



Provinciaal Inpassingsplan Cruquiusbrug

NL.IMRO.9927.IPCRUIQUIUSBRUG-ON01
Toelichting - 100 % versie

Provincie Noord-Holland

5 augustus 2020

Project Provinciaal Inpassingsplan Cruquiusbrug
Opdrachtgever Provincie Noord-Holland

Document Toelichting - 100 % versie
IMRO-code NL.IMRO.9927.IPCRUQUIUSBRUG-ON01
Status 100 % versie
Datum 5 augustus 2020
Referentie 108509/20-011.905

Projectcode 108509
Projectleider ing. W.P. de Vries
Projectdirecteur ir.drs. J.L.C.M. van Daelen

Auteur(s) M.J. Janssen MSc
Gecontroleerd door mr. drs. T.D.S. Peelen, J.B. Oegema MSc
Goedgekeurd door ing. W.P. de Vries

Paraaf



Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Hoogoorddreef 15
Postbus 12205
1100 AE Amsterdam
+31 (0)20 312 55 55
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| Toelichting | 3 |
| Hoofdstuk 1 Inleiding | 4 |
| 1.1 Aanleiding en doelstelling | 4 |
| 1.2 Ligging plangebied | 4 |
| 1.3 Planologische inpassing | 5 |
| 1.4 Crisis- en herstelwet | 9 |
| 1.5 Leeswijzer | 10 |
| Hoofdstuk 2 Planbeschrijving maatregelen Cruquiusbrug | 11 |
| 2.1 Huidige situatie | 11 |
| 2.2 Planbeschrijving en noodzaak maatregelen Cruquiusbrug | 11 |
| Hoofdstuk 3 Beleidskader | 14 |
| 3.1 Rijksbeleid | 14 |
| 3.2 Provinciaal beleid | 16 |
| 3.3 Regionaal beleid | 20 |
| 3.4 Gemeentelijk beleid Haarlemmermeer | 21 |
| 3.5 Gemeentelijk beleid Heemstede | 24 |
| Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten | 25 |
| 4.1 M.e.r.-(beoordelings)plicht | 25 |
| 4.2 Verkeer | 38 |
| 4.3 Geluid | 39 |
| 4.4 Luchtkwaliteit | 40 |
| 4.5 Natuur | 42 |
| 4.6 Water | 52 |
| 4.7 (Water)bodem | 57 |
| 4.8 Archeologie | 60 |
| 4.9 Ruimtelijke inpassing en cultuurhistorie | 62 |
| 4.10 Bedrijven en milieuzonering | 67 |
| 4.11 Externe veiligheid | 68 |
| 4.12 Kabels en leidingen | 69 |
| Hoofdstuk 5 Juridische Planbeschrijving | 72 |
| 5.1 Dit provinciaal inpassingsplan | 72 |
| 5.2 Hoofdstukopbouw van de regels | 72 |
| 5.3 Toelichting op de regels | 72 |
| 5.4 Toelichting op de verbeelding | 75 |
| Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid | 76 |
| 6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 76 |
| 6.2 Economische uitvoerbaarheid | 78 |
| 6.3 Handhaafbaarheid | 82 |
| Hoofdstuk 7 Procedure | 83 |
| 7.1 Voorontwerpfase | 83 |
| 7.2 Ontwerpfase | 83 |
| 7.3 Doorkijk naar vaststellingsfase | 83 |

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Het project Cruquiusbrug is een bijzonder project voor de provincie Noord-Holland. Het project kent naast een vervangings- en onderhoudsopgave voor het behouden en in stand houden van een belangrijke regionale verkeersverbinding, ambities op het gebied van circulariteit, energieneutraliteit en slim onderhoud. Tevens is hier een wens om de mogelijkheden tot standaardisatie te onderzoeken voor toekomstige projecten waarin een soortgelijke vervangingsopgave speelt. Voor dit project werkt de provincie Noord-Holland samen met de gemeente Heemstede, gemeente Haarlemmermeer, hoogheemraadschap van Rijnland en Vervoerregio Amsterdam.

De Cruquiusbrug bestaat uit twee delen: brugdeel A (het meest oostelijke deel) en brugdeel B. De aanleiding van het project is de vervangingsopgave die speelt bij brug A. Deze brug dateert uit 1932 en is op dit moment aan het einde van zijn levensduur. De brug wordt daarom vervangen en verbreed met een vrijliggend fiets- en voetpad. Aan de Haarlemmermeerzijde komt een nieuwe fietsonderdoorgang (zuidzijde). Dit zorgt voor een veiligere situatie en een verbetering van de doorstroming van het verkeer op de N201. Brug B dateert uit de jaren '70 en dient te worden onderhouden voor een restlevensduur van tenminste 30 jaar. Om na deze periode een oplossing als bijvoorbeeld een aquaduct niet onmogelijk te maken wordt brug A en de fietsonderdoorgang zo demontabel mogelijk gerealiseerd conform de principes van Industrieel, Flexibel en Demontabel bouwen. Tot slot wordt aan de Heemstedezijde de bestaande voetgangerstunnel verlengd en de toegangen tot het tunneltje verhard. De bestaande olifantenpaden worden verlegd, verlengd en verhard. Het talud wordt hiertoe verbreed.

Een deel van de bovenstaande wijzigingen van en bij de Cruquiusbrug past niet binnen de geldende bestemmingsplannen. Daarom wordt dit provinciaal inpassingsplan (een bestemmingsplan van de provincie) opgesteld. Paragraaf 1.3.1 gaat hierop in.

1.2 Ligging plangebied

De Cruquiusbrug maakt deel uit van de N201 (Cruquiusweg) en kruist de Ringvaart tussen Hoofddorp en Heemstede, ter hoogte van wegwijkmetring 21.2 en vaarwegkilometring 15.6. De ophaalbruggen en de aansluitende infrastructuur aan de zuidzijde liggen in de gemeente Haarlemmermeer. De aansluitende infrastructuur aan de noordzijde ligt in de gemeente Heemstede.



