



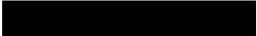
RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK

**Ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van aanvraag
omgevingsvergunning afwijking bestemmingsplan
Haarlemmermeer 2014**

Aanvullende gegevens aanvraag omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan
voor Schipholbrug (OLO 3965671)
Ruimtelijke Onderbouwing ten behoeve van Zaak 8707319

Datum	5 februari 2019
Status	definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat
Informatie	
Telefoon	
Fax	
Uitgevoerd door	
Opmaak	
Datum	5 februari 2019
Status	definitief
HB-nummer	3649790

Inhoud

1	Inleiding 4
1.1	Aanleiding 4
1.2	Ligging en begrenzing van het project 4
1.3	Planologische informatie en afwijking van het bestemmingsplan 5
2	Projectbeschrijving 7
2.1	Bestaande situatie 7
2.2	Omschrijving nieuw project en toekomstige situatie 7
2.3	Participatie 7
2.4	Planologische onderbouwing project 7
3	Beleid 8
4	Resultaten onderzoeken milieu- en omgevingsaspecten 9
4.1	Archeologie & Cultuurhistorie 9
4.2	Bedrijven en Milieuzoneringen 9
4.3	Bodem 9
4.4	Explosieven 9
4.5	Externe veiligheid 10
4.6	Wet natuurbescherming 10
4.7	Geluid 10
4.8	Geur-en lichthinder 10
4.9	Kabels en leidingen 10
4.10	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) 10
4.11	Luchtkwaliteit 10
4.12	Milieueffectrapportage (beoordeling) 11
4.13	Monument 11
4.14	Privaatrechtelijke belemmeringen 11
4.15	Verkeer, parkeren en ontsluiting 11
4.16	Wateraspecten 11
5	Uitvoerbaarheid 12
5.1	Economische uitvoerbaarheid 12
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid 12

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Schipholbrug is één van de kunstwerken die moeten worden vernieuwd binnen het tracé A9 Badhoevedorp-Holendrecht. De huidige brug volstaat niet meer voor het bestendig toekomstig gebruik als brug in de Rijksweg A9 en wordt daarom meegenomen in het project verbreding A9 waaronder ook verbetering van de omgeving wordt gerealiseerd.

1.2 Ligging en begrenzing van het project

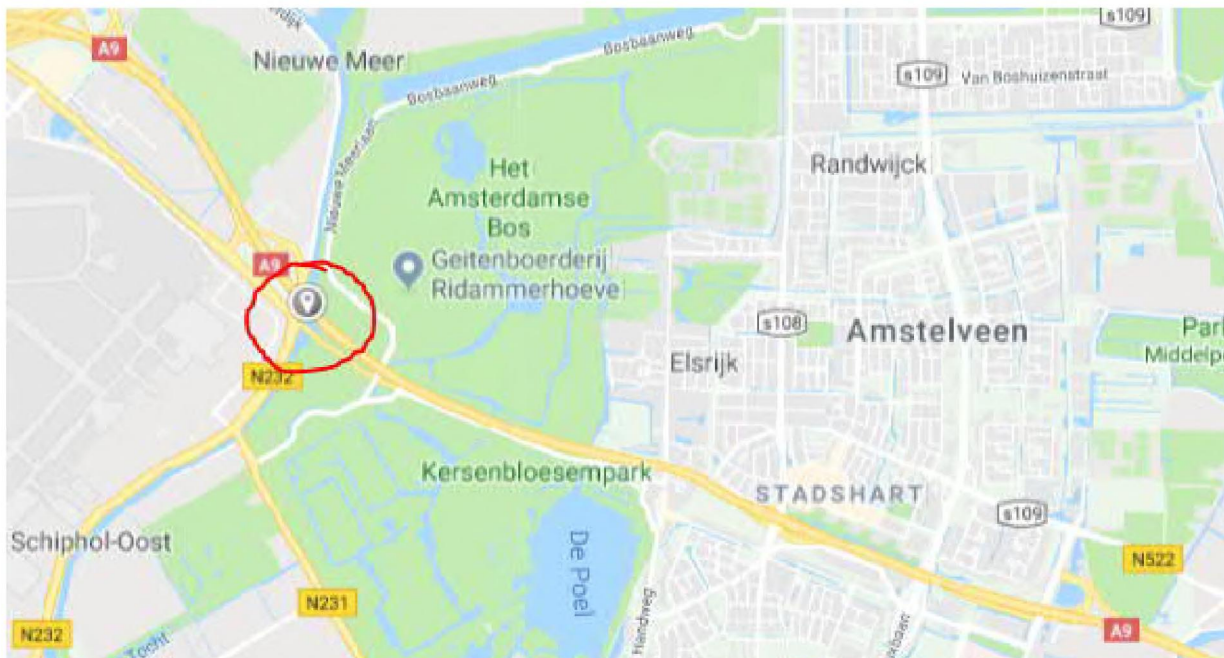
De gevraagde afwijking is ten behoeve van de voorgenomen werkzaamheden aan de Schipholbrug.

