

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 Wegverkeerslawaaai.....	29
4.4.3 Spoorweglawaaai.....	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 gebied 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 af dwingen 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 sluizen 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 sluizencomplex.

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

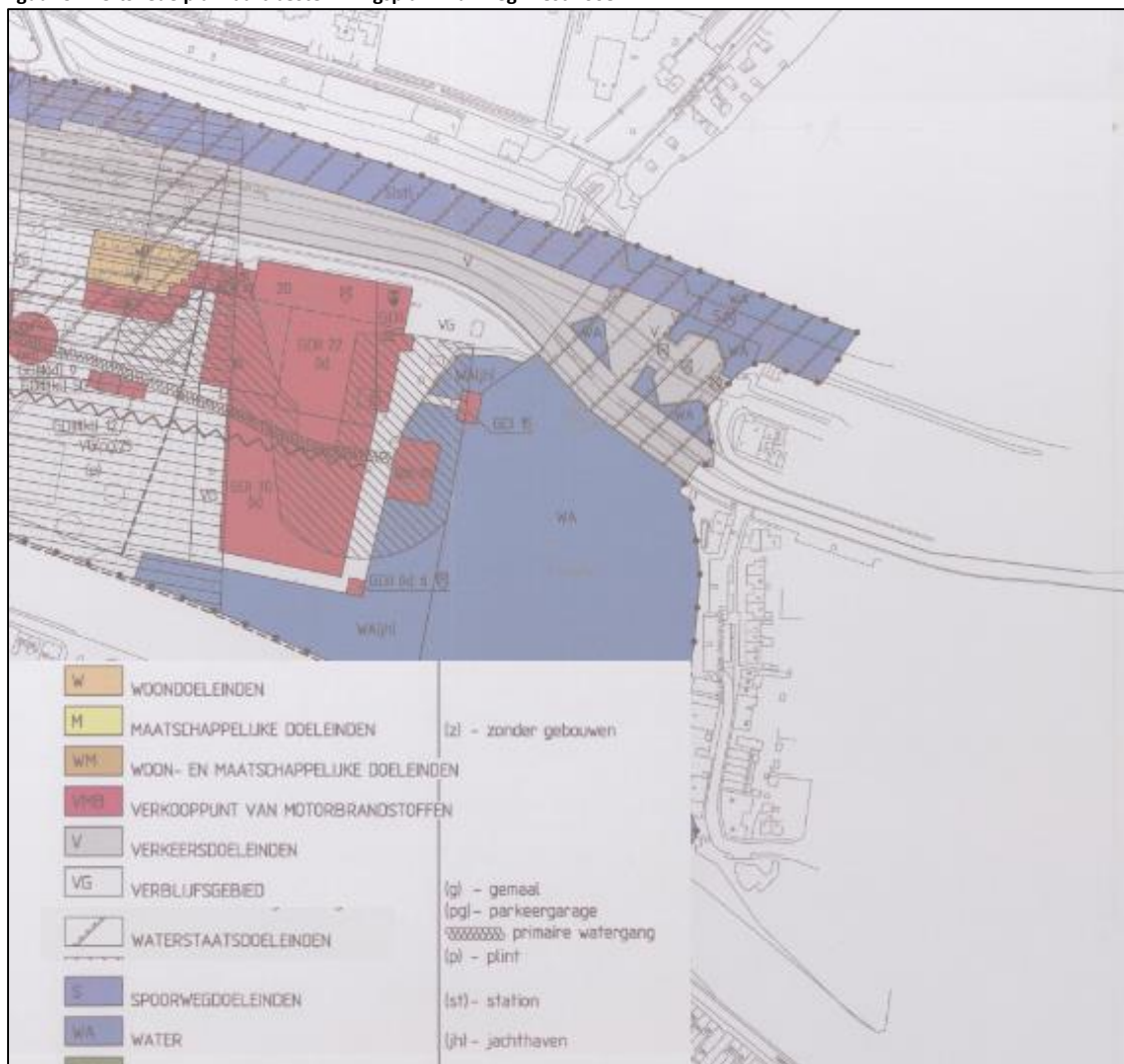


Wenselijk is om een onderdoorgang te realiseren aan het oostelijk landhoofd. De onderdoorgang is niet rechtstreeks mogelijk in dit bestemmingsplan, maar is opgenomen via een afwijkingsbevoegdheid.