Afbeelding 1.1 Ligging plangebied

1.3 Planologische inpassing

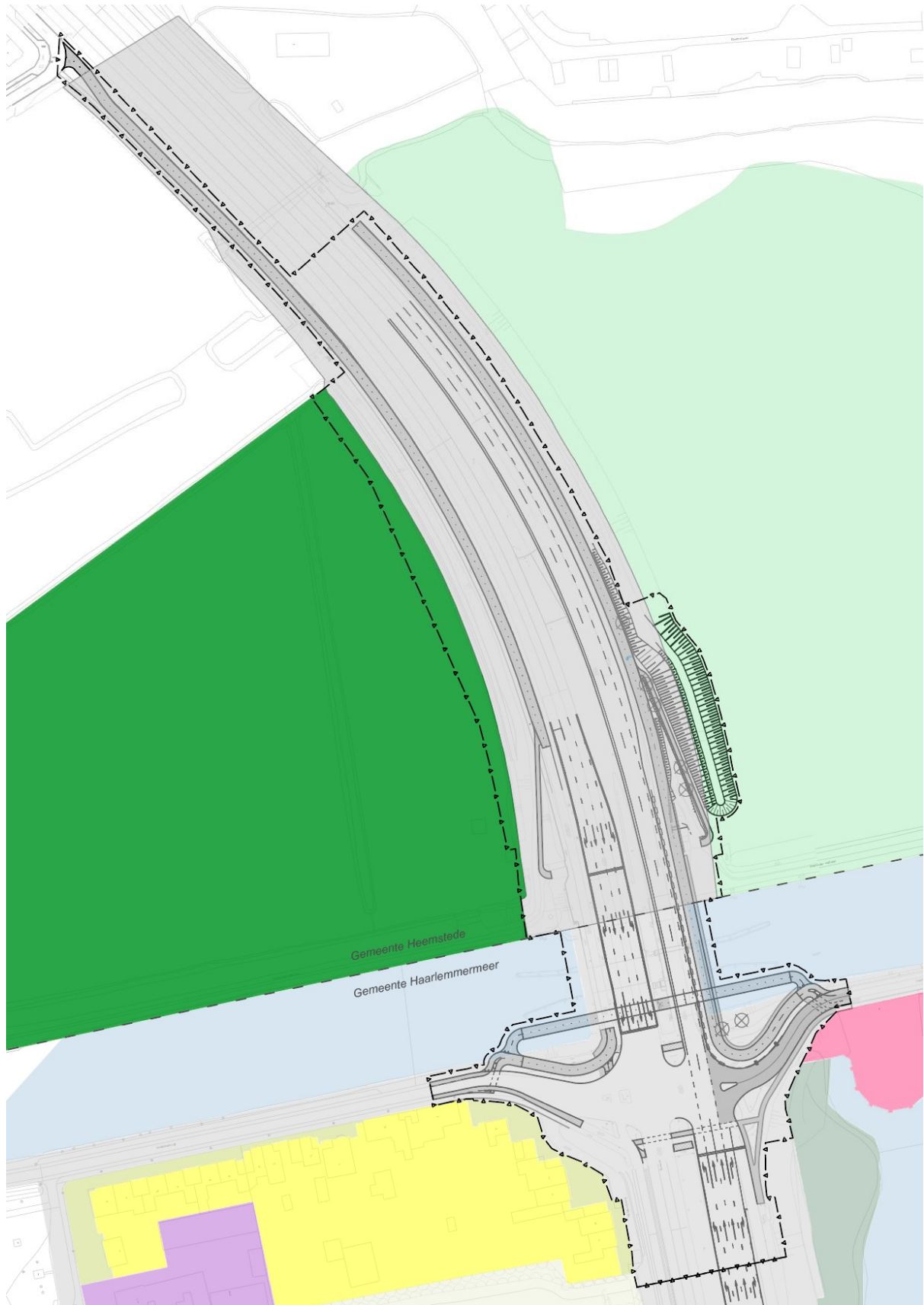
1.3.1 Strijdigheden met vigerende bestemmingsplannen

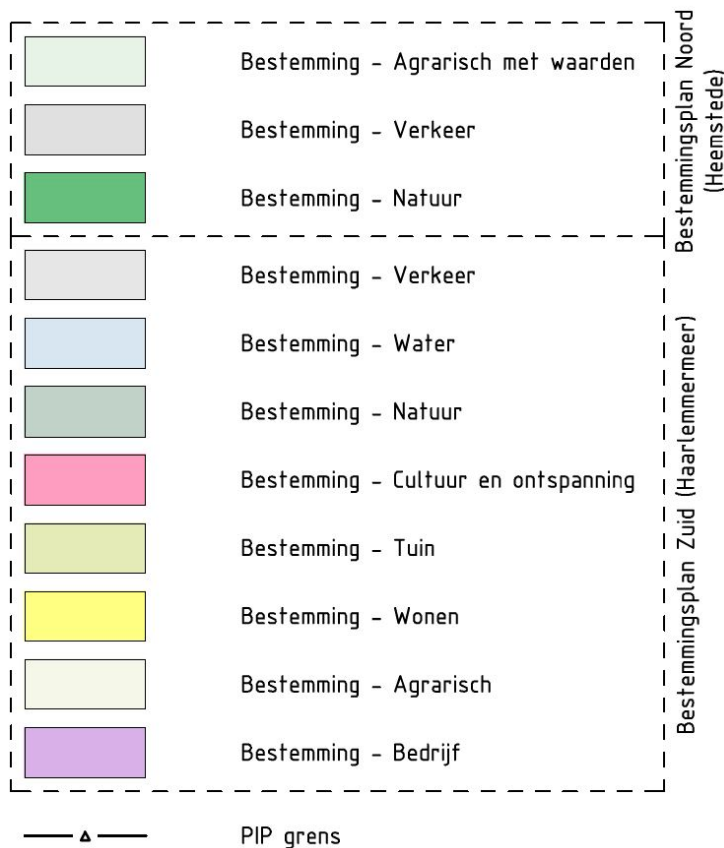
De Cruquiusbrug ligt binnen het plangebied van bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Landgoederen en groene gebieden (eerste herziening) vastgesteld door de gemeente Heemstede, d.d. 29 juni 2017 (NL.IMRO.0397.BPh1landgoederen-0201);
- Bestemmingsplan horeca en terrassen vastgesteld door de gemeente Heemstede op 31 oktober 2019 (NL.IMRO.0397.BPtterrassen-0201);
- Bestemmingsplan aanvullende voorschriften parkeren, vastgesteld door de gemeente Heemstede op 30 januari 2020 (NL.IMRO.0397.BPparkeren-0201);
- Bestemmingsplan Cruquius 2009 vastgesteld door de gemeente Haarlemmermeer, d.d. 17 augustus 2011 (NL.IMRO.03940000BPGcrquius2009);
- Bestemmingsplan Ringvaart vastgesteld door de gemeente Haarlemmermeer, d.d. 26 januari 2017 (NL.IMRO.0394.BPGIgbringvaart-C001);
- Paraplubestemmingsplan parkeerregels vastgesteld door de gemeente Haarlemmermeer, d.d. 4 oktober 2018 (NL.IMRO.0394.BPGIgbparkeerregls-C001).

Het initiatief is strijdig met het bestemmingsplan Landgoederen en groene gebieden en het bestemmingsplan Cruquius 2009. Met de andere vier bestemmingsplannen zijn geen strijdigheden geconstateerd. Hieronder wordt enkel ingegaan op de strijdigheden met de vigerende plannen.

inpassingsplan Cruquiusbrug





Afbeelding 1.2 Bestemmingsplankarten met nieuwe situatie (grotere versie in Bijlage 1)

1.3.1.1 Bestemmingsplan Herziening Landgoederen en groene gebieden (Heemstede)

Het landhoofd van de huidige brug, de voetgangerstunnel en het noordelijke gedeelte van het plangebied waar werkzaamheden zullen plaatsvinden, liggen binnen de enkelbestemmingen 'Verkeer', 'Agrarisch met waarden', en dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 5', 'Waterstaat - Waterkering'. Binnen dit bestemmingsplan zijn de volgende zaken strijdig met de regels van het bestemmingsplan:

- de verlenging van de voetgangerstunnel valt niet binnen de specifieke bouwaanduiding voor de onderdoorgang en past daarmee niet binnen bestemming 'Verkeer';
- de bocht van het langzaamverkeerspad (vanuit de onderdoorgang) is strijdig met de bestemming 'Agrarisch met waarden';
- binnen bestemming Waterstaat - Waterkering is bouwen enkel toegestaan als er gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering, dat is met de vervanging van brug A niet het geval;
- de beoogde bestemming 'Verkeer' van dit PIP is strijdig met de vigerende bestemming 'Natuur - 1'.