Deze beweegbare brug is onderdeel van de Rijksweg 9 (A9) op het deel tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht. De brug overstrekt de Haarlemmerringvaart, welk water rondom de polder van de Haarlemmermeer loopt. Het stuk waar de brug overheen gaat, maakt deel uit van de Staande Mastroute Oost (IJsselmeer – de Deltawateren) en West (Noordzeekanaal – Kagerplassen), twee belangrijke recreatieve routes voor grotere zeilschepen.

Vlak naast de brug aan noordwestelijke zijde ligt afrit 6 richting onder andere Aalsmeer en het Amsterdamse bos.

De brug omvat het kadastrale perceel Haarlemmermeer sectie AI nummer 381.

De aanvraag betreft de gronden tussen de beide oevers van de Ringvaart, noordelijk en zuidelijk begrensd door de tracégrenzen (zie verder 1.3).

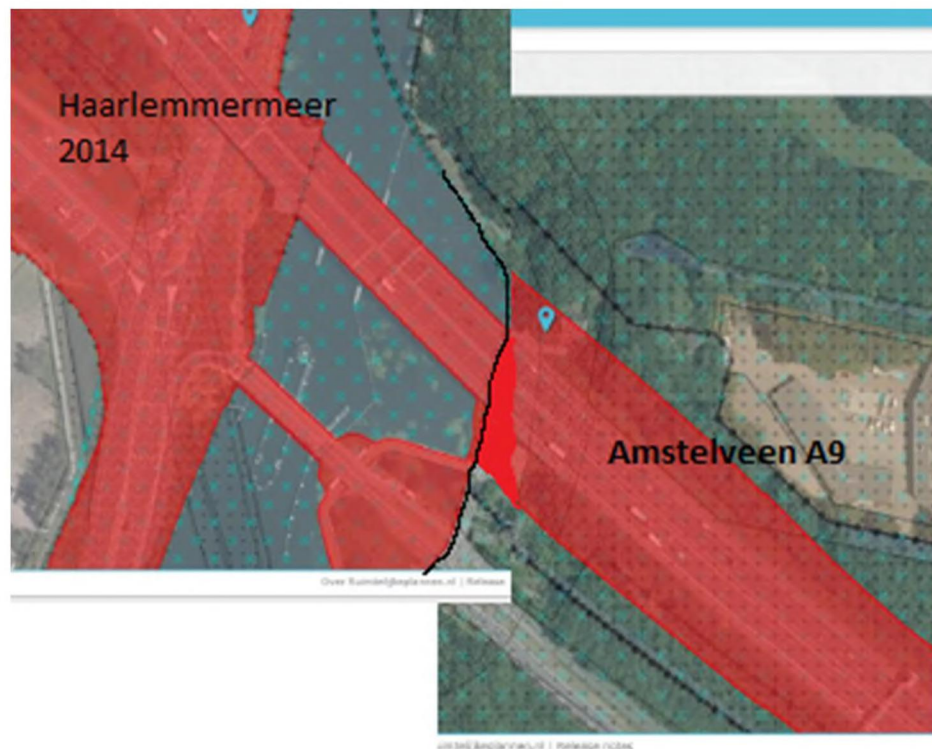


Locatie Schipholbrug

1.3

Planologische informatie en afwijking van het bestemmingsplan

De verbreding van de A9, waaronder de Schipholbrug, is vastgelegd in het Tracébesluit 2011 (TB 2011). Het TB 2011 is al enige jaren onherroepelijk. De gemeenteraad heeft conform artikel 13, lid 10 van de Tracéwet reeds een bestemmingsplan overeenkomstig het TB 2011 vastgesteld. Dit bestemmingsplan 'Haarlemmermeer 