het fietspad op de brug. Met de vormgeving van de brug wordt rekening gehouden met het afdwingen van de maximum snelheid van 50 km per uur.

Tevens maakt de realisatie van het voetpad met uitzichtpunt een onderdeel uit van de nieuwe inpassing van de Boezembruggen. Door het uitzichtpunt worden de cultuurhistorische waarden van het rijksmonument Gemeenlands Swanenburg en de bestaande sluisen en gemalen benadrukt. Het uitzichtpunt wordt gerealiseerd in de bocht van de brug, waar de identiteit van de zitgelegenheid wordt benadrukt door de materialisering en vormgeving van de brugrand, de brugleuningen, de zitelementen en de verlichting. Ter plaatse van het zitelement op de brug verbreedt de voetgangersruimte zich tot ongeveer 5 meter.

Het fietspad wordt een hoogwaardige snelfietsroute tussen Sugarcity en het oosten van Halfweg. De 4 meter brede weg loopt langs de zuidzijde van de N200.

Het doel van het project is het instandhouden van de functie van de netwerkschakel door het vervangen van de huidige bruggen. Hierbij wordt rekening gehouden met geldende wet- en regelgeving, onderhoudskosten en het wegnemen van huidige gebruiksbeperkingen. Daarnaast ligt de focus op het benadrukken van de cultuurhistorische betekenis en recreatieve waarden van de omgeving.

Het schetsontwerp is gebaseerd op een tracé van de N200 over het boezemwater waarbij de bestaande knikken uit de route zijn verdwenen. Ten westen en ten oosten van de bruggen sluit het tracé zo geleidelijk mogelijk weer aan op de huidige ligging van de N200 door Halfweg. Met de ligging van de bruggen is in het tracé rekening gehouden met een gefaseerde aanleg. De noordelijke bruggen kunnen daarbij in een 2 x 1 rijstrook-regime tijdelijk dienst doen, terwijl het zuidelijke deel nieuw wordt gebouwd. Bij het schetsontwerp is het tracé op 50 km/uur ingericht en is nog meer ruimte gemaakt tussen de nieuwe bruggen en het sluisencomplex.

figuur 2 Indicatief schetsontwerp toekomstige situatie (versie van 15 februari 2018)

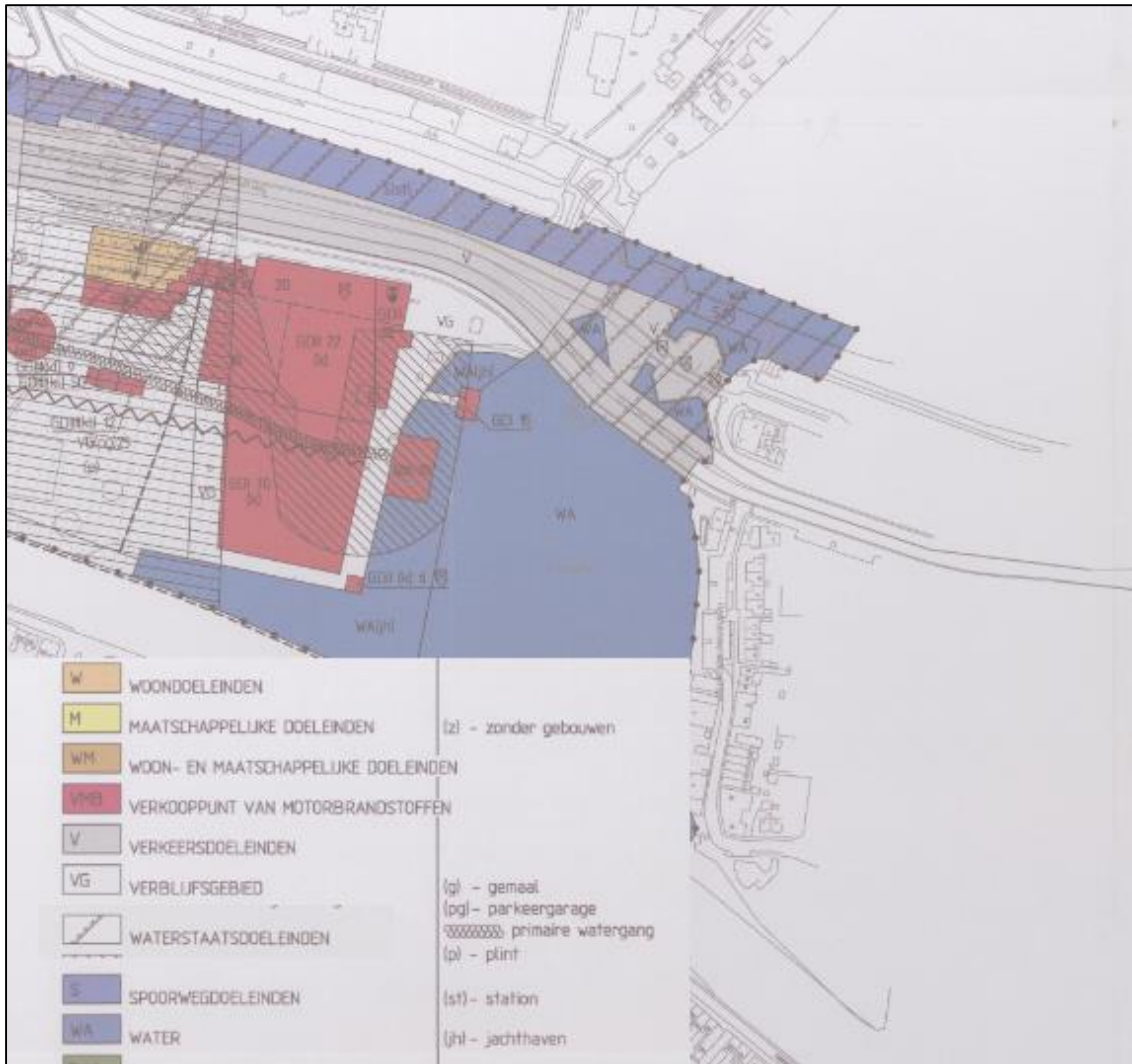


Wenselijk is om een onderdoorgang te realiseren aan het oostelijk landhoofd. De onderdoorgang is niet rechtstreeks mogelijk in dit bestemmingsplan, maar is opgenomen via een afwijkingsbevoegdheid.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

De Boezembruggen zijn grotendeels gelegen binnen het bestemmingsplan 'Halfweg West 2008', zoals vastgesteld op 16 december 2008 door de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Het huidige bestemmingsplan heeft een bestemmingsvlak dat overeenkomt met de huidige contour van de brug. Naast de brug ligt een waterbestemming. Hier zijn alleen bruggen ten behoeve van langzaam verkeer toegestaan.

figuur 3 Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Halfweg West 2008"



Onderstaand wordt per bestemming getoetst of aanpassing van de Boezembruggen past binnen de geldende regels van het bestemmingsplan 'Halfweg West 2008'.

Verkeer

Doorgaande wegen hebben de bestemming 'Verkeersdoeleinden (V)'. Binnen deze bestemming zijn bouwwerken, en dus bruggen, toegestaan.

Water

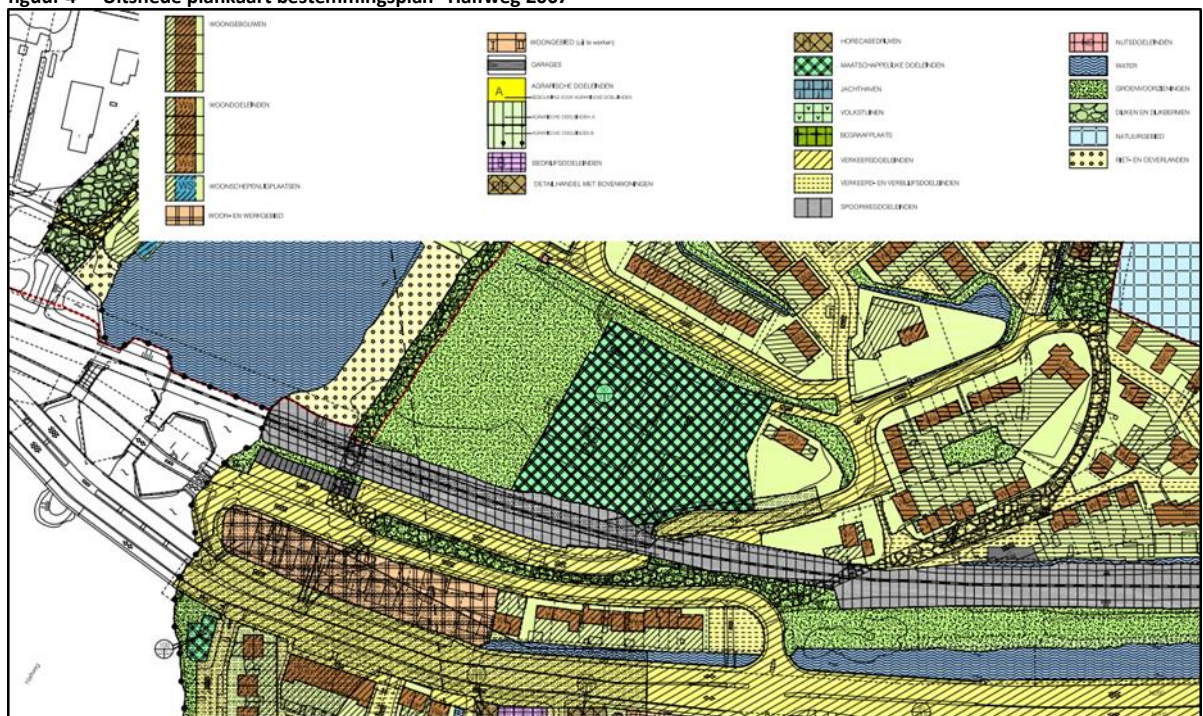
Het bestaande oppervlaktewater heeft de bestemming Water (WA). Hier zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogelijk. Bruggen zijn dus toegestaan binnen deze bestemming. Uit de bestemmingsomschrijving blijkt dat alleen bruggen ten behoeve van langzaam verkeer zijn toegestaan.

Waterstaatsdoeleinden

Deze bestemming is toegekend aan de spoordijk en aan het sluzencomplex in het plangebied. Daarnaast loopt een boezemwaterkering door het plangebied naar het gemaal voor de Zwetpolder. Deze gronden hebben een waterkerende functie of zijn van invloed op de waterkering dan wel van belang voor de waterstaat. Op gronden met 'Waterstaatsdoeleinden' als bestemming mag uitsluitend worden gebouwd indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken. Hierbij mag de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet worden uitgebreid en moet de bestaande fundering worden gebruikt.

Na de Boezembruggen loopt de N200 over in het bestemmingsplan van 'Halfweg 2007'. De bestemming van de N200 is 'verkeersdoeleinden'. Dit sluit dus aan bij het bestemmingsplan 'Halfweg West 2008'.

figuur 4 Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Halfweg 2007"



Conclusie

Voor bestemming 'Water' zijn alleen bruggen toegestaan ten behoeve van langzaam verkeer. Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn bruggen wel toegestaan. De nieuwe bruggen worden niet breder dan de huidige Boezembruggen. Echter past het fietspad en het voetpad niet binnen de huidige contouren van de brug, waardoor de bruggen buiten de bestemming 'Verkeer' en deels in de bestemming 'Water' vallen. De brug kent daarnaast een andere bocht, zodat de maximumsnelheid wordt beperkt tot 50 km/u. Dit heeft als gevolg dat de contouren veranderen, waardoor de brug deels binnen de bestemming 'Water' valt. Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan 'Halfweg West 2008' strijdig is met het bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, de voorschriften en een verbeelding. De toelichting is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het voor dit plangebied van toepassing zijnde beleidskader. Hoofdstuk 3 bevat de ruimtelijke aspecten van het plangebied. In hoofdstuk 4 worden de milieuaspecten toegelicht. Hoofdstuk 5 bevat de juridische planbeschrijving. De economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid komen in hoofdstuk 6 aan de orde.

2 Ruimtelijk beleid

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Dit besluit legt nationale ruimtelijke belangen vast. Het beleid is erop gericht om het aantal regels terug te dringen. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Hierdoor is onder andere de aanwijzing van nationale landschappen vervallen.

Het Rijk maakt bijvoorbeeld geen landsdekkende woningbouwafspraken meer, alleen nog in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Het Rijk benoemt alleen nog landelijke doelstellingen om de woningmarkt goed te laten werken. Het landschapsbeleid gaat ook naar de provincies.

Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat met een gebied moet gebeuren.

De gemeente Haarlemmerliede is gelegen binnen de regio Noordwest-Nederland. Voor deze regio gelden onder meer de volgende opgave van nationaal belang;

- Het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (SMASH).

Het plangebied is gelegen in de invloedssfeer van de mainport Schiphol. Hiervoor geldt het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). In paragraaf 3.5 van voorliggende toelichting wordt hieraan getoetst.

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie heeft verschillende nota's vervangen, zoals de Nota Ruimte, Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving, de agenda Landschap, de agenda Vitaal Platteland en de Pieken in de Delta.

De rijksoverheid streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De ruimtelijke structuur van Nederland heeft zich ontwikkeld van steden in een landelijk gebied naar stedelijke regio's in interactie met landelijke en cultuurhistorische gebieden. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Zij verdienen het vertrouwen dat ze dat op een goede manier doen. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie en natuur. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- Een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports, greenports en de valleys.

- Over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed.
- Een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

In de structuurvisie zijn dertien nationale belangen benoemd. De nationale belangen, die worden benoemd, betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden. Voor de Boezembruggen is nationaal belang 6 en nationaal belang 7 van belang.

Nationaal belang 6

Nationaal belang 6 ziet toe op een betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem. De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijven de komende decennia nog groeien, met name in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België. Dit betekent dat ook in de regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, de mobiliteit nog groeit. De mobiliteitsbehoefte groeit het sterkst in de gebieden waar zich nu al de grootste mobiliteitsknelpunten voordoen.

De bereikbaarheid (de moeite, uitgedrukt in tijd en kosten per kilometer die het gebruikers van deur tot deur kost om hun bestemming te bereiken) is momenteel onvoldoende. Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden (waaronder knooppuntontwikkeling), meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen.

De groei van de mobiliteit waarbij de gebruiker voorop staat wordt gefaciliteerd. Daarbij moet ook gekozen worden voor een integrale benadering die de mobiliteitsgroei in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling faciliteert. De ambitie van het Rijk is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Nationaal belang 7

Nationaal belang 7 ziet toe op het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen. De Nederlandse infrastructuur van wegen, spoorwegen en vaarwegen wordt, internationaal vergeleken, zeer zwaar belast. De afhankelijkheid van het functioneren van deze infrastructuur is groot. Goed beheer en onderhoud van de bestaande rijksinfrastructuur is daarmee een basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitssysteem en een florerende Nederlandse economie. Het gaat dan bijvoorbeeld om vervanging of renovatie van infrastructuur en het minder complex maken van de dienstregeling en hoofdspoorweginfrastructuur, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot.

2.1.2 Relatie met projectplan

De Boezembruggen zijn sinds 2003 toe aan vervanging, waardoor de robuustheid van het mobiliteitssysteem onvoldoende is. Het Rijksbeleid is er op gesteld om de bestaande mobiliteitssystemen optimaal te benutten. Om dit te bereiken is een goed beheer en onderhoud van de huidige rijksinfrastructuur nodig. Vervanging van de Boezembruggen is noodzakelijk

om de robuustheid in de toekomst te garanderen. Het rijksbeleid komt overeen met de projectplannen.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. Op 1 juli 2017 is de Ladder gewijzigd.

In de motivering van de Ladder vóór 1 juli 2017 diende beschreven te worden:

1. dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
3. in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Op 1 juli 2017 is de Ladder gewijzigd op de volgende punten:

- het begrip ‘actuele regionale behoefte’ is geschrapt en in de nieuwe Ladder vervangen door ‘behoefte’;
- de nieuwe Ladder bevat geen treden meer. De treden 1 en 2 zijn samengevoegd en trede 3 is geschrapt;
- voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt een uitgebreide motiveringsplicht;
- er is een nieuw artikellid toegevoegd op grond waarvan de Laddertoets bij bestemmingsplannen met een uitwerkingsplicht of wijzigingsbevoegdheid kan worden doorgeschoven naar het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen. Daaraan is in het eerste lid een omschrijving toegevoegd van:

- **bestaand stedelijk gebied:** bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- **stedelijke ontwikkeling:** ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

- Lid 3: indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
- Lid 4: een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat het bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Toelichting op gebruik

De wijziging van de Ladder van 1 juli 2017 is in de Nota van Toelichting (*Stb.* 2017, 182) gemotiveerd: “De belangrijkste wijzigingen betreffen een vereenvoudiging door het loslaten van de afzonderlijke ‘treden’ en het vervangen van het begrip ‘actuele regionale behoefte’ door: behoefte. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt voor de wijziging is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting. Tevens wordt de mogelijkheid geboden in een nieuw derde lid, om de toepassing van de Ladder door te schuiven naar het uitwerkings- of wijzigingsplan. De verwachting is dat de Ladder hierdoor beter hanteerbaar zal zijn, beter aansluit bij het geheel aan vereisten aan een toelichting bij bestemmingsplannen en tot minder onderzoekslasten zal leiden.”

“Provincies en gemeenten geven aan dat de term ‘actuele regionale behoefte’ voor verwar- ring zorgt en onvoldoende duidelijk maakt waar een beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling zich op zou moeten richten. In het bijzonder de term ‘regio- naal’ is verwarrend, omdat het enerzijds betrekking heeft op de omvang van het gebied waarbinnen de behoefte moet worden gezien, ofwel het ‘ruimtelijke verzorgingsgebied’, ook wel ‘marktregio’ genoemd. Anderzijds heeft het betrekking op de aard van het overleg, waarbij de regio nogal eens wordt geïnterpreteerd als de bestuurlijke regio. Provincies heb- ben in een voorstel aangegeven graag een onderscheid te willen zien tussen het regionale aspect bij de behoefte in de zin van het verzorgingsgebied en het overleg in bovengemeen- telijk verband. De gedachte achter dit voorstel is in dit wijzigingsbesluit overgenomen door het vervangen van de term ‘actuele regionale behoefte’ door de eenvoudiger term ‘be- hoefte’.”

Een stedelijke ontwikkeling is een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zee- haventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voor- zieningen. Vervanging van de Boezembruggen valt niet onder de definitie van stedelijke ont- wikkeling. Hierdoor wordt niet voldaan aan art. 1.1.1. lid 1 van het Bro, en dus ook niet aan art. 3.1.6 van het Bro. De Ladder voor duurzame verstedelijking hoeft derhalve niet doorlo- pen te worden.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Structuurvisie 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening

De structuurvisie is 21 juni 2010 vastgesteld en op 28 september 2015 voor het laatst geactualiseerd. De Provincie Noord-Holland heeft gekozen voor drie hoofdbelangen: klimaatbestendigheid, duurzaam ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. De structuurvisie borduurt voort op de eerdere streekplannen. Met name de scheiding tussen landelijk en stedelijk gebied komt in de visie sterk naar voren. In het landelijk gebied is de provincie veel meer terughoudend ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen dan in het stedelijke gebied, waar lokale overheden veel meer vrijheid hebben om hun eigen beleid te voeren.

Structuurvisie Noord-Holland 2040

De provincie Noord-Holland investeert in de bereikbaarheid om de verdere economische ontwikkeling te stimuleren en om de toegankelijkheid van voorzieningen van bewoners en bezoekers te waarborgen. De bestaande infrastructuur moeten hiervoor zo goed mogelijk worden benut, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang. De samenhang tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer is een voorwaarde voor duurzame bereikbaarheid. De provincie streeft een naar snel, veilig, betrouwbaar en robuust regionaal wegennet. Om robuust en betrouwbaar te functioneren moet het wegennet worden verbeterd. De kwaliteit van het huidige netwerk wil de Provincie optimaal benutten. De structuur zal worden gehandhaafd en waar nodig verbeterd. Dit zal gebeuren door middel van netwerkmanagement en bijrijzing.

Provinciale Ruimtelijke Verordening

Naast de structuurvisie heeft de provincie een verordening (PRV) vastgesteld waarin regels zijn opgenomen die de provinciale belangen beschermen. Deze regels zijn een uitwerking van de structuurvisie.

De gehele projectlocatie bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied. Dit betekent dat vanuit de provincie in zijn algemeenheid geen beperkingen worden opgelegd voor de ontwikkeling van stedelijke functies.

Relatie met projectplan

De Provincie wil de huidige kwaliteit van de huidige infrastructuur handhaven en waar nodig verbeteren. Daarnaast bevindt de gehele projectlocatie zich binnen bestaand stedelijk gebied, waardoor de Provinciale Ruimtelijke Verordening geen beperking oplevert. Geconcludeerd kan worden dat het initiatief past binnen het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie 'Samen naar 2035'

De structuurvisie van Gemeente Haarlemmerliede 'Samen naar 2035' (vastgesteld op 17 juli 2012) werkt de strategische visie 'Verbindend groen' uit in ruimtelijke zin. De uitgangspunten uit de strategische visie krijgen aanvulling en uitwerking. Concreet betekent dit dat een samenhangende visie is gemaakt voor de afzonderlijke kernen (Halfweg, Spaarndam en Haarlemmerliede/Penningsveer/Spaarnwoude) en het buitengebied. De structuurvisie richt zich op de volgende vijf uitgangspunten die voortvloeien uit de strategische visie:

- Wonen en leefbaarheid;
- Natuur en milieu;
- Verkeer en bereikbaarheid;

- Ondernemen en economie

Deze thema's zijn uitgewerkt in verschillende pijlers. De volgende pijlers zijn van belang voor de projectplannen:

- Verbetering mobiliteit van, en tussen kernen;
- Meer samenhang en vermindering verkeersoverlast in Halfweg.

In de structuurvisie wordt beschreven dat de N200 overlast veroorzaakt. Bovendien splijt deze weg de kern Halfweg in tweeën. Dat heeft grote gevolgen voor de samenhang en de leefbaarheid binnen het dorp. In de structuurvisie worden verschillende opties gegeven om de overlast van de N200 terug te dringen. De strategische visie sprak al over een ondertunneling. Andere opties zijn omleggen van de weg om Halfweg heen of het terugbrengen van de drukke weg tot 'dreef', een brede laanstructuur met twee keer één rijstrook en een lagere maximumsnelheid. De verschillende opties blijven binnen de structuurvisie ruimtelijk inpasbaar.

Relatie met projectplan

De structuurvisie ziet er op om de overlast die de huidige vorm van de N200 met zich mee brengt, terug te dringen. Hiervoor geeft de structuurvisie de optie om de weg in te delen als een brede laanstructuur met twee keer één rijstrook en een lagere maximumsnelheid. Deze optie komt overeen met de projectplannen. De lagere maximum snelheid zal leiden tot reductie van geluidshinder. Geconcludeerd kan worden dat de huidige projectplannen binnen de structuurvisie passen.

2.3.2 Strategische toekomstvisie 'Verbindend Groen'

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft, om zelfstandig en bestuurskrachtig te blijven, in 2009 een strategische visie opgesteld. In deze strategische visie wordt de gewenste ontwikkeling van de gemeente voor de komende decennia op hoofdlijnen beschreven. Haarlemmerliede en Spaarnwoude is een leefbare, groene plattelandsgemeente met een dorps karakter tussen de grote steden in. Belangrijk voor de leefbaarheid is de intensieve samenwerking met de diverse buurgemeentes.

Om deze leefbaarheid te kunnen waarborgen is het nodig dat de kernen zich naar eigen karakter en mogelijkheid kunnen en willen ontwikkelen. Het verbindend element van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is de groene buffer. Het buitengebied vormt hierbij in belangrijke mate de identiteit van Haarlemmerliede en Spaarnwoude en is de verbindende kracht met Haarlem, Amsterdam en de verdere Metropoolregio.

De leefbaarheid van de diverse kernen is van cruciaal belang voor de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Hierbij dient bij elk van de drie kernen, Halfweg, Spaarnwoude en Haarlemmerliede/Penningsveer/Spaarnwoude), aangesloten te worden op de historie, karakter en de aanwezige ontwikkelingsmogelijkheden.

2.3.3 Groenstructuurplan 2014 gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Dit Groenstructuurplan (GSP) is een beleidsnota van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude voor het behoud en de ontwikkeling van het groen in de gemeente. Het groen dat kenmerkend is voor de ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van het landschap, met name ook van de kernen van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

Met de Structuurvisie heeft de gemeenteraad de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling vastgelegd. Dit Groenstructuurplan dient daar op voort te bouwen. In het

Groenstructuurplan wordt aangegeven welke groenelementen (verbeterpunten) bij planvorming kunnen worden meegenomen. De volgende passages uit het Groenstructuurplan zijn relevant voor de voorgenomen ontwikkeling:

De brug

Maak de brug naar Zwanenburg als brug ervaarbaar. Verwijder veel van de beplanting tegen de taluds naar de brug over de Ringvaart en laat de brug weer spreken.

Sluizencomplex

Halfweg heeft veel van zijn ontstaan te danken aan de ligging aan de Rijnlandse Sluis tussen het Haarlemmermeer en Het Houtrak en het IJ. Ook na het droogmalen van de Haarlemmermeerpolder en de Houtrakpolder is de plek van de Rijnlandse Sluis belangrijk gebleven. Dit was ook de plek waar men het water over moest om van de ene naar het andere deel van de Haarlemmer Trekvaart te komen. Tegenwoordig is de plek waar die sluis lag echter verstopt in sierplantsoen en grote bomen. De verschillende bruggen van het oude en het nieuwe spoor en de andere bruggen zijn amper zichtbaar. Toon dit deel van de geschiedenis van Halfweg en verwijder veel van de beplanting bij de drie doorgangen naar Zijkanaal F. Vervang het door gazon en behoud alleen enkele van de monumentale bomen.

N200

Wellicht dat in de komende jaren de N200 in Halfweg heringericht kan worden zodat deze beter aan kan sluiten op het gewenste landelijke groene karakter van de bebouwde kom van het dorp Halfweg. Dat zou dan ook kansen voor de groenstructuur opleveren. De aanleg van een stevige boomstructuur is hier noodzakelijk. Het huidige rijtje zuilbomen is zwaar onvoldoende. Wellicht dat in de komende jaren de N200 in Halfweg heringericht kan worden zodat deze beter aan kan sluiten op het gewenste landelijke groene karakter van de bebouwde kom van het dorp Halfweg. Dat zou dan ook kansen voor de groenstructuur opleveren. De aanleg van een stevige boomstructuur is hier noodzakelijk. Het huidige rijtje zuilbomen is zwaar onvoldoende.