1.3.1.2 Bestemmingsplan Cruquius 2009 (Haarlemmermeer)

Bestemmingsplan Cruquius 2009 beslaat de Cruquiusbrug zelf en de aansluitende infrastructuur gelegen in de gemeente Haarlemmermeer. Hier gelden de enkelbestemmingen 'Verkeer' en 'Water' en de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Binnen dit bestemmingsplan zijn de volgende zaken strijdig met de regels van het bestemmingsplan:

- de verbreding van de brug past niet binnen bestemming Water;
- verbreding van de brug past niet binnen de bestemming Waterstaat - Waterkering;
- de nieuwe fietsonderdoorgang past niet binnen de bestemming Water.

1.3.1.3 Planologische inpassing

Om de strijdigheden met bovengenoemde bestemmingsplannen op te lossen wordt een nieuw provinciaal inpassingsplan (PIP) opgesteld.

1.3.2 Nieuw provinciaal inpassingsplan

Om de aanpassingen aan de Cruquiusbrug planologisch in te passen dient er een PIP opgesteld te worden. Dit PIP maakt de maatregelen voor de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug mogelijk.

1.3.2.1 Wat is een PIP?

Een PIP is een door Provinciale Staten vastgesteld ruimtelijk plan. Dit staat in artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening (Wro). Een PIP is een middel waarmee bestemmingen/ functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Het is dan voor de grondgebruiker (eigenaar, huurder, et cetera) toegestaan om die functie uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het PIP aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren;
- de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

De regels van het PIP bevatten regels voor gebruik van de gronden, zoals bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen over het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels die in het plan zijn opgenomen zijn juridisch bindend voor iedereen: de overheid zelf en private partijen (bijvoorbeeld eigenaren en gebruikers van het plangebied). De verbeelding is de plankaart van het PIP en visualiseert de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het (juridische) bindende onderdeel van het PIP. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gelezen en toegepast. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Op basis van artikel 3.26 Wro treden bij een PIP de Provinciale Staten in de plaats van de gemeenteraad en Gedeputeerde Staten in de plaats van Burgemeester en Wethouders.

Artikel 3.26 lid 4 onder b Wro biedt de mogelijkheid aan Provinciale Staten om bij besluit aan te geven dat Gedeputeerde Staten op een aanvraag om een omgevingsvergunning kunnen beslissen. De provincie Noord-Holland zal van deze bevoegdheid geen gebruik maken en Provinciale Staten zal een dergelijk besluit dus niet nemen. Voor het PIP in het algemeen dient de betrokken gemeenteraad in elk geval te worden gehoord (artikel 3.26 lid 1 Wro).

Artikel 3.26 lid 5 Wro geeft aan dat de gemeenteraad niet langer bevoegd is tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de gronden waarop het PIP betrekking heeft. In de Wro is het zo geregeld dat deze bevoegdheid tien jaar na vaststelling van het PIP weer ontstaat, dan wel eerder, indien het inpassingsplan dat bepaalt. In dit PIP is ervoor gekozen een regeling op te nemen met betrekking tot de bevoegdheid van de gemeenten tot het vaststellen van een nieuw plan na dit inpassingsplan.

Bij inwerkingtreding van de Omgevingswet zal het PIP deel uit gaan maken van het (tijdelijk deel) van het omgevingsplan. Paragraaf 3.1.4 gaat in op de relatie van dit PIP en de Omgevingswet.

1.3.2.2 Provinciaal belang

Een PIP kan alleen vastgesteld worden als er sprake is van een provinciaal belang. De vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug is een provinciaal belang om de volgende redenen:

- de Cruquiusbrug ligt in een provinciale weg, de N201, en daarmee is de provincie Noord-Holland belast met het beheer en onderhoud van de weg en daarin liggende kunstwerken als de

- Cruquiusbrug;
- de vervanging en uitbreiding van de Cruquiusbrug is opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2017 - 2021;
- de Cruquiusbrug ligt binnen twee gemeenten en een PIP kan een gemeentegrens overschrijdend plangebied hebben, in tegenstelling tot een bestemmingsplan welke gemeente gebonden is. Omdat de provincie verantwoordelijk is voor het wegontwerp, de planning van het project, de communicatie met alle betrokkenen, grondvererving en ambtelijke en bestuurlijke afstemming is het duidelijk, efficiënt en kostenbesparend om ook de planologische procedure en daarmee de besluitvorming over het ruimtelijk plan bij provincie neer te leggen door middel van een PIP. Dit in plaats van het opstellen van twee aparte bestemmingsplannen.

1.4 Crisis- en herstelwet

Dit PIP valt onder de werking van afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet (Chw). De Chw bevat onder meer een aantal tijdelijke en permanente maatregelen, waarmee procedures voor ruimtelijke initiatieven sneller en eenvoudiger verlopen.

De vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug is namelijk een infrastructureel project als bedoeld in bijlage I van de Crisis- en herstelwet, onder categorie 2 'gebiedsontwikkeling en werken van provinciaal of nationaal belang'. Het betreft de ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.5 Wet ruimtelijke ordening (categorie 2.1).

1.4.1 Gevolgen bezwaar en beroep

De Chw heeft voornamelijk gevolgen voor de mogelijkheden voor beroep tegen het voorliggende PIP. De volgende bepalingen uit de Crisis- en herstelwet zijn voor dit PIP relevant:

- bij het indienen van zienswijzen (bij het ontwerp-PIP) en beroepschriften kunnen geen pro-formastukken worden ingediend, om die later aan te vullen. Binnen de zienswijzen- of beroepstermijn van zes weken moeten alle gronden (argumenten) genoemd worden, met een goede inhoudelijke onderbouwing;
- de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (de bestuursrechter) doet binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn van het PIP een uitspraak. In het besluit tot vaststelling van het PIP en in de bekendmaking moet vermeld worden dat het een besluit betreft waarop de Chw van toepassing is;
- bovendien moet aangegeven worden, dat de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en dat de beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn niet meer mogen worden aangevuld (artikel 11 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet).

Met het permanent worden van de Crisis- en herstelwet (25 april 2013) is het artikel over de inperking van het beroepsrecht decentrale overheden aangepast, waardoor decentrale overheden weer beroep kunnen instellen tegen besluiten van andere decentrale overheden waarbij de Chw van toepassing is.

1.5 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van de maatregelen aan de Cruquiusbrug. Hoofdstuk 3 beschrijft al het voor dit PIP relevante ruimtelijk beleid. Vervolgens brengt Hoofdstuk 4 de effecten op de leefomgeving van het plan in beeld door middel van de bespreking van diverse omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 en Hoofdstuk 6 gaan in op de juridische planbeschrijving respectievelijk de maatschappelijke uitvoerbaarheid en economische uitvoerbaarheid van het PIP. Hoofdstuk 7 beschrijft de procedure van het PIP.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving maatregelen Cruquiusbrug

2.1 Huidige situatie

De Cruquiusbrug bestaat uit twee delen: brugdeel A en brugdeel B.

De oostelijk gelegen brug is brug A. Brug A bestaat uit twee rijstroken in dezelfde richting voor autoverkeer met daarnaast een niet-vrijliggend tweerichtingenfietspad.

De westelijk gelegen brug is brug B. Brug B bestaat uit vier rijstroken voor autoverkeer in dezelfde richting, waarvan één voor links afslaand verkeer (richting Haarlemmermeermuseum De Cruquius), twee voor recht doorgaand verkeer en één voor rechts afslaand verkeer (richting het dorp Cruquius). Brug B is voorzien van een vrijliggend tweerichtingenfietspad.



