

Onderbouwing cultuurhistorie bruggen stadsstrand Hoorn

Onderwerp	Documentnummer	Datum
Onderbouwing cultuurhistorie bruggen stadsstrand Hoorn	AMMD-0017335	1-4-2022

1. Inleiding

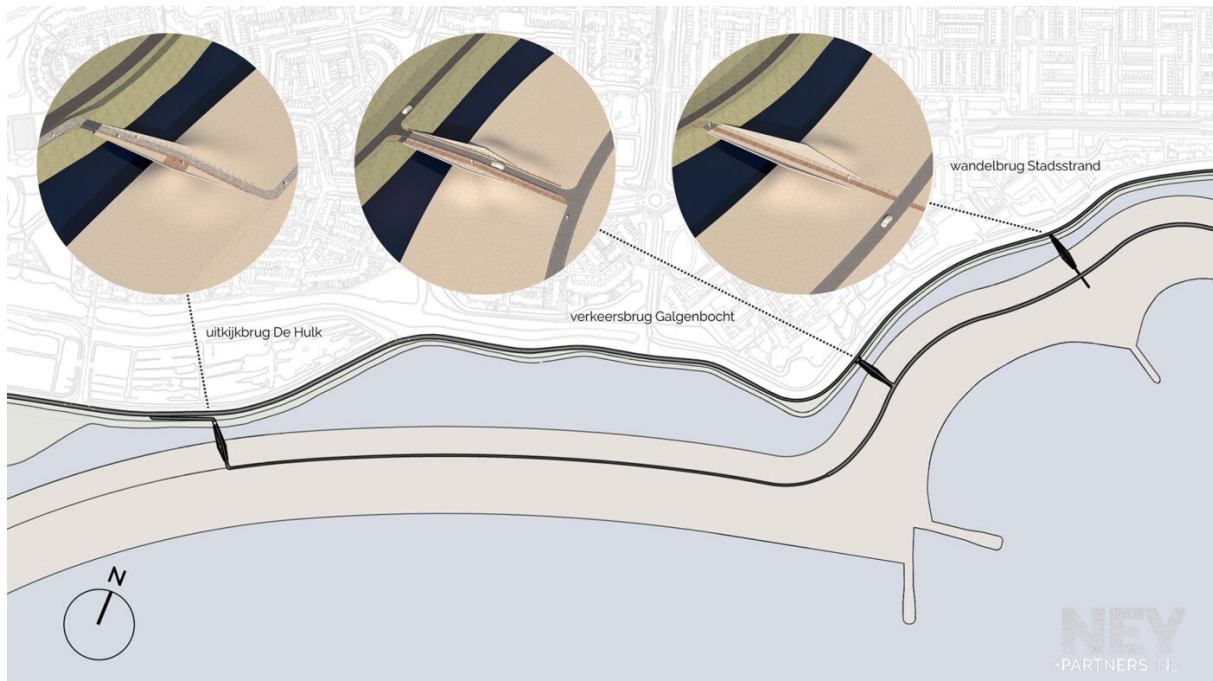
1.1 Omschrijving plan

Als onderdeel van de versterking van de Markermeerdijken is, tussen Hoorn en Schardam, in het Markermeer een nieuwe dijk in het Markermeer gerealiseerd. Deze oeverdijk neemt, bij oplevering, de primaire waterkerende functie van de bestaande monumentale dijk over. Tussen de oeverdijk en de bestaande waterkering blijft een oppervlaktewater aanwezig: het tussenwater.