2014' is vastgesteld op 4 december 2014 en heeft een onherroepelijke status (NL.IMRO.0394.BVOHm2014-C001). De grens van dit bestemmingsplan ligt (globaal aangeduid) op de rechteroever van de Ringvaart (zwarte lijn onderstaande plaatje) waardoor het aangrenzende bestemmingsplan 'Amstelveen A9' van gemeente Amstelveen niet van toepassing is. De afwijking is derhalve alleen voor het bestemmingsplan Haarlemmermeer 2014 nodig aangezien alleen binnen dit bestemmingsplan de werkzaamheden aan de brug gaan plaatsvinden en het bestemmingsplan 'Amstelveen A9' van gemeente Amstelveen al uitgaat van de tracégrenzen.



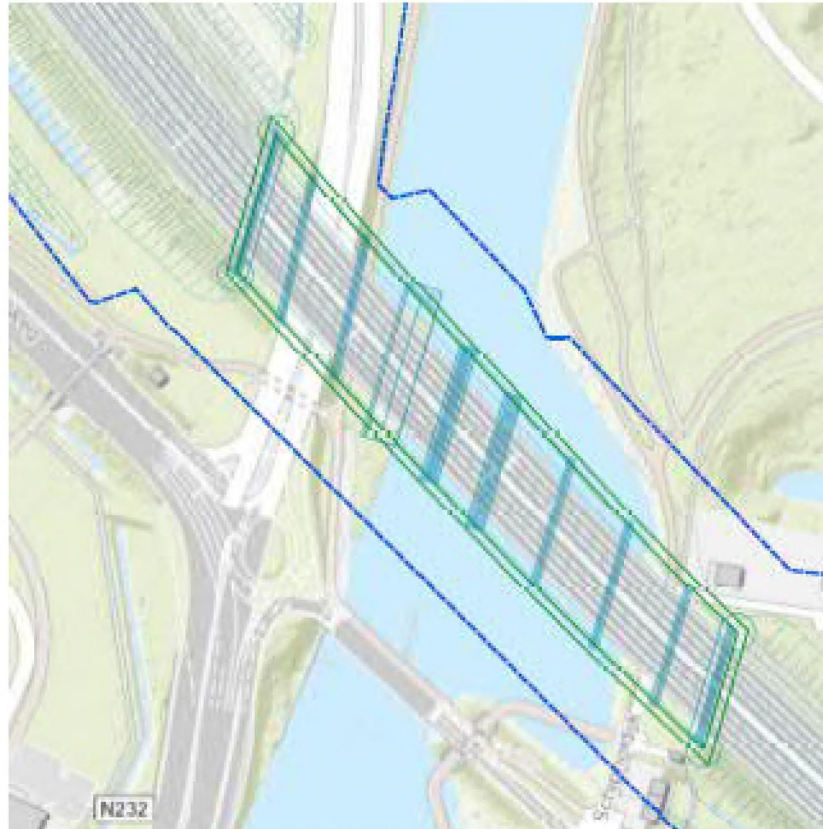
Ter plekke vigerende bestemmingsplannen

De brug in huidige omvang valt geheel binnen de bestemming Verkeer (artikel 14). Hierin is opgenomen dat de voor 'Verkeer' aangewezen gronden bestemd zijn voor: "a. wegen, met dien verstande dat voor het nieuwe tracé van rijksweg A9 geldt dat het aantal rijstroken niet meer mag bedragen dan het aantal, genoemd in het Tracébesluit over de A9; [...]." De nieuwe uitvoegstrook ondervindt hiervan geen belemmering, aangezien weefvakken, in- en uitvoegstroken en vluchtstroken niet tot de rijstroken gerekend worden.