Relatie tot het projectgebied

Om Halfweg een groener en dorpsker karakter te geven, wordt de nieuwe N200 door hagen van de parallelweg gescheiden. Waar mogelijk komen er bomen in de haag te staan. De zuidelijke parallelweg wordt een fietspad welke onderdeel uitmaakt van de hoogwaardige fietsverbinding tussen Haarlem en Amsterdam Sloterdijk. Het verbeteren van de inrichting van Halfweg is belangrijke pijler van het project 'de Nieuwe N200', waar vervanging van de Boezembruggen onderdeel van uitmaakt.

2.3.4 Actieplan geluid 2013 – 2018 gemeente Spaarnwoude & Haarlemmerliede

In het Actieplan geluid is aangegeven hoe burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude de geluidshinder van spoor- en wegverkeerslawaai in de periode 2013 – 2018 wil beperken.

Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaai te bestrijden, zijn in het kader van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai geluidsbelastingkaarten voor het jaar 2011 opgesteld. Aan de hand van deze kaarten is geïnventariseerd hoeveel inwoners worden blootgesteld aan omgevingslawaai. Geluidsbelastingkaarten zijn opgesteld voor wegverkeer, railverkeer en luchtvaartlawaai.

Het Actieplan is vooral gericht op het aanpakken van knelpunten veroorzaakt door stedelijk wegverkeerslawaai. In het geval dat knelpunten moeten worden opgelost veroorzaakt door

provinciale en/of rijksbronnen, wordt dit voorgelegd aan de betreffende bronbeheerder. In het actieplan worden tevens maatregelen voorgesteld om de geluidsbelasting te verminderen. Op het Actieplan geluid 2013 – 2018 wordt nader ingegaan in paragraaf 4.4 van voorliggende toelichting.

3 Ruimtelijke aspecten

3.1 Planologie en stedenbouw

Het schetsontwerp van de boezembruggen gaat uit van het integraal combineren van onderstaande ontwerpogaven.

- Het verbeteren van de kwaliteit van routes voor voetgangers en de inrichting van de openbare ruimte langs de N200 en tussen het NS station, het complex Sugarcity en het dorp Halfweg. De focus ligt op het benadrukken van de cultuurhistorische betekenis en recreatieve waarden van het samenhangend complex van het historisch stoomgemaal, het bestaande spuisluiscapex, de voormalige CSM suikerfabriek met onder andere het rijksmonument Gemeenlandsuis Swanenburg en de restanten van de oude entreepoort, de beleving en het toegankelijk maken van de oever van het water van Ringvaart van de Haarlemmermeer en Zijkanaal F.
- Het vormgeven van de nieuw aan te leggen bruggen van de N200 over het boezemwater Zijkanaal F inclusief het maken van een breed voetpad aan de zuidzijde van de brug met een uitzichtplek met een bijzondere zitgelegenheid op een strategische locatie: op de zuidzijde, grofweg in het midden van het watervlak, in de bocht van de brug. De materialisering en vormgeving van brugrand, de brugleuningen, de zitelementen en de verlichting versterkt de identiteit van de plek en scheppen een locatie met goede verblijfskwaliteit.
- Het inpassen van een verbeterde snelfietsroute voor de fiets van 4 meter breed rood asfalt langs de zuidzijde van de N200 door de bebouwde kom van Halfweg, via de bestaande ventwegen en fietspaden met het reguleren van autoparkeren langs de ventwegen in parkeervakken.

figuur 5 Bestaande situatie



Bij de totstandkoming van het schetsontwerp is onderzocht hoe de ruimtevraag en vormgevingsvraag van deze verschillende opgaven kunnen worden ingepast in de bestaande situatie en op welke wijze de verschillende opgaven elkaar kunnen versterken. Vooral in de

vormgeving en inrichting van de bruggen is er nog veel ontwerpruimte, ook om nog een relatie te leggen met het renoveren van het sluizencomplex.

Meer ruimte tussen noordelijke brug en de sluseilanden (vergroten van het watervlak tussen N200 en eilanden) maakt de verschillende elementen ruimtelijk 'los' van elkaar. Hierdoor wordt het wegbeeld voor automobilisten op de bruggen rustiger en de verblijfsplek op de zuidelijke kop van het sluseiland wint aan verblijfskwaliteit. In het schetsontwerp is het tracé op 50 km/uur ingericht.

Wenselijk is om een onderdoorgang te realiseren aan het oostelijk landhoofd. De onderdoorgang is niet rechtstreeks mogelijk in dit bestemmingsplan, maar is opgenomen via een afwijkingsbevoegdheid. Indien van deze afwijkingsbevoegdheid gebruik wordt gemaakt dient advies te worden gevraagd aan Hoogheemraadschap Rijnland.

Tot slot bestaat de mogelijkheid dat een hangbrug wordt gerealiseerd. Om die reden is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om een middensteunpunt te realiseren, waarbij qua hoogte rekening is gehouden met het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol.

3.2 Analyse van verkeer- en parkeeraspecten

In het kader van de herontwikkeling moet gekeken worden wat de verkeersgeneratie is, wat de parkeerbehoefte is en hoe de ontsluiting geregeld wordt van de nieuwe functie om voldoende parkeerplaatsen te waarborgen en ongewenste verkeerssituaties tegen te gaan.

3.2.1 Verkeersgeneratie

Vervanging van de Boezembruggen leidt niet tot extra verkeersgeneratie. Van verbreding is geen sprake. De indeling van de brug blijft hetzelfde, een 2x2 baansweg. De brug wordt ingericht als een 50 km/u weg, waardoor de maximumsnelheid van 50 km/uur wordt afgedwongen bij bestuurders. Er is geen sprake van extra verkeersgeneratie.

3.2.2 Ontsluiting

Voor vervanging van de Boezembruggen is geen andere ontsluiting noodzakelijk.

3.2.3 Parkeren

Aan vervanging van de Boezembruggen is geen extra parkeerbehoefte verbonden.

3.2.4 Conclusie

De N200 is gezoneerd op 50 km/uur. De ontwikkeling beoogt met de nieuwe inrichting deze maximumsnelheid af te dwingen bij bestuurders. Dit leidt niet tot extra verkeersgeneratie. Aan de ontwikkeling is geen extra parkeerbehoefte verbonden. De verkeer- en parkeeraspecten vormen geen belemmering voor de projectplannen.

3.3 Archeologie en cultuurhistorie

3.3.1 Beleidskader

Het Verdrag van Valletta was geïmplementeerd in de Monumentenwet, tot deze wet op 1 juli 2016 werd vervangen door de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt

tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is een primair gemeentelijke opgave.

In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven. Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke plannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologisch (voor)onderzoek belangrijk.

De keuze voor een andere bouwlocatie voorkomt de verstoring van belangrijke bodemvondsten. Als dit geen optie is, bestaat de mogelijkheid om binnen de bouwlocatie zelf naar een archeologievriendelijke aanpak te streven. In het uiterste geval wordt een archeologische opgraving uitgevoerd.

De intentie van het archeologiebeleid van de gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude is om op een werkbare en doelmatige manier zorg te dragen voor het bodemarchief. Daarom hanteert het gemeentebestuur in de beleidsnota en op de Beleidskaart Archeologie vrijstellingsgrenzen, die aangeven wanneer ruimtelijke plannen zijn vrijgesteld van de archeologische onderzoeksplicht. Het uitgangspunt bij het bepalen van die grenzen is het aanbrengen van een maatschappelijk aanvaardbare balans tussen de ruimtelijke ordening en het zorgvuldig beheer van het bodemarchief.

3.3.2 Situatie plangebied archeologie

Volgens het bestemmingsplan 'Halfweg West 2008' heeft het plangebied een lage kans op archeologische sporen. De sporen die bekend zijn betreffen voornamelijk de historische kern van Halfweg. Het plangebied valt hier buiten. Vanwege de lage archeologische verwachting, bestaat geen noodzaak om een verkennend archeologisch onderzoek uit te voeren voordat nieuwe bouwactiviteiten plaatsvinden.

Uit de kaart behorende bij de archeologienota van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude blijkt dat het grootste deel van het projectgebied is gelegen buiten archeologische waarden en is daarmee archeologievrij. Het oostelijk landhoofd ligt echter wel binnen de archeologische waarde waarvoor archeologisch onderzoek nodig is indien een plan groter is dan 50 m² en dieper dan 35 cm.

Door RAAP Archeologisch Adviesbureau is een vooronderzoek en bureauonderzoek uitgevoerd (d.d. 23 maart 2018). Het onderzoek is bijgevoegd in bijlage 4. Het onderzoek heeft aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van en de verwachting op archeologische vindplaatsen. Ter bescherming van de mogelijk aanwezige waarden is binnen de begrenzing van dit deel van het gebied een dubbelbestemming Waarde – Archeologie opgenomen.

figuur 6 Kaart behorende bij Beleidsnota Archeologie gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Projectlocatie is rood omcirkeld

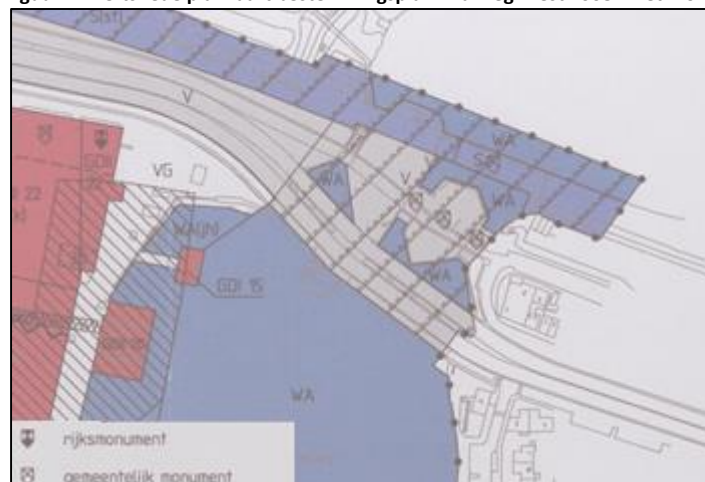


3.3.3 Situatie plangebied cultuurhistorie

Binnen de projectlocatie zijn geen monumenten aangewezen. In het gebied rond de Boezembruggen zijn wel meerdere cultuurhistorische waarden aanwezig. Zo is het stoomgemaal van Rijnland aangewezen als Rijksmonument. De spoorbrug, noordelijk gelegen van de Boezembruggen, is ook aangewezen als Rijksmonument. Daarnaast zijn de sluisen en het sluseiland aangewezen als gemeentelijk monument.

Onderdeel van de projectplannen is de focus op het benadrukken van de cultuurhistorische betekenis en recreatieve waarden van het samenhangend complex van historisch stoomgemaal, het bestaande spuisluiscomplex, de voormalige CSM suikerfabriek met het rijksmonument Gemeenlandsuis Swanenburg en de restanten van de oude entreepoort, de beleving en het toegankelijk maken van de oever van het water van Ringvaart van de Haarlemmermeer en Zijkanaal F.

figuur 7 Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Halweg West 2008" met monumenten



3.4 Waterhuishoudkundige situatie

3.4.1 Beleidskader Hoogheemraadschap van Rijnland

Waterbeleid voor de 21e eeuw

De Commissie Waterbeheer 21ste eeuw heeft in augustus 2000 advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21ste eeuw' (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het

Waterbeleid voor de 21e eeuw worden twee principes(drietrapsstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd:

- vasthouden, bergen en afvoeren: dit houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zo nodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren wordt het water afgevoerd.
- schoonhouden, scheiden en zuiveren: hier gaat het erom dat het water zoveel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

Waterwet

Centraal in de Waterwet staat een integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering'. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Het doel van de Waterwet is het integreren van acht bestaande wetten voor waterbeheer. Door middel van één watervergunning regelt de wet het beheer van oppervlaktewater en grondwater en de juridische implementatie van Europese richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn Water. Via de Waterwet gelden verschillende algemene regels. Niet alles is onder algemene regels te vangen en daarom is er de integrale watervergunning. In deze integrale watervergunning zijn zes vergunningen uit eerdere wetten (inclusief keurvergunning) opgegaan in één aparte watervergunning.

Nationaal Waterplan

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het kabinet. Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en de diverse vormen van gebruik van water. Het geeft maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

Relatie met projectplan

Met betrekking tot dit plan heeft overleg plaatsgevonden met Hoogheemraadschap Rijnland, mede gezien de ontwikkeling die Hoogheemraadschap Rijnland wil uitvoeren ter plaatse van het naastgelegen sluiscomplex en de doorstroomdoelstellingen van Rijnland op deze locatie.

Waterkwantiteit

Bij toename van verharding met meer dan 500 m² zijn watercompenserende maatregelen noodzakelijk. Dempingen dienen volledig te worden gecompenseerd. Met Rijnland is overleg gevoerd en compensatie voor demping is aanwezig binnen de bestaande landtong in het plangebied. Tevens is overeenstemming met Rijnland over te graven oppervlaktewater als compensatie voor de te realiseren (maximaal 2) brugpijlers en gedeeltelijk voor de landhoofden. Meerdere locaties bieden mogelijkheid tot compensatie, voorkeur heeft de locatie ten oosten van Rottewegje te Halfweg.

Waterkwaliteit

Hemelwaterafvoer wordt aangesloten op de bestaande stelsels.

Waterdoorvoer

Voorgenomen ontwikkeling betreft vervanging van de bestaande bruggen. Doordat de brug

een andere vormgeving krijgt dan de huidige brug, kan dit gevolgen hebben voor de waterkwaliteit of waterkwantiteit. Rijnland streeft ernaar de afvoer capaciteit van het sluisencomplex en het kanaal aanzienlijk te vergroten. Het ontwerp van de Boezembruggen is hier op afgestemd. Met Rijnland zijn de volgende afspraken gemaakt over het ontwerp van de pijlers van de brug:

1. maximaal twee tussensteunpunten;
2. één van de twee tussensteunpunten is toegestaan ter plaatse van het bestaande westeiland/landtong;
3. het andere steunpunt kan gerealiseerd worden in het verlengde van de oostelijke kade muur van het oostelijke sluiseland (met de nog te realiseren doorstroomopening) en wordt bij voorkeur niet uitgevoerd met schoorpalen;
4. het landhoofd aan de westzijde wordt gerealiseerd direct voor het huidige westelijk landhoofd;
5. het landhoofd aan de oostzijde wordt gerealiseerd direct voor het huidige oostelijk landhoofd en is voorzien van stroomgeleiding in een raaklijn (in zuidelijke richting) van het meest zuidelijke punt van het oostelijke landhoofd naar de bestaande oeverlijn.;
6. de doorvaarthoogte is minimaal een meter.

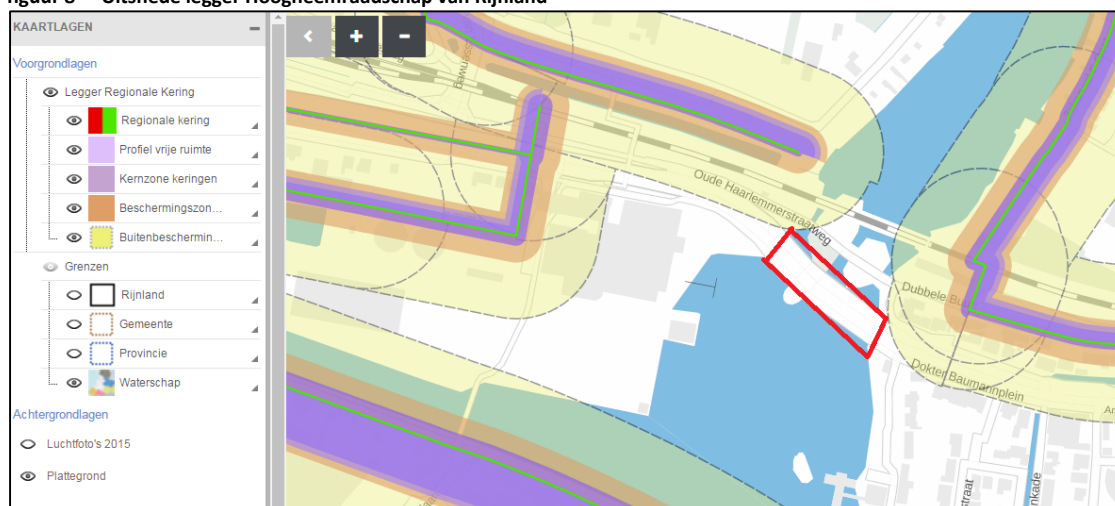
Bovenstaande uitgangspunten zijn weergegeven in bijgevoegd het schetsontwerp zoals weergegeven in figuur 2 van paragraaf 1.2. Dit dient nader uitgewerkt te worden ten behoeve van de omgevingsvergunningaanvraag en de watervergunningaanvraag.

Om juridisch vast te leggen dat twee tussensteunpunten zijn toegestaan, is hiervoor een regel opgenomen in artikel 3.2 van de regels van dit bestemmingsplan. Daarnaast is het wenselijk om een onderdoorgang te realiseren aan het oostelijk landhoofd. De onderdoorgang is niet rechtstreeks mogelijk in dit bestemmingsplan, maar is opgenomen via een afwijkingsbevoegdheid.

Beschermingszone

Op de legger van Hoogheemraadschap Rijnland is te zien dat de projectlocatie niet is gelegen binnen een beschermingszone, waardoor dit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

figuur 8 Uitsnede legger Hoogheemraadschap van Rijnland



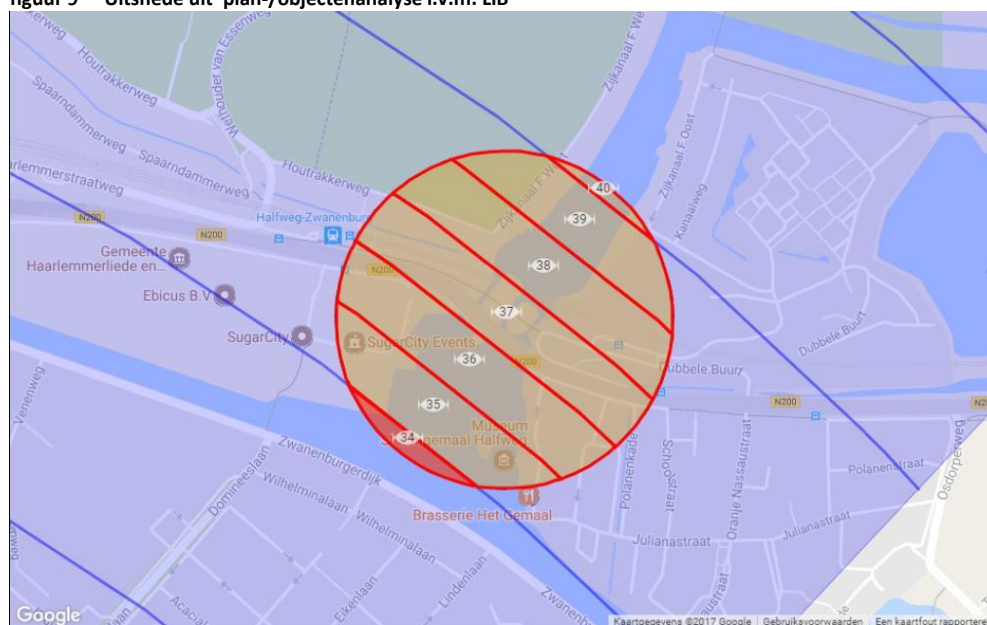
3.5 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Voor de gronden rondom Schiphol is op grond van artikel 8.4 van de Wet luchtvaart het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol" (hierna: LIB) vastgesteld. Voor voorliggend plan is op

12 oktober 2017 een 'Plan-/Objectanalyse i.v.m. Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)' uitgevoerd middels de webapplicatie van LIB Schiphol, waarmee een toets is uitgevoerd ten opzichte van de hoogtetoetsvlakken en andere beperkingengebieden van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Uit deze toets blijkt dat beperkingen bestaan voor:

- bebouwing (gronden 4): op de gronden die met nummer 4 zijn aangewezen, zijn geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Uitzondering op de regel is mogelijk via een verklaring van geen bezwaar;
- Maatgevende toetshoogte: de maatgevende toetshoogte rondom het plangebied is op basis van onderstaande afbeelding 34 tot 40 meter, waarbij duidelijk is dat de minimale hoogte binnen het plangebied minimaal 36 meter is.

figuur 9 Uitsnede uit 'plan-/objectanalyse i.v.m. LIB'



- aantrekken vogels: in dit gebied is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:
 - a) industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
 - b) viskwekerijen met extramurale bassins;
 - c) opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
 - d) natuurrezervaten en vogelrezervaten;
 - e) moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.;
- windturbines en vaste laserinstallaties.

Met voorgenomen ontwikkeling worden geen functies of bebouwing mogelijk gemaakt die niet zijn toegestaan op basis van het LIB. Wel bestaat de mogelijkheid dat een hangbrug wordt gerealiseerd met een middensteunpunt. Een middensteunpunt wordt mogelijk gemaakt middels een afwijking/bevoegdheid, waarbij de maximale hoogte overeenkomt met de hoogte die is toegestaan op basis van het LIB: 36 meter. Het LIB vormt derhalve geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan milieu- en omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving.

4.1 Bedrijven en milieuzonering

4.1.1 Beleidskader

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het voor bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Bij de vervanging van de Boezembruggen is geen sprake van een bedrijf noch een woning.

Industrielawaai

Ten noorden van de projectlocatie is gezoneerd industrieterrein Westpoort en Hoogtij gelegen. Op onderstaand figuur is te zien dat de projectlocatie echter niet binnen de geluidzone van het industrieterrein is gelegen. De rode contour weergeeft de buitengrens van de geluidzone zoals deze was in 1993 en de grens van 2008 wordt weergegeven middels de blauwe lijn. De paarse lijn weergeeft de grens van het industrieterrein. Bedrijven en milieuzonering vormt derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2 Externe veiligheid

4.2.1 Beleidskader

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en ondergrondse buisleidingen. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Aan het PR is een wettelijke grenswaarde verbonden die niet mag worden overschreden. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.

- Groepsrisico (GR): Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een verantwoordingsplicht, kan afwijken. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een professionele risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen en risico-ontvangers zijn aangegeven. Op de professionele risicokaart staan gegevens die met risico te maken hebben, zoals risicoveroorzakende bedrijven (inrichtingen) die gevaarlijke stoffen gebruiken, produceren of opslaan en ook het vervoer/transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Gevaarlijke stoffen zijn in dit geval stoffen die een schadelijke invloed hebben op de gezondheid en het milieu.

4.2.2 Situatie plangebied

Voorgenomen ontwikkeling omvat vervanging van de Boezembruggen. De voorgenomen ontwikkeling leidt derhalve niet tot de oprichting van een risicobron als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, dan wel tot de oprichting van een (beperkt) kwetsbaar object. Op de risicokaart (figuur 10) zijn de in de nabijheid van de projectlocatie gelegen risicovolle inrichtingen en buisleidingen weergegeven.

Inrichtingen

In de nabijheid van de projectlocatie is één risicovolle inrichting gelegen. Het betreft een LPG tankstation, waarbij een risicoafstand van 15 meter van toepassing is. De projectlocatie is niet gelegen binnen de 15 meter.

Transport van gevaarlijke stoffen

Op 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden waarmee het verplicht wordt transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd, vast te leggen in het bestemmingsplan. Voor wat betreft het projectgebied, vindt over de N200 en over de spoorlijn Amsterdam-Haarlem transport van gevaarlijke stoffen plaats. Omdat er in de nieuwe situatie geen toename is van het aantal personen in (beperkt) kwetsbare objecten, is er geen onderzoek naar de externe veiligheid nodig.

Buisleidingen

Op meer dan 300 meter afstand, ten westen van de projectlocatie, is een buisleiding van de Gasunie gesitueerd (W-534-03). Gezien de afstand vormt de buisleiding geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

figuur 10 Uitsnede risicokaart (bron: professionele risicokaart geraadpleegd op 19 september 2016)



De Rijnlandse Boezembruggen zijn niet gelegen binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting. De ontwikkeling zelf is geen risicovolle activiteit. Tevens is in de nieuwe situatie geen toename van het aantal personen in (beperkt) kwetsbare objecten, waardoor externe veiligheid geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Bodem (milieukundig)

4.3.1 Beleidskader

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

4.3.2 Situatie plangebied

De brug heeft geen functie waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend mensen verblijven. De bodemkwaliteit is voor deze functie derhalve niet van belang. In het kader van de bestemmingsplanprocedure behoeft derhalve geen bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Ten behoeve van het uitvoeren van de werkzaamheden dient waarschijnlijk wel een (water)bodemonderzoek uitgevoerd te worden (bijvoorbeeld om de kwaliteit van de af te voeren grond te bepalen, de veiligheidsklasse te bepalen waaronder gewerkt moet worden, etc.). Voor zover de waterbodem betreft is de waterkwaliteitsbeheerder bevoegd gezag.

NGE

Uit historisch vooronderzoek blijkt dat in het gebied rondom de bruggen, de sluizen en het spoor mogelijk niet ontplofte explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in de (water)bodem liggen. Om deze niet ontplofte explosieven in kaart te brengen, is van april tot augustus 2017 een Niet Gesprongen Explosieven (NGE) onderzoek uitgevoerd. Met de resultaten van dit onderzoek wordt rekening gehouden bij de uitvoering van het project.

4.4 Geluid

4.4.1 Beleidskader

In het kader van de planontwikkeling dient bekeken te worden of er geluidsgevoelige objecten worden gerealiseerd. Op basis van de Wet geluidhinder zullen geluidsgevoelige objecten van gezoneerde wegen onderzocht moeten worden.

In 2012 is een hoofdstuk aan de Wet Milieubeheer toegevoegd over de maximale geluidsbelasting op gevels van woningen langs rijkswegen. Daarnaast zijn geluidsproductieplafonds geïntroduceerd. Deze zijn te vinden in het geluidsregister met een online interactieve kaart.

In Halfweg staat geluidsoverlast door de combinatie van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industrielawaai en vliegtuiglawaai bekend als probleem. Om geluidsoverlast aan te pakken, is in 2013 het Actieplan geluid 2013-2018 voor de gemeente Spaarnwoude & Haarlemmerliede vastgesteld.

In het Actieplan geluid is aangegeven hoe burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude de geluidshinder van vliegtuig- en wegverkeerslawaai in de periode 2013 – 2018 wil beperken. Het Actieplan is vooral gericht op het aanpakken van de overlast veroorzaakt door wegverkeerslawaai. Om de geluidsoverlast aan te pakken, worden verschillende maatregelen genoemd, te weten:

- Geluidssanering bestaande woningen;
- Verkeersmaatregelen;
- Stille wegdekken;
- Maatregelen in het kader van luchtverkeerslawaai Schiphol.

4.4.2 Wegverkeerslawaai

Akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai is uitgevoerd door Antea Group. De resultaten van dit onderzoek zijn bijgevoegd als bijlage 1. De resultaten worden hieronder samenvattend beschreven.