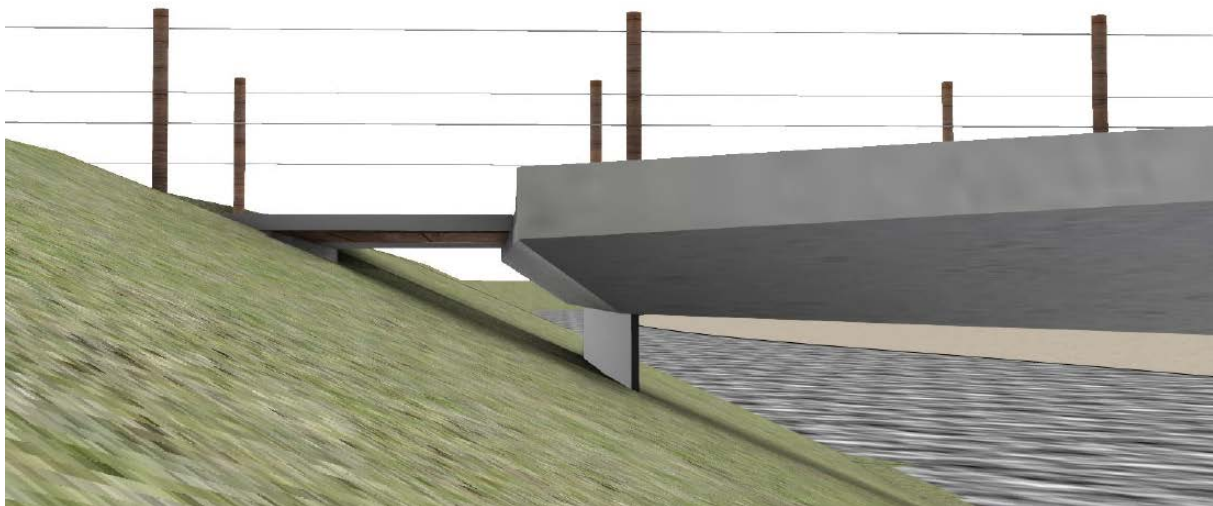
Nadat de oeverdijk is gerealiseerd wordt door de gemeente Hoorn het gedeelte tussen de schouwburg en de Galgenbocht (module 2) als stadsstrand ingericht. Hiermee krijgt module 2 een recreatieve functie. Het aansluitende deel van de oeverdijk binnen de gemeentegrens (module 3) krijgt een meer extensieve functie, waarbij (meer) ruimte is voor natuur.

Om het stadsstrand bereikbaar te maken vanuit Hoorn worden een wandelbrug en een verkeersbrug (Galgenbocht) gebouwd. Naast deze twee bruggen wordt er nabij De Hulk nog een derde brug (fietsbrug/uitkijkbrug) gerealiseerd (figuur 1). Op deze wijze ontstaat er een doorgaande fietsverbinding. De vormgeving van de drie bruggen is op elkaar afgestemd, zodat er een uniform beeld ontstaat. Hierbij geldt dat de wandelbrug en fietsbrug vrijwel identiek zijn, de verkeersbrug is zwaarder uitgevoerd (breder), zodat het geschikt is voor gemotoriseerd verkeer.

Om de bruggen te realiseren wordt er op de oeverdijk een landhoofd gemaakt. Voor de aansluiting op de bestaande waterkering wordt een verticale staalplaat (federlamelle) gebruikt die zo min mogelijk ingrijpt op de waterkering. Op deze manier blijft het profiel van de bestaande waterkering zoveel mogelijk behouden (figuur 2).



Figuur 1 Locaties van de drie bruggen: Uitsluitend brug de Hulk (fietsbrug), verkeersbrug Galgenbocht en wandelbrug stadsstrand.



Figuur 2 Impressie aansluiting brug op dijklichaam (verticale staalplaat).

1.2 Aantasting monument

De bestaande waterkering (Westerdijk) is onderdeel van de Westfriese Omringdijk. De Westfriese Omringdijk is als provinciaal monument aangewezen. Om de bruggen op de bestaande waterkering (en de binnendijkse infrastructuur) aan te kunnen sluiten moeten er werkzaamheden in de

monumentale dijk uitgevoerd worden. Dit betekent dat er een omgevingsvergunning – monument benodigd is. De voorliggende notitie dient ter onderbouwing van deze omgevingsvergunning.