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

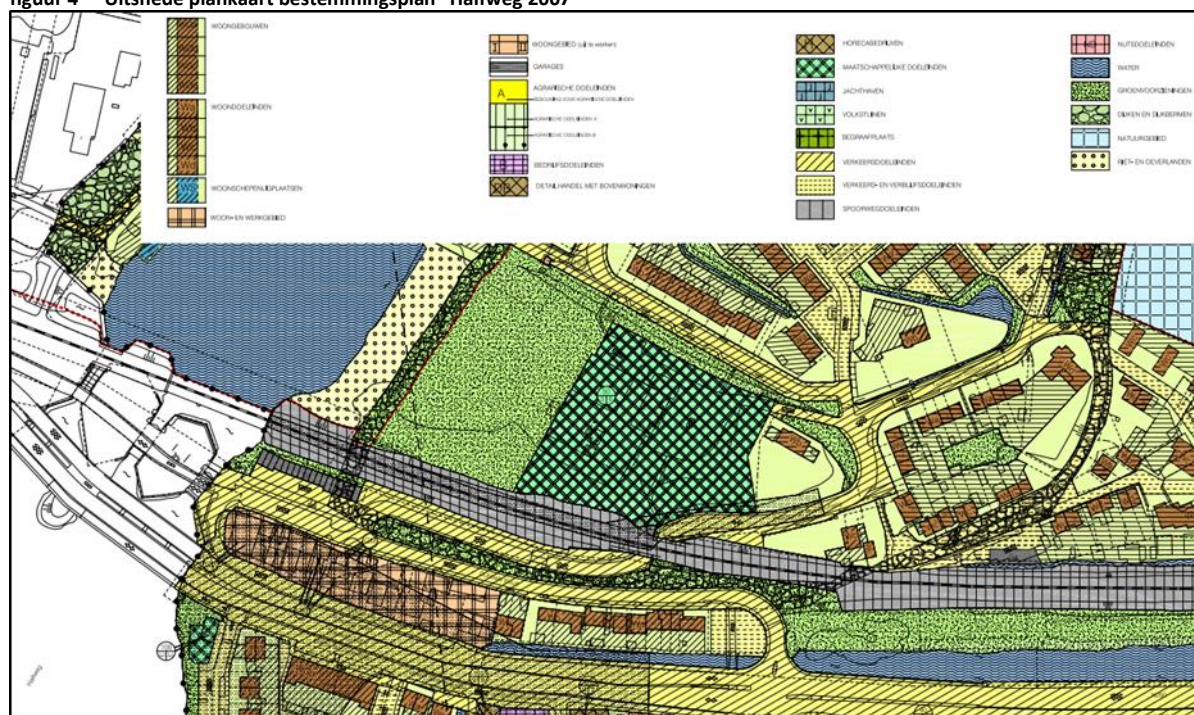
Het bestaande oppervlaktewater heeft de bestemming Water (WA). Hier zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogelijk. Bruggen zijn dus toegestaan binnen deze bestemming. Uit de bestemmingsomschrijving blijkt dat alleen bruggen ten behoeve van langzaam verkeer zijn toegestaan.

Waterstaatsdoeleinden

Deze bestemming is toegekend aan de spoordijk en aan het sluizencomplex 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 invloedsfeer 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 zeehaven-terrein, 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 beprijzing.

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, Spaarndam 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 wegverkeerslawaaï in de periode 2013 – 2018 wil beperken.

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

Het Actieplan is vooral gericht op het aanpakken van knelpunten veroorzaakt door stedelijk wegverkeerslawaaï. 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 ontwerpgegevens.