Rijkswaterstaat heeft vanuit de Wet milieubeheer de taak om ervoor te zorgen dat de geluidproductie langs de rijkswegen binnen de vastgestelde geluidproductieplanfonds (GPP's) blijft. De verschuiving van de brug richting het zuiden, waarbij uitgegaan is van een maximale verschuiving richting het zuiden (worst-case scenario), is getoetst aan de vastgestelde plafondwaarden. Uit het onderzoek blijkt dat bij de uitvoering van het project de geluidproductieplafonds niet worden overschreden en dus geen aanvullende geluidmaatregelen nodig zijn. Hiermee kan nader onderzoek en onderzoek op woningniveau achterwege blijven.

Hoewel reeds wordt voldaan aan de Wet milieubeheer in het kader van wegverkeerslawaai, worden de maatregelen uit het Actieplan geluid 2013-2018 in acht genomen. Er vindt een verbetering plaats ten opzichte van de voegen. Daarnaast wordt door de inpassing van de brug een snelheid van 50 km/uur afgedwongen. Tevens wordt waar mogelijk stilasfalt toegepast. Dit komt de akoestiek ten goede en zorgt ervoor dat geluidsoverlast zo veel mogelijk wordt beperkt.

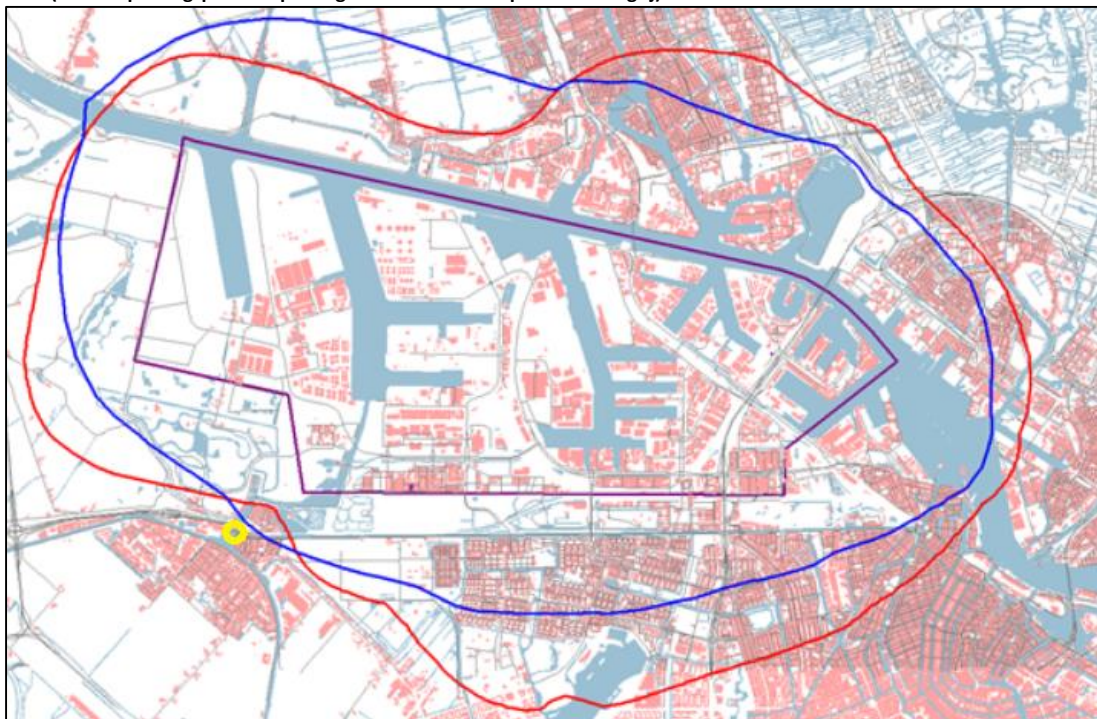
4.4.3 Spoorweglawaai

In de omgeving van het plangebied is de spoorlijn Amsterdam – Haarlem gelegen. De spoorweg is opgenomen in het geluidregister. Als gevolg van het vervangen van de Boezembruggen vinden geen wijzigingen plaats aan het gebruik van het spoor. Voorgenomen ontwikkeling heeft derhalve geen effect op het spoorweglawaai.

4.4.4 Industrielawaai

Ten noorden van de projectlocatie is gezoneerd industrieterrein Westpoort en Hoogtij gelegen. Op onderstaand figuur is te zien dat de projectlocatie echter niet binnen de geluidzone van het industrieterrein is gelegen. De rode contour weergeeft de buitengrens van de geluidzone zoals deze was in 1993 en de grens van 2008 wordt weergegeven middels de blauwe lijn. De paarse lijn geeft de grens van het industrieterrein weer.

figuur 11 Geluidszones industrieterrein Westpoort en Hoogtij (rode lijn: 1993, blauwe lijn: 2008, gele stip: projectlocatie) (bron: Inpassingsplan Aanpassing Geluidzones Westpoort en Hoogtij)



Conclusie

In Halfweg staat geluidsoverlast door de combinatie van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industrielawaai en vliegtuiglawaai bekend als probleem. Voorgenomen ontwikkeling omvat het vervangen van de Boezembruggen. Er worden geen geluidsgevoelige objecten gerealiseerd. Uit onderzoek van Antea Group naar wegverkeerslawaai blijkt dat bij de uitvoering van het project de geluidproductieplafonds niet worden overschreden en dus geen aanvullende geluidmaatregelen nodig zijn. Om de geluidshinder in Halfweg toch te beperken, worden de maatregelen uit het Actieplan geluid in acht genomen.

4.5 Luchtkwaliteit

4.5.1 Beleidskader

Op 15 november 2007 is de paragraaf 5.2 van de Wet milieubeheer gewijzigd (Hoofdstuk 5 titel 2 Wm, Staatsblad 2007, 414) en zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer vernieuwde luchtkwaliteitseisen opgenomen.

Gelijktijdig zijn de ministeriële regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Staatscourant 2007, 220), het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) in werking getreden. Een belangrijk element uit deze wetswijziging is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM).

Luchtkwaliteitseisen vormen nu geen belemmering voor ontwikkelingen, als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde; of
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt; of
- een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging; of
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend.

AMvB 'niet in betekenende mate'

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Op verzoek van de Nederlandse overheid heeft de EU verlenging van de termijn (derogatie) gegeven waarbinnen de luchtkwaliteitseisen gerealiseerd moeten zijn. Per 1 augustus 2009 is het NSL vastgesteld (een belangrijke voorwaarde voor het verkrijgen van de derogatie). Hierdoor kan volledig gebruik worden gemaakt van deze derogatie. Bovendien is de definitie van 'niet in betekenende mate' verlegd van 1% naar 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³) voor zowel PM₁₀ als NO₂.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Op 7 juni 2012 is het Besluit niet in betekenende mate bijdragen aangepast, zodat het mogelijk wordt gemaakt om bij ministeriële regeling (Regeling NIBM) bepaalde gebieden en bepaalde broncategorieën aan te wijzen waarbinnen geen gebruik meer kan worden gemaakt van de NIBM-grond. Het zal gaan om gebieden waar de grenswaarde voor PM₁₀ wordt overschreden of waar overschrijding van de grenswaarde dreigt. Dit betreft naar verwachting een enkele gemeente in Noord-Brabant, Limburg en Gelderland met veel intensieve veehouderijen, pluimveehouderijen in het bijzonder. De aanwijzing van gebieden en broncategorieën zal plaatsvinden in nauwe samenspraak met betrokken overheden en sectoren en zal gepubliceerd worden in de Regeling NIBM.

Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling niet in betekenende waarde uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

4.5.2 Situatie plangebied

De verkeersaantrekkende werking van de projectlocatie verandert niet door vervanging van de Boezembruggen. Hierdoor overschrijdt het project de 3% niet.

Goed woon- en leefklimaat

Op www.nsl-monitoring.nl (geraadpleegd op 26 juli 2017) is te zien dat ter plaatse van de projectlocatie de grootschalige achtergrondconcentraties in 2015 van fijnstof PM₁₀ 18,6 µg/m³, fijnstof PM_{2,5} 11,0 µg/m³ en van stikstofdioxide NO₂ 21,7 µg/m³ zijn.

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide NO₂ is 40 µg/m³, voor fijnstof PM₁₀ 40 µg/m³ en voor fijnstof PM_{2,5} 25 µg/m³. Vervanging van de Boezem-
bruggen leidt niet tot extra verkeer. Gesteld kan worden de projectplannen niet leiden tot overschrijding van de grenswaarden van stikstofdioxide of fijnstof.

tabel 4. achtergrondconcentraties NO₂, PM 2,5 en PM10 ter plaatse van het plangebied

Jaar	GCN-achtergrondconcentratie		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM10 (µg/m ³)	PM2,5 (µg/m ³)
2015	21,7	18,6	11,0
2020	18,0	20,3	12,3
2030	13,5	18,9	10,9
Grenswaarden	40	40	25

Het milieuaspect luchtqualiteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

4.6 Ecologie

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

4.6.1 Beleid en normstelling

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan de provincie ervoor kiezen om een gebied aan te wijzen als bijzonder nationaal natuurgebied- of landschap of als Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Nationaal Natuurnetwerk

De term EHS werd in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan (NBP) van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. In 2013 veranderde de naam van Ecologische Hoofdstructuur naar Nationaal Natuurnetwerk (NNN). NNN is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN

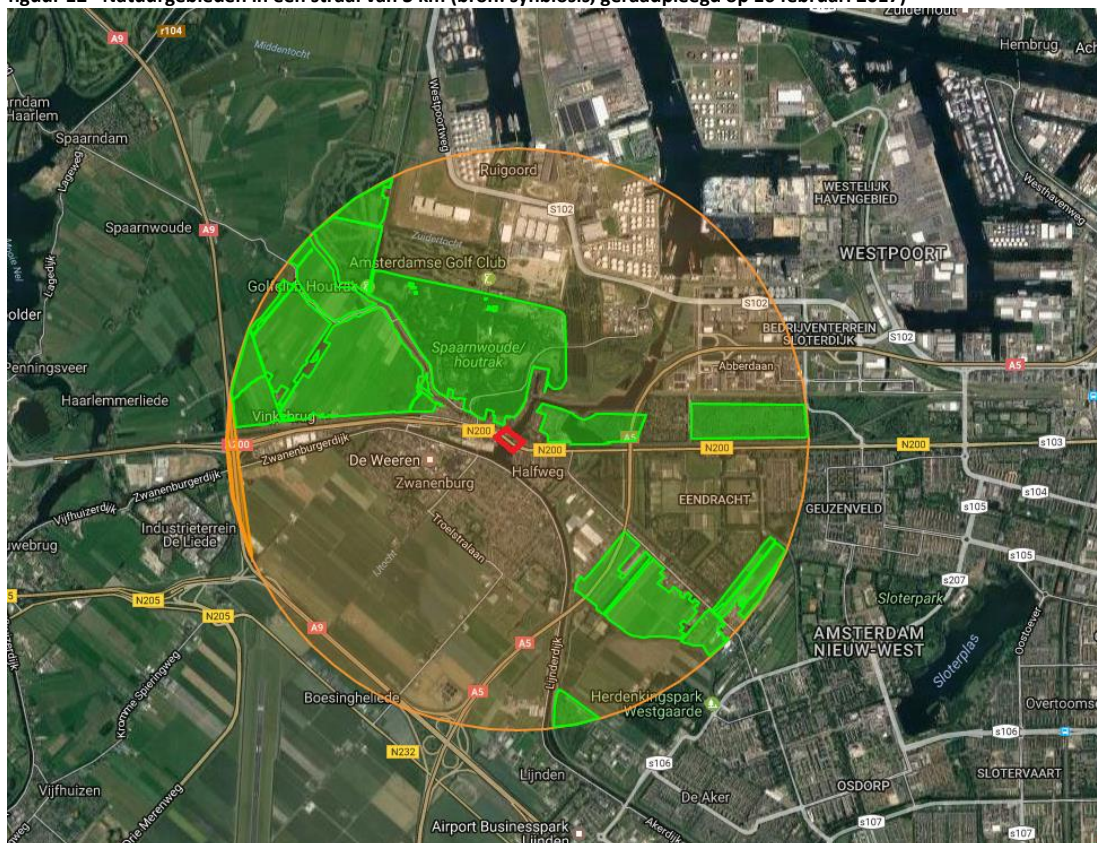
is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in of in de nabijheid van het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'.

Relatie met plan

Gebiedsbescherming

Projectlocatie is niet gelegen binnen een NNN of in de nabijheid van een Natura-2000 gebied. Op ongeveer drie kilometer afstand is de Stelling van Amsterdam gelegen. Vervanging van de Boezembruggen brengt geen extra verkeersbewegingen met zich mee. Voorgenomen ontwikkeling heeft daardoor geen negatieve effecten op de Stelling van Amsterdam.

figuur 12 Natuurgebieden in een straal van 3 km (bron: synbiosis, geraadpleegd op 16 februari 2017)



Soortbescherming

Ten behoeve van dit project is een ecologisch onderzoek uitgevoerd naar aanwezige soorten ter plaatse van de projectlocatie. De quickscan (10 oktober 2016 met actualisatie van 25 juli 2017) is uitgevoerd door Waterproef en is als bijlage 2 bijgevoegd. Aangezien op 1 januari 2017 de Wet natuurbescherming in werking is getreden, is door Waterproef een actualisatie uitgevoerd. Deze memo is bijgevoegd als bijlage 3. De resultaten van de (geactualiseerde) quickscan worden hieronder samenvattend beschreven.

Aanwezige soorten

In het plangebied zijn uitsluitend nesten van algemene vogelsoorten te verwachten. Overige beschermde soorten worden uitgesloten. Het verwijderen van actieve broedgevallen is in strijd met de Wet natuurbescherming. Overige effecten zijn niet te verwachten.

Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om de volgende maatregelen uit te voeren, zodat overtreding van de Wet natuurbescherming wordt voorkomen:

1. Voer het project uit in de periode augustus t/m februari. In deze periode broeden vogels over het algemeen niet.
2. Controleer op actieve vogelnesten bij een uitvoering in de periode maart t/m juli.
3. Beschadig of vernietig actieve vogelnesten niet totdat het broeden is afgerond. Een ecologisch deskundige kan aangeven welke verstoringafstand gehanteerd moet worden en wanneer een broedgeval afgerond is.

Conclusie

De projectlocatie ligt niet in de nabijheid van een Natura 2000-gebied en is niet gelegen binnen een Nationaal Natuurnetwerk. Effecten op deze gebieden zijn dan ook uitgesloten. Daarnaast blijkt uit het onderzoek uitgevoerd door Waterproef dat het project niet leidt tot een aantasting van verblijven of individuen van strikt beschermde soorten. Nader onderzoek of een ontheffingsaanvraag is niet aan de orde. Het aspect 'ecologie' vormt geen belemmering voor de projectplannen.

4.7 Mer-beoordeling

4.7.1 Beleidskader

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is een m.e.r. niet noodzakelijk.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen, dient een toets uitgevoerd te worden of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is het gevolg van de uitspraak van het Europese hof van 15 oktober 2009 (zaak C-255/08) over de manier waarop de EU-richtlijn in de Nederlandse regelgeving was geïmplementeerd, één van de aanleidingen voor de aanpassing van het Besluit m.e.r. De essentie van die uitspraak is dat altijd m.e.r. noodzakelijk is als belangrijke nadelige milieugevolgen niet kunnen worden uitgesloten.

De vorm van een vorm-vrije m.e.r. is niet bepaald, maar de inhoud waar een m.e.r.-beoordeling aan dient te voldoen is wel bepaald (Bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU). In de vormvrije m.e.r. dient de volgende inhoud zijn vermeld:

1. Kenmerken van de projecten.
2. Plaats van de projecten.
3. Kenmerken van het potentiële effect.

4.7.2 Situatie plangebied

De m.e.r.-beoordeling is verplicht indien een activiteit genoemd staat in onderdeel C of in onderdeel D van het Besluit m.e.r. en als deze wordt vastgesteld in een kader stellend plan. De betreffende projectplannen komen overeen met de activiteiten in kolom C1.2 en D1.2,

namelijk de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg. Echter voldoen de projectplannen niet aan kolom 2, waardoor de projectplannen niet m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Er zal derhalve een vormvrij m.e.r.-beoordeling doorlopen worden.

1. Kenmerken van de projecten

De Rijnlandse Boezembruggen verkeren in slechte staat. Het voornemen is de Boezembruggen in zijn geheel te vervangen. Bij vervanging van de Boezembruggen is tevens de gelegenheid ontstaan tot het verbeteren van de leefbaarheid rond de huidige Boezembruggen. Daarnaast is het plan om meer betekenis te geven aan de bestaande cultuurhistorische waarden in de omgeving.

2. Plaats van de projecten

De projectlocatie is gelegen in Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Het plangebied ligt ten oosten van Sugar City. Het projectgebied is niet gelegen in of nabij een Natura-2000 gebied of Ecologische Hoofdstructuur. De projectlocatie heeft geen archeologische waarde. In de nabijheid van de projectlocatie is een Rijksmonument gesitueerd, namelijk het stoomgemaal van Rijnland. De spoorbrug, noordelijk gelegen van de Boezembruggen, is ook aangewezen als Rijksmonument. Daarnaast zijn de sluisen en het sluiseland aangewezen als gemeentelijk monument. De voorgenomen projectplannen benadrukken de cultuurhistorische waarden doordat een uitkijkpunt wordt gerealiseerd. De projectlocatie ligt in de nabijheid van een waterkering, maar is niet gelegen in een beschermingszone.

3. Kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen projectplannen zorgen niet voor een toename in verkeersbewegingen. Er zijn derhalve geen negatieve effecten op de luchtkwaliteit te verwachten. Het geluid ten gevolge van de weg verslechterd niet. Verder blijkt dat het project niet leidt tot een aantasting van verblijven of individuen van strikt beschermde soorten.

Conclusie

Uit bovenstaande vormvrije m.e.r. blijkt dat geen m.e.r.-beoordeling nodig is. Daarbij blijkt dat, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten, geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Mitigerende maatregelen zijn dan ook niet noodzakelijk.

5 Juridische paragraaf

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan bestaat uit één verbeelding en planregels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De planregels regelen de gebruiksmogelijkheden van de gronden, de bouwmogelijkheden en de gebruiksmogelijkheden van de aanwezige en/of op te richten bebouwing. De toelichting heeft weliswaar geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het bestemmingsplan en bij de uitleg van de verbeelding en planregels. In de volgende twee paragrafen wordt de systematiek van de planregels uiteengezet en wordt een uitleg per bestemming gegeven.

5.2 Systematiek

De opbouw van het bestemmingsplan is conform SVBP 2012. De planregels van het bestemmingsplan 'Boezembruggen te Halfweg' bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen. In het onderstaande wordt allereerst de indeling van de regels toegelicht. Vervolgens komen de verschillende bestemmingen aan de orde.

Inleidende regels

Begripsbepalingen

In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Alleen die begripsbepalingen zijn opgenomen die gebruikt worden in de regels en die tot verarring of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

Wijze van meten

De wijze van meten bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van oppervlaktes, percentages, hoogtes, diepen, breedtes en dergelijke waarmee op een eenduidige manier uitleg wordt gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan.

Bestemmingsregels

Voor het opstellen van de planregels is uitgegaan van de gemeentelijke standaard. Op deze wijze beschikt de gemeente over zoveel als mogelijk uniforme plannen.

De planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Hoofdstuk I bevat de inleidende regels voor het hele plangebied. Hoofdstuk II geeft de bestemmingsregels. Hoofdstuk III geeft vervolgens de algemene regels waaronder (mogelijke) flexibiliteitsbepalingen in de vorm van wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden. In dit derde hoofdstuk kunnen belangrijke algemene bepalingen zijn opgenomen die van invloed zijn op het bepaalde in hoofdstuk II. Ten slotte regelt hoofdstuk IV de overgangs- en slotbepalingen.

Voor de planregels is de gestandaardiseerde opbouw uit de SVBP 2012 gebruikt. In de planregels is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met 'Inleidende regels' (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de 'Bestemmingsregels', de 'Algemene regels' (de regels die voor alle bestemmingen gelden) en de 'Overgangs- en slotregels'. In het tweede hoofdstuk, de Bestemmingsregels, staan de verschillende bestemming op alfabetische volgorde. Ook dit hoofdstuk kent een standaardopbouw:

- Bestemmingsomschrijving (in elk bestemmingsplan);
- Bouwregels (bestemmingsplanafhankelijk);
- Nadere eisen (bestemmingsplanafhankelijk);
- Afwijken van de bouwregels (bestemmingsplanafhankelijk);
- Specifieke gebruiksregels (bestemmingsplanafhankelijk);
- Afwijken van de gebruiksregels (bestemmingsplanafhankelijk);
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (bestemmingsplanafhankelijk).

5.3 Beschrijving per bestemming

Artikel 3 Verkeer

Binnen de bestemming ‘Verkeer’ wordt de brug met een verkeersbestemming mogelijk gemaakt. Ook voet- en fietspaden kunnen binnen deze bestemming worden gerealiseerd, wat tevens geldt voor plantsoenen en groen.

Artikel 4 Water

De bestemming ‘Water’ is bestemd voor de wateraanvoer- en afvoer, waterberging, verkeer te water en waterrecreatie. Tevens is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van de onderdoorgang. Burgemeester en wethouders kunnen, onder voorwaarde dat het Hoogheemraadschap van Rijnland als bevoegd gezag voor activiteiten in het water in de gelegenheid is gesteld advies uit te brengen, een omgevingsvergunning verlenen voor het realiseren van een onderdoorgang ten behoeve van een voet- en fietspad.

Artikel 5 Waarde-Archeologie

De archeologische waarden vanuit het beleid van de gemeente zijn overgenomen in het bestemmingsplan.

Artikel 6 Waterstaat-Waterkering

Binnen de bestemming ‘Waterstaat-Waterkering’ wordt onder andere de waterhuishouding en instandhouding van waterkeringen en bijbehorende beschermingszones geregeld. Omdat voorgenomen ontwikkeling is meegenomen in de totstandkoming van dit bestemmingsplan, is voor de brug ten behoeve van de N200 reeds toegestaan binnen deze dubbelbestemming.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke ordening is de Grondexploitatiewet opgenomen. De Grondexploitatiewet heeft als doelstelling een goede regeling te treffen voor het kostenverhaal en locatie-eisen bij particuliere grondexploitatie. Belangrijk daarbij is dat het stelsel rechtszekerheid biedt en partijen niet meer de kans krijgen het kostenverhaal te ontwijken. De regering wil meer transparantie, zeggenschap voor de consument en concurrentie. Ook streeft zij naar een regeling die recht doet aan de belangen van zowel gemeenten, als particuliere eigenaren en derde-belanghebbenden. In de wet blijft vrijwillige samenwerking voorop staan, in welke vorm dan ook, omdat gebleken is dat de gemeenten en particuliere eigenaren daar de voorkeur aan geven, maar sluit niet uit dat de gemeente bepaalde zaken kan afdwingen. Daarom is gekozen voor voortzetting van een gemengd stelsel voor grondexploitatie met zowel een privaatrechtelijk, als publiekrechtelijk spoor. Eén van de belangrijkste onderwerpen in de wet is het verplichtende karakter van kostenverhaal. Kostenverhaal is niet langer een bevoegdheid van de gemeente, maar een verplichting. Het verhalen van kosten kan de gemeente zowel op basis van de publiekrechtelijke (via een exploitatieplan), als de privaatrechtelijke weg (via een overeenkomst). Een exploitatieplan is verplicht, tenzij het kostenverhaal anderszins (bijvoorbeeld door een overeenkomst) is verzekerd.

De kosten voor voorliggend bestemmingsplan en de daarbij behorende noodzakelijke onderzoeken worden door de initiatiefnemer gedragen. Met de initiatiefnemer is op 23 mei 2017 een overeenkomst afgesloten over de uitvoering en herinrichtingswerkzaamheden van de N200 te Halfweg, waarmee de door de gemeente te maken kosten ten behoeve van deze bestemmingsplanprocedure kunnen worden verhaald.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Wettelijk vooroverleg

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro is het plan voorgelegd aan de overlegpartners van de gemeente, te weten:

- Provincie Noord-Holland;
- Hoogheemraadschap van Rijnland;
- Rijkswaterstaat West Nederland Noord;
- Gemeente Haarlem;
- Gemeente Haarlemmermeer;
- Gemeente Amsterdam;
- Veiligheidsregio;
- Gasunie.

Van de Provincie Noord-Holland, Hoogheemraadschap van Rijnland, Rijkswaterstaat WNN, Gemeente Haarlemmermeer, Veiligheidsregio en Gasunie zijn reacties ontvangen. Onderstaand zijn de reacties in het kort weergegeven en indien nodig, de wijze waarop de reactie in het plan is verwerkt.

Provincie Noord-Holland

Samenvatting

De Provincie Noord-Holland heeft bevestigd geen aanleiding te zien voor het maken van opmerkingen. Het betreft immers een plan binnen Bestaand Stedelijk Gebied waar bovendien geen beschermingsregimes uit de Provinciale Verordening van toepassing zijn.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

Hoogheemraadschap van Rijnland

Samenvatting

Rijnland heeft het plan bestudeerd en het plan geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

1. figuur 2 laat een schetsontwerp van de brug met vele tussensteunpunten zien. Wij wijzen u erop dat Rijnland niet akkoord is gegaan en kan gaan met het in de 'schetsontwerp' weergegeven brug met zo veel tussensteunpunten. Op 7 September 2017 heeft RWS ons laten weten dat RWS inmiddels heeft gekozen voor een brug met maximaal 2 tussensteunpunten (zie bijlage voor Rijnlands vertaling van die boodschap). Hoewel deze oplossing kan passen in het concept-bestemmingsplan is het niet correct als de indruk blijft bestaan dat een oplossing volgens figuur 2 mogelijk zou zijn. Daarom laten wij ons negatief advies in stand.
2. op pagina 36 staat onder meer dat voor deze onderdoorgang slechts het advies van Rijnland benodigd is. Hier kan benadrukt worden dat Rijnland het bevoegde gezag is als er waterhuishoudkundige consequenties zijn bij deze onderdoorgang.

Reactie:

1. In artikel 3.2 van de regels is naar aanleiding van deze reactie onder de bouwregels opgenomen dat maximaal twee tussensteunpunten zijn toegestaan. Figuur 2 is een indicatief schetsontwerp, hieruit kan niet afgeleid worden dat er meerdere tussensteunpunten gerealiseerd worden en is ook niet als zodanig bedoeld.
2. In artikel 4.4 van de regels is benadrukt dat Rijnland bevoegd gezag is voor activiteiten in het water.