In de voorliggende notitie wordt eerst het toetsingskader (*Omgevingsverordening*) beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de uit te voeren werkzaamheden en de gevolgen hiervan voor het provinciale monument. Deze gevolgen (effecten) worden aansluitend getoetst aan de criteria die in de *Omgevingsverordening* zijn opgenomen. De notitie wordt afgesloten met een conclusie waarin de vergunbaarheid van het initiatief wordt bepaald.

2. Toetsingskader

Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 is de *Omgevingsverordening NH2020* vastgesteld, de *Erfgoedverordening Noord-Holland 2017* is met de inwerkingtreding van de *Omgevingsverordening* ingetrokken.

In de *Omgevingsverordening* is bepaald dat het, zonder omgevingsvergunning, verboden is om een beschermd monument te slopen, beschadigen, verplaatsen of in enig opzicht te wijzigen¹. Een omgevingsvergunning wordt geweigerd, tenzij:

- a. er sprake is van een groot openbaar belang;
- b. er geen reële alternatieven zijn, en
- c. wordt aangetoond dat de beschadiging van het monument zo minimaal mogelijk is².

In de toelichting op de *Omgevingsverordening* is opgenomen wat er onder groot openbaar belang wordt verstaan. Onder groot openbaar belang wordt verstaan dat het belang een zekere maatschappelijke waarde vertegenwoordigt, het moet dus om een algemeen belang gaan en niet om een puur particulier of individueel belang. Verder kan een groot openbaar belang in het bereiken van beleidsdoelen gelegen zijn. In dat geval moet afgewogen worden hoe de aantasting van het te beschermen belang zich verhoudt tot de voorgestane ontwikkeling. Er geldt een motiveringsplicht.

Als tweede voorwaarde aan vergunningverlening mogen er geen reële alternatieven zijn. Uit de toelichting op de *Omgevingsverordening* blijkt dat het hierbij zowel kan gaan om een alternatieve ontwikkeling als een alternatieve locatie voor de ontwikkeling. Het gebrek aan alternatieven moet gemotiveerd worden. Deze motiveringsplicht geldt ook voor het derde criterium (minimale schade aan het monument).

3. Toetsing bruggen stadsstrand Hoorn

3.1 Beschrijving huidige situatie

In de huidige situatie wordt in het Markermeer, voor de bestaande monumentale dijk, een nieuwe dijk (oeverdijk) aangelegd. Tussen deze nieuwe dijk en de bestaande waterkering blijft een waterpartij over (tussenwater). De bestaande dijk is onderdeel van de Westfriese Omringdijk. De Galgenbocht vormt een markant uitzichtpunt (kaap). Op de bestaande dijk is rond 1960 een kanteldijk aangebracht. Binnendijs ligt de woonwijk *Grote Waal* en buitendijs grenst de dijk direct aan het Hoornse Hop. De bebouwing onderlangs de dijk bestaat uit appartementencomplexen en woonhuizen. De dijk grenst aan het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer (Vogelrichtlijn) dat

¹ Omgevingsverordening NH2020, artikel 4.58.

² Omgevingsverordening NH2020, artikel 4.58 lid 2.

hier ongeveer 80 meter uit de oever ligt. Het voetpad (gras) ligt op de dijk en het fietspad ligt op de weg.

3.2 Kenmerkende waarden Westfriese Omringdijk

Sinds 8 maart 1983 is de Westfriese Omringdijk aangewezen als beschermd provinciaal monument. In de beschrijving van de Omringdijk van West-Friesland (Provinciaal Bestuur Noord-Holland, Haarlem, december 1990) wordt benadrukt dat de dijk van monumentaal belang is, maar ook als waterkering op verschillende plaatsen van betekenis is. Beschreven is dat in principe het waterstaatskundig belang prevaleert boven het monumentale. Met de plaatsing op de provinciale monumentenlijst beoogt de provincie tot goede afspraken te komen ingeval ingrijpende veranderingen aan de dijk onvermijdelijk zijn.