- 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 spuisluiscomplex, 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

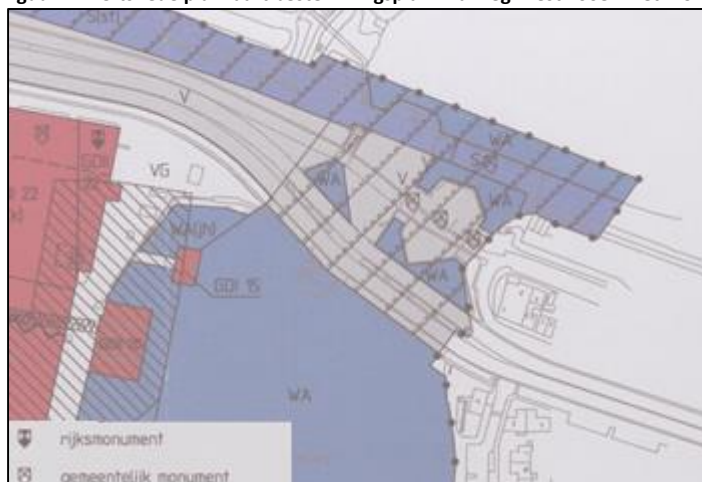


3.3.3 Situatie plangebied cultuurhistorie

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 sluizen en het sluiseland 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 sluizencomplex 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 afvoercapaciteit 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 sluseiland (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.

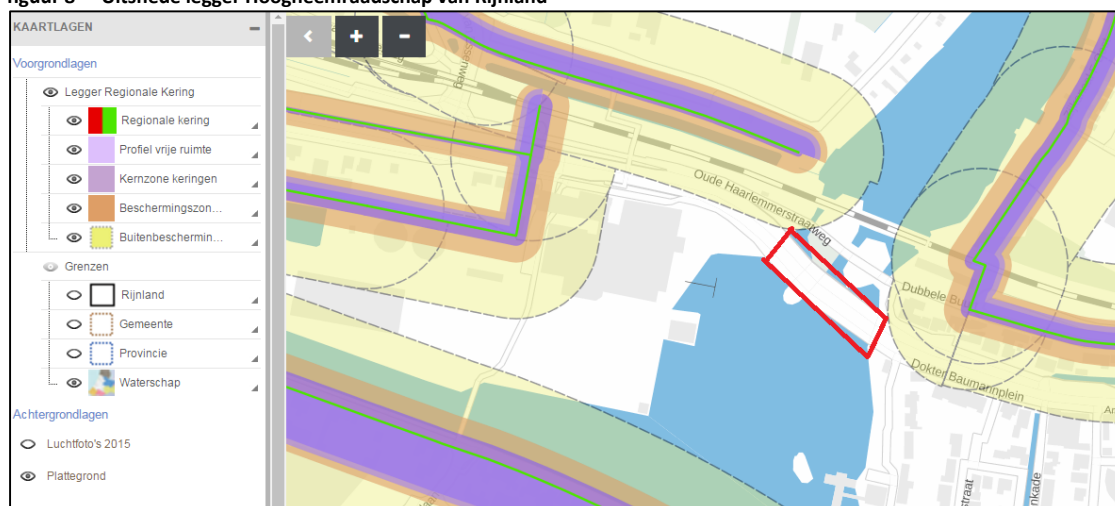
Bovenstaande uitgangspunten zijn weergegeven in bijgevoegd het schetsontwerp zoals weergegeven in figuur 2 van paragraaf 1.2. Dit dient nader uitgewerkt te worden ten behoeve van de omgevingsvergunningaanvraag en de watervergunningaanvraag.