Rijkswaterstaat WNN

Samenvatting

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord heeft van het plan kennisgenomen en ziet verder geen aanleiding voor een reactie.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

Gemeente Haarlemmermeer

Samenvatting

Gemeente Haarlemmermeer heeft bevestigd dat er namens de gemeente Haarlemmermeer geen reactie komt op dit plan.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

Veiligheidsregio

Samenvatting

De N200 met als onderdeel de Boezembruggen is zelf geen kwetsbaar object of risicovolle inrichting conform het Bevi. Het is dan ook niet noodzakelijk om maatregelen te treffen om de risico's te beperken en de mogelijkheid tot zelfredzaamheid en hulpverlening te vergroten. Opgemerkt wordt dat dit advies beperkt is tot de zaken die betrekking hebben op c.q. gerelateerd zijn aan (externe) veiligheid.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

Gasunie

Samenvatting

Gasunie heeft het plan voor hun aardgastransportleidingen getoetst aan het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing komen zij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van hun dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

Participatie

Voorafgaand en parallel aan het opstellen van dit bestemmingsplan heeft en vindt participatie plaats op alle niveaus:

- In oktober - november 2017 is een gezamenlijk planproces doorlopen door Rijkswaterstaat, de Gemeente en Hoogheemraadschap van Rijnland onder begeleiding van een gespecialiseerd bureau voor brugontwerp en landschapsarchitectuur.
- Het concept beeldkwaliteitsplan openbare ruimte Halfweg is gepresenteerd en besproken op 18 oktober 2016 met de verantwoordelijk wethouder en een afvaardiging van de dorpsraad en ondernemersvereniging Halfweg, in het structurele overleg van Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude met dorpsraad en ondernemersvereniging.
- Het concept beeldkwaliteitsplan openbare ruimte en Boezembruggen is gepresenteerd en besproken in de openbare vergadering van de dorpsraad van 2 november 2016, waarbij bewoners aanwezig waren.
- In november 2016 zijn de tussentijdse planresultaten gepresenteerd en besproken in de gemeenteraad.
- Op 23 mei 2017 is de samenwerkingsovereenkomst ondertekend tussen Rijkswaterstaat en de Gemeente waarmee de planonderdelen Halfweg in het project Nieuwe N200 zijn ingebracht. Partijen hebben zich hiermee gecommitteerd aan het beeldkwaliteitsplan en daarmee zijn de plannen en samenwerkingsafspraken voor realisatie van o.a. de boezembruggen vastgelegd.
- Op 21 juni 2017 hebben RWS en de Gemeente gezamenlijk een informatie- en inloopbijeenkomst georganiseerd voor alle bewoners van Halfweg. Hierbij is het schetsontwerp voor de nieuwe brug in 3D visualisatie gepresenteerd, waarbij het middels virtual reality mogelijk was om de toekomstige situatie te beleven.
- Op 4 juli 2017 is tijdens een informatieavond van de gemeente omtrent alle lopende projecten in Halfweg ook dit project nader toegelicht.

- Continue is contact met de bewoners via facebook of email om specifieke vragen te beantwoorden omtrent het project en de plannen. Voor de bewoners is op de site van de nieuwe N200 (www.denieuwen200.nl) meer informatie te vinden. Daarnaast is het project opgenomen op de website van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (<https://www.haarlemmerliede.nl/n200/>).

Ontwerpbestemmingsplan, inloopavond en zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan “Boezembruggen te Halfweg” heeft van 7 december 2016 tot en 17 januari 2017 ter inzage gelegen. Eenieder heeft binnen deze termijn de gelegenheid gehad een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan in te dienen. Op 19 december 2017 heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden in cultureel centrum De Olm te Zwanenburg.

In totaal zijn er twee zienswijzen ingediend. Eén zienswijze heeft betrekking op een deel van het beeldkwaliteitsplan dat is opgesteld voor de inpassing van de N200 in Halfweg dat buiten het plangebied van dit bestemmingsplan ligt. De andere zienswijze is te laat ingediend, maar volledigheidshalve wel inhoudelijk behandeld en overgenomen. De beantwoording van de zienswijzen is opgenomen in de ‘Nota van zienswijzen’ behorend bij dit bestemmingsplan.

Bijlage

**1 Akoestisch onderzoek Antea Group,
toelichting memo d.d. 19-07-2017**

Bijlage

2 Ecologisch onderzoek d.d. 10-10-2016

Bijlage

3 Memo geactualiseerde quickscan ecologie d.d. 25-07-2017

Bijlage

4 Archeologisch onderzoek 23-3-2018

REGELS

PROJECT	Boezembruggen te Halfweg
STATUS	vastgesteld
PROJECTNUMMER	NL.IMRO.0393.BPBoezembruggen-VA01
DATUM	29 mei 2018



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 - 744 08 38
085 - 744 08 37

Inhoudsopgave

Regels		5
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	6
	Artikel 1 Begrippen	6
	Artikel 2 Wijze van meten	10
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	11
	Artikel 3 Verkeer	11
	Artikel 4 Water	12
	Artikel 5 Waarde - Archeologie	13
	Artikel 6 Waterstaat - Waterkering	15
Hoofdstuk 3	Algemene regels	16
	Artikel 7 Anti-dubbeltelregel	16
	Artikel 8 Algemene afwijkingsregels	17
	Artikel 9 Algemene gebruiksregels	18
	Artikel 10 Algemene wijzigingsregels	19
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	20
	Artikel 11 Overgangsrecht	20
	Artikel 12 Slotregel	21

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 *plan*

het bestemmingsplan "Boezembruggen te Halfweg" van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

1.2 *bestemmingsplan*

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0393.BPBoezembruggen-VA01 met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen).

1.3 *aanduiding*

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 *aanduidingsgrens*

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 *antenne-installatie*

een installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een techniekkast opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.6 *antennedrager*

een antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.7 *archeologische verwachtingwaarde*

de aan een gebied toegekende verwachting in verband met de kans op het voorkomen van archeologische relictten.

1.8 *archeologische waarde*

de aan een gebied toegekende waarde in verband met het voorkomen van archeologische relictten.

1.9 *bebouwing*

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.10 *bedrijf*

een bedrijf dat gericht is op het vervaardigen bewerken en/of verwerken van producten zoals genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, niet zijnde detailhandel, kantoor, maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening en horeca.

1.11 *bedrijfsgebouw*

een gebouw dat dient voor de uitoefening van een bedrijf.

1.12 *bedrijfsvloeroppervlakte*

de totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten.

1.13 *bestaand*

1. bij bouwwerken: een bouwwerk dat op het moment van de inwerkingtreding van het plan bestaat of wordt gebouwd, dan wel nadien kan worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning, waarvoor de aanvraag voor het tijdstip van inwerkingtreding is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald;
2. bij gebruik: het gebruik van grond en opstallen, zoals aanwezig op het moment van de

inwerkingtreding van het plan.

1.14 *bestemmingsgrens*
de grens van een bestemmingsvlak.

1.15 *bestemmingsvlak*
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.16 *bodemingreep*
grondwerkzaamheden, waartoe onder meer worden gerekend:

- a. het afgraven van grond waaronder ook wordt begrepen het verwijderen van bestaande funderingen en het graven of vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren en het aanleggen van drainage;
- b. woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en ontginnen van gronden,
- c. het verlagen van het waterpeil;
- d. het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor- en pompputten;
- e. het uitvoeren van hei- en / of boorwerken en/of indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem;
- f. het aanleggen van bos of boomgaard, of het rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- g. het aanleggen, verbreden of verharderen van wegen, voet-, ruit- of rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanleggen van andere oppervlakteverhardingen;
- h. het aanleggen van nieuwe en / of het vervangen en / of uitbreiden van bestaande (ondergrondse) transport-, energie-, riool- of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;

1.17 *bodemkunde*
leer van de samenstelling en de eigenschappen van en de processen die zich afspelen in de bodem met betrekking tot de landbouw.

1.18 *bouwen*
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.19 *bouwgrens*
de grens van een bouwvlak.

1.20 *bouwlaag*
een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder.

1.21 *bouwperceel*
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.22 *bouwperceelgrens*
de grens van een bouwperceel.

1.23 *bouwvlak*
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.24 *bouwwerk*
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.25 *cultuurhistorische waarde*

elke bouwkundige constructie of gebied toegekende waarde in verband met ouderdom en gaafheid.

1.26 *eerste bouwlaag*

de bouwlaag op de begane grond.

1.27 *gebouw*

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.28 *gevellijn*

de als zodanig aangegeven lijn en het verlengde daarvan, die niet door hoofdgebouwen mag worden overschreden.

1.29 *landschapswaarde*

de aan een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het waarneembare -al dan niet begroeide- deel van het aardoppervlak, dat wordt bepaald door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van niet-levende en levende natuur.

1.30 *lessenaarsdak*

een asymmetrische dakvorm met één hellend dakvlak over (nagenoeg) de volledige breedte of diepte van een gebouw.

1.31 *maaiveld*

het oppervlak (of de hoogte daarvan) van het land of de bovenkant van het terrein dat een bouwwerk omgeeft.

1.32 *natuurwaarde*

de aan een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door geologische, geomorfologische, bodemkundige en biologische elementen, zowel afzonderlijk als in onderlinge ecologische samenhang.

1.33 *nutsvoorzieningen*

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.34 *omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden*

een vergunning als bedoeld in artikel 3.16 van de Wet ruimtelijke ordening.

1.35 *overig bouwwerk*

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.36 *peil*

- a. ter plaatse een gebouw waarvan de hoofdtoegang direct aan een weg grenst: de hoogte van die weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. indien in of op het water wordt gebouwd: het Normaal Amsterdams Peil;
- c. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende terrein waarbij dat aansluitende terrein wordt opgedeeld in vlakken van 10 m² en de gemiddelde hoogte van het aansluitende terrein per te onderscheiden vlak van 10 m² bepaald wordt.

1.37 *plankaart*

de analoge en digitale verbeelding van de bestemming(en) bij dit bestemmingsplan.

1.38 *pleziervaartuig*

elk vaartuig dat uitsluitend of hoofdzakelijk wordt gebruikt voor enige vorm van pleziervaart, waterrecreatie of watersport, met uitzondering van een zeilplank.

1.39 *wijziging*

een wijziging als bedoeld in artikel 3.6 lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening.

1.40 *woonschip*

elk vaartuig of drijvend voorwerp, dat uitsluitend of hoofdzakelijk wordt gebruikt als woning of recreatieverblijf.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze planregels wordt als volgt gemeten:

2.1 afstanden

afstanden tussen bouwwerken onderling alsmede afstanden van bouwwerken tot perceelsgrenzen worden daar gemeten waar deze afstanden het kleinst zijn.

2.2 bebouwingspercentage

het oppervlak dat met bouwwerken is bebouwd, uitgedrukt in procenten van de oppervlakte van het bouwperceel, voor zover dat is gelegen binnen de bestemming, of binnen een in de planregels nader aan te duiden gedeelte van die bestemming.

2.3 de bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met de uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen

2.4 de bouwhoogte van een gebouw

tussen het peil en de bovenkant van het gebouw.

2.5 de breedte en lengte of diepte van een gebouw

tussen (de lijnen getrokken door) de buitenzijde van de gevels en het hart van de scheidsmuren.

2.6 de dakhelling

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak

2.7 de inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.8 de goothoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel

2.9 de oppervlakte van een bodemingreep

het gebied binnen de buitenwerkse grens van de grondwerkzaamheden opwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.10 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.11 de oppervlakte van een gebouw

tussen (de buitenste verticale projecties van) de buitenzijde van de gevels en het hart van de scheidsmuren.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De gronden op de kaart aangewezen voor Verkeer zijn bestemd voor:

- a. wegen met ten hoogste 2x1 doorgaande rijstrook;
- b. ter plaatse van de rijksweg N200: wegen met ten hoogste 2x2 doorgaande rijstroken; waarbij voor het bepalen van het aantal rijstroken eventuele opstelstroken en busstroken niet worden meegeteld;
- c. nutsvoorzieningen;
- d. voet- en fietspaden;
- e. bruggen en duikers;
- f. waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen;
- g. bij deze doeleinden behorende voorzieningen zoals geluidswerende voorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, reclame-uitingen en straatmeubilair.

3.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende regels:

- a. op en onder de in lid 3.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd tot een bouwhoogte van maximaal 4 meter;
- b. indien een brug wordt gebouwd, zijn maximaal twee tussensteunpunten toegestaan.

3.3 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van het bepaalde in artikel 3.2 middels omgevingsvergunning voor een hogere bouwhoogte voor:

1. geringe afwijkingen ten behoeve van technische uitwerking of doelmatigheid van het bouwwerk tot maximaal 7 meter hoog;
2. een middensteunpunt voor een brug tot maximaal 36 meter hoog.

Artikel 4 Water

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor

- a. de wateraanvoer en -afvoer en de waterberging;
 - b. verkeer te water;
 - c. waterrecreatie;
- alsmede voor:
- d. bruggen ten behoeve van het langzaam verkeer.

4.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken geldt dat op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen, worden gebouwd.

4.3 Bijzonder gebruiksverbod

Het is verboden deze gronden te gebruiken of te laten gebruiken als ligplaats voor een woonschip.

4.4 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van het bepaalde in artikel 4.1 middels omgevingsvergunning voor een fiets- en voetpad onder de voorwaarden dat:

1. het gerealiseerd wordt in een verloop tot maximaal 5 meter vanuit de oever van het oostelijk landhoofd;
2. Hoogheemraadschap van Rijnland, bevoegd gezag voor activiteiten in het water, vooraf in de gelegenheid is gesteld een advies uit te brengen.

Artikel 5 Waarde - Archeologie

5.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(-en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van archeologische waarden van de gronden;
- b. de bestemming 'Waarde - Archeologie' is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende enkelbestemmingen.

5.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende regels:

- a. op of in deze gronden mogen ten behoeve van de in 5.1 bedoelde bestemmingen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd die voor aanvullend of definitief archeologisch onderzoek (opgraven) noodzakelijk zijn, mits de bepalingen van 5.3 vooraf in acht zijn genomen;
- b. tevens mogen op deze gronden gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd voor de primaire bestemming(-en) mits de bepalingen van 5.3 vooraf in acht zijn genomen.

5.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.3.1 Verbodsregel

Het is verboden op of in de gronden met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' zonder, of in afwijking van een omgevingsvergunning enige bodemroerende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, dieper dan 0,35 m en over een (totale) oppervlakte groter dan 50 m².

5.3.2 Vereisten voor vergunningverlening

- a. de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, dient bij het indienen van de aanvraag een archeologisch rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkt uit de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
- b. de werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden als bedoeld in 5.3.1, zijn slechts toelaatbaar indien en voorzover die werken of werkzaamheden geen afbreuk doen aan het behoud en de bescherming van de archeologische waarden in de desbetreffende gronden.

5.3.3 Omgevingsvergunning niet vereist

Het verbod als bedoeld in 5.3.1 is niet van toepassing indien:

- a. het gaat om onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande bestratingen en beplantingen en werkzaamheden binnen bestaande tracés van kabels en leidingen;
- b. de werken of werkzaamheden:
 1. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het in werking treden van dit plan;
 2. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende aanlegvergunning, of ontgrondingsvergunning.

5.3.4 Voorwaarden omgevingsvergunning

Aan de omgevingsvergunning kunnen de volgende voorwaarden worden verbonden.

- a. de verplichting tot het doen van archeologisch bureauonderzoek;
- b. de verplichting tot het doen van inventariserend en/of waarderend archeologisch onderzoek zoals boringen, proefsleuven en non-destructief onderzoek (zoals grondradar- en weerstandsonderzoek);
- c. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische waarden kunnen worden behouden (behoud in situ);
- d. de verplichting tot definitief archeologisch onderzoek (opgraven) en het conserveren van de archeologische resten en het opstellen van een eindrapportage;
- e. de verplichting om de activiteit, die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door het bevoegd gezag te stellen kwalificaties (archeologische begeleiding).

5.3.5 Programma van eisen

Archeologisch onderzoek, als bedoeld in 5.3.4 wordt uitgevoerd op basis van een programma van eisen, opgesteld overeenkomstig de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie, dat moet worden goedgekeurd door het bevoegd gezag. In het programma van eisen wordt aangegeven op welke wijze de voorwaarden die aan de vergunning worden verbonden worden uitgevoerd.

5.4 Wijzigingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan deze bestemming wijzigingen in die zin dat deze bestemming komt te vervallen, indien als gevolg van een nader archeologisch onderzoek is gebleken dat de archeologische waarden van de gronden niet behoudenswaardig zijn of niet langer aanwezig zijn of de aanwijzing als beschermd rijksmonument op grond van de Monumentenwet 1988 is ingetrokken.

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor:

- a. waterhuishouding, wateraanvoer en - afvoer;
- b. instandhouding van waterkeringen en bijbehorende beschermingszone(s);
- c. bij deze doeleinden behorende waterstaatkundige voorzieningen;
- d. een gemaal;
- e. een brug ten behoeve van de rijksweg N200.

6.2 Bouwregels

- a. Op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.
- b. Ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag, met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende (bouw)regels, uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en met gebruikmaking van de bestaande fundering.

6.3 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van het bepaalde in artikel 6.2 middels omgevingsvergunning met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende (bouw)regels. Omgevingsvergunning wordt verleend indien het waterstaatkundige belang niet onevenredig wordt geschaad.

6.4 Adviesprocedure

Alvorens omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning ten behoeve van de andere bestemmingen te beslissen, winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de betrokken waterbeheerder(s).

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

8.1 Algemene afwijkingsbevoegdheid ten behoeve van geringe afwijkingen

1. Burgemeester en wethouders kunnen, tenzij op grond van hoofdstuk II ter zake reeds afgeweken kan worden, middels een omgevingsvergunning afwijken van de regels in het plan voor:

- a. afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10%;
- b. overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen echter niet meer dan 3 m bedragen en het bouwvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot.

2. Een omgevingsvergunning wordt niet verleend indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

9.1 Verbodsregels

- a. Het is verboden de in het plan begrepen gronden en bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de bestemming of de daarbij behorende regels.
- b. Als een verboden gebruik, als bedoeld in lid 1, wordt in ieder geval beschouwd een gebruik van de onbebouwde gronden en / of bebouwing:
 1. als bedrijven die worden begrepen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht;
 2. als stortplaats voor puin of afvalstoffen, voor zover dit niet betrekking heeft op geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van de in het plan begrepen gronden;
 3. als opslagplaats van bagger en grondspecie, tenzij zulks plaatsvindt langs een waterloop en in verband met het onderhoud van de waterloop.
- c. Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van het bepaalde onder a een omgevingsvergunning verlenen wanneer strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen echter niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan.
- b. Eenmalig kan ontheffing worden verleend van het bepaalde in dit lid onder a voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk zoals bedoeld in dit lid onder a, met maximaal 10%.
- c. Dit lid onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsregeling van dat plan.

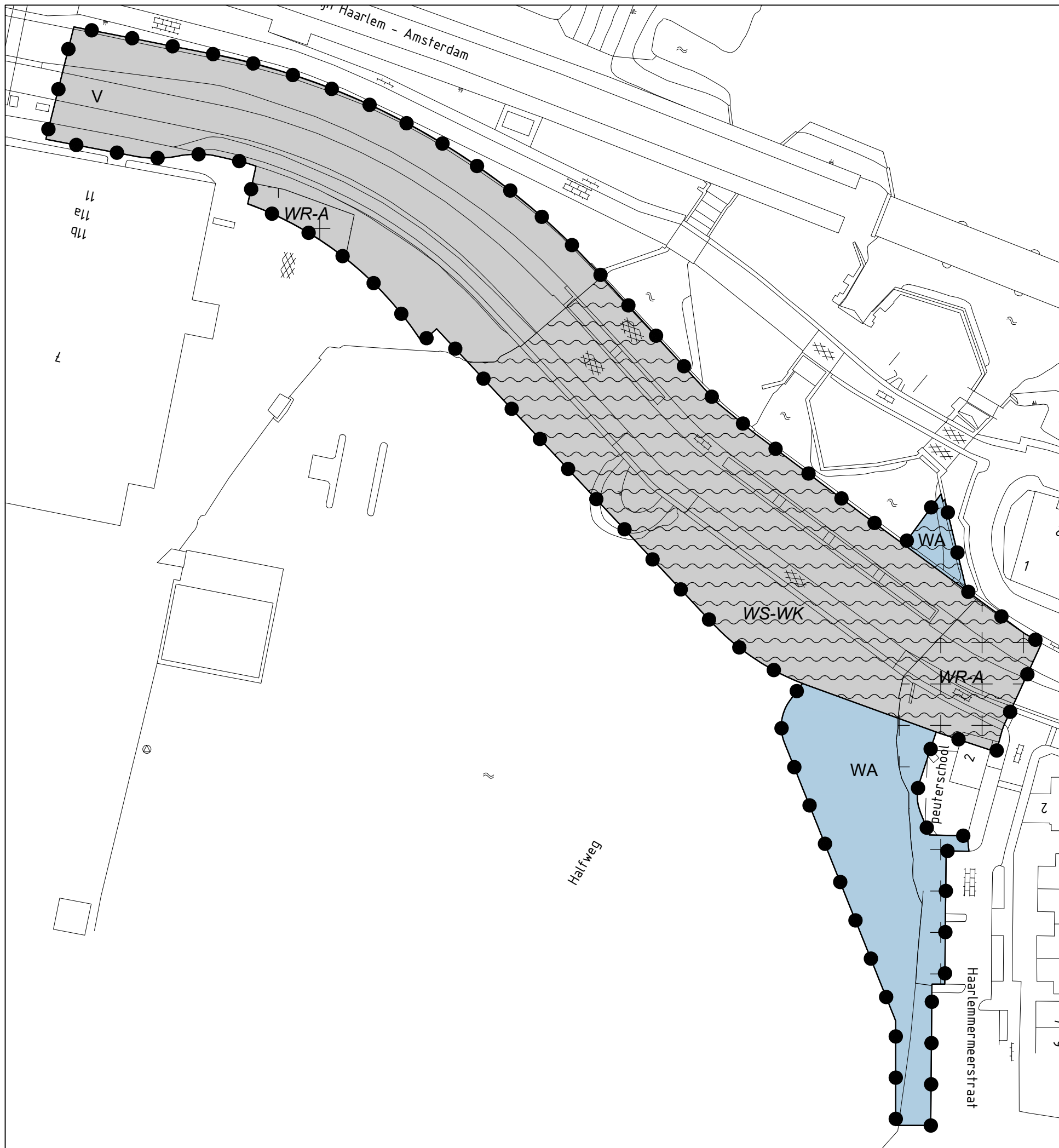
11.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in dit lid onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in dit lid onder a, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Dit lid onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregeling van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

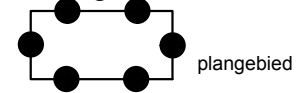
Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Boezembruggen te Halfweg.

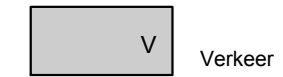


Legenda

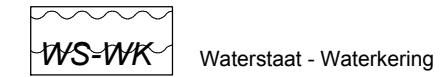
Plangebied



**Bestemmingen
enkelbestemmingen**

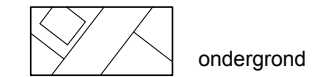


dubbelbestemmingen



Aanduidingen

Verklaringen



BESTEMMINGSPLAN ALIGNEMENT BOEZEMBRUGGEN HALFWEG

Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude



NL.IMRO.0393.BPBoezembruggen-VA01

schaal:	1:1000
formaat:	A3
concept:	22-09-2016 / SH

voorontwerp: / tekenaar
ontwerp:	23-11-2017 / SB
vastgesteld:	29-05-2018

projectnr. OPDR:	16034
projectnr. VWP:	16MEERM004
bestandsnaam:	16MEERM004-006.dwg

Memo

memonummer 408313.04_m_01
datum 19 juli 2017
aan Henk Otten Antea Group
Wiepkje Elsinga Antea Group
van John in 't Zandt Antea Group
kopie
project N200 Halfweg
projectnr. 408313.04
betreft Resultaten akoestisch onderzoek N200 Halfweg

Inleiding

In deze memo zijn de resultaten opgenomen van het akoestisch onderzoek ter voorbereiding van het bestemmingsplan voor het vervangen van de bruggen (N200) bij Halfweg.

Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Waternet zijn voornemens de Rijksweg N200 tussen Haarlem en Amsterdam aan te passen.

Het deel vanaf het NS-station Halfweg tot Amsterdam is dringend toe aan onderhoud: de dijk is verzakt en het asfalt is aan vervanging toe. De drinkwatertransportleidingen in de dijk moeten worden vervangen en een ecopassage worden aangelegd.

Onderstaande memo wordt de aanpassing van de N200 bij Halfweg uitgewerkt.

Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is van toepassing op wegen en hoofdspoorwegen in beheer bij het Rijk. De geluidproductie van rijkswegen waarop hoofdstuk 11 van toepassing is mag niet hoger zijn dan de daarvoor vastgestelde geluidproductieplafonds in de referentiepunten¹. Het plafond stelt niet alleen een bovengrens aan de geluidproductie op de referentiepunten die naast de rijkswegen liggen, maar ook een toetswaarde voor de geluidsbelasting van alle nabij de rijksweg gelegen geluidsgevoelige objecten. De gegevens zijn te vinden in het geluidsregister² van Rijkswaterstaat met een online interactieve kaart (<http://www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/geluidregister.aspx>).

Rijkswaterstaat heeft vanuit de Wet milieubeheer de taak om ervoor te zorgen dat de geluidproductie langs de rijkswegen binnen de vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) blijft (naleving geluidproductieplafonds). De wijziging aan de rijksweg beschreven in onderhavige rapportage zal getoetst worden aan de vastgestelde plafondwaarden. De resultaten van dat onderzoek zijn te vinden in onderstaande memo. Afhankelijk van de resultaten zal blijken of een gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau benodigd zijn. De werkwijze hiervan en resultaten worden in onderhavige rapportage beschreven.

Aanleiding en Doel

Rijkswaterstaat WNN, gemeente Amsterdam, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Waternet zijn voornemens de N200 tussen Haarlem en Amsterdam aan te passen.

Onderdeel van de vernieuwing van de N200 vormt de vervanging van de huidige boezembruggen. De huidige boezembrug kenmerkt zich door haar vele voegen, hoogteverschillen en veelkleurige hekken en

¹ Referentiepunten zijn denkbeeldige punten en liggen op circa 100 m afstand van elkaar, en op circa 50 m afstand van de buitenste rijstrook van een rijksweg

² Het geluidsregister is een landelijke gegevensbank waarin de ligging van alle referentiepunten is opgenomen, alsmede de hoogte van het geldende geluidproductieplafond per referentiepunt. Het geluidsregister bevat tevens aanvullende, zogenaamde brongegevens (zoals verkeersintensiteit, snelheid, afscherming, geluideigenschappen weg) per referentiepunt. Op basis van deze gegevens kunnen bijvoorbeeld gemeenten geluidberekeningen uitvoeren in het kader van bestemmingsplannen

vanrails. De wegvakken wisselen ook ten opzichte van elkaar in hoogte. Voetgangers hebben geen volwaardige ruimte op de brug. Met de vervanging van de brug ontstaat de kans om de brug aantrekkelijker, eenvoudiger en met een volwaardige voetgangersverbinding in te richten. Deze wijzigingen worden geregeld in de benodigde planologische procedures voor de Boezembruggen.