In de redengevende omschrijving is het volgende opgenomen:

- De Westfriese Omringdijk is **cultuurhistorisch** van betekenis omdat hij West-Friesland door de eeuwen heen beschermd heeft tegen het water van de zee en de omringende meren. Het tracé van de dijk is historisch bepaald. Men kan daarin sporen waarnemen van de strijd tegen het water in de loop der tijd. In de eerste plaats is dat het bochtige tracé zelf. Bochten in een dijk duiden meestal op inbraken. Vervolgens geven de wielen een indruk van regelmatig terugkerende doorbraken en zijn de kleiputten de resultaten van het voortdurende onderhoud en herstel van de dijk. Tenslotte vormen de buitendijkse landen een essentieel onderdeel van de oudste vorm van een dijkverdedigingssysteem, waarbij men vóór de dijk voorland liet liggen om de slag van het water te breken.
- **Historisch-morfologisch** is de dijk van betekenis omdat hij in de loop der tijd hersteld, opgehoogd en afgegraven is en successievelijk van een aarden, wier- en steenbekleding is voorzien. Belangrijk hierbij is de samenstelling van het dijklichaam en de vorm van het profiel daarvan, zoals minimum breedte, taludhelling etc.
- De dijk vormt een **beeldbepalend element** in het Noord-Hollandse polderlandschap door de continuïteit en de hoogte van de dijk en de openheid van het landschap.
- Tenslotte heeft de dijk nog **historisch-ruimtelijke betekenis** als scheiding tussen oud land en de zee en tussen oud en nieuw land, waardoor hij een essentieel deel uitmaakt van het omringende dijklandschap. Dit cultuurlandschap heeft in de loop der tijd in hoge mate invloed uitgeoefend op de huidige uiterlijke verschijningsvorm van verschillende dijkvakken.

Ter hoogte van de drie te bouwen bruggen heeft de dijk de volgende kenmerkende waarden:

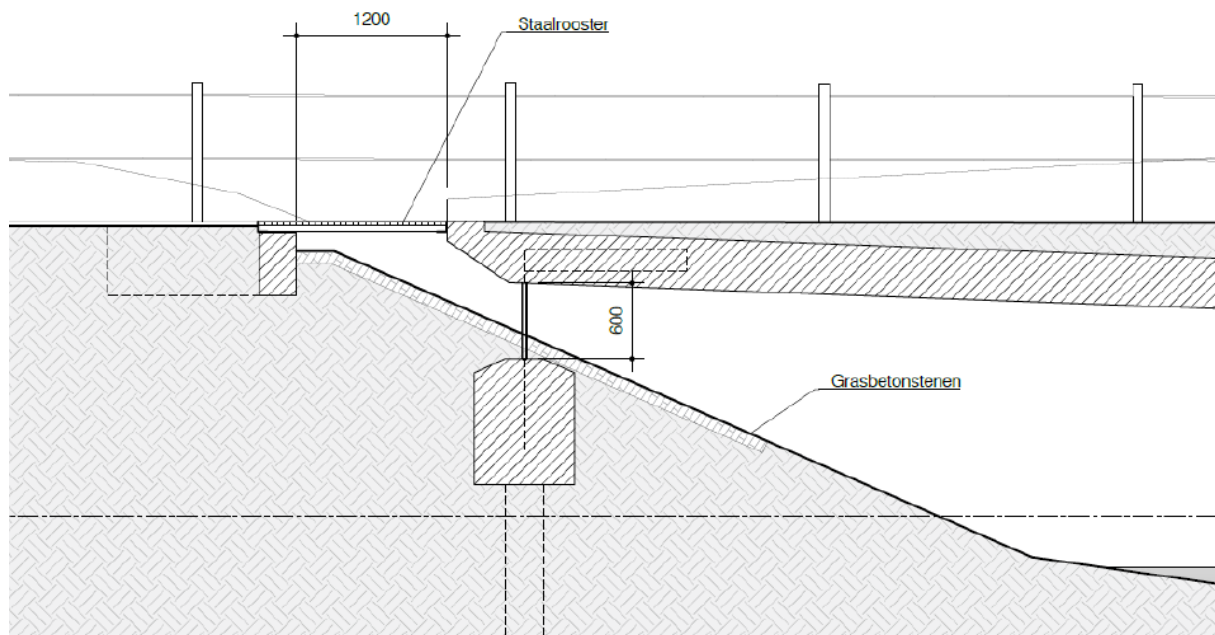
- Dijktracé/-profiel
- De historische steenbekleding
- Overgangszone binnen- en buitenkant.