Afbeelding 2.1 Luchtfoto Cruquiusbrug

2.2 Planbeschrijving en noodzaak maatregelen Cruquiusbrug

De aanleiding van het project is de vervangingsopgave die speelt bij brug A. Deze brug dateert uit 1932 en is op dit moment aan het einde van zijn levensduur. Brug B dateert uit de jaren '70 en dient te worden voorzien van groot onderhoud om ten minste 30 jaar mee te kunnen. De noodzaak om de maatregelen uit te voeren vinden hun grondslag daarmee enerzijds in de vervangings- en onderhoudsopgave, maar anderzijds is de winst die te behalen valt op het gebied van verkeersveiligheid ook een belangrijke noodzaak om de verkeerssituatie van en rondom de Cruquiusbrug aan te pakken.

Brug A wordt vervangen door een bredere brug, waarvan het brugdek vrij indeelbaar wordt om in de toekomst flexibiliteit te bieden. Op de brug komen voor het autoverkeer twee rijstroken, een fietspad van 4 meter breed en een voetpad. In de bestaande situatie zijn er ook twee rijstroken voor autoverkeer, de

vernieuwing brengt daarom geen uitbreiding van verkeerscapaciteit met zich mee. In de bestaande situatie is er ook een fietspad aanwezig, echter ligt deze niet vrij van de rijbanen van het autoverkeer. In de nieuwe situatie komt daarom een middenberm voorzien van een geleiderail om de verkeersstromen veilig te scheiden. Voor scheepvaart is een doorvaartbreedte van 9,6 meter het uitgangspunt.

Brug B wordt onderhouden voor een restlevensduur van tenminste 30 jaar. De maatregelen bestaan uit een samenstel van maatregelen uit verschillende inspectierapporten en onderhoudsanalyses en zijn vastgelegd in een instandhoudingsplan. De verkeerssituatie op de brug blijft hetzelfde. De brug is reeds voorzien van een vrijliggend fietspad.

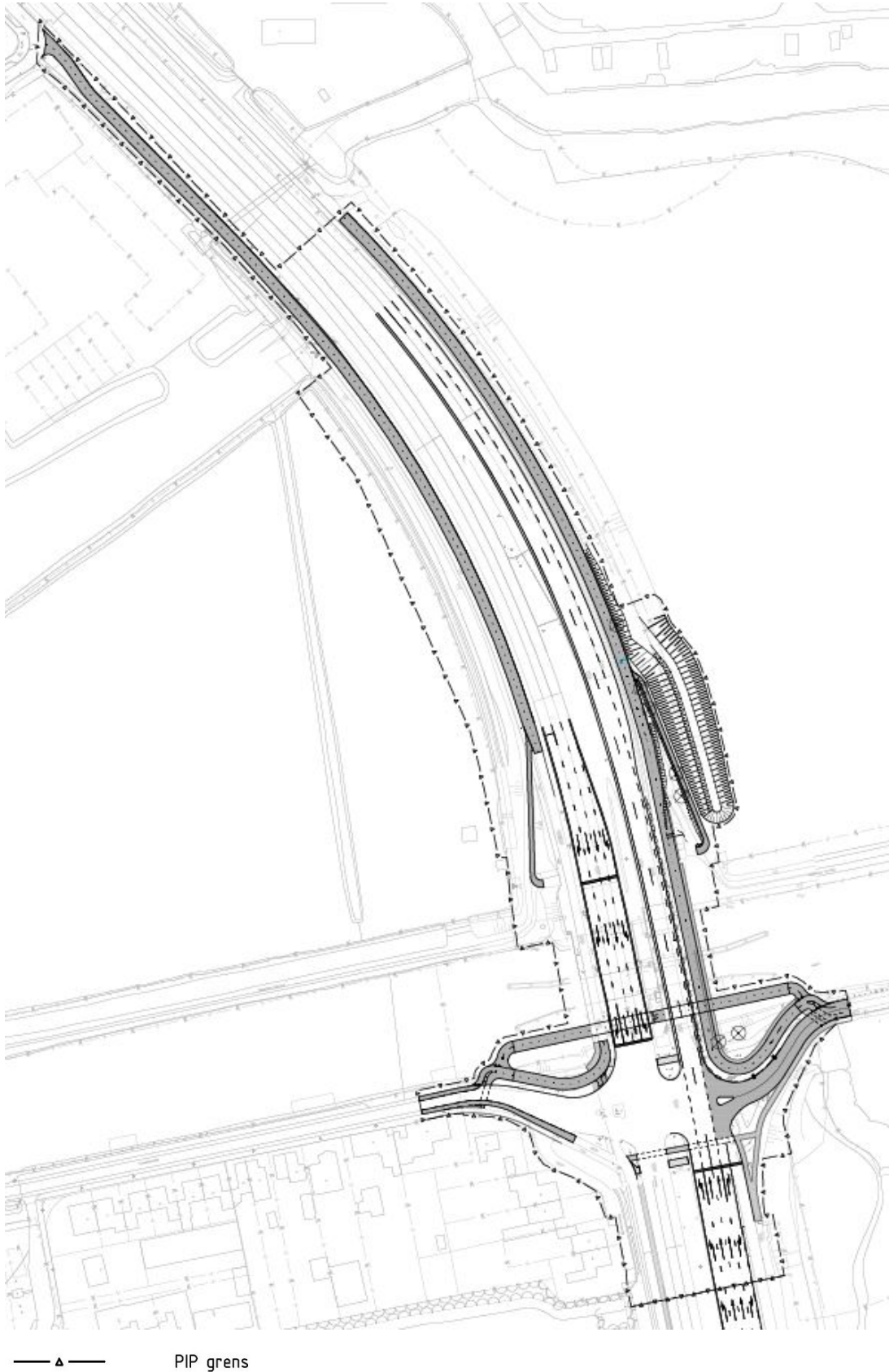
Om voor de fietsers de kruising N201 (Kruisweg) met de Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk veiliger te maken komt er aan de Haarlemmermeerzijde een nieuwe fietsonderdoorgang. Fietsers vanaf de Bennebroekerdijk naar de Cruquiusdijk (en vice versa) hoeven daardoor de N201 niet meer gelijkvloers over te steken. Het weghalen van deze gelijkvloerse kruising voor fietsers zorgt voor het autoverkeer voor een vlottere doorstroming. Voor voetgangers blijft het wel mogelijk om vanaf de Bennebroekerdijk naar de Cruquiusdijk (en vice versa) gelijkvloers (middels verkeerslichten) over te steken.

De bestaande voetgangerstunnel aan de Heemstedezijde wordt verlengd vanwege de verbreding van brug A. Tevens wordt voor het comfort de toegangspaden tot dit tunneltje verhard. De bestaande olifantenpaden worden verlegd, verlengd en verhard. Het talud wordt hiertoe verbreed.