De wijzigingen van de N200 vallen onder hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. In opdracht van Rijkswaterstaat WNN is een akoestisch onderzoek verricht waarin een toets aan de regelgeving en grenswaarden uit de Wet milieubeheer is uitgevoerd.

Doel

Het doel van onderhavig onderzoek is te bepalen of er geluidtoename optreedt op de geluidgevoelige objecten als gevolg van de vervangen van de bruggen. Zo ja, zijn dan doelmatige geluidmaatregelen mogelijk zijn om te kunnen voldoen aan de toetswaarde, dit is de geluidsbelasting op de woningen bij volledig benut geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$).

Voor het traject van de N200 bij Halfweg (van en rondom de Boezembruggen) is een akoestisch onderzoek uitgevoerd en indien nodig een afweging gemaakt of (aanvullende) geluidmaatregelen nodig zijn.

Uitgangspunten

In de volgende paragrafen worden de uitgangspunten besproken die zijn gehanteerd bij het akoestisch onderzoek N200 Halfweg.

Gebruikte rekenmethode

De berekeningen op zijn uitgevoerd overeenkomstig bijlage III en V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). Hierin zijn de factoren voorgeschreven waarmee rekening dient te worden gehouden.

Verkeersgegevens hoofdweg

Met betrekking tot wegen worden de verkeersintensiteiten uitgedrukt in het gemiddeld aantal motorvoertuigen dat in de betreffende dag-, avond- en nachtperiode per uur over de weg rijdt (weekdagjaargemiddelden).

De fysieke wijziging van de weg brengt met zich mee dat de brongegevens van de weg tussen de projectgrenzen wijzigen.

Buiten dit gebied wijzigen de brongegevens niet en zijn deze ontleend aan het geluidregister (d.d. 14-12-2016). Ook de geluidsbelastingen in de situatie bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds (voor de berekening van het $L_{den,GPP}$) zijn berekend aan de hand van de brongegevens in het geluidregister.

De verkeersgegevens (intensiteiten en voertuigverdeling) voor de toekomstige situatie zijn gebaseerd op de NRM2016 prognoses voor 2030. De gegevens van de toekomstsituatie worden op de N200 toegepast tussen km 1,55 en km 6,55. Buiten deze begrenzing is de registerinformatie toegepast.

In Tabel 1 zijn alleen de totaal intensiteiten weergegeven van de wegvakken voor de aanpassing van de N200 bij Halfweg. De tabel bevat de situatie van het volledig benut plafond waarmee de toetswaarde zijn vastgesteld als de toekomstige projectsituatie.

Tabel 1 Totaal intensiteiten met project in 2030 en volledig benut plafond

Rijrichting	Wegvak	Intensiteit per etmaal	
		Toekomst met project	Volledig benut plafond
Beide	Aansluiting A200 – Oranje Nassaustraat	26.500	31.000*
Beide	Oranje Nassuastraat - Osdorperweg	29.500	32.500*

* Deze wegvakken hebben nog een werkruimte van 1,5 dB, wat neerkomt op circa 40% verkeersgroei totdat plafond volledig is benut.

Rijsnelheden

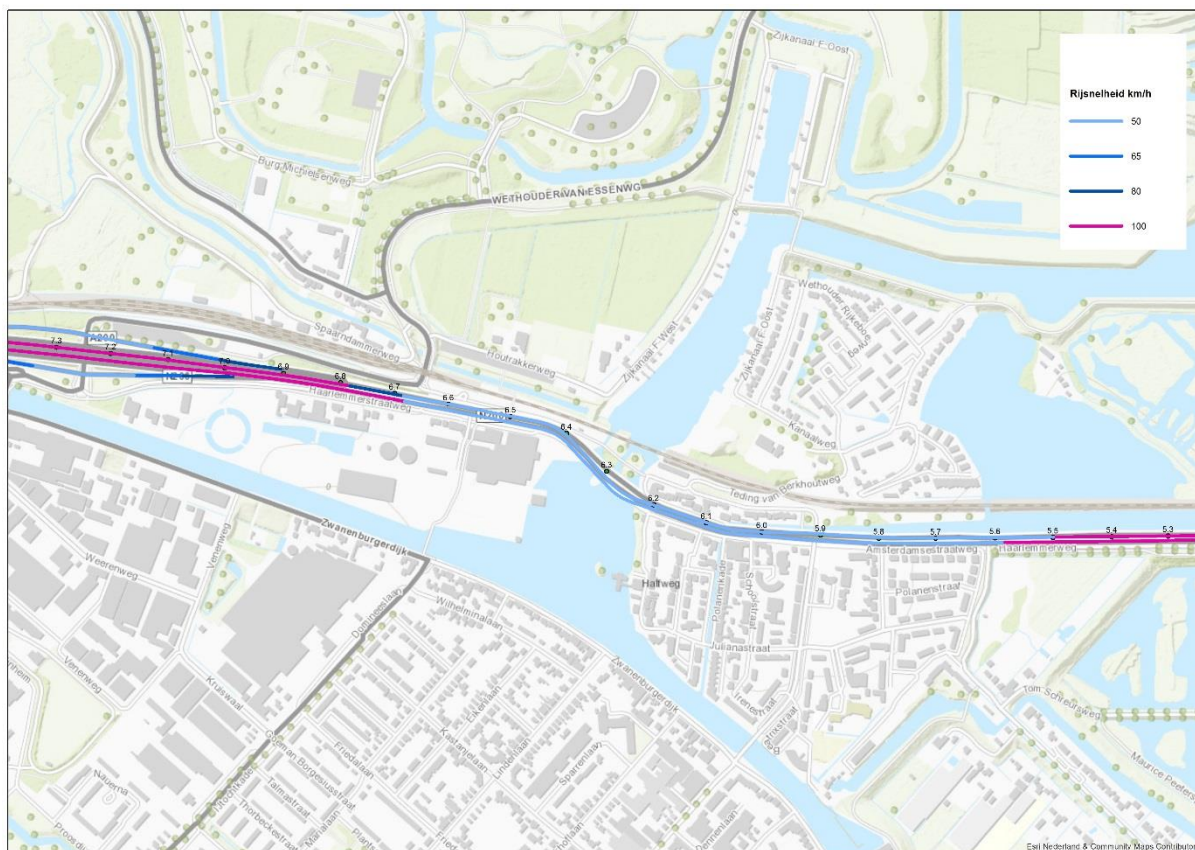
De rijsnelheden voor de berekening van het $L_{den,GPP}$ en de gewijzigde situatie zijn ontleend aan het geluidregister d.d. 14-12-2016.

De maximumsnelheid op de beschouwde weggedeelten lopen binnen de projectgrenzen uiteen van 50 km/h tot 100 km/h. De hiervan afgeleide, gehanteerde rekenrijsnelheden voor de verschillende categorieën motorvoertuigen zoals die zijn gebruikt voor het berekenen van de toekomstige geluidsbelastingen zijn weergegeven in Tabel 2 en Figuur 1.

Daarbij zijn de modelsnelheden uit onderstaande tabel van toepassing.

Tabel 2 Maximumsnelheden

Maximumsnelheid geluidregister (km/h)	Modelsnelheden (km/h)		
	licht verkeer	middelzwaar verkeer	zwaar verkeer
100	100	90	85
80 / 70 / 65 / 50	80 / 70 / 65 / 50	80 / 70 / 65 / 50	75 / 70 / 65 / 50

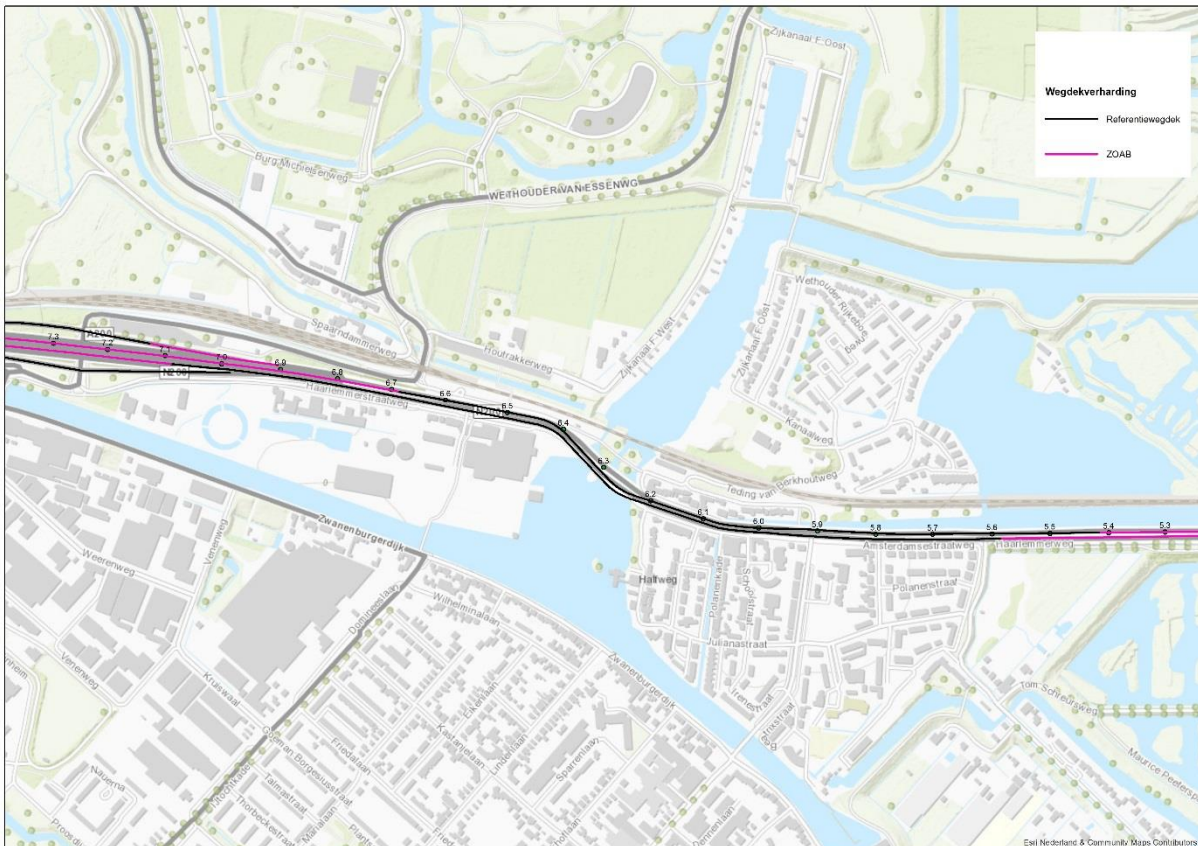


Figuur 1 Rijsnelheden N200

Wegdekverharding

Het type wegdek heeft invloed op de geluidproductie. Zo is zoab (zeer open asfaltbeton) bijvoorbeeld stiller dan dicht asfaltbeton (DAB) en is tweelaags zoab stiller dan zoab. De gegevens van de wegdekverhardingen zijn ontleend aan het geluidregister van Rijkswaterstaat, d.d. 14-12-2016. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van de wegdekverhardingen zoals deze op dit moment feitelijk aanwezig zijn, zie Figuur 2. Vanwege kruisingen³ aan weerszijde van de brug is een mogelijke bronmaatregel over een beperkte lengte mogelijk. Een mogelijke bronmaatregel wordt pas afgewogen indien uit de GPP toets (stap 1a) een overschrijding optreedt, zie onderdeel resultaten.

³ Voor een bronmaatregel gelden aanvullende randvoorwaarden waaronder technische beperkingen op een kruising vanwege het wringend en- of remmend verkeer.



Figuur 2 Wegdekverharding N200

Resultaten

GPP-toets en bepaling onderzoeksgebied

De fysieke wijziging van de bestaande N200 bij halfweg betreft:

- Aanpassen van de Boezembruggen, de bruggen worden verhoogd en qua ligging (zuidwestelijke richting) verschoven.

De fysieke wijzigingen van de N200 in Halfweg waarvoor bestemmingsplan wordt gewijzigd worden uitgevoerd aan en rondom de Boezembruggen.

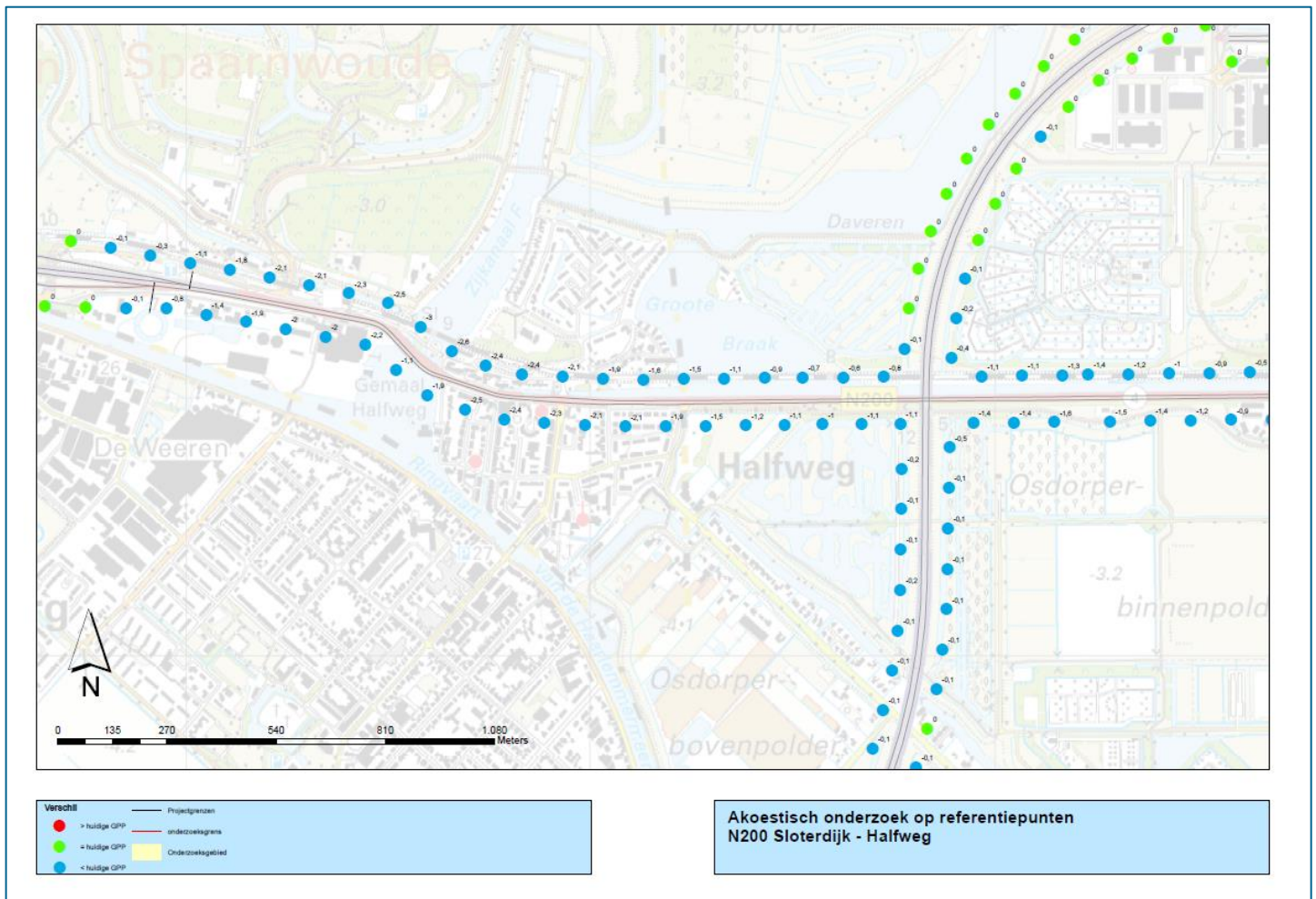
Binnen de projectgrenzen worden de brongegevens (verkeersintensiteiten, snelheden en geometrie) vanuit het project (zichtjaar 2030) in het geluidregister opgenomen.

De eerste fase begint met een GPP-toets (het effect van de toekomstige geluidbelasting vanwege het project op bestaande geluidproductieplafonds). Deze toets (Stap 1a) is uitgevoerd door het Geluidloket van Rijkswaterstaat.

Als eerst wordt het project op bestaande geluidproductieplafonds getoetst. De hoogte van de bestaande geluidproductieplafonds zijn weergegeven in de bijlage van stap 1a toets en eveneens te raadplegen via het geluidregister van Rijkswaterstaat <http://www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/geluidregister.aspx>.

Uit de toets (stap 1a) blijkt dat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden als het project wordt uitgevoerd, zie Figuur 3. Aanvullende geluidmaatregelen zijn daardoor niet nodig.

Nader onderzoek Stap 1b en onderzoek op woningniveau kan hiermee achterwege blijven.



Figuur 3 Resultaten GPP toets Stap 1a

Conclusie

Met behulp van de benodigde planologische procedures voor de Boezembruggen worden de wijzigingen aan de N200 (aanpassing de Boezembruggen) mogelijk gemaakt. In opdracht van de Rijkswaterstaat WNN zijn de geluidseffecten in beeld gebracht en getoetst aan de Wet milieubeheer.

Uit de GPP toets Stap 1a blijkt dat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden ondanks verhoging en verschuiving van de weg als het project wordt uitgevoerd. Aanvullende maatregelen geluidmaatregelen zijn niet nodig. De afname van de geluidbelasting op de geluidproductieplafonds wordt veroorzaakt doordat de toekomstige verkeersintensiteiten lager zijn dan de verkeerscijfers⁴ die toegepast zijn bij de vaststelling van de geluidproductieplafonds, zie tabel 1. De verkeerscijfers waarmee de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld, zijn te raadplegen via het geluidregister van Rijkswaterstaat.

Hiermee kan nader onderzoek Stap 1b en onderzoek op woningniveau achterwege blijven.

⁴ De geluidproductieplafonds langs de N200 zijn vastgesteld met de verkeerscijfers afkomstig uit 2008 inclusief werkruimte van 1,5 dB. Deze werkruimte van 1,5 dB is nodig om kleine verhoging vanwege o.a. een verkeersgroei mogelijk te maken. In 2008 was de A5 nog niet opengesteld waardoor de N200 destijds hogere intensiteiten had dan in de huidige- en toekomstige situatie.

**Ecotoets
Haarlemmerweg (N200)**



Auteur: M.H.M. Groenewegen
Opdrachtgever: Waternet
Datum: 10 oktober 2016
Collegiale toets: R.H. Witte
Status rapport: Definitief
Registratienummer: 201600230v3

Inhoud

1	INLEIDING.....	3
2	METHODE.....	4
2.1	BRONNENONDERZOEK.....	4
2.2	VELDWERK.....	4
2.3	BEORDELING EN TOETSING FLORA- EN FAUNAWET	4
3	PROJECTOMSCHRIJVING.....	5
3.1	LIGGING	5
3.2	GEPLANDE WERKZAAMHEDEN.....	5
4	TE VERWACHTEN BESCHERMDE SOORTEN (TABEL 2 EN 3 FFWET)	10
4.1	VERSPREIDINGSGEGEVENS NDFF	10
4.2	VAATPLANTEN	10
4.3	GRONDGEBONDEN ZOOGDIEREN	10
4.4	VLEERMUIZEN.....	11
4.5	VOGELS	11
4.6	REPTIELEN	11
4.7	AMFIBIEËN.....	12
4.8	VISSEN	12
4.9	OVERIGE SOORTEN	12
4.10	SAMENVATTING VOORKOMEN SOORTEN	13
5	EFFECTBEORDELING EN TOETSING FLORA- EN FAUNAWET	14
5.1	VLEERMUIZEN.....	14
5.2	BROEDVOGELS.....	14
6	CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	15
6.1	OVERZICHT EFFECTBEORDELING FLORA- EN FAUNAWET.....	15
6.2	AANBEVELINGEN FLORA- EN FAUNAWET	15
6.3	WIJZIGINGEN NA INGANG VAN DE WET NATUURBESCHERMING	16
7	LITERATUUR & WEBSITES	17



1 **Inleiding**

Langs de Haarlemmerweg (N200) gaat Waternet diverse werkzaamheden uitvoeren. Het gaat om een gecombineerd werk van Rijkswaterstaat (RWS), Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeente Amsterdam, waarbij de volgende ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien:

1. vervangen drinkwatertransportleiding en een duiker,
2. onderhoud aan de waterkering,
3. reconstructie van het wegdek,
4. aanleggen busbaan, eco-duiker en twee boezembruggen.

Voor het project is reeds ecologisch onderzoek verricht (Timmermans 2013, Molenaar 2016). Hieruit blijkt dat beschermde functies voor vleermuizen in het plangebied aanwezig kunnen zijn. Een deel van de ecologische onderzoeken zijn gedateerd of wordt als ter actualisatie opnieuw geïnventariseerd.

In het kader van de geplande werkzaamheden heeft Waternet opdracht gegeven aan Stichting Waterproef om een Ecotoets uit te voeren. Het doel van de Ecotoets is om de effecten van de werkzaamheden op de aanwezige beschermde flora en fauna in kaart te brengen. Waternet wil graag weten welke maatregelen nodig zijn om flora en fauna zodanig te beschermen dat aan de Flora- en faunawet wordt voldaan.

Aanvullend treedt naar verwachting op 1 januari 2017 de Wet natuurbescherming in werking. Deze wet vervangt o.a. de Flora- en faunawet. Als gevolg hiervan treden wijzigingen op in de soortenlijsten met beschermde soorten, effectbeoordelingen en de ontheffingprocedure. De uitvoering van de Wet natuurbescherming ligt momenteel nog niet vast. Om mogelijke strijdigheid met de Wet natuurbescherming inzichtelijk te maken wordt tevens verkennend geïnventariseerd op beschermde soorten van de Wet natuurbescherming.

2 Methode

2.1 Bronnenonderzoek

Om de aanwezigheid van beschermde soorten in en nabij het plangebied in kaart te brengen is diverse literatuur geraadpleegd (hoofdstuk 8) en zijn gegevens uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF 2006-2016) verkregen binnen een straal van 5 kilometer vanaf het middelpunt van het plangebied. Hierbij is uitsluitend gelet op beschermde soorten van tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet en overige niet-vrijgestelde 'Andere soorten' uit de Wet natuurbescherming.

2.2 Veldwerk

Op 23 juni 2016 is het plangebied bezocht door de auteur, ecologisch ter zake kundige van Stichting Waterproef. Tijdens het veldbezoek was het wisselvallig met regenbuien en ongeveer 18°C. Tijdens het veldbezoek is een biotoopinschatting gedaan voor strikt beschermde soorten van tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet en overige niet-vrijgestelde 'Andere soorten' uit de Wet natuurbescherming.

2.3 Beoordeling en toetsing Flora- en faunawet

2.3.1 Aanwezigheid beschermde soorten van tabel 2 en 3 Ff-wet

Op basis van het bronnenonderzoek en het veldbezoek is beoordeeld of beschermde soorten van tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Voor soorten die verwacht kunnen worden op basis van het bronnenonderzoek is op basis van het veldbezoek beoordeeld of er in het plangebied geschikte leefgebieden aanwezig zijn, of verblijfplaatsen in het plangebied verwacht kunnen worden of dat de soorten (incidenteel) in het plangebied aanwezig kunnen zijn.

2.3.2 Effectbeoordeling

Op basis van het voorkomen van beschermde soorten en de voorgenomen activiteiten is beoordeeld of leefgebieden, verblijfplaatsen of exemplaren van beschermde soorten worden aangetast door de voorgenomen werkzaamheden. Hierbij wordt uitgegaan van een uitvoering van het project in lijn met de gedragscode Flora- en faunawet (Unie van Waterschappen, 2012).

2.3.3 Aanbevelingen

Om het project conform de Flora- en faunawet uit te kunnen voeren worden aanbevelingen gedaan voor het treffen van maatregelen, zodat Waternet rekening kan houden met beschermde flora en fauna.

3 Projectomschrijving

3.1 Ligging

Het plangebied ligt in Amsterdam en bestaat uit delen van de Haarlemmerweg (N200) en Joris van den Berghweg en van aangrenzende gronden (afbeelding 1).



Afbeelding 1. Overzicht ligging percelen plangebied.

3.2 Geplande werkzaamheden

Waternet wil de volgende ruimtelijke ontwikkelingen realiseren:

- a) vervangen drinkwatertransportleiding en een duiker,
- b) onderhoud aan de waterkering,
- c) reconstructie van het wegdek,
- d) aanleggen busbaan, eco-duiker en twee boezembruggen.

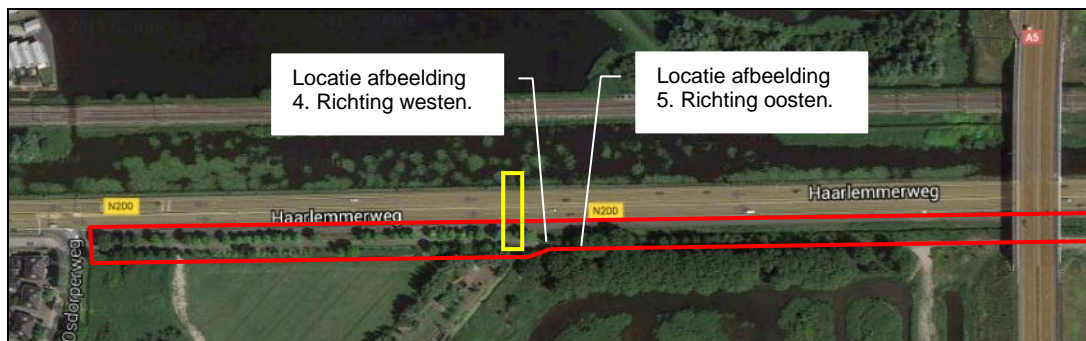
Hierbij wordt een groot deel van het traject vergraven of met grond opgehoogd en worden ongeveer 550 bomen gekapt. Het plangebied bestaat uit 5 percelen (afbeelding 1). Onderstaand worden de ontwikkelingen en een biotoopschets per perceel beschreven.

In perceel 1 worden werkzaamheden aan verharde gronden voorzien (afbeelding 2). Hierbij worden de twee Rijnlandse boezembruggen vervangen, wordt het asfalt vervangen en wordt een duiker vervangen. De onverharde gronden in het plangebied bestaat uit wegbermen met een grasvegetatie en plantsoenen.



Afbeelding 2. Geplande ontwikkelingen perceel 1.