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



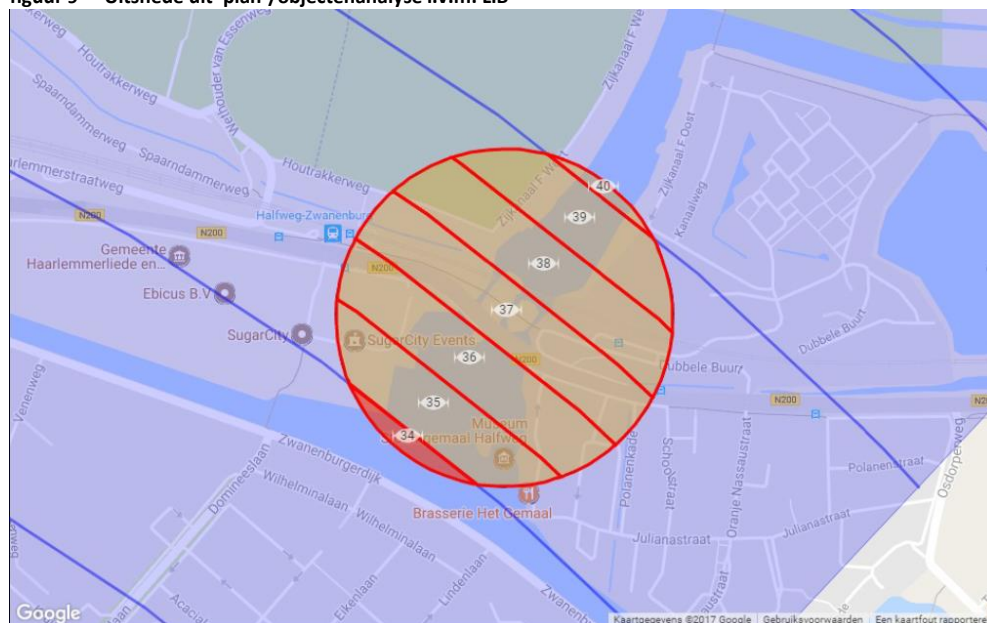
3.5 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

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 afwijkingsbevoegdheid, 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.

4.3 Bodem (milieukundig)

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.

4.3.2 Situatie plangebied

NGE

Pagina | 28

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 wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï, industrielawaaï en vliegtuiglawaaï 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 wegverkeerslawaaï in de periode 2013 – 2018 wil beperken. Het Actieplan is vooral gericht op het aanpakken van de overlast veroorzaakt door wegverkeerslawaaï. Om de geluidsoverlast aan te pakken, worden verschillende maatregelen genoemd, te weten:

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

4.4.2 Wegverkeerslawaaï

Akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï 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 geluidproductieplafonds (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 wegverkeerslawaaï, 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.

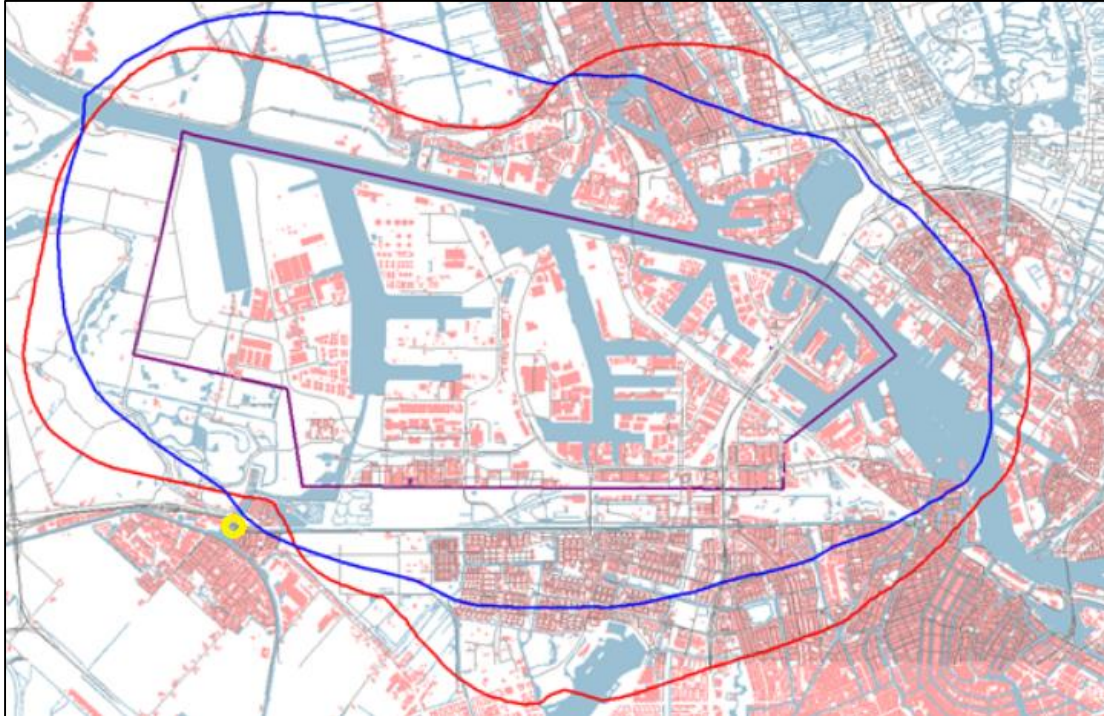
4.4.3 Spoorweglawaaï

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 spoorweglawaaï.