3.3 Beschrijving werkzaamheden (realisatie drie bruggen)

De drie bruggen zijn op eenzelfde manier vormgegeven, de uitvoering is in grote lijnen dan ook identiek. In het onderstaande wordt een uniforme beschrijving van de werkzaamheden gegeven die van toepassing is voor alle drie bruggen. De beschrijving spitst zich toe op de werkzaamheden in/aan het monument, omdat dit voor de beschouwing van de effecten het meest relevant is.

Voor wat betreft de bestaande dijk (monument) geldt dat ter hoogte van de aansluiting het dijklichaam tijdelijk ontgraven wordt. Deze ontgraving is benodigd om de fundering te maken voor de verticale staalplaat (figuur 3). Tevens is een beperkte ontgraving van het dijklichaam benodigd om het cunet voor de weg (of het pad in het geval van de wandelbrug/uitkijkbrug) aan te leggen.

Na de realisatie van het cunet en de fundering wordt het dijklichaam hersteld en opgeleverd zoals aangegeven op het bijgevoegde principe (figuur 3).



Figuur 3 Principe aansluiting brug op dijklichaam (verticale staalplaat).

De aansluiting van de bruggen op het dijklichaam worden in het verdere ontwerpproces nader uitgewerkt. Hierbij wordt uitgegaan van een staalrooster, waarbij de vorm en afmetingen nog moeten worden uitgewerkt. De wijze waarop het toekomstige beheer en onderhoud (met name onder de brug) wordt uitgevoerd, vormt tevens een belangrijk punt bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

3.4 Beoordeling effecten op kenmerken waarden Westfriese Omringdijk

De realisatie van de drie bruggen heeft de volgende effecten op de kenmerkende waarden van het provinciaal monument:

- Het **tracé van de dijk** wijzigt door de realisatie van de drie bruggen niet. De dijk blijft op dezelfde plaats liggen.
- Het **profiel van de dijk** wordt door de bouw van de drie bruggen beperkt aangetast. Doordat er gekozen is voor een federlamelle (verticale staalplaat) wordt zo min mogelijk op het profiel van de dijk ingegrepen. Het dijkprofiel blijft, ook ter hoogte van de bruggen, op deze manier zoveel mogelijk herkenbaar.
- De **historische steenbekleding** wordt ter hoogte van de bruggen tijdelijk verwijderd (bij de noodzakelijke ontgraving). De bekleding wordt echter op dezelfde locatie teruggeplaatst in de eindsituatie.
- **Overgangszone binnen- en buitenkant.** Aan de binnenzijde van de dijk worden geen werkzaamheden uitgevoerd, de overgangszone wijzigt hier niet. Aan de buitenzijde van de dijk wordt, door het slanke ontwerp van de bruggen, de overgangszone tussen de dijk en het water niet aangetast. In vergelijking tot de vergunde situatie voor de dijkversterking (aanleg oeverdijk) treedt er geen aanvullende aantasting op.

3.5 Beoordeling vergunbaarheid

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven gelden er drie voorwaarden (criteria) waaraan een ontwikkeling moet voldoen voordat er sprake is van een toelaatbaar (vergunbaar) initiatief: groot openbaar belang, geen reële alternatieven en zo min mogelijke beschadiging. In het onderstaande worden deze criteria behandeld.