Industrieel, Flexibel en Demontabel

De ontwikkeling van de nieuwe Cruquiusbrug is een pilot voor innovatie in de bruggenbouw. Veel bruggen in Nederland zijn de komende decennia toe aan groot onderhoud of vervanging. Niet alleen om technische redenen, ook functioneel stelt het huidige verkeer andere eisen aan een brug om bereikbaarheid en veiligheid in de toekomst te blijven garanderen. De provincie ziet vervanging van de Cruquiusbrug als een kans om aan de slag te gaan met slimme, innovatieve én duurzame oplossingen die toepasbaar zijn bij alle bruggen die in de toekomst toe zijn aan renovatie of vervanging. Zo wordt brug A en de fietsonderdoorgang zo demontabel mogelijk gerealiseerd conform de principes van Industrieel, Flexibel en Demontabel bouwen, zodat op het moment dat brug B aan vervanging toe is (over 30 jaar) een oplossing als bijvoorbeeld een aquaduct niet onmogelijk is.

inpassingsplan Cruquiusbrug



—▲— PIP grens

Afbeelding 2.2 Nieuw wegontwerp

Hoofdstuk 3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het beleid, voor zover dat op dit plan betrekking heeft, toegelicht. Aangegeven wordt wat de relatie is tussen het plan en het beleid. Daarnaast wordt getoetst of het plan in overeenstemming is met het geldende beleid.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De SVIR geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op dertien nationale belangen. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. De drie hoofddoelen voor de middellange termijn (2028) zijn:

1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk hoofdwegennet en waterveiligheid. Het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid worden meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en in stand houden.

3.1.1.1 Toetsing

Het relevante nationale belang voor de ontwikkelingen die met dit PIP worden mogelijk gemaakt, is nationaal belang 5: een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen. Investerings moeten 'slim' gedaan worden: over de modaliteiten heen en niet alleen op basis van verkeerskundige principes, maar ook kijkend naar de gebruiker en het ruimtelijk-economisch functioneren van de regio's en Nederland als geheel. Het nationale doel voor wat betreft verkeersveiligheid is als volgt omschreven: permanente verbetering van de verkeersveiligheid om het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden terug te dringen.

De voorgenomen vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug houdt onder andere in dat het fiets- en voetpad verbreed wordt en gescheiden van het autoverkeer. Het maakt de N201 robuuster (verbetering doorstroming) en verkeersveiliger. Tevens komt er een nieuwe fietsonderdoorgang aan de Haarlemmermeerzijde, wat ook een investering in de verkeersveiligheid betreft.

3.1.1.2 Conclusie

De vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug is passend binnen het de SVIR.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) regelt de juridische implementatie van de kaderstellende uitspraken uit de SVIR ten aanzien van de dertien daarin genoemde nationale belangen. Door de nationale belangen vooraf in ruimtelijke plannen (zoals een PIP) te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan de versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

3.1.2.1 Toetsing

De voorgenomen vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug kan niet worden geschaard onder een van de nationale belangen beschreven in het Barro. Van belemmering van de nationale belangen is dan ook geen sprake.

3.1.2.2 Conclusie

De vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug staat de nationale belangen van het Barro niet in de weg.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

De ladder voor duurzame verstedelijking is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt. Deze regeling staat beschreven in artikel 3.1.6 Bro. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt via een inpassingsplan, bestemmingsplan, uitwerkings- of wijzigingsplan, of een omgevingsvergunning. Zo bevat een dergelijk plan een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling en, indien het plan een ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

De laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro gedefinieerd als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Mede aan de hand van jurisprudentie is duidelijk welke ontwikkelingen al dan niet worden aangemerkt als (nieuwe) stedelijke ontwikkeling.

3.1.3.1 Toetsing

Voorliggend PIP betreft het mogelijk maken van de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug. Dit is geen stedelijke ontwikkeling en hoeft daarom niet getoetst worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.3.2 Conclusie

De laddertoets is niet van toepassing.

3.1.4 Omgevingswet 2022

Naar verwachting treedt de Omgevingswet (Ow) op 1 januari 2022 in werking. De Omgevingswet betreft een wet die een verregaande vereenvoudiging van het stelsel van wetgeving voor de ontwikkeling en het beheer van de leefomgeving (omgevingsrecht) beoogt, door tientallen op dit moment vigerende wetten en honderden regels te bundelen in één nieuwe wet. De wet betekent een aanzienlijke inhoudelijke reductie van regels op het terrein van water, lucht, bodem, natuur, infrastructuur, gebouwen en cultureel erfgoed. Het overgangsrecht in de Invoeringswet Omgevingswet (IOw) en het Invoeringsbesluit Omgevingswet regelt de verhouding tussen nieuwe en bestaande regelgeving. De IOw en de Ow bevat tevens het overgangsrecht voor de kerninstrumenten van de Ow: de Omgevingsvisie, programma's, het omgevingsplan, de omgevingsverordening en waterschapsverordening, algemene rijksregels, de omgevingsvergunning, het projectbesluit en instructieregels. De uitwerking van het overgangsrecht kan overigens nog wijzigen in aanloop richting inwerkingtreding.

3.1.4.1 Dit provinciaal inpassingsplan in relatie tot de Omgevingswet

Op het moment van inwerkingtreding van de Ow, gaat dit PIP op grond van artikel 4.6 onderdeel I Invoeringswet Omgevingswet op in het (tijdelijke deel van het) omgevingsplan van de gemeente, mits de officiële procedure (terinzagelegging) van het ontwerp-PIP voor inwerkingtreding van de Ow is gestart. Opname in het omgevingsplan gebeurt direct bij de inwerkingtreding van de Ow, of, als het PIP nog in procedure is, op het moment dat het onherroepelijk is geworden.

Specifiek met betrekking tot de bevoegdheden tot (1) het verlenen van een omgevingsvergunning of (2) het vaststellen van een nieuw plan verandert de Omgevingswet de situatie niet:

- Provinciale staten kunnen bij besluit bepalen dat gedeputeerde staten beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning. De provincie Noord-Holland maakt van deze mogelijkheid, beschreven in artikel 3.26 lid 4 Wro, geen gebruik. Dat betekent dat de gemeente, net als bij bestemmingsplannen, voor het verlenen van omgevingsvergunningen op grond van dit PIP bevoegd gezag is. Dit is in artikel 12.2 van het bestemmingsplan ook nog expliciet opgenomen.
- In artikel 3.26 lid 5 Wro staat dat de gemeente tot 10 jaar na vaststelling geen bestemmingsplan mag vaststellen op het plangebied van het PIP, tenzij het PIP wat anders aangeeft. In de regels van het PIP is in artikel 13.1 de bevoegdheid tot het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan of omgevingsplan door de gemeenteraden van de gemeenten Haarlemmermeer en Heemstede onder voorwaarden opgenomen. Op grond van artikel 4.105 van de Invoeringswet Omgevingswet is opgenomen dat de gemeenteraad in het omgevingsplan geen regels stellen die in strijd zijn met het inpassingsplan. Deze verplichting geldt tevens voor 10 jaar, behalve als in het inpassingsplan iets anders is geregeld.

3.1.4.2 Conclusie

Dit PIP gaat ter inzage voor de invoering van de Ow. Dat betekent de huidige wetgeving geldt voor dit PIP. Op het moment dat de Ow in werking treedt zal dit PIP opgaan in het omgevingsplan van de gemeente Heemstede en Haarlemmermeer.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De provincie Noord-Holland wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuurinclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld. In de visie zijn vijf bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland – hier is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland leidend waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd;
2. Metropool in ontwikkeling – hierin beschrijft de provincie hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad gaat functioneren en dat de reikwijdte van de metropool groter wordt. Door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan systeem vergroten we de agglomeratiekracht;
3. Sterke kernen, sterke regio's – deze beweging gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die daarmee het voorzieningenniveau in de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en de kernen hun herkenbare identiteit behouden;
4. Nieuwe energie – in deze beweging gaat het over het benutten van de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie;
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving – deze beweging gaat over het ontwikkelen van natuurwaarden in combinatie met het versterken van de (duurzame) agrifoodsector.