In perceel 2 worden een busbaan en eco-passage aangelegd. De busbaan wordt parallel aan de Haarlemmerweg gerealiseerd. Voor de ingreep zullen waarschijnlijk ongeveer 350 bomen gekapt worden. De meeste bomen hebben een diameter van minder dan 50 cm. De kruidvegetaties in het plangebied bestaan uit bermvegetaties en ondergroei kenmerkend voor voedselrijke omstandigheden. Lokaal is veel Brandnetel aanwezig als ondergroei.



Afbeelding 3. Geplande ontwikkelingen westelijk deel perceel 2: busbaan (rood) en zoekgebied eco-duiker (geel).

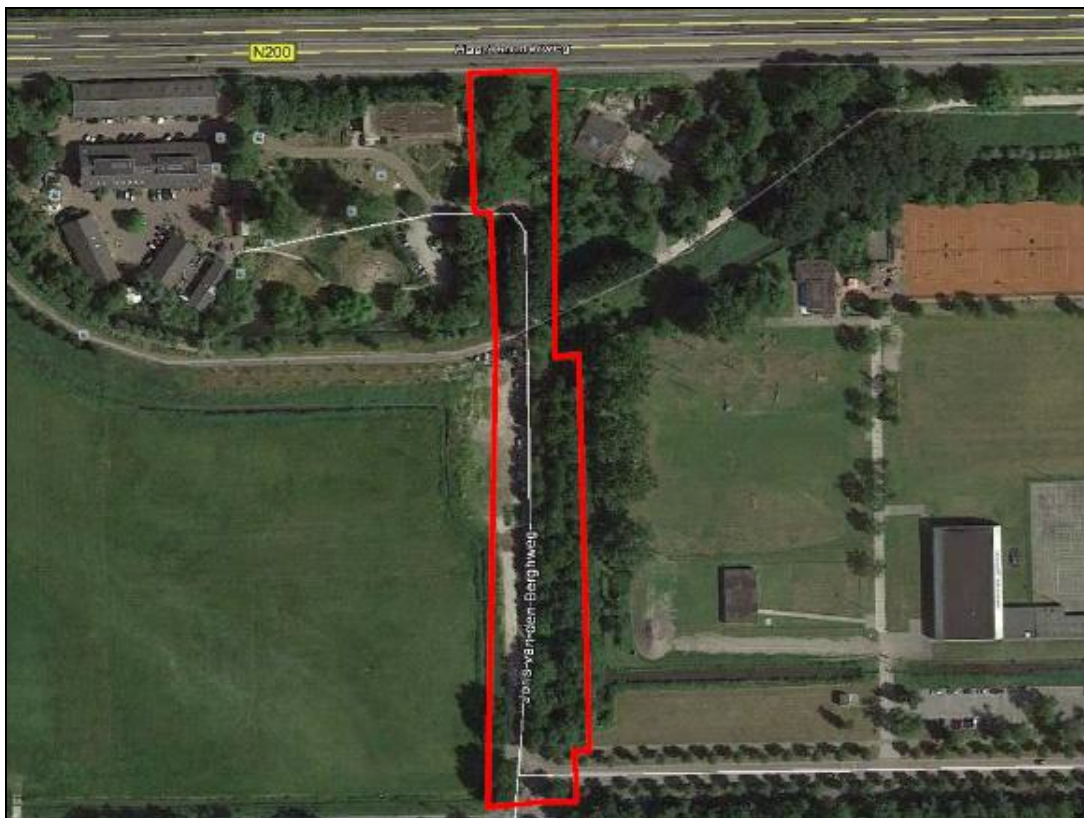


Afbeelding 4. Impressie plangebied locatie busbaan (rood; indicatief) en eco-passage (geel; indicatief). Bomen aan weerszijden van het fietspad worden mogelijk gekapt.



Afbeelding 5. Impressie plangebied locatie busbaan (zuidgrens rood; indicatief). Bomen aan linkerzijde van de afbeelding worden mogelijk gekapt. De bomen aan de rechterzijde van de afbeelding blijven behouden.

In perceel 4 wordt een nieuwe wegontsluiting gerealiseerd van de Haarlemmerweg op de Joris van den Berghweg (afbeelding 6). Daarnaast wordt langs de Haarlemmerweg een persleiding aangelegd en wordt dijkverbetering uitgevoerd. (Afbeelding 8). Hiertoe worden ongeveer 180 bomen gekapt.



Afbeelding 6. Plangebied locatie Joris van den Bergweg (rood).



Afbeelding 7. Impressie plangebied locatie Joris van den Bergweg.

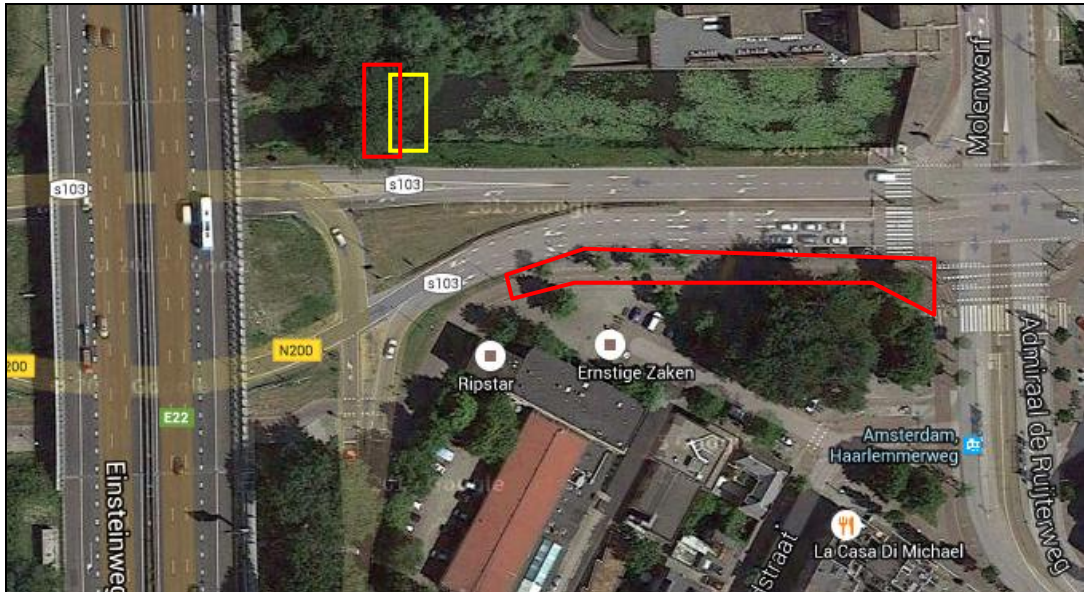


Afbeelding 8. Plangebied persleiding en dijverbetering perceel 4 (rood). Ten oosten van de Burgemeester De Vlughtlaan.



Afbeelding 9. Impressie plangebied persleiding en dijverbetering (zuidgrens rood; indicatief). De bomen in het plangebied worden mogelijk gekapt.

Aan de oostzijde van perceel 4 en 5 zijn op twee locaties kleine ingrepen voorzien (afbeelding 10). Hierbij worden ongeveer 20 bomen gekapt.



Afbeelding 10. Geplande ontwikkelingen perceel 4: plaatsen zinker (zoekgebied; geel) en bomenkap (rood).



Afbeelding 11. Impressie locatie zinker en bomenkap. De bomen op de grondam worden gekapt.

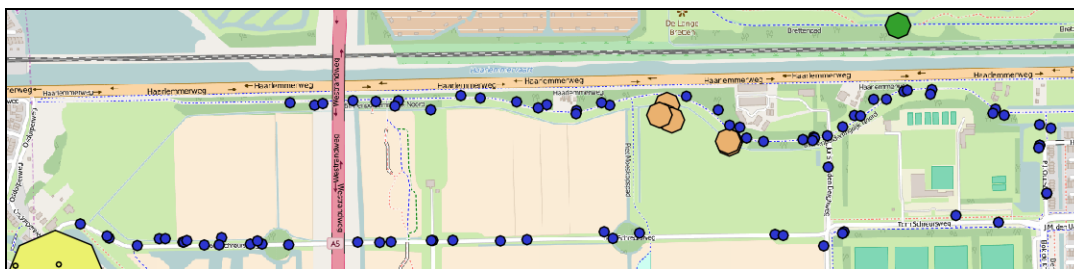


Afbeelding 12. Impressie begrenzing bomenkap Admiraal de Ruijterweg (zuidgrens rood; indicatief). De bomen links van de rode lijn worden gekapt. De bomen rechts van de rode lijn blijven behouden. De te kappen bomen hebben een diameter kleiner dan 50 centimeter.

4 Te verwachten beschermde soorten (tabel 2 en 3 Ffwet)

4.1 Verspreidingsgegevens NDFF

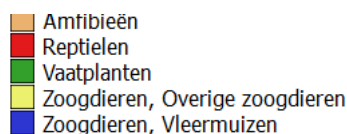
In de NDFF zijn waarnemingen bekend van beschermde soorten in en nabij het plangebied (afbeelding 13 en 14).



Afbeelding 13. Waarnemingen soorten van de Flora- en faunawet tabel 2 en 3 in en nabij het westelijke deel van het plangebied in de periode 1 januari 2011 t/m 21 juli 2016 (NDFF). De soortgroepen vissen en vogels zijn niet opgenomen in de weergave.



Afbeelding 14. Waarnemingen soorten van de Flora- en faunawet tabel 2 en 3 in en nabij het oostelijke deel van het plangebied in de periode 1 januari 2011 t/m 21 juli 2016 (NDFF). De soortgroepen vissen en vogels zijn niet opgenomen in de weergave.



4.2 Vaatplanten

In de omgeving van het plangebied zijn waarnemingen bekend van 16 soorten beschermde vaatplanten, waaronder Rietorchis, Tongvaren en Gele helmbloem (NDFF 2011-2016). Er zijn echter geen waarnemingen bekend in het plangebied. Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde soorten in het plangebied aangetroffen. Het veldbezoek is uitgevoerd in juni, tijdens de groeiperiode van potentieel in het plangebied voorkomende beschermde planten. Op basis van de verspreidingsgegevens en het ontbreken van waarnemingen tijdens het veldbezoek in de geschikte inventarisatieperiode worden beschermde planten niet verwacht in het plangebied.

4.3 Grondgebonden zoogdieren

In en nabij het plangebied zijn waarnemingen bekend van beschermde grondgebonden zoogdieren. Het betreft Boommarter en Steenmarter (NDFF 2011-2016).

Van Steenmarter betreft het een doodvondst uit 2013 in Halfweg. Steenmarter verspreidt zich vanuit het oosten van Nederland richting de Noordzee, maar vestiging van de soort in Noord-Holland is nog niet vastgesteld (Hoogenboom *et al*, 2014; Broekhuizen *et al*, 2016). In het plangebied zijn geen waardevolle biotopen voor Steenmarter aanwezig, zoals bebouwing of optimale jachtgebieden. Steenmarter wordt niet verwacht in het plangebied.

Van Boomarter betreft het een waarneming uit 2011 van een levend exemplaar in een volkstuinencomplex. Boomarter wordt dikwijls in de regio Groot Amsterdam aangetroffen (Hoogenboom *et al*, 2014). Het betreft mogelijk zwervende dieren afkomstig van de populaties in de binnenduinrand en de Gooi- en Vechtstreek. In het plangebied zijn geen potentiële verblijven van Boomarter aangetroffen in boomholten, zoals spechtengaten. Verblijven van Boomarter worden niet verwacht in het plangebied.

4.4 Vleermuizen

Nabij het plangebied komen diverse vleermuizen voor. Veruit de meeste waarnemingen zijn gedaan van Gewone dwergvleermuis. Daarnaast wordt plaatselijk en incidenteel Ruige dwergvleermuis, Laatvlieger, Rosse vleermuis, Meervleermuis en Watervleermuis waargenomen (NDFP 2011-2016). In 2011 is in het westelijk deel van het plangebied viermaal een gebiedsdekkende inventarisatie uitgevoerd (afbeelding 13). In het plangebied langs de Haarlemmerweg en Joris van den Bergweg zijn hierbij maximaal ongeveer tien jagende Gewone dwergvleermuizen waargenomen.

Tijdens het veldbezoek zijn geen potentiële verblijfplaatsen aangetroffen voor vleermuizen, zoals spechtengaten, boomholten en bouwwerken. Verblijven van vleermuizen worden niet verwacht in het plangebied. Het plangebied ligt langs lijnvormige elementen: de Haarlemmerweg en Joris van den Bergweg. De bomen in het plangebied vormen hierdoor luwtebiedende elementen langs mogelijke vliegroutes met een mogelijke foerageerfunctie voor vleermuizen. Dergelijke ecologische functies kunnen van essentieel en onmisbaar belang zijn voor het functioneren van verblijven van vleermuizen buiten het plangebied. In de omgeving van het plangebied zijn diverse alternatieve geleidende, luwtebiedende en voedselrijke vliegroutes aanwezig (afbeelding 15). Hierdoor wordt uitgesloten dat de bomen in het plangebied onderdeel zijn van essentieel en onmisbaar leefgebied van vleermuizen.



Afbeelding 15. Locaties bomenkap (rood) en alternatieve vliegroutes (blauw).

4.5 Vogels

Tijdens het veldbezoek zijn diverse vogels waargenomen. Het plangebied en de nabije omgeving vormt geschikt broedbiotoop voor bos- en struweelvogels. Gedurende het broedseizoen (ongeveer 15 maart t/m 15 juli) kunnen nesten van broedvogels in of nabij het plangebied aanwezig zijn, zoals van Merel, Roodborst en Ekster.

Nabij het plangebied zijn waarnemingen bekend van vogels waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn (NDFP 2011-2016). In het plangebied zijn echter geen broedlocaties aangetroffen van vogels met jaarrond beschermde nesten. Jaarrond beschermde nesten worden niet verwacht in het plangebied. Nabij het plangebied zijn ruim voldoende alternatieve jachtgebieden aanwezig. Essentieel en onmisbaar leefgebied van vogels met jaarrond beschermde nesten wordt niet verwacht in het plangebied.

4.6 Reptielen

Nabij het plangebied komt Ringslang voor (NDFP 2006-2016). Ringslang is een vrij zeldzame soort in de omgeving (Herder, 2010). De biotoop in het plangebied is niet geschikt voor de soort: er zijn geen amfibieënrijke poelen of sloten in het plangebied aangetroffen als jachtgebied van Ringslang en de Haarlemmerweg vormt een omvangrijke barrière. Potentiële verblijfplaatsen in steen-, takken- of broeihopen en hooimijten zijn eveneens niet aangetroffen in het plangebied. Ringslang wordt uitgesloten in het plangebied.

4.7 Amfibieën

Nabij het plangebied is Rugstreeppad aanwezig (NDFF 2011-2016). Het betreft zeer recente waarnemingen van adulten in voortplantingswater. In het plangebied zijn geen waterpartijen aanwezig die kunnen fungeren als voortplantingswater voor Rugstreeppad. Rugstreeppad overwintert onder materialen nabij bebouwing en op erven. Dergelijke biotopen zijn niet in het plangebied aanwezig. Verblijven van Rugstreeppad worden niet verwacht in het plangebied.

4.8 Vissen

Er wordt op zeer beperkte schaal onder de waterlijn gewerkt. Het betreft uitsluitend de locaties waar de brugpijlers worden vervangen, de ecopassage wordt gerealiseerd, de duiker wordt vervangen en de zinker wordt aangelegd. Tijdens een steekproefsgewijze bemonstering zijn geen beschermde soorten waargenomen.

Tijdens het veldbezoek zijn ter plaatse van sectie 1 geschikte leefgebieden van beschermde vissen aangetroffen. Het betreft geschikte paailocaties van Rivierdonderpad in steenstort in de oeverzones rond de brugpijlers (afbeelding 16). De nachttactieve Rivierdonderpad kan ook niet uitgesloten worden met een schepnetinventarisatie. Vanwege het ontbreken van overige waarnemingen tijdens het veldbezoek en geschikte leefgebieden op overige locaties worden beschermde vissen uitgesloten op overige locaties in het plangebied.



Afbeelding 16. Steenstort rond brugpijlers.

4.9 Overige soorten

In de regio zijn geen waarnemingen bekend van overige beschermde soorten, zoals Gevlekte witsnuitlibel, Groene glazenmaker en Platte schijfhoren. Tijdens het veldbezoek zijn ook geen geschikte biotopen voor deze soorten aangetroffen in o.a. Krabbenscheer of watergangen met een rijke watervegetatie. Overige beschermde soorten worden niet verwacht in het plangebied.

4.10 Samenvatting voorkomen soorten

Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de waargenomen of te verwachten soorten van de Flora- en faunawet tabel 2 en 3 en vogels in het plangebied.

Tabel 1. Overzicht (mogelijk) aanwezige beschermde soorten in het plangebied.

Soortgroep	(Mogelijk) aanwezige soorten	Ffwet Tabel*	WNb [^]	(Mogelijk) beschermde functie plangebied
Vaatplanten	Geen	-	-	-
Grondgebonden zoogdieren	Geen	-	-	-
Vleermuizen	Divers: o.a. Gewone - en Ruige dwergvleermuis	3	HS	Geen (niet-essentieel leefgebied)
Vogels: nesten jaarrond beschermd	Divers: o.a. Buizerd, Sperwer	Vogels	VR	Geen
Vogels: overige soorten	Divers, o.a. Merel, Zwarte kraai	Vogels	VR	Nesten
Reptielen	Geen	-	-	-
Amfibieën	Geen	-	-	-
Vissen	Rivierdonderpad	2	-	Paailocatie
Overig	Geen	-	-	-

* Flora- en faunawet tabel 2, 3 of vogels.

[^]Wet natuurbescherming: HS: Habitatsoorten, VR: Vogelrichtlijnsoorten, AS: Andere/overige beschermde soorten

5 Effectbeoordeling en toetsing Flora- en faunawet

Waternet voert haar werkzaamheden uit conform de Gedragscode Flora- en faunawet voor de Waterschappen (Unie van Waterschappen, 2012; hierna: de gedragscode). In de gedragscode staan algemene maatregelen vermeld om schadelijke effecten op beschermde soorten te voorkomen of beperken. Bij de effectbeoordeling en toetsing wordt uitgegaan van een werkwijze conform de gedragscode.

NB. Bij ruimtelijke ingrepen is een uitvoering volgens de gedragscode niet vrijgesteld voor tabel 3-soorten als er sprake is van overtreding van de Flora- en faunawet. Het werken volgens de gedragscode kan er wel voor zorgen dat overtreding van de Flora- en faunawet wordt voorkomen.

5.1 Vleermuizen

In het plangebied kunnen diverse vleermuizen aanwezig zijn. Er is echter geen sprake van onmisbaar leefgebied of van verblijfplaatsen die verstoord of vernietigd kunnen worden. Er kunnen wel schadebeperkende maatregelen getroffen worden om eventuele resterende verstoring te beperken of voorkomen.

5.2 Broedvogels

In het plangebied kunnen vogels broeden waarvan de nesten beschermd zijn tijdens het broeden. De meeste vogels broeden in de periode van 15 maart t/m 15 juli. In de gedragscode zijn maatregelen omschreven om verstoring van broedvogels te voorkomen:

1. Voer het project uit buiten de broedperiode van de meeste broedvogels.
2. Controleer het plangebied op broedgevallen bij een uitvoering van het project in of rond de broedperiode en houdt voldoende afstand van broedgevallen.

5.3 Vissen

In het plangebied kan Rivierdonderpad voortplanten. Het betreft de steenstort rond de brugpijlers. Door de brugpijlers te vervangen en de steenstort te verwijderen, kunnen de paallocaties aangetast worden en verloren gaan.

Voor Rivierdonderpad kan er volgens de gedragscode gewerkt worden. Hiertoe worden de volgende maatregelen aanbevolen:

- Werk richting een open einde van de watergang en voorkom isolatie van water. Zodoende wordt het verwonden en doden van Rivierdonderpad voorkomen.
- Werk tussen september t/m januari bij temperaturen boven het vriespunt. Dit is buiten de voortplanting van Rivierdonderpad (STOWA, 2016).

6 Conclusie en aanbevelingen

6.1 Overzicht effectbeoordeling Flora- en faunawet

Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de (mogelijk) aanwezige soorten van tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet in het plangebied en de mogelijke effecten op de soorten.

Tabel 2. Overzicht (mogelijk) aanwezige beschermde soorten (Ffwet tabel 2 en 3) in het plangebied en de mogelijke aantasting van het project op de soort.

Soortgroep	(Mogelijk) aanwezige soorten	Ffwet Tabel*	WNb [^]	(Mogelijke) aantasting beschermde functie plangebied
Vaatplanten	Geen	-	-	-
Grondgebonden zoogdieren	Geen	-	-	-
Vleermuizen	Divers: o.a. Gewone - en Ruige dwergvleermuis	3	HS	Geen
Vogels: nesten jaarrond beschermd	Divers: o.a. Buizerd, Sperwer	Vogels	VR	Geen
Vogels: overige soorten	Divers, o.a. Merel, Zwarte kraai	Vogels	VR	Geen**
Reptielen	Geen	-	-	-
Amfibieën	Geen	-	-	-
Vissen	Rivierdonderpad	2	-	Geen**
Overig	Geen	-	-	-

* Flora- en faunawet tabel 2, 3 of vogels.

[^]Wet natuurbescherming: HS: Habitatsoorten, VR: Vogelrichtlijnsoorten, AS: Andere/overige beschermde soorten

** Met inachtneming van maatregelen.

6.2 Aanbevelingen Flora- en faunawet

Met inachtneming van de volgende maatregelen wordt rekening gehouden met beschermde soorten en vinden de werkzaamheden plaats in lijn met de gedragscode (Unie van Waterschappen, 2012):

- Voorkom verstoring van broedvogels. De meeste vogels broeden in de periode 15 maart t/m 15 juli. Werk buiten de broedperiode of controleer op broedgevallen bij een uitvoering in of rond de broedperiode.
- Werk bij het vervangen van de brugpijlers onder de waterlijn richting een open einde van de watergang en voorkom isolatie van water. Zodoende wordt het verwonden en doden van Rivierdonderpad voorkomen.
- Werk bij het vervangen van de brugpijlers onder de waterlijn tussen september t/m januari en bij temperaturen boven het vriespunt. Dit is buiten de voortplanting van Rivierdonderpad (STOWA, 2016).

Het project leidt niet tot een aantasting van verblijven of individuen van strikt beschermde soorten. Nader onderzoek of een ontheffingaanvraag is niet aan de orde.

6.3 Wijzigingen na ingang van de Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 treedt de Wet natuurbescherming naar verwachting in werking. De wet vervangt o.a. de Flora- en faunawet. De lijsten c.q. tabellen met beschermde soorten wijzigen hierbij. De wet- en regelgeving van de Flora- en faunawet blijft echter grotendeels in stand, waardoor de beschermingsregimes op hoofdlijnen behouden blijven. Beknopt wordt aangegeven welke gevolgen verwacht worden na invoering van de Wet natuurbescherming voor de voorliggende toetsing en het project:

1. In aanvulling op de behandelde soorten worden geen 'Andere soorten' uit de Wet natuurbescherming verwacht in het plangebied.
2. De beschermingsstatus van Rivierdonderpad vervalst. De maatregelen ten aanzien van de soort vervallen hierdoor.
3. Overige wijzigingen worden niet verwacht, mits de vrijstellingsregeling voor de huidige tabel 1-soorten onder Flora- en faunawet van kracht blijft. In het plangebied kunnen namelijk algemene amfibieën en grondgebonden zoogdieren aanwezig zijn, waarvoor zonder vrijstelling een verbod zal gelden op o.a. het verwijderen van verblijfplaatsen. Het betreft o.a. Gewone pad, Huisspitsmuis en Veldmuis. De vrijstellingsregelingen worden in de loop van 2016 door de Provincie vastgesteld. Aanbevolen wordt om de Ecotoets aan te passen na vaststelling van mogelijke strijdigheid met de Wet natuurbescherming.

7 Literatuur & Websites

Boesveld A., A.W. Gmelig Meyling & R.H. de Bruyne, 2009. *Handleiding Slakken van de Habitatrichtlijn waarnemen*. Stichting Anemoon.

Broekhuizen S., K. Spoelstra, J.B.M. Thissen, K.J. Canters & J.C. Buys (redactie) 2016. *Atlas van de Nederlandse zoogdieren*. – Natuur van Nederland 12. Naturalis Biodiversity Center & EIS Kenniscentrum insecten en andere ongewervelde dieren, Leiden.

Creemers R.C.M. & J.J.W van Delft, 2009. *Amfibieën en Reptielen van Nederland*. Nederlandse Fauna 9. Naturalis & EIS-Nederland, Leiden.

Dienst Regelingen. 2009. *Aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen Flora- en faunawet*. Ministerie van LNV.

Diepenbeek van A., J. van Delft, 2006. *Het waarnemen van amfibieën en reptielen*. Stichting RAVON, Nijmegen.

Herder J.E. (red.) 2010. *Atlas van de Noord-Hollandse amfibieën en reptielen*. Landschap Noord-Holland, Heiloo & Stichting Ravon, Nijmegen.

Herder J.E., J. Kranenbarg, D.M. Hoogeboom, J. Hamers & K. Dekker (red.), 2012. *Atlas van de Noord-Hollandse vissen*. Landschap Noord-Holland, Heiloo & Stichting Ravon, Nijmegen.

Hoogenboom D.M., F. Visbeen, J. Wondergem, W. Ruitenbeek (red.) 2014. *Atlas van de Noord-Hollandse zoogdieren*. Landschap Noord-Holland, Heiloo & Noord-Hollandse Zoogdier Studiegroep (NOZOS), Alkmaar.

Molenaar D., 2016. *Oriënterend ecologisch onderzoek Joris van den Berghweg te Amsterdam*. Pius Boomverzorging, Amsterdam. Projectnummer PFBA.16/21215.ond.

Provincie Noord-Holland, 2012. *Atlas Natura 2000 Oostelijke vechtplassen en Naardermeer*.

Scharringa K., W. Ruitenbeek & P.J. Zomerdijk. 2010. *Atlas van de Noord-Hollandse broedvogels 2005-2009*. Samenwerkende Vogelwerkgroepen Noord-Holland (SVN) en Landschap Noord-Holland.

Timmermans G., 2013. *Quickscan project N200 Haarlemmerweg*. Gemeente Amsterdam. Referentie 60620.

Websites:

<http://www.minez.nederlandsesoorten.nl/> (Soortendatabase EZ)

<http://soortprotocollenflora-enfaunawet.stowa.nl/>

<http://ndff-ecogrid.nl> (NDFF)

<http://vlindernet.nl>

<http://soortenbank.nl>

Datum 25 juli 2017	Ons kenmerk 201700243	Doorkiesnummer -
Onderwerp Actualisatie Vervangen boezem- bruggen Haarlemmerweg Halfweg	Uw kenmerk	Behandeld door M.H.M. Groenewegen

1 Inleiding

Waternet wil de Rijnlandse boezembruggen in Halfweg vervangen (afbeelding 1). Voor het project is reeds een Ecotoets opgesteld (Groenewegen, 2016¹). Bij de toetsing is uitgegaan van de inmiddels vervallen Flora- en faunawet. Naar aanleiding van de inwerkingtreding van de vervangende wet- en regelgeving in de Wet natuurbescherming heeft Waternet aan Stichting Waterproef gevraagd om de toetsing te actualiseren ten aanzien van de werkzaamheden aan de boezembruggen.