Groot openbaar belang

Met de realisatie van de drie bruggen wordt verder invulling gegeven aan het stadsstrand. Dit stadsstrand is een belangrijk speerpunt van het gemeentelijke beleid. In de structuurvisie van de gemeente Hoorn (2012) is opgenomen dat de kustzone als belangrijke kwaliteitsdrager van Hoorn wordt gezien. In de structuurvisie is opgenomen dat de kustzone versterkt moet worden, het Waterfront moet verder worden ontwikkeld³. Met de ontwikkeling van het stadsstrand wordt invulling gegeven aan deze ambitie, er is duidelijk sprake van een algemeen belang (geen individueel belang).

Om dit nieuwe stadsstrand bereikbaar te maken zijn de drie te bouwen bruggen voorzien. Het groot maatschappelijk belang is gelegen in het feit dat door de ontwikkeling van het stadsstrand als geheel een belangrijk beleidsdoel van de gemeente Hoorn (ontwikkeling kustzone) wordt verwezenlijkt. Specifiek voor de verkeersbrug geldt hierbij ook nog een veiligheidsbelang. Via de verkeersbrug wordt de oeverdijk namelijk bereikbaar gemaakt voor gemotoriseerd verkeer. Hulpdiensten kunnen via de brug, bij een noodgeval op de oeverdijk, snel ter plaatse zijn.

Geen reële alternatieven

Er zijn, in theorie, verschillende mogelijkheden om een verbinding tussen de oeverdijk en de bestaande dijk te maken. Zo kan in plaats van een brug ook gekozen worden voor een volledige grondoplossing (in de vorm van een dam). Een grondoplossing leidt echter tot een grotere aantasting van het monument, omdat in dat geval ter hoogte van de aansluiting de overgangszone en het dijkprofiel volledig verdwijnen. Naast een grondoplossing kan ook voor een tunnel gekozen worden. Verkeerskundig is dit echter niet in te passen, omdat de ruimte ontbreekt voor het aanpassen van de binnendijkse infrastructuur. Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er geen reëel alternatief is voor de realisatie van een brug.

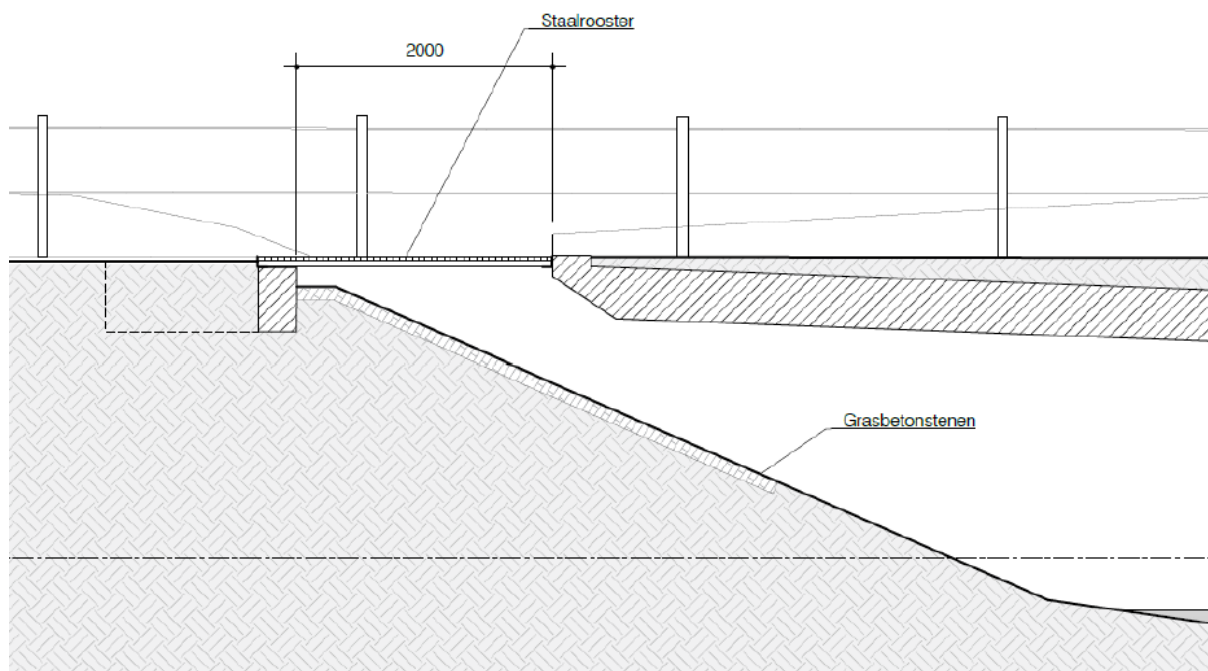
Tot slot geldt dat voor de bruggen een alternatieve locatie kan worden overwogen. Dit leidt echter niet tot een andere of kleinere beschadiging van het provinciaal monument. Ter hoogte van de oeverdijk is de gehele bestaande waterkering een provinciaal monument. Dit betekent dat er, ongeacht de locatie van de bruggen, op het provinciaal monument moet worden aangesloten.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er geen reële alternatieven zijn voor de bruggen en de locaties van deze bruggen.