3.2.1.1 Toetsing

De provincie Noord-Holland heeft hoge ambities voor de nieuwe Cruquiusbrug. De nieuwe brug wordt circulair, energiezuinig en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd. Circulair bouwen betekent efficiënt en slim omgaan met grondstoffen en materialen zoveel als mogelijk hergebruiken. Het zo onderhoudsarm mogelijk bouwen van de brug levert in de toekomst minder hinder voor het verkeer op.

3.2.1.2 Conclusie

De vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug is passend in beweging 4 van de Omgevingsvisie 'nieuwe energie'.

3.2.1.2.1 Note

Met de inwerkingtreding van de Omgevingsvisie NH2050 zijn een aantal strategische plannen voor de fysieke leefomgeving van de provincie Noord-Holland vervangen. De structuurvisie Noord-Holland 2040 en het provinciaal Verkeers- en Vervoerplan zijn met inwerkingtreding van de Omgevingsvisie NH2050 vervallen en worden daarom niet behandeld in dit hoofdstuk 'Beleidskader'.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

Op dit moment is de provincie bezig met het opstellen van de eerste integrale Omgevingsverordening. De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie worden verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

Op 14 februari 2020 hebben Gedeputeerde Staten de ontwerp-Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. Deze lag van 18 februari tot 10 april 2020 ter inzage. Na de termijn voor het indienen van opmerkingen reageren Gedeputeerde Staten op de reacties. Provinciale Staten stellen vervolgens de Omgevingsverordening NH2020 al dan niet gewijzigd vast. De verwachting is dat Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 op 5 oktober 2020 vaststellen.

3.2.2.1 Conclusie

Omdat de Omgevingsverordening nog niet in werking is getreden, wordt het initiatief van dit PIP niet hieraan getoetst. De Provinciale Ruimtelijke Verordening op dit moment vigerend, de volgende paragraaf gaat hierop in.

3.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) staan de regels waaraan ruimtelijke plannen in Noord-Holland moeten voldoen. De laatste wijziging van de PRV is op 27 mei 2019 door Provinciale Staten vastgesteld.

Strikt genomen is de PRV niet van toepassing op provinciale projecten: de PRV schrijft namelijk voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan en beheersverordeningen moeten voldoen. Het gaat daarbij om thema's over bebouwingscontouren, ecologische hoofdstructuur, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen et cetera. Echter omdat Provinciale Staten bij het vaststellen van het PIP in beginsel gebonden zijn aan het in de PRV neergelegde ruimtelijke beleid, wordt in deze paragraaf het PIP voor de Cruquiusbrug ook aan de PRV getoetst.

Op het plangebied zijn drie zaken uit de PRV van toepassing:

1. ruimtelijke kwaliteitseis (artikel 15 PRV, nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied);
2. natuurverbinding - Ecologie (artikel 19 PRV, Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen);
3. kleinschalige oplossingen voor duurzame energie (artikel 32 PRV, Windturbines).



Afbeelding 3.1 Uitsnede kaart PRV artikel 19



Afbeelding 3.2 Uitsnede kaart PRV artikel 32

3.2.3.1 Toetsing

Artikel 15 van de PRV betreft de regel 'Een bestemmingsplan (in dit kader kan hier ook 'PIP' gelezen worden) kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied, indien gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie'. In het 'ambitiedocument integraal ontwerp Cruquiusbrug' heeft de provincie Noord-Holland een kader is vastgesteld voor de gewenste (ruimtelijke) kwaliteit. Dit kader is in het beeldkwaliteitsplan (Bijlage 13) nader uitgedetailleerd en vertaald naar ruimtelijke inrichtingsmaatregelen, eisen en specificaties. In de paragraaf 4.9 Ruimtelijke inpassing en cultuurhistorie wordt dit nader toegelicht.

Artikel 19 van de PRV verplicht bestemmingsplannen gelegen in de gebieden aangeduid als natuurnetwerk Nederland of als natuurverbinding (kaart 4 Natuurverbinding - Ecologie) tot de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden. In paragraaf 4.5.1 onder het kopje 'Natuurnetwerk Nederland' wordt onderbouwd dat de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug van dit PIP de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de op kaart 4 aangegeven gebieden niet in de weg staat. Aan artikel 19 van de PRV wordt voldaan.

Artikel 32 van de PRV verbiedt bestemmingsplannen te voorzien in bestemmingen en regels die het bouwen of opschalen van een of meer windturbines mogelijk maken. Dit PIP maakt geen windturbines mogelijk, waarmee aan artikel 32 van de PRV wordt voldaan.

3.2.3.2 Conclusie

Artikel 15, 19 en 32 van de PRV zijn voor dit PIP relevant. Aan alle drie artikelen wordt voldaan.

3.2.4 Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2018-2023

In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2018-2023 zijn in hoofdstuk 9 de projecten in studie-, plan- realisatie- en nazorgfase opgenomen. Het groot onderhoud aan de N201a en de vervanging van de Cruquiusbrug is opgenomen in dit meerjarenprogramma. De omschrijving van het project is in tabel 3.1 weergegeven.

| Project-nr. | Soort project | Omschrijving project | Fase |
|-------------|--------------------|--|------------|
| N201-29a | Traject-benadering | <p>Trajectbenadering groot onderhoud N201a, Cruquiusbrug, gemeente Heemstede en Haarlemmermeer</p> <p>De vervanging van de Cruquiusbrug (brug A) was onderdeel van de trajectbenadering N201a. Gelijktijdig met de vervanging wordt brug A verbreed en een onderdoorgang voor fietsers aangelegd om een veiligere en betere doorstroming te realiseren.</p> | Realisatie |

Tabel 3.1 Omschrijving trajectbenadering

3.2.4.1 Toetsing

In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2018-2023 wordt de vervanging en uitbreiding van de Cruquiusbrug benoemd als onderdeel van een project. Dit PIP betreft de planologisch-juridische borging van de vervanging en uitbreiding van de Cruquiusbrug.

3.2.4.2 Conclusie

Het PIP faciliteert (en is dus in overeenstemming met) het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2018-2023.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Beleidskader Mobiliteit

Op 12 december 2017 is het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) vastgesteld door de regioraad van VRA. Het beleidskader geeft richting aan de activiteiten en investeringen van de VRA voor de komende jaren aan hand van vijf strategische opgaven:

1. van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen;
2. naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid;
3. een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie;
4. mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit;
5. nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.

3.3.1.1 Toetsing

Dit PIP maakt de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug (in de N201) mogelijk. Hierbij wordt onder andere het fiets- en voetpad verbreed en gescheiden van het (vracht)autoverkeer. In het algemeen past dit binnen strategische opgave 1, waar er onder andere wordt ingezet op het optimaliseren van het regionale fietsverkeer en de doorstroming van het autoverkeer. Daarnaast draagt het bij aan strategische opgave 3, waar onder andere op het vergroten van de verkeersveiligheid door het verbeteren van de infrastructuur wordt ingezet. Meer specifiek is de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug tevens opgenomen in de Investeringsagenda Mobiliteit van de VRA.

3.3.1.2 Conclusie

De vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug draagt bij aan twee strategische opgaven van het Beleidskader Mobiliteit en is opgenomen in de Investeringsagenda Mobiliteit van de VRA.