Afbeelding 1. Plangebied (rood).

¹ Groenewegen M.H.M., 2016. Ecotoets Haarlemmerweg (N200). Stichting Waterproef, Edam. Kenmerk 201600230v3.

2 Actualisatie

Op 25 juli 2017 is de NDFF geraadpleegd voor actuele verspreidingsgegevens. Op basis van het veldbezoek van de auteur op 23 juni 2016 is op basis van expert judgment beoordeeld of er sprake is van wijzigingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming. Hierbij is de (mogelijke) aanwezigheid bepaald van de beschermde soorten onder de Wet natuurbescherming (tabel 1).

Tabel 1. Beschermingsregime soorten Wet natuurbescherming.

Verbodsbepaling	Van toepassing op		
	V ¹	EU ²	NL ³
Verbod op opzettelijk verstoren van individuen	X ⁴	X	
Verbod op opzettelijk eieren te rapen/onder zich te hebben	X	X	
Verbod op opzettelijk verwonden/doden van individuen	X	X	X
Verbod op opzettelijk beschadigen/verwijderen van verblijven/nesten	X	X	X
Verbod op verwijderen van planten		X	X

Ad 1. Vogelsoorten: Vogelrichtlijnsoorten van artikel 3.1 lid 1

Ad 2. Europese soorten: Habitatrichtlijnsoorten van artikel 3.5 lid 1

Ad 3. Nationale soorten: Andere soorten van artikel 3.10 lid 1

Ad 4. Tenzij de verstoring niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de soort.

Voor een aantal Nationale soorten geldt een provinciale vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen (Provincie Noord-Holland, 2016²). Het betreft algemeen voorkomende soorten amfibieën en zoogdieren van de voormalige Flora- en faunawet tabel 1. Vrijgestelde soorten worden niet behandeld in deze rapportage.

3 Resultaten

3.1 Vaatplanten

In en nabij het plangebied zijn geen verspreidingsgegevens bekend van beschermde soorten (NDFF 2007-2017). In het plangebied zijn eveneens geen geschikte standplaatsen aangetroffen voor in de regio voorkomende soorten. Op basis van de verspreidingsgegevens en biotoopkenmerken wordt de aanwezigheid van beschermde plantensoorten uitgesloten.

3.2 Vogels

Tijdens het veldbezoek zijn diverse vogelsoorten waargenomen, zoals stadsduiven, Merel en Koolmees. Nesten van alle vogels zijn beschermd tijdens het broeden. In het plangebied zijn geen vogelnesten aangetroffen. De bruggen vormen echter wel geschikt broedbiotoop voor stadsduiven en overige algemene soorten van de stedelijke omgeving. In het plangebied kunnen algemene vogelsoorten broeden.

Nabij het plangebied zijn verspreidingsgegevens bekend van vogels met jaarrond beschermde nesten, zoals Huismus of Gierzwaluw (NDFF 2007-2017). Het plangebied vormt geen geschikt broedbiotoop voor de soorten.

² Provincie Noord-Holland, 2016. *Besluit 62B van Provinciale Staten van Noord-Holland tot vaststelling van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland.*

NB. Er zijn ook verspreidingsgegevens bekend van vogelsoorten van categorie 5, zoals Boerenzwaluw, Huiszwaluw, Koolmees, Pimpelmees, Zwarte kraai, etc. Het plangebied vormt uitsluitend geschikt broedbiotoop voor de categorie-5-soorten Koolmees of Pimpelmees. Nesten van deze soorten zijn uitsluitend jaarrond beschermd indien er onvoldoende alternatieven beschikbaar zijn nabij het plangebied. Op basis van de biotoopkenmerken in de omgeving van het plangebied wordt uitgesloten dat er onvoldoende alternatieve nestgelegenheden zijn voor vogelsoorten van categorie 5. Eventueel aanwezige nesten van deze soorten zijn daarom niet jaarrond beschermd. Op basis van de biotoopkenmerken worden jaarrond beschermde nesten uitgesloten in het plangebied.

3.3 *Grondgebonden zoogdieren*

Nabij het plangebied zijn waarnemingen bekend van Steenmarter, Bunzing, Hermelijn en Wezel (NDFP 2007-2017). Het betreft voornamelijk doodvondsten langs de Haarlemmerweg. In het plangebied zijn geen geschikte schuilgelegenheden aanwezig voor de soorten, zoals takkenrillen of dekkingbiedende groenstroken. Op basis van de biotoopkenmerken kan verblijf van de soorten in het plangebied uitgesloten worden.

Als trekroute zijn de bruggen niet geschikt, voornamelijk door het gebruik als autoweg. Als trekroute is de parallel gelegen oude Haarlemmerstraatweg wel geschikt. Dit fiets- en wandelpad is omgeven door enig dekkingbiedend groen. Uitgesloten wordt dat het plangebied essentieel onderdeel uitmaakt van het leefgebied van de soorten.

3.4 *Vleermuizen*

In de omgeving van het plangebied zijn diverse verspreidingsgegevens bekend van vleermuizen (NDFP 2007-2017). In de brug zijn geen geschikte verblijfmogelijkheden aangetroffen. Aanwezige schuilgelegenheden zijn niet geschikt door het gebruik van de brug als autoweg en de hieruit volgende geluidsniveaus onder de brug.

3.5 *Reptielen*

In de omgeving van het plangebied zijn verspreidingsgegevens bekend van Ringslang (NDFP 2007-2017). Door het ontbreken van groen vorm het plangebied geen geschikt leefgebied voor de soort. Aanwezigheid van de soort wordt hierdoor uitgesloten.

3.6 *Amfibieën*

In de omgeving van het plangebied zijn verspreidingsgegevens bekend van Rugstreeppad (NDFP 2007-2017). Door het ontbreken van onverharde gronden vorm het plangebied geen geschikt leefgebied voor de soort. Aanwezigheid van de soort wordt hierdoor uitgesloten.

3.7 *Vissen*

Nabij het plangebied zijn verspreidingsgegevens bekend van Houting (NDFP 2007-2017). Houting is een kenmerkende vis van rivieren en paait in grind- en zandbeddingen. De vis trekt stroomopwaarts om te paaien. Verblijf en voortplanting van Houting in het plangebied wordt hierdoor uitgesloten. Op basis van de verspreidingsgegevens en biotoopkenmerken wordt voortplanting en verblijf van beschermde vissen uitgesloten in het plangebied.

3.8 *Ongewervelden*

In en nabij het plangebied zijn geen verspreidingsgegevens bekend van beschermde soorten (NDFF 2007-2017). Op basis van de verspreidingsgegevens en biotoopkenmerken wordt de aanwezigheid van beschermde ongewervelden uitgesloten.

4 **Conclusie en aanbevelingen**

4.1 *Aanwezigheid beschermde soorten*

In het plangebied zijn uitsluitend nesten van algemene vogelsoorten te verwachten. Overige beschermde soorten worden uitgesloten.

4.2 *Effectbeoordeling en toetsing*

Het verwijderen van actieve broedgevallen is in strijd met de wet natuurbescherming. Overige effecten zijn niet te verwachten.

4.3 *Aanbevelingen*

Voer de volgende maatregelen uit, zodat overtreding van de Wet natuurbescherming wordt voorkomen:

1. Voer het project uit in de periode augustus t/m februari. In deze periode broeden vogels over het algemeen niet.
2. Controleer op actieve vogelnesten bij een uitvoering in de periode maart t/m juli.
3. Beschadig of vernietig actieve vogelnesten niet totdat het broeden is afgerond. Een ecologisch deskundige kan aangeven welke verstoringafstand gehanteerd moet worden en wanneer een broedgeval afgerond is.

RAAP-NOTITIE 5915

Plangebied Haarlemmerstraatweg in Halfweg

Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Archeologisch vooronderzoek:
een bureauonderzoek

RAAP

1050 voor Chr.

3750 voor Chr.

2200 voor Chr.

700 voor Chr.

150 na Chr.

320 na Chr.

250 na Chr.

1650 na Chr.

Colofon

Opdrachtgever: Waternet

Titel: Plangebied Haarlemmerstraatweg in Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude; archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek

Status: nogmaals herziene eindversie

Datum: 23 maart 2018

Auteur: drs. R.A.C. Kroes

Projectcode: HWPO en HWPO2

Bestandsnaam: NO5915_HWPO

Projectleider: drs. R.A.C. Kroes

Projectmedewerkers: niet van toepassing

ARCHIS-onderzoeksmeldingsnummer: 4042607100

Autorisatie: drs. I.A. Schute

Bevoegde overheid: gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

ISSN: 0925-6369

RAAP

Leeuwenveldseweg 5b

1382 LV Weesp

Postbus 5069

1380 GB Weesp

telefoon: 0294-491 500

telefax: 0294-491 519

E-mail: raap@raap.nl

© RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V., 2017

RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

1 Inleiding

1.1 Administratieve gegevens

- *type onderzoek*: een bureauonderzoek
- *bevoegde overheid*: gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
- *onderzoekskader*: bestemmingsplanwijziging en omgevingsvergunningsaanvraag
- *locatie*:
 - *oppervlakte plangebied*: circa 5,5 hectare, circa 2 km lengte
 - *kaartblad topografische kaart Nederland 1:25.000*: 25B
 - *coördinaten (X/Y)*: 111.021 / 488.902 – 112.233 / 488.627
- *afbakening onderzoekszone*: straal van 100 m rondom het plangebied
- *ARCHIS-onderzoeksmeldingsnummer*: 4042607100
- *documentatie*: De documentatie van het project wordt bij RAAP bewaard onder de projectcode HWPO.

1.2 Aanleiding en doelstelling

In het plangebied (figuur 1) zijn bodemingrepen gepland (**zie § 1.4 voor een uitgebreide beschrijving en § 1.5 voor de ter plaatse geldende regelgeving**) die mogelijk bedreigend zijn voor eventuele archeologische resten. In het kader van het archeologisch beleid van de gemeente bij de ruimtelijke afweging in het bestemmingsplan is daarom een bureauonderzoek uitgevoerd.

De doelstelling van het onderzoek is het vaststellen van de archeologische waarde van het terrein. Hiertoe is inzicht in de bodemopbouw en de gaafheid ervan van belang en dient te worden onderzocht of in het terrein archeologische resten aanwezig (kunnen) zijn.

1.3 Onderzoeksvragen

- Hoe ziet de geomorfologie en de geologische en lithologische bodemopbouw van het plangebied eruit?
- Wat is de gespecificeerde archeologische verwachting?
- Zijn de archeologisch relevante lagen in (delen van) het plangebied intact en wat betekent dit voor de archeologische verwachting?
- Zijn er aanwijzingen voor (grotere) archeologische nederzettingen?
- Zijn archeologische maatregelen (planinpassing, vervolgonderzoek, e.d.) noodzakelijk?

1.4 Huidige en toekomstige situatie

Huidig gebruik

Het gehele plangebied is nu verhard als weg en brug over water (de Haarlemmerstraatweg of A200). Er is binnen het plangebied (figuur 1) geen ander grondgebruik geconstateerd.

Toekomstig gebruik

Het gebruik van het plangebied wijzigt niet, maar er worden wel een aantal ingrepen uitgevoerd ten behoeve van de herinrichting van de A200. Deze worden in onderstaande tabel nader toegelicht.

De geplande ingrepen kunnen in twee varianten worden uitgevoerd. Variant 1 ligt enkele meters zuidelijker en bestaat uit een weg met één bocht erin (figuur 4). Variant 2 ligt iets verder naar het noorden en bestaat uit een flauwe S-bocht (figuur 5).

Samenvatting ingrepen

Werkzaamheden	Diepte	Oppervlakte	Beschrijving extra ingreep t.o.v. huidige situatie
Aanplant bomen	1,0 m -Mv	1.800 m ²	grondbewerking / gronduitwisseling
Aanleg kabels	1,0 m -Mv	1.310 m ²	graven van sleuven (breedte 1,00 m)
Aanleg leidingen (o.a. riool)	2,0 m -Mv	2.200 m ²	graven van sleuven (breedte 1,00 m)
Duiker Polanenkade	3,0 m -Mv	135 m ²	Verwijderen van de gewichtsmuren van metselwerk en de houten fundering met kespens
Landhoofden en pijlers	4,5 m -Mv	1.320 m ²	Verwijderen van de volledige landhoofden tot bovenkant houten palen.
Aanleg weg	n.v.t.	0 m ²	geen

Tabel 2. Samenvatting ingrepen.

De in de tabel opgevoerde ingrepen overlappen elkaar deels. De afzonderlijke ingrepen worden in de hierna volgende tabellen samengevat.

Bruggen

Brug Noordzijde	aantal	breedte	lengte	Opp.
Landhoofden	4	8 m	4 m	128 m ²
Peilers	4	9 m	2 m	72 m ²
Subtotaal				200 m²
Brug zuidzijde				
Landhoofden	4	17 m	6 m	408 m ²
Peilers	4	16 m	3 m	192 m ²
Subtotaal				600 m²

Nieuwe brug				
Landhoofden	2	26 m	4 m	208 m ²
Peilers	2	26 m	6 m	312 m ²
Subtotaal				520 m²
Totaal				1.320 m²

Tabel 3. Ingrepen t.b.v. de bruggen

Kabels en leidingen

Eigenaar	Locatie	lengte	m ²	Kabel	Leiding
Stedin	Halfweg	30 m	30 m ²	30 m ²	
Stedin	Halfweg	30 m	30 m ²	30 m ²	
KPN (pers- en ontvangkuip 5 x 10 m))	Halfweg		200 m ²		200 m ²
Liander	Halfweg	600 m	600 m ²	600 m ²	
Liander	Halfweg	650 m	650 m ²	650 m ²	
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, riolering: 2 m breed	Halfweg	1000 m	1000 m ²		2000 m ²
Totaal				1.310 m²	2.200 m²

Tabel 4. Ingrepen t.b.v. kabels en leidingen.

Duiker Polanenkade

Rekenwaarden	Maat	Toeslag werkruimte	Oppervlak
breedte bij eis nat oppervlak	1,65 m		
toeslag wanddikte (2 x 0,2 m)	0,40 m		
toeslag werkruimte (2 x 1,0 m)	2,00 m		
Totaal	4,05 m	32,80 m	132,50 m²

Tabel 5. Ingrepen t.b.v. de duiker

Aanplant Bomen

Boom	West	Oost	Aantal	M ² per boom
Ulmus	16	29	45	
Zelkova	1	14	15	
Totaal	17	43	60	30 m² 1800 m²

Tabel 6. Ingrepen t.b.v. de aanplant van bomen.

Consequentie voor de archeologie

De geplande ingrepen kunnen mogelijk tot verstoring leiden van eventueel aanwezige archeologische resten tot de in de tabel genoemde diepten.

1.5 Randvoorwaarden

Het onderzoek is uitgevoerd volgens de normen van de archeologische beroepsgroep (zie artikel 24 van het Besluit archeologische monumentenzorg). De Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), beheerd door de Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer (SIKB; <http://www.sikb.nl>), geldt in de praktijk als richtlijn. RAAP beschikt over een opgravingsvergunning, verleend door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

Vigerend beleid en regelgeving

Ten behoeve van de planvorming is een wijziging van het bestemmingplan noodzakelijk (figuur 6).

Het plangebied is gelegen in twee bestemmingsplannen: Halfweg 2007 en Halfweg West 2008. In elk van beide bestemmingsplannen is één archeologisch monumententerrein aanwezig waarvoor een archeologische dubbelbestemming is opgenomen. Het betreft de historische kern van Halfweg, deels in bestemmingsplan Halfweg 2007 en deels in Halfweg West 2008. Voor dit laatste terrein zijn geen regels opgenomen, noch wordt het vermeld in de toelichting. Het terrein reikt overigens niet tot in het plangebied.

Voor de historische kern van Halfweg zijn eveneens geen regels in het bestemmingsplan opgenomen, wel komt het voor in de toelichting op het bestemmingsplan. Vanuit het bestemmingsplan is derhalve geen sprake van een archeologische onderzoeksverplichting.

Aangezien een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is, moet ook het beleid van de gemeente worden gevolgd. Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Haarlemmerliede (Van der Berg & Nyst, 2009) ligt het plangebied in een zone waar geen sprake is van archeologische onderzoeksverplichtingen op de twee hierboven genoemde archeologische terreinen na, waar een onderzoeksverplichting geldt voor ingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 35 cm (figuur 7). De achterliggende reden voor de opname van deze twee zones in het beleidsplan is de aanwezigheid van twee archeologische monumententerreinen. Deze terreinen zijn niet wettelijk beschermd, dit betekent dat het plaatselijke bevoegde gezag aangaande de omgang met archeologische resten in handen van de gemeente blijft en niet in handen van het Rijk valt. De contouren van deze twee terreinen lopen overigens – maar dit geheel terzijde - niet gelijk met de begrenzing uit het beleidsplan (figuur 8). Formeel gesproken gelden bij een bestemmingsplanwijziging – voor de vraag welke regels hier van kracht zijn – de grenzen uit de gemeentelijke beleidskaart.

De beide terreinen betreffen het bruggenhoofd aan de oostelijke zijde van het water en de zuidelijke rand van de weg op de westoever. In deze zuidelijke wegrand op de westoever worden bo-

men geplant. De ingrepen die hiermee gepaard gaan zijn niet heel diep en zullen wellicht gezamenlijk onder de vrijstellingsgrens vallen (aan de hand van de beschikbare plantekeningen is dit niet te bepalen). Het gaat om één of twee bomen. Het oostelijke bruggenhoofd valt echter beslist niet binnen de vrijstellingsgrenzen en aan deze zijde zal, gezien ook de diepte van de ingrepen, archeologisch onderzoek vereist zijn vanuit het gemeentelijk beleid. Dit bureauonderzoek is daarvoor de eerste stap.

2 Bureauonderzoek

2.1 Methode

Het bureauonderzoek dient om een gespecificeerde archeologische verwachting op te stellen. Hiervoor worden verschillende bronnen gebruikt (zie literatuurlijst). Zie tabel 1 voor de dateringen van de in deze notitie genoemde archeologische perioden.

2.2 Geomorfologie en bodem

Landschappelijke ontwikkeling

Tijdens de laatste ijstijd was er in Nederland sprake van grootschalige verstuingen ten gevolge van het koude en droge klimaat. Hierdoor werd over grote gebieden in Noord-Holland dekzand afgezet, dat geologisch gezien tot de Formatie van Boxtel wordt gerekend (De Mulder et al., 2003). Dit dekzand bevindt zich in het plangebied op circa 16 tot 24 m –NAP (circa 19-27 m – Mv). Aan het begin van het Holoceen, circa 10.000 jaar geleden, smolt het landijs ten gevolge van een sterke temperatuurstijging en kon er met name aan het begin van die periode een sterke zeespiegelstijging optreden. In deze periode lag het plangebied in een waddenachtig getijdeland. Deze periode duurde tot circa 3000 jaar voor Chr. Hierdoor kon de Nederlandse kust zich uitbreiden en ontstond er een brede reeks strandwallen die het achterliggende gebied beschermden tegen overstromingen vanuit de zee. In dit gebied ontstond achter de strandwallen een relatief rustig en vochtig milieu, waarin op grote schaal veenvorming kon optreden, de zogenaamde Hollandveen Laag (De Mulder et al, 2003). Het veengebied werd lokaal doorsneden door verschillende kleine riviertjes, waardoor klei- en zandige lagen werden afgezet (Formatie van Naaldwijk). Op de Vereenvoudigde Geologische Kaart van Haarlem en Omgeving (De Gans e.a., 1995), waar het grootste deel van het plangebied nog binnen ligt, is aangegeven dat de bodem hier bestaat uit Hollandveen gelegen op oudere getijdeafzettingen bestaande uit zand en klei. Na bedijking van het veengebied begonnen de ontginningen, waardoor een landschap van langgerekte cope-ontginningen ontstond. De oeverwallen van de riviertjes en veenstromen werden gebruikt als uitvalbasis. De ontginning bestond in eerste instantie uit akkerbouw en beweiding, later in de Middeleeuwen was sprake van turfwinning. Als gevolg hiervan ontstonden er grote plassen, die door afslag van de oevers steeds groter werden en daarom later ingepolderd zijn.

Bodem

Op de bodemkaart is het plangebied niet gekarteerd. Gezien de omgeving lijkt het echter waarschijnlijk dat er weideveengronden (code pVc), kalkrijke poldervaaggronden (code) Mn45A of koopveengronden op zavel of klei (code hVc) aanwezig zijn. Het zijn kleigronden of veengronden die of in de ondergrond, of in de bovengrond, of in allebei een kleilaag hebben.

Geomorfologie

Op de geomorfologische kaart is het plangebied niet gekarteerd. Gezien de omgeving lijkt het echter waarschijnlijk dat er een ontgonnen veenvlakte (code 1M46), een veenrestvlakte (code 2M50) of een lage veenrestdijk (code 4K35) aanwezig zijn.

2.3 Archeologische gegevens

- *bekende archeologische vindplaatsen* volgens het ARChEologisch Informatie Systeem (ARCHIS) in een straal van 100 m rond het plangebied:

AMK-nr	complextyp	datering	waarde
14607	Stad	Late Middeleeuwen – Nieuwe Tijd	Hoge archeologische waarde
14608	Stad	Late Middeleeuwen – Nieuwe Tijd	Hoge archeologische waarde
14626	Dijk	Late Middeleeuwen – Nieuwe Tijd	Archeologische waarde
zaaknr	datering	opmerking	
3288344100	Nieuwe Tijd	Los puin en metselwerk. Waarschijnlijk onderdelen van de dijkversterking van de Spaarndammerdijk of kadewerken en van een toren (toure modèle uit 1812) van de Linie van Amsterdam. Het bakstenen metselwerk was gefundeerd op hout.	
2359411100 2349302100	Middeleeuwen – Nieuwe Tijd	Het betreft een dubbele palenrij, die mogelijk in verband kan worden gebracht met beschoeiing of plaatwerk ter bescherming en/of versteviging van het sluis-eiland of de laat-middeleeuwse Spaarndammerdijk.	
2947220100	Ongedateerd	Deel van een houten scheepswrak	

Tabel 7. Overzicht van de bekende archeologische vindplaatsen in en rond het plangebied.

- *eerder uitgevoerd veldonderzoek in de omgeving volgens ARCHIS:*

melding-nr	resultaat/advies	opmerking
49421 50749	Niet van toepassing	Diverse opgravende onderzoeken aan de Napoleontische toren op het westelijke sluis-eiland.

Tabel 8. Overzicht van eerder archeologisch veldonderzoek in en rond het plangebied.

De in de omgeving aangetroffen archeologische resten en het daarnaar verrichte veldonderzoek heeft uitsluitend betrekking op resten uit de periode van de Late Middeleeuwen en daarna.

2.4 Historische situatie

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude geldt tot de 7^e eeuw voor Chr. als grotendeels onbewoonbaar. De oudste vondsten dateren uit het Laat Neolithicum en de Bronstijd en zijn afkomstig van de strandwallen ten westen van het plangebied waarop de oude dorpen Haarlemmerliede en Spaarnwoude zijn ontstaan. In de periode van de IJzertijd tot en met de Romeinse tijd is in de wijde omgeving wel gewoond door de mens, maar voornamelijk langs getijdegeulen zoals die van het Oer-IJ, bijvoorbeeld in de Assendelver Polders. Vanaf de Laat-Romeinse Tijd vernat het gebied en wordt het verlaten. In de 10^e en 11^e eeuw beginnen de ontginningen van het veengebied (Van der Berg & Nyst, 2009).

De Spaarndammerdijk, die ten noorden van Halfweg lag, vormde eeuwenlang de scheiding tussen de watermassa's van het Haarlemmermeer en het open IJ. In 1492 zijn in Halfweg twee houten spilsluizen aangelegd door het Hoogheemraadschap van Rijnland voor de afwatering van het Spieringmeer. In 1509 spoelt het land tussen het Spieringmeer en het Haarlemmermeer weg als gevolg van een stormvloed en wordt het Spieringmeer opgenomen in de Haarlemmermeer. Circa 1560 worden de houten sluizen vervangen door drie stenen sluizen: de West-, Midden- en Oostsluis.

Voor de inpoldering van het IJ lag het plangebied aan de rand van het IJ.

In 1632 wordt de trekvaart tussen Haarlem en Amsterdam aangelegd. Reizigers moesten te voet de sluizen passeren, die door houten schotten werden afgeschermd voor het opspattende water. Op instigatie van Napoleon werd in 1811 een stenen verdedigingstoren gebouwd op het westelijke sluiseland ten oosten van het plangebied (Gaasbeek, 2003; Verschoof, 2012). Na de Franse overheersing werd deze toren enkele jaren later, in 1815, alweer gesloopt. De ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied werden in de 19e eeuw sterk bepaald door de industriële ontwikkelingen. In 1839 wordt de eerste spoorlijn van Nederland aangelegd tussen Haarlem en Amsterdam met een brug over de Oostsluis. In 1852 wordt de Haarlemmermeer ingepolderd en in 1866 wordt een ijzeren spoorbrug aangebracht over de Oostsluis. Deze bestaat nog steeds. In 1875 wordt het Houtrak ingepolderd en in 1977 worden de sluizen vervangen door een elektrisch pompemaal. De sluisdeuren worden uit de sluizen verwijderd.

Historisch gebruik

De weg van Amsterdam naar Haarlem loopt aanvankelijk over de sluizen. Op de oudst geraadpleegde kaart van het gebied "Halfweg" van J. van Brouckhoven uit 1556, staan de weg, de dijk en de sluizen al aangegeven (Verschoof, 2012). Dit is ook het geval op de Kaart van Holland uit 1639 van Jacob Aertsz. Colom. Pas op de topografische kaart van 1909 blijkt er een weggetje aangeduid te zijn ten zuiden van deze hoofdweg. De huidige weg komt pas voor het eerst op de topografische kaart van 1951 voor. Op land, dus ter weerszijden van de sluizen, is de weg al aanwezig op de alleroudste kaarten.

Bouwhistorie

De weg wordt op oude kaarten ter plaatse van de twee kernen van Halfweg omzoomd door bebouwing, maar er is in het tracé van de huidige weg geen bebouwing aangegeven.

Consequentie voor de archeologie

Eventuele archeologische resten kunnen verstoord zijn geraakt door de aanleg van de weg, die er al heel lang ligt. Kabels en leidingen onder of in de berm van de weg kunnen voor verdere versterking hebben geleid. Gezien de ouderdom van de weg kunnen oudere resten van deze weg gezien worden als archeologisch relict. De verwachting is dat resten van oudere wegconstructies (deels) intact onder de huidige weg bewaard kunnen zijn gebleven.