Zo min mogelijke beschadiging

Er zijn verschillende manieren waarop de bruggen op het dijklichaam kunnen worden aangesloten. De voorgestane verticale staalplaat is de technisch haalbare oplossing die het provinciaal monument zo min mogelijk beschadigt. De enige oplossing die minder op het dijklichaam ingrijpt is een uitkraging (figuur 4), deze bleek echter technisch niet haalbaar. De doorbuiging van de brug wordt bij deze oplossingsrichting te groot waardoor er geen sprake is van een stabiel ontwerp. Toepassing van een uitkraging is om die reden technisch niet haalbaar gebleken.

³ Structuurvisie Hoorn: Ondernemende stad aan het blauwe hart (2012), p. 73.



Figuur 4 Principe oplossing aansluiting brug d.m.v. een uitkraging (technisch niet haalbaar)

Overige oplossingen (zoals een oplegging) grijpen verder in op de dijk. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat de voorgestelde verticale staalplaat de oplossing is die het provinciale monument zo min mogelijk beschadigt.

4. Conclusie

Als onderdeel van het project *stadsstrand Hoorn* worden tussen de bestaande waterkering en de nieuwe waterkering (oeverdijk) drie bruggen gebouwd. De bruggen overspannen het water tussen de bestaande en de nieuwe dijk (tussenwater). Voor de bouw van deze drie bruggen is een omgevingsvergunning – monument benodigd, omdat ter hoogte van de bestaande dijk op het provinciaal monument wordt ingegrepen.

In de voorliggende notitie is beschouwd in hoeverre voldaan wordt aan de criteria die in de *Omgevingsverordening NH2020* zijn opgenomen. Met de bouw van de drie bruggen geeft de gemeente Hoorn invulling aan een belangrijk beleidsdoel om de kustzone van de stad te versterken en het recreatieve aanbod in de stad te verbreden/verruimen. In zoverre is er sprake van een openbaar belang (criterium 1). Specifiek voor de verkeersbrug geldt bovendien het veiligheidsbelang, omdat hulpdiensten bij een noodgeval via de brug snel op locatie aanwezig kunnen zijn. Verder zijn er voor de bruggen geen reële alternatieven die tot een mindere aantasting van het provinciale monument leiden (criterium 2). De verticale staalplaat, waarmee de brug op het dijklichaam wordt aangesloten, is de technisch haalbare ontwerpoplossing die het provinciaal monument zo min mogelijk aantast (criterium 3).

De aantasting van het provinciale monument wordt vanwege de kleinschaligheid (alleen ter hoogte van de drie bruggen) en tijdelijkheid (dijklichaam wordt grotendeels hersteld na uitvoering werkzaamheden) acceptabel geacht, omdat met het stadsstrand een belangrijk beleidsdoel van de gemeente Hoorn wordt verwezenlijkt. Gecombineerd met de dijkversterking wordt in de eindsituatie (oeverdijk, inclusief bruggen) de aantasting van het monument zo beperkt mogelijk gehouden. Er is sprake van een vergunbaar initiatief.