3.3.2 Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland

Elke gemeente in Zuid-Kennemerland probeert al langer een bijdrage te leveren aan een betere bereikbaarheid. Gezien het gemeentegrensoverschrijdende karakter van de problematiek is meer nodig om tot echte antwoorden te komen. Bereikbaarheidsproblemen trekken zich immers niets aan van gemeentegrenzen. Samenwerking is dan ook onontbeerlijk. De bereikbaarheidsvisie is opgesteld door alle gemeenten in Zuid-Kennemerland, te weten: Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede, Heemstede en Zandvoort. De visie is een doorkijk naar 2030 met daarin een aantal belangrijke speerpunten:

- een volwaardige ringstructuur voor de auto rond de regio;
- een volwaardige ringstructuur voor de auto rond Haarlem;
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Haarlem en de regio.

3.3.2.1 Toetsing

Dit PIP maakt de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug mogelijk. Hierbij wordt onder andere het fiets- en voetpad verbreed en gescheiden van het (vracht)autoverkeer. Dit verbetert de doorstroming voor het (vracht)autoverkeer, maakt de N201 verkeersveiliger en draagt bij aan een betere bereikbaarheid van de regio.

3.3.2.2 Conclusie

Dit PIP draagt bij aan het bereiken van de doelstellingen zoals geformuleerd in de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland.

3.4 Gemeentelijk beleid Haarlemmermeer

Het relevante beleid van de gemeente Haarlemmermeer betreft de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer en de Visie Ringdijk en Ringvaart. Deze worden in de navolgende paragrafen toegelicht.

3.4.1 Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

De op 18 oktober 2012 vastgestelde Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 beschrijft de belangrijke ambities, speerpunten en opgaven voor Haarlemmermeer in de periode tot 2030. De structuurvisie is een belangrijk document dat de kaders stelt voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer. De visie heeft een sterke doorwerking in het sectorale beleid.

De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

- sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving;
- blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

De structuurvisie beschrijft de grondslagen en ontwerpprincipes die als uitgangspunt worden gehanteerd bij de verdere ontwikkeling van Haarlemmermeer. Deze zijn samen te vatten in zes kernpunten:

1. een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem;
2. energie als speerpunt;
3. netwerk (keten)mobiliteit: de knopen benut;
4. synergie met Schiphol;
5. ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties;
6. cultuurhistorie en diversiteit als drager.

3.4.1.1 Toetsing

Dit PIP maakt de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug mogelijk. Dit is in overeenstemming met kernpunt 3 Netwerk (keten)mobiliteit: het versterken van de auto- en fietsinfrastructuur.

3.4.1.2 Conclusie

Dit PIP is in overeenstemming met de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

3.4.2 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer

De mobiliteitsvisie Haarlemmermeer is in december 2018 vastgesteld door de raad. Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. Haarlemmermeer is een goed bereikbare gemeente. Het behouden van de bereikbaarheid is de komende decennia niet vanzelfsprekend. Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in Haarlemmermeer als in omliggende gemeenten. De druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal toenemen. Het doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren, gerelateerd aan de ruimtelijke ontwikkelingen. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken. Drie specifieke aandachtspunten in Haarlemmermeer zijn de snelle economische groei in de metropoolregio, de toenemende verkeersstromen van en naar de luchthaven en de versnellingsopgave van de woningbouw in Haarlemmermeer.

In de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer zijn tien ambities benoemd voor het behouden van de bereikbaarheid en mobiliteit:

1. vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen;
2. ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen';
3. een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst;
4. bestaande knelpunten in het netwerk oplossen;
5. mobiliteit met oog voor de leefomgeving;
6. veilig bewegen;
7. evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies;

8. mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, Rijk en bedrijfsleven;
9. faciliteren van schone en stille mobiliteit;
10. monitoring en indicatoren.

3.4.2.1 Toetsing

Dit PIP maakt de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug mogelijk. Hierbij wordt onder andere het fiets- en voetpad verbreed en gescheiden van het (vracht)autoverkeer. Dit verbetert de doorstroming voor het (vracht)autoverkeer en maakt de N201 verkeersveiliger. Tevens komt er een nieuwe fietsonderdoorgang aan de Haarlemmermeerzijde, wat ook een investering in de verkeersveiligheid betreft.

3.4.2.2 Conclusie

Dit PIP draagt bij aan het bereiken van de doelstellingen zoals geformuleerd in het Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer.

3.4.3 Visie Ringdijk en Ringvaart

In de Visie Ringvaart en Ringdijk wil de gemeente Haarlemmermeer in samenspraak met direct betrokkenen, bewoners en bedrijven, en de verantwoordelijke overheden de kwaliteiten en kansen van de ringdijk en ringvaart beter benutten en zo mogelijk een verbetering of oplossing bewerkstelligen voor de problemen die door de bewoners worden ervaren op het vlak van ruimtelijke kwaliteit, inrichting, gebruik en functioneren.

Uit onder andere de resultaten van participatie kwam naar voren dat de veiligheid en leefbaarheid op de dijk de belangrijkste onderwerpen zijn voor de bewoners van de dijk. Daarnaast zijn bewoners trots op hun stuk dijk, ze hebben oog voor de kwaliteiten zoals de herkenbaarheid van de dijk, de uitzichten op het water, de historische bebouwing, de kansen voor recreatie en toerisme, etc.

De gemeente Haarlemmermeer wil van de ringdijk en ringvaart een veilige en aantrekkelijke voordeur van de Haarlemmermeerpolder maken. De basis van de ringdijk is een veilig en rustige dijk met heldere en gelijke verkeersoplossingen over de hele dijk, mogelijkheden voor passerende boten om aan te leggen en aan wal te gaan. Diversiteit zit in de ligging, de omgeving aan beide zijden van de vaart, de historie en de bijzondere plekken aan de dijk. Dit zijn niet alleen de bestaande parels, maar ook nieuwe plekken die voor elk dorp karakteristiek zijn. Deze ambitie is vertaald in de volgende uitgangspunten:

- identiteit, historie en herkenbaarheid van ringdijk en ringvaart versterken;
- veiligheid en leefbaarheid op de dijk vergroten;
- benutten van de kansen voor recreatie en toerisme;
- verbeteren van de samenwerking tussen de verschillende overheden.

3.4.3.1 Toetsing

De ringvaart van de Haarlemmermeerpolder en de dijk (Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk) zijn gelegen binnen het plangebied van dit PIP. Dit PIP maakt de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug mogelijk. Hierbij wordt onder andere het fiets- en voetpad verbreed en gescheiden van het (vracht)autoverkeer. Dit verbetert de doorstroming voor het (vracht)autoverkeer en maakt de N201 verkeersveiliger. Tevens komt er een nieuwe fietsonderdoorgang aan de Haarlemmermeerzijde voor fietsers van de Bennebroekerdijk en Cruquiusdijk (en vice versa) wat ook verbetering van de leefbaarheid verkeersveiligheid betreft. De plannen die met dit PIP worden mogelijk gemaakt dragen daarom bij aan uitgangspunt 2 van de Visie Ringvaart en Ringdijk: veiligheid en leefbaarheid op de dijk vergroten.

3.4.3.2 Conclusie

Dit PIP draagt bij aan het bereiken van de ambities zoals geformuleerd in de Visie Ringvaart en Ringdijk.

3.5 Gemeentelijk beleid Heemstede

Het relevante beleid van de gemeente Heemstede betreft het Collegeakkoord 2018-2022. De gemeente Heemstede beschikt niet over een gemeentelijke structuurvisie. De omgevingsvisie Heemstede is nog in opmaak, waarvoor de gemeenteraad op 20 juni 2019 de basis heeft vastgesteld. Dit PIP wordt daarom getoetst aan het Collegeakkoord 2018-2022, waarin de visie van de gemeente Heemstede staat over de fysieke leefomgeving.