2.6 Gespecificeerde archeologische verwachting

In en nabij de historische kern van Halfweg zijn mogelijk resten van bewoning en bebouwing te vinden van het dorp Halfweg. De kans hierop is niet groot, omdat hier voor zover bekend altijd een weg gelegen heeft, maar het is niet uitgesloten, temeer omdat de breedte van de weg niet altijd gelijk zal zijn geweest. Dergelijke resten zullen vooral herkenbaar zijn aan baksteen- en mortelpuin en eventueel gemetselde resten. Oudere bebouwingsresten zijn mogelijk aanwezig in de vorm van houten constructies.

Daar buiten zijn in het plangebied mogelijk nog resten van voorgangers van de weg aanwezig in de vorm van oudere verhardingen, cunetten en bermgreppels. Hetzelfde geldt voor de oudere landhoofden van de brug, die op zijn vroegst vermoedelijk uit het begin van de 20^e eeuw dateren. Voor de perioden voorafgaand aan de ontginningen, waarin het plangebied lag in een veengebied en – daaraan voorafgaand – een getijdengebied, is de verwachting laag: het milieu is in deze perioden te nat voor bewoning.

Hierna wordt aangegeven hoe met deze verwachting kan worden omgegaan.

3 Samenvatting

3.1 Beantwoording van de onderzoeksvragen

Hoe ziet de geomorfologie en de geologische en lithologische bodemopbouw van het plangebied eruit?

Het plangebied ligt op veen op getijdeafzettingen, waarin zich weide- en koopveengronden hebben gevormd waar nog veen aanwezig is en poldervaaggronden waar het veen is verdwenen als gevolg van ontginning. Het plangebied ligt in een (ontgonnen) veenvlakte of op een lage veenrestdijk.

Wat is de gespecificeerde archeologische verwachting?

In en nabij de historische kern van Halfweg kunnen resten van bebouwing worden verwacht vanaf de Late Middeleeuwen, herkenbaar aan baksteen- en mortelpuin en eventueel gemetselde resten. Oudere bebouwingsresten zijn mogelijk aanwezig in de vorm van houten constructies. De kans op het aantreffen van dergelijke resten wordt ingeschat als laag. Daarnaast zullen nog resten van voorgangers van de weg aanwezig zijn in de vorm van oudere verhardingen, cunetten, bermgreppels en landhoofden van de brug.

Zijn de archeologisch relevante lagen in (delen van) het plangebied intact en wat betekent dit voor de archeologische verwachting?

Waarschijnlijk slechts deels als gevolg van de aanleg, onderhoud, reparatie, sloop en vervanging van de weg en van eventuele bebouwing. Aanwezige archeologische resten zijn dus naar verwachting deels verstoord.

Zijn er aanwijzingen voor (grotere) archeologische nederzettingen?

Direct ten noorden van het plangebied ligt de locatie van een oude vestingtoren uit de napoleontische tijd, die van 1811 tot 1815 heeft gefunctioneerd. In twee zones direct nabij (aan de oostelijke oever, AMK-terrein 14607) en in het plangebied (aan de westelijke over, AMK-terrein 14608) is sprake van archeologisch waardevolle terreinen, gecategoriseerd als de historische kern van Halfweg.

Zijn archeologische maatregelen (planinpassing, vervolgonderzoek, e.d.) noodzakelijk?

Ja, het antwoord op deze vraag wordt in § 3.2 'Aanbevelingen' nader toegelicht.

3.2 Aanbevelingen

Het onderzoek heeft aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van en de verwachting op archeologische vindplaatsen. Daarom wordt vervolgonderzoek aanbevolen met als doel informatie te verzamelen over de aard, omvang, datering, diepteligging, gaafheid, conservering en

waarde van de archeologische vindplaats en om eventuele archeologische resten te documenteren.

Het plangebied is momenteel verhard en in gebruik als doorgaande weg. Dat maakt het uitvoeren van vooronderzoek feitelijk onmogelijk, althans: niet zonder ernstige consequenties voor het verkeer in de regio. Uitgaande van de bestaande verplichtingen vanuit het vigerende gemeentelijke beleid, wordt daarom aanbevolen in de zone van het oostelijke bruggenhoofd direct een opgraving uit te voeren in de vorm van een begeleiding van de bodemingrepen die zullen worden uitgevoerd in het kader van de herinrichting. Doel van deze opgraving is eventuele resten van bebouwing en oeverconstructies te documenteren. Daarbuiten – waar mogelijk restanten van voorgangers van de weg aangetroffen kunnen worden – kan het onderzoek eventueel worden uitgebreid, wanneer het onderzoek binnen de zone van het oostelijke bruggenhoofd onvoldoende inzicht heeft gegeven in resten van oudere wegen.

Een gravend onderzoek dient uitgevoerd te worden conform een vooraf opgesteld Programma van Eisen (PvE). Het PvE dient te zijn goedgekeurd door de bevoegde overheid (de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude).

Literatuur

- Berg, F. van der & C.L. Nyst**, 2009, *Beleidsnota Archeologie Gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude*. Stichting Cultureel Erfgoed Noord-Holland, Haarlem.
- DLO-Staring Centrum/RGD**, 1993. *Geomorfologische kaart van Nederland, schaal 1:50.000*. Blad 24 Zandvoort - 25 Amsterdam. DLO-Staring Centrum/Rijks Geologische Dienst, Wageningen/Haarlem.
- Gaasbeek, F.**, 2003. De bouwkundige onderdelen van de Stelling van Amsterdam. In: P. Vesters (red.); Harnas voor de hoofdstad. De Stelling van Amsterdam. *Cultuurhistorische reeks werelderfgoed in Nederland 1*: 112-159. Matrijs, Utrecht.
- Gans, W. de, H. Kok, H. Zwaan**, 1995. *Vereenvoudigde geologische kaart van Haarlem en omgeving, 1:50.000*. Haarlem.
- Mulder, E.F.J. de, M.C. Geluk, I. Ritsema, W.E. Westerhoff, & T.E. Wong**, 2003. De Ondergrond van Nederland. *Geologie van Nederland 7*. Nederlands Instituut voor Toegepaste Geowetenschappen TNO, Utrecht.
- Staring Centrum**, 1992. *Bodemkaart van Nederland, schaal 1:50.000*. Blad 24 Oost Zandvoort (gedeeltelijk)- 25 West Amsterdam. Staring Centrum, Wageningen.
- Verschoof, W.B.**, 2012a. Plangebied Zwanenburg te Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude; archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek. *RAAP-notitie* 4299. Weesp.
- Verschoof, W.B.**, 2012b. Een retourtje Napoleontische toren, plangebied station NS te Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude; archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek (proefsleuven en archeologische begeleiding). *RAAP-rapport* 2587. RAAP Archeologisch Adviesbureau, Weesp.

Overzicht van figuren, tabellen en bijlagen

Figuur 1. Ligging van het plangebied en archeologische gegevens.

Figuur 2. Bodem en geomorfologie.

Figuur 3. Het plangebied op diverse topografische kaarten.

Figuur 4. Schetsontwerp variant 1.

Figuur 5. Schetsontwerp variant 2.

Figuur 6. Begrenzing benodigde bestemmingsplanwijziging.

Figuur 7. Uitsnede uit de gemeentelijke beleidskaart.

Figuur 8. Uitsnede uit de landelijke Archeologische Monumenten Kart (AMK).

Tabel 1. Geologische en archeologische tijdschaal.

Tabel 2. Samenvatting ingrepen.

Tabel 3. Ingrepen t.b.v. de bruggen.

Tabel 4. Ingrepen t.b.v. kabels en leidingen.

Tabel 5. Ingrepen t.b.v. de duiker.

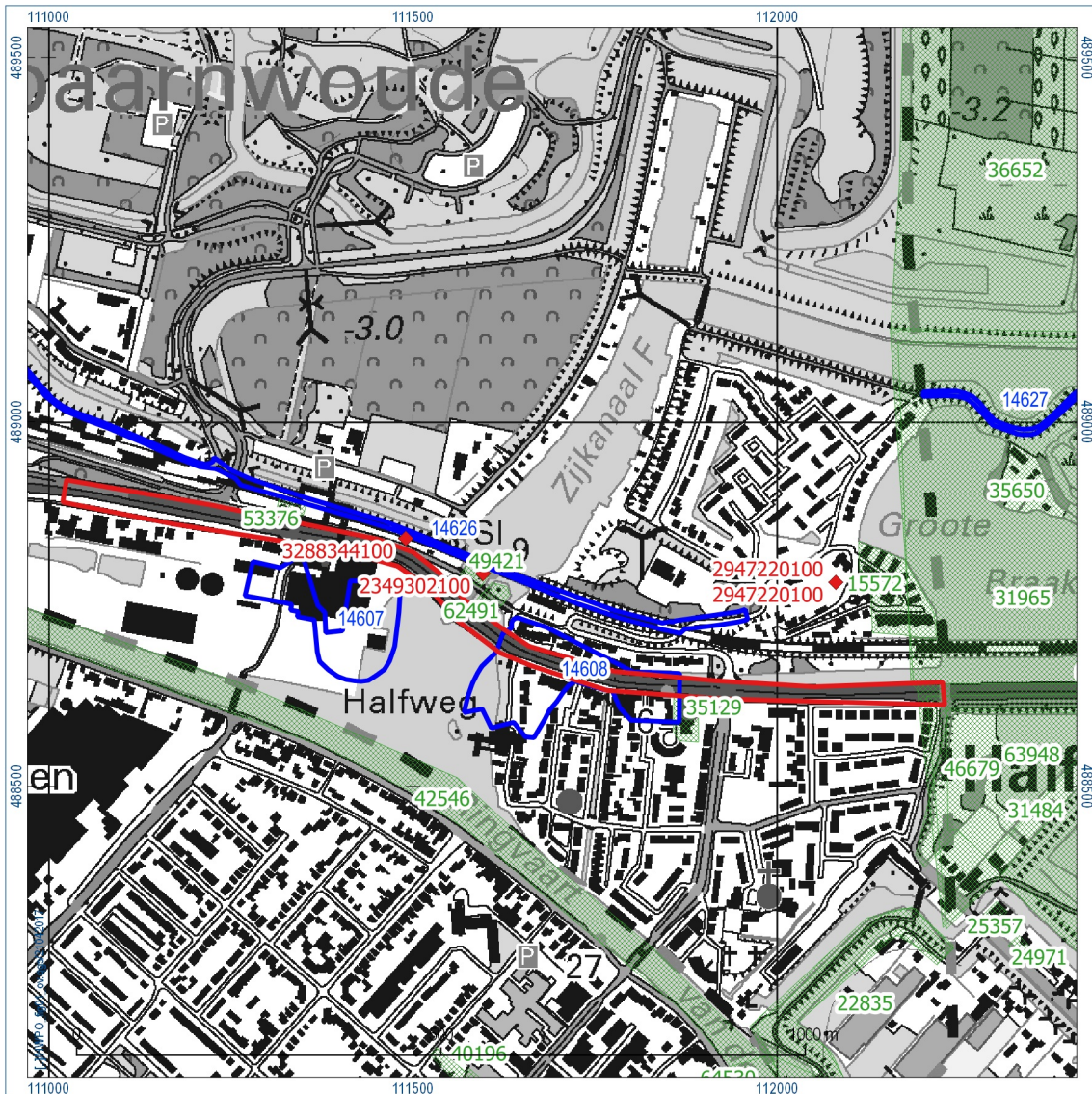
Tabel 6. Ingrepen t.b.v. de aanplant van bomen.

Tabel 7. Overzicht van de bekende archeologische vindplaatsen in en rond het plangebied.

Tabel 8. Overzicht van eerder archeologisch onderzoek in en rond het plangebied.

Geologische perioden			Archeologische perioden			
Tijdvak	Chronozone	Datering	Tijdperk	Datering		
Holoceen	Laat Subatlanticum	1150 na Chr.	Recente tijd			1945
			Nieuwe tijd	C	1850	
	B	1650				
	A	1500				
	Vroeg Subatlanticum	0	Middeleeuwen	Laat B		1250
				Laat A		1050
				Vroeg	D: Ottoonse tijd	900
					C: Karolingische tijd	725
					B: Merovingisch tijd	525
					A: Volksverhuizingstijd	450
	Romeinse tijd		Laat	270		
	Midden	70 na Chr.				
	Vroeg	15 voor Chr.				
Subboreaal	450 voor Chr.	Ijzertijd	Laat	250		
			Midden	500		
			Vroeg	800		
		Bronstijd	Laat	1100		
			Midden	1800		
			Vroeg	2000		
		Neolithicum (Nieuwe Steentijd)	Laat	2850		
			Midden	4200		
			Vroeg	4900/5300		
		Mesolithicum (Midden Steentijd)	Laat	6450		
Midden	8640					
Vroeg	9700					
Pleistoceen	Weichselien	Laat Glaciaal	Late Dryas	11.050		
			Allerød	11.500		
			Vroege Dryas	12.000		
			Bølling	12.500		
			Vroegste Dryas	13.500		
		Midden Glaciaal	Denekamp	30.500		
			Hengelo	60.000		
			Moershoofd	71.000		
			Odderade	114.000		
			Brørup	126.000		
	Vroeg Glaciaal	Eemien	126.000			
		Saalien II	236.000			
		Oostermeer	241.000			
		Saalien I	322.000			
		Belvédère/Holsteinien	336.000			
		Glaciaal x	384.000			
		Holsteinien	416.000			
		Elsterien	463.000			
		Prehistorie	Paleolithicum (Oude Steentijd)	Laat	12.500	
				Jong B	16.000	
Jong A	35.000					
Midden	250.000					
Oud	250.000					

Tabel 1. Geologische en archeologische tijdschaal.

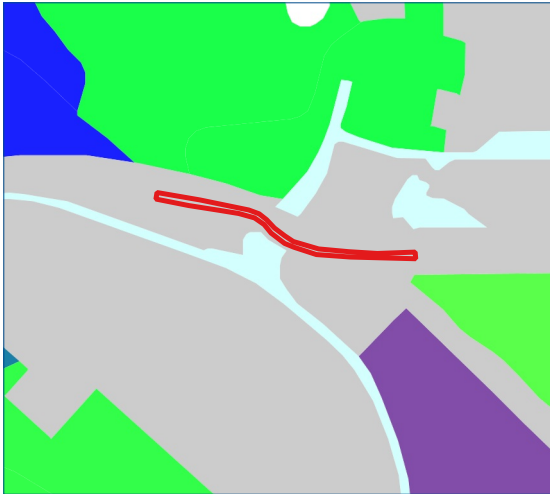


legenda

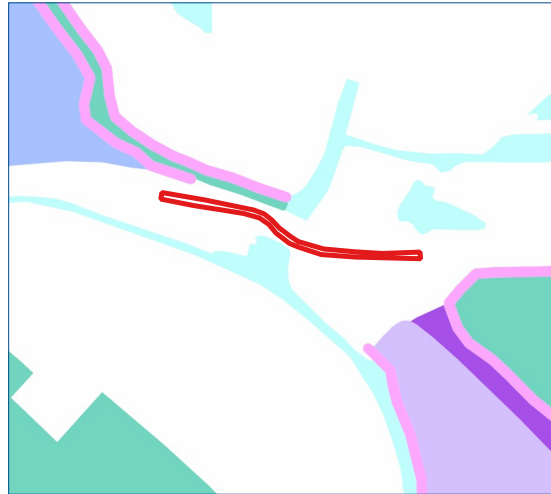
- het plangebied
- ◆ archeologische waarnemingen
- bekende archeologische terreinen
- eerder uitgevoerd onderzoek



Figuur 1. Ligging van het plangebied en archeologische gegevens.



De bodemkaart.



De geomorfologische kaart.

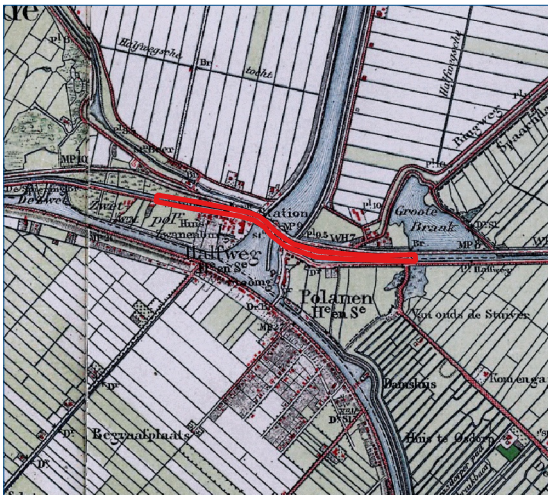
Figuur 2. Bodem en geomorfologie.



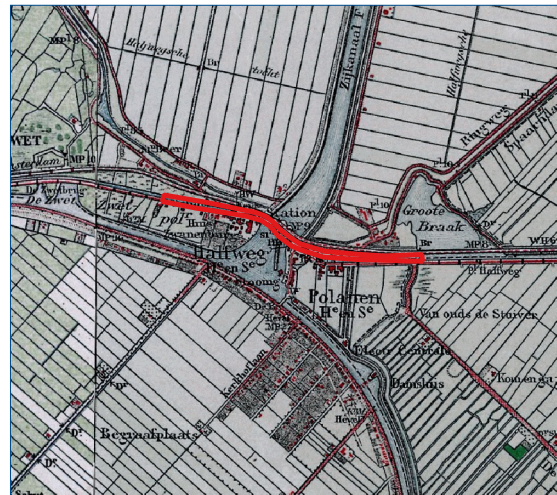
Netkaart TMK 1830 - 1850



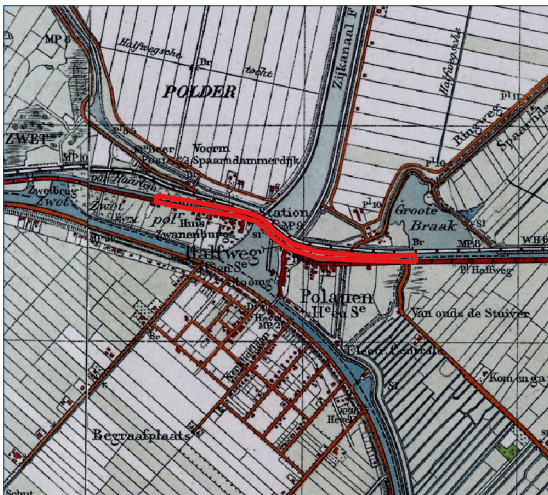
Steendruk TMK 1850 - 1864



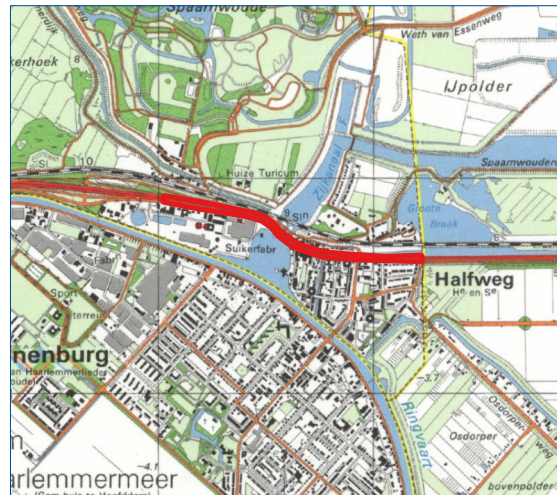
Bonnekaart 1900



Bonnekaart 1925



Bonnekaart 1949



Topografische kaart 1981

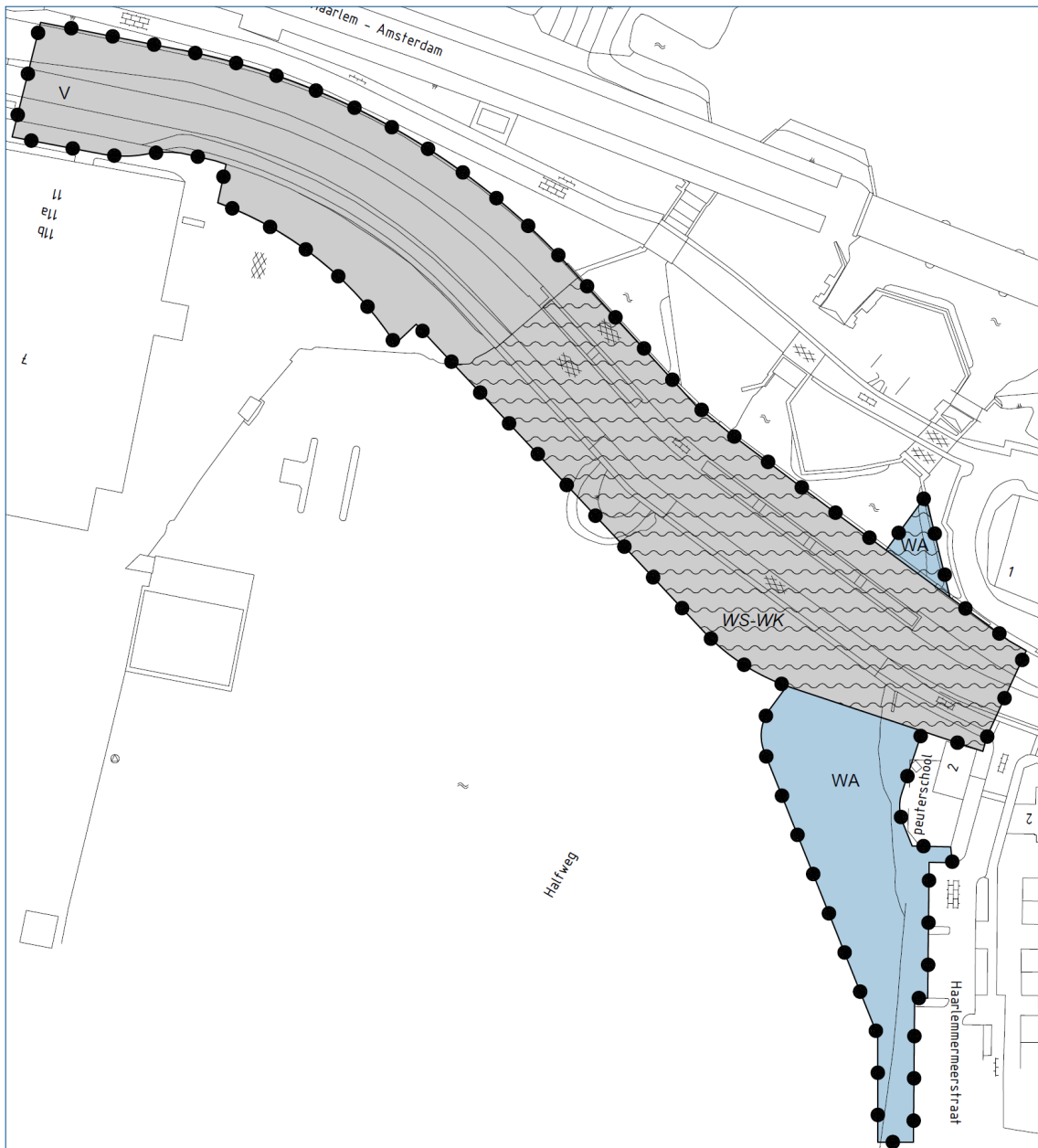
Figuur 3. Het plangebied op diverse topografische kaarten.



Figuur 4. Schetsontwerp variant 1.



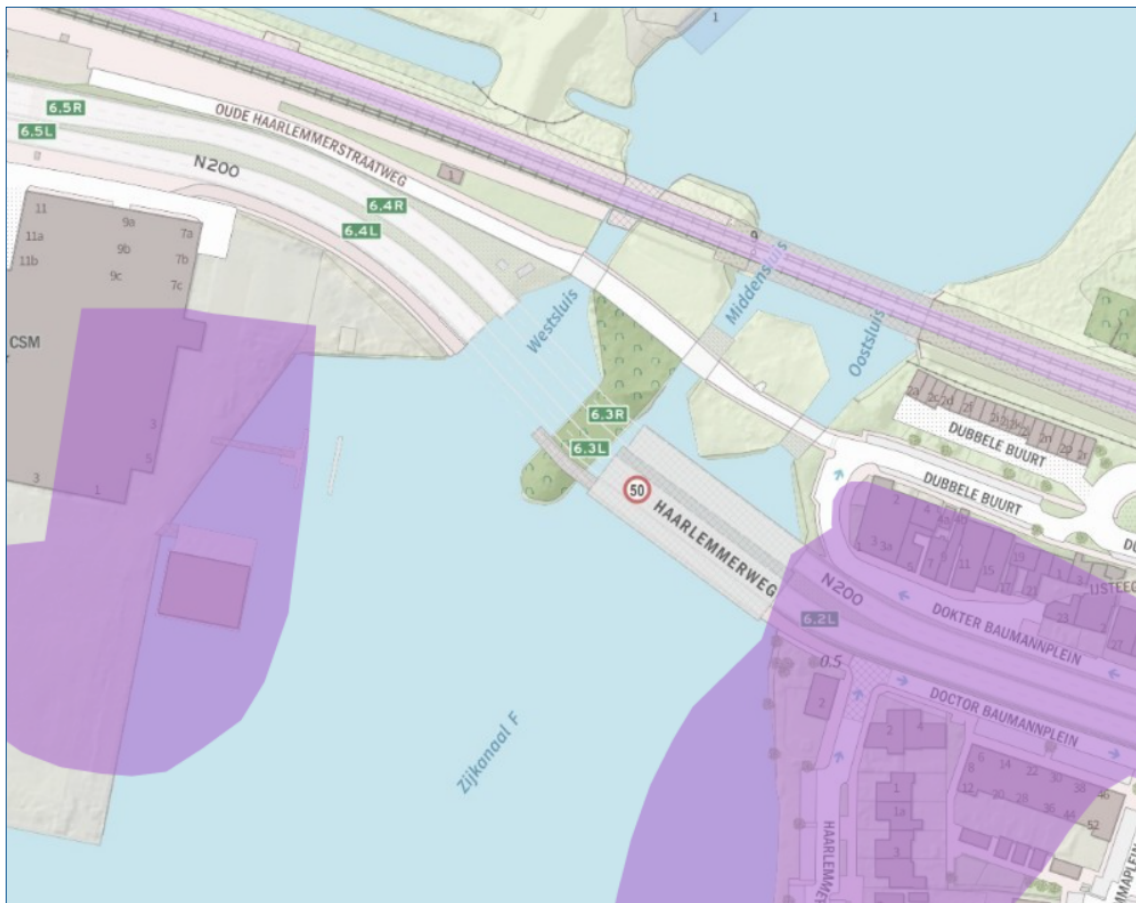
Figuur 5. Schetsontwerp variant 2.



Figuur 6. Begrenzing benodigde bestemmingsplanwijziging.



Figuur 7. Uitsnede uit gemeentelijke beleidskaart.



Figuur 8. Uitsnede uit de landelijke Archeologische Monumenten Kaart (AMK).