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 wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï, industrielawaai en vliegtuiglawaaï bekend als probleem. Voorgenomen ontwikkeling omvat het vervangen van de Boezembruggen. Er worden geen geluidsgevoelige objecten gerealiseerd. Uit onderzoek van Antea Group naar wegverkeerslawaaï 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 Boezembruggen 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 luchtkwaliteit 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

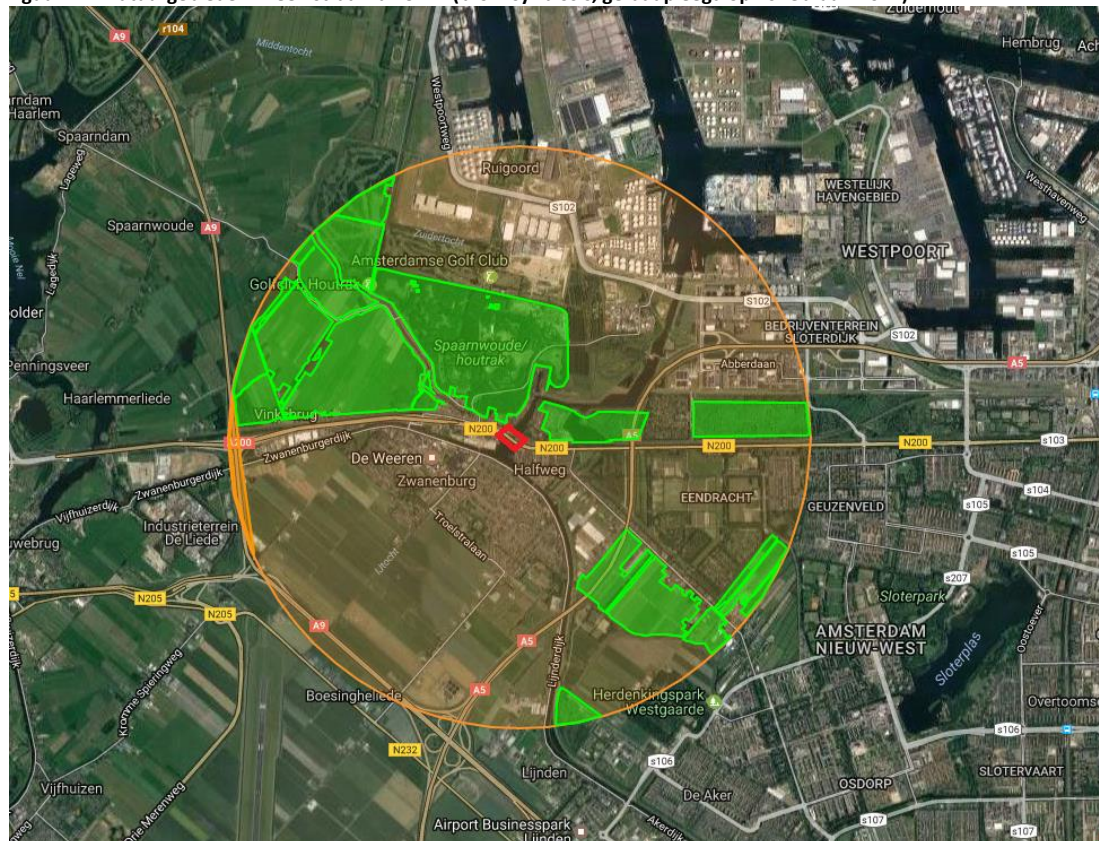
is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in of in de nabijheid van het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'.

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 sluizen en het sluseiland 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 verwarren 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