De verbreding van de brug aan met name de noordelijke zijde maar ook zuidelijke zijde van de brug, evenals een eventuele tijdelijke maatregel (tijdelijke brug), zijn geprojecteerd in de bestemming 'Water' (Artikel 16). Deze gronden zijn bestemd voor a) water; b) waterhuishoudkundige voorzieningen, c) bergbezinkbassins; d) bruggen ten behoeve van langzaam verkeer; e) [...] brugwachtershuisje [...].

De gewenste ontwikkelingen kunnen onder deze bestemming niet gerealiseerd worden.

De gewenste afwijking van het bestemmingsplan betreft daarom de vergroting van het bestemmingsvlak Verkeer tot aan de grenzen van het TB 2011 (de blauwe stippellijnen op het kaartje) zodat zowel de verbreding aan noordelijke en zuidelijke zijde van de brug evenals eventuele tijdelijke maatregelen mogelijk kunnen worden gemaakt. Dit betekent afwijking van de ter plaatse geldende bestemming Water.



Kaart met gewenste uitbreiding boven Water tot grenzen Tracébesluit (blauwe lijn)

2 Projectbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

De Schipholbrug is onderdeel van de rijksweg A9. Deze brug telt momenteel 2 keer 3 rijstroken en twee vluchtstroken.

2.2 Omschrijving nieuw project en toekomstige situatie

Om de benodigde ontwikkelingen van de brug te kunnen realiseren, is er door Rijkswaterstaat een maatregelvlak bepaald welk binnen het TB 2011 is vastgelegd. Dit vlak maakt (de maatregelen die nodig zullen zijn voor) de uitvoering van het werk aan de Schipholbrug mogelijk.

Uit recente verkeersprognoses blijkt dat de capaciteit van een deel van de noordelijke afrit naar Aalsmeer vanaf de A9, na aanleg van de uitbreiding zoals beschreven binnen het TB 2011, onvoldoende zal zijn. Het risico bestaat dat na aanleg, als gevolg van terugslag, files gaan ontstaan op de A9. Afrit 6 faciliteert het verkeer naar Aalsmeer en parkeerterrein P3 van Schiphol, vanaf de A9. In relatie tot Schiphol speelt tevens de vraag op welke wijze de uitbreiding van de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven zich gaat ontwikkelen.

Om deze reden is er inmiddels sprake van het uitbreiden van afrit 6 (Aalsmeer-P Schiphol-Amsterdamse Bos) over de Schipholbrug met een extra uitvoegstrook. Hierdoor moet er aan de noordkant een extra uitvoegstrook worden gerealiseerd. Tevens zal er aan de zuidzijde extra ruimte nodig zijn. Verder wil Rijkswaterstaat graag de opdrachtnemer voldoende ruimte geven voor het ontwerpen en uitvoeren van tijdelijke maatregelen (zoals een tijdelijke verkeersbrug) welke binnen de tracégrenzen moeten kunnen worden gerealiseerd. Hiertoe is het noodzakelijk dat de bestemming Water ten noorden en ten zuiden van de Schipholbrug, tot aan de beide Tracégrenzen, bestemd wordt als Verkeer. De opdrachtnemer hoeft dan niet nogmaals een afwijking van de bestemming Water aan te vragen maar kan dan volstaan met een omgevingsvergunning Bouwen.

2.3 Participatie

Aangaande deze afwijking is tijdens regulier overleg gevoerd met de ambtenaren van gemeente Haarlemmermeer. De (invulling van de) aangevraagde afwijking is tevens ten bate van de gemeente.

Met provincie Noord-Holland, Hoogheemraadschap Rijnland en Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is (separaat) regulier overleg over het gehele project A9 Badhoevedorp-Holendrecht waarin de werkzaamheden aan de Schipholbrug inclusief de aangevraagde verbreding tevens aan de orde komen.

Met de omwonenden zijn tijdens de Planstudie 2007-2011 diverse inspraak- en informatiebijeenkomsten gehouden. Na het onherroepelijk verklaren van het TB 2011 door de Raad van State d.d. 04-01-2012 zijn er nog diverse informatiebijeenkomsten geweest in Badhoevedorp in 2016 en 2017.

2.4 Planologische onderbouwing project

De aangevraagde afwijking ziet op een relatief kleine uitbreiding van de reeds (in het TB 2011) mogelijk gemaakte uitbreiding van de Schipholbrug. Tevens worden hiermee tijdelijke maatregelen mogelijk gemaakt die nodig zijn voor de realisatie van de uitbreiding van de Schipholbrug.

Er wordt niet een geheel andere functie mogelijk gemaakt dan de functie die nu al wordt uitgevoerd, te weten een brug in de Rijksweg A9, met daarbij eventuele tijdelijke maatregelen. Gezien deze gegevens, kan gesteld worden dat de aangevraagde functie van de gronden past op de gewenste locatie.

3 Beleid

Voor de verhouding van het project met beleidsstukken op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau, wordt hier verwezen naar de stukken die ten grondslag liggen aan de Milieueffectrapportage (MER) en het Tracébesluit 2011.

Voor de stukken van het MER en het Tracébesluit 2011 kan worden gekeken op <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/Schiphol-Amsterdam-Almere-weguitbreiding/Tracebesluit2011/Documenten/index.aspx>

4 Resultaten onderzoeken milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Archeologie & Cultuurhistorie

Voor het aspect cultuurhistorie, archeologie en landschap moet onderzocht worden of de afwijking gevolg heeft voor inpassing en of er, door extra ruimtebeslag, sprake is van aantasting van aanwezige archeologische waarden.

De afwijking is zo gering dat er geen sprake is van wijziging van effecten zoals deze beschreven zijn in het TB 2011.

4.2 Bedrijven en Milieuzoneringen

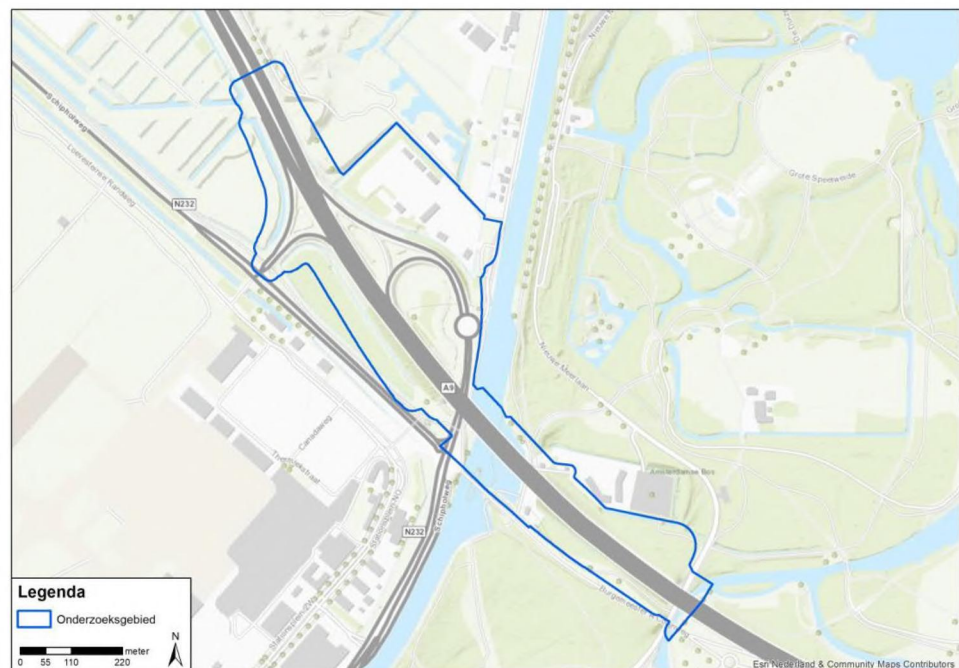
Niet relevant, er wordt geen nieuw bedrijf gerealiseerd waarmee de afstand tot een milieugevoelige functie niet van toepassing is.

4.3 Bodem

Niet relevant, het betreft een afwijking van de bestemming Water.

4.4 Explosieven

Rijkswaterstaat heeft in 2009 en 2015 een historisch vooronderzoek laten uitvoeren naar de mogelijke aanwezigheid van Conventionele Explosieven (CE). Uit het vooronderzoek is gebleken dat in en nabij dit onderzoeksgebied tijdens de Tweede Wereldoorlog op verschillende plaatsen oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden met als gevolg dat dit deel verdacht is op het aantreffen van CE in de vorm van afwerpmunitie. Op basis van deze vooronderzoeken is er in 2018 een Projectgebonden Risico Analyse (PRA) opgesteld voor het op afwerpmunitie verdachte deel.



In bovenstaande afbeelding is het onderzoeksgebied van deze PRA aangegeven.

Het gebied is aangemerkt als deels verdacht op afwerpmunitie. Het detectie onderzoek is afhankelijk van de werkzaamheden die de opdrachtnemer nodig acht voor het realiseren van het project. Dit zal te zijner tijd door de opdrachtnemer worden uitgevoerd op basis van het Voorlopig > Definitief > Uitvoeringsontwerp waarbij de tijdelijke en hulpconstructies voor de bouw bekend zijn. Voor een deel van het tracé moet onder OCE-protocol gewerkt worden.

4.5 Externe veiligheid

Negatieve effecten op het aspect externe veiligheid spelen als de afwijking een asverschuiving van de weg tot gevolg heeft. De as van de weg is hier gedefinieerd als het midden van de middenberm. Als er sprake is van een asverschuiving, zijn er berekeningen voor plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) noodzakelijk. Bij deze afwijking is er geen sprake van een asverschuiving. Er zijn daarom geen negatieve effecten op het aspect externe veiligheid.

4.6 Wet natuurbescherming

Negatieve effecten voor het aspect natuur spelen enkel als de verkeersintensiteiten verhoogd worden: dan moeten stikstofberekeningen uitgevoerd worden en moet ruimtebeslag bepaald worden. Negatieve effecten kunnen effect hebben op beschermde soorten, bomen en natuurgebieden.

Middels de aangevraagde afwijking worden geen hogere verkeersintensiteiten verwacht, daarom kan gesteld worden dat de effecten voor ecologie/natuur er niet zijn.

4.7 Geluid

Voor de gewijzigde A9 (ter plaatse van afrit Aalsmeer) is het geluideffect onderzocht op de meest nabij gelegen woningen, waarbij het gewijzigd ontwerp is opgenomen. Na toevoeging van de extra uitvoegstrook voor afrit 6 aan het rekenmodel is gebleken dat op de meest nabij gelegen woningen er geen toenames van de (afgeronde) geluidsbelasting optreden. De niet afgeronde resultaten laten verschillen zien van -0,2 tot 0,2 dB.

Hiermee kan worden geconcludeerd dat de effecten van de extra verbreding qua geluid te verwaarlozen zijn.

4.8 Geur-en lichthinder

Niet relevant, er wordt geen extra geur- of lichthinder veroorzaakt.

4.9 Kabels en leidingen

Belangrijke kabels & leidingen (drinkwater, elektriciteit en data) zijn in opdracht van RWS in 2017/2018 door de K&L-beheerders verlegd. De overige K&L kunnen door de opdrachtnemer in overleg met de K&L-beheerders worden verlegd indien dit noodzakelijk is voor de realisatie van de brug.

4.10 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)

De regels die in het LIB zijn opgenomen, zijn met name van belang voor de realisatiefase. Tijdens het werken met hijskranen en andere apparatuur gelden de hoogtebeperkingen uit dit besluit. Opdrachtnemer wordt geacht zich op de hoogte te stellen van deze eisen en daarnaar te handelen. Ook in het contract met Rijkswaterstaat staan verscheidene eisen en procedures waar Opdrachtnemer zich aan dient te houden.

4.11 Luchtkwaliteit

Met betrekking tot luchtkwaliteit kan het volgende gesteld worden. Voor de effecten op het aspect lucht is de gebruiksfase maatgevend. De emissie van luchtverontreinigende stoffen wordt bepaald door de snelheid en de intensiteiten

van het verkeer. Als de afwijking daar invloed op heeft, dan zijn berekeningen voor fijnstof en stikstofdepositie noodzakelijk om de grenswaarden te toetsen.

Aansluiting 6 is niet genoemd in de 9e melding Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) IenM-Rijkswaterstaat. Echter de aansluiting 6 is wel opgenomen in de NSL-rekentool, daarin wordt geen onderscheid gemaakt in het aantal stroken van een uitvoegstrook.

Bij deze afwijking voor extra wegverharding en benodigd kunstwerk is de verschuiving van de rijlijnen marginaal en worden de intensiteiten niet aangepast, daardoor zijn de effecten op lucht niet noemenswaardig.

4.12 Milieueffectrapportage (beoordeling)

Voor het gehele tracé is een m.e.r. opgesteld. De onderhavige afwijking is van dusdanig relatief kleine aard, dat een aparte m.e.r.-beoordeling niet aan de orde is.

4.13 Monument

Niet van toepassing, er vinden geen effecten op monumenten plaats.

4.14 Privaatrechtelijke belemmeringen

Rijkswaterstaat is eigenaar van de Schipholbrug. De Ringvaart (zogenaamde 'natte bak') is in eigendom bij Hoogheemraadschap Rijnland. Met Hoogheemraadschap Rijnland is een Uitvoeringsovereenkomst gesloten waarin afspraken over zaken die spelen, zoals de verbreding van de Schipholbrug, zijn vastgelegd. Met de andere belanghebbende partijen zoals Provincie Noord-Holland (vaarwegbeheerder Ringvaart) en gemeente Haarlemmermeer, zijn ook dergelijke Uitvoeringsovereenkomsten gesloten.

4.15 Verkeer, parkeren en ontsluiting

De afwijking op bestemmingsplan wordt aangevraagd om uiteindelijk terugslag op de rijksweg te kunnen voorkomen. De afwijking ziet derhalve op verbetering van de verkeerssituatie.

4.16 Wateraspecten

Voor het aspect water moet onderzocht worden of er negatieve effecten zijn voor grondwater of watersystemen.

De afwijking is zo gering dat er geen sprake is van wijziging van effecten zoals beschreven in het TB 2011. Wel is er iets meer verhard oppervlak, echter dit valt niet in een peilgebied wat tot meer open water zou moeten leiden. Het hemelwater zou immers toch al rechtstreeks in de Haarlemmerringvaart afvoeren.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De afwijking van bestemmingsplan valt binnen het project A9 Badhoevedorp-Holendrecht waarvoor door het Rijk voldoende middelen beschikbaar zijn gesteld. Tevens is het ten opzichte van de gehele projectrealisatie een zeer klein onderdeel.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De realisatie van de afwijking vindt plaats binnen het grotere project A9 Badhoevedorp-Holendrecht. De verbreding van de Schipholbrug zal daar geen grote opzichtige wijziging in vormen, temeer omdat de Schipholbrug al vernieuwd zal worden. De extra verbreding is ten opzichte daarvan, verwaarloosbaar.