Naast het Collegeakkoord 2018-2022 heeft de gemeente Heemstede samen met de gemeente Haarlem, Bloemendaal, Haarlemmerliede & Spaarnwoude en Zandvoort (de gemeenten in Zuid-Kennemerland) de 'Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland' opgesteld. Deze visie werd reeds behandeld in paragraaf 3.3.2.

3.5.1 Collegeprogramma 2018-2022

Het college van de gemeente Heemstede werkt aan een openbare ruimte die uitnodigt tot lopen, fietsen, buitenspelen en ontmoeten; aan wijken waar plaats is voor iedereen. De ruimtelijke veranderingen die een energieneutrale, circulaire economie met zich meebrengt, wil de gemeente zo goed mogelijk inpassen in het landschap, met respect ook voor de leefomgeving van dieren. Tevens wil de gemeente de kansen benutten die het realiseren van een schone leefomgeving biedt voor nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid.

De visie op de fysieke leefomgeving heeft de gemeente Heemstede onderverdeelt in de volgende thema's:

- volkshuisvesting, stedelijke vernieuwing, ruimtelijke ordening;
- verkeer, openbare ruimte, vervoer en waterstaat;
- milieu, duurzaamheid, afval;
- natuur en groen in de wijk.

3.5.1.1 Toetsing

Voor dit PIP is thema 2 'Verkeer, openbare ruimte, vervoer en waterstaat' relevant. Hierin staat onder andere beschreven dat aandacht uitgaat naar een betere doorstroming van het verkeer en het verder realiseren van veilige fietsroutes, met zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden. Bij de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug wordt het fiets- en voetpad verbreed en gescheiden van het autoverkeer. Dit verbetert de doorstroming voor het autoverkeer en maakt de N201 verkeersveiliger voor fietsers en voetgangers.

3.5.1.2 Conclusie

Dit PIP draagt bij aan het realiseren van de visie zoals geformuleerd in het Collegeprogramma 2018-2022.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

In het kader van de provinciale besluitvorming dient bij een PIP door middel van een integrale ruimtelijke benadering nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de consequenties van het plan voor de omgeving en omwonenden. Het bevoegd gezag is namelijk verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit gebeurt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is van toepassing voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. De effecten op de leefomgeving worden in dit hoofdstuk door middel van de bespreking van diverse omgevingsaspecten in beeld gebracht en afgewogen. Hiermee wordt tevens de uitvoerbaarheid van dit PIP aangetoond.

De omgevingsaspecten die in dit hoofdstuk aan bod komen, zijn:

- m.e.r.-(beoordelings)plicht;
- verkeer;
- geluid;
- luchtkwaliteit;
- natuur;
- water;
- (water)bodem;
- archeologie;
- cultuurhistorie;
- bedrijven en milieuzonering;
- externe veiligheid;
- kabels en leidingen.

4.1 M.e.r.-(beoordelings)plicht

Voor elk besluit dat betrekking heeft op een activiteit of activiteiten die voorkomen op de C of D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

4.1.1 Wettelijke grondslag

Het voornemen van dit PIP komt voor op de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. Er sprake is van: 'de 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' (categorie D1.2 Besluit m.e.r). Omdat de wijzigingen aan de Cruquiusbrug niet over een tracélengte van 5 kilometer of meer worden gedaan, valt het voornemen onder de drempelwaarde van de D-lijst. Voor projecten onder de drempelwaarde geldt (minimaal) een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Tevens is uit stikstofdepositieberekeningen gebleken dat negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie door het voornemen van dit PIP op voorhand niet uit te sluiten zijn. Om verder op deze effecten in te gaan is een ecologische toets uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de berekende stikstofdepositie(toename) in de uitvoeringsfase van de werkzaamheden zodanig klein is, en tevens tijdelijk is, dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van natura 2000-gebieden zijn uitgesloten. Vervolgonderzoek in de vorm van een passende beoordeling (waarin dieper ingegaan zou worden op de gevolgen voor natura 2000-gebieden) is niet nodig. Uit artikel 7.2a van de Wet milieubeheer volgt dat bij het ontbreken van de noodzaak voor een passende beoordeling, het opstellen van een Plan-m.e.r. niet verplicht is. Het opstellen van een vormvrije m.e.r.-beoordeling is voldoende. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen in de volgende paragraaf van onderhavig rapport.

4.1.2 Resultaten m.e.r.-beoordeling

In onderstaande tabel zijn de resultaten van de m.e.r.-beoordeling opgenomen. De beoordeling wordt uitgevoerd op basis van de criteria uit bijlage III van de m.e.r.-richtlijn.

| Project | Project Cruquiusbrug |
|-------------------------------------|---|
| 1. kenmerken van het project | |
| omvang van het project | <p>omvang van het project De Cruquiusbrug bestaat uit twee delen: brugdeel A (het meest oostelijke deel) en brugdeel B. De aanleiding van het project is de vervangingsopgave die speelt bij brug A. Deze brug dateert uit 1932 en is op dit moment aan het einde van zijn levensduur. De brug wordt daarom vervangen en verbreed met een vrijliggend fiets- en voetpad. Aan de Haarlemmermeerzijde komt een nieuwe fietsonderdoorgang (zuidzijde). Dit zorgt voor een veiligere situatie en een verbetering van de doorstroming van het verkeer op de N201. Brug B dateert uit de jaren '70 van de vorige eeuw en dient te worden onderhouden voor een restlevensduur van tenminste 30 jaar. Om na deze periode een oplossing als bijvoorbeeld een aquaduct niet onmogelijk te maken, worden brug A en de fietsonderdoorgang zo demontabel mogelijk gerealiseerd conform de principes van Industrieel, Flexibel en Demontabel bouwen. Tot slot wordt aan de Heemstedezijde de bestaande voetgangerstunnel verlengd en worden de toegangen tot de voetgangerstunnel verhard. De bestaande 'olifantenpaden' worden verlegd, verlengd en verhard. Het talud wordt hiertoe verbreed.</p> |

cumulatie met andere projecten

Ten zuidoosten van het plangebied, op circa 500 m afstand, wordt Cruquius Wickevoort gerealiseerd, een bouwplan van circa 1.000 woningen. Op 22 maart 2018 is het vastgestelde bestemmingsplan Cruquius Wickevoort onherroepelijk geworden (verbeelding bestemmingsplan op onderstaande afbeelding, Cruquiusbrug in rode cirkel). De bouw van de eerste woningen start naar verwachting medio 2020. De eerste woningen van fase 1 worden opgeleverd medio 2021.

Voor onderhavig project Cruquiusbrug geldt de volgende globale planning. Het definitieve PIP zal naar verwachting voorjaar 2021 worden vastgesteld. De uitvoeringsfase staat voor de periode 2022-2023 gepland.



Er is geen directe samenhang tussen de projecten. De projecten zijn geen onderdeel van eenzelfde project, programma of plan. Het ene project is niet nodig om het andere project uit te voeren. Het ruimtebeslag overlapt niet. Wel vinden werkzaamheden plaats op korte afstand, en naar verwachting in dezelfde periode, plaats. Voor het onderwerp cumulatie worden de volgende conclusies en aanbevelingen getrokken:

1. De effecten van de brug zijn qua aard en omvang kleiner dan die van de woonwijk. De effecten bereiken geen kritische grens. Er is daarom geen aanleiding dat deze samen met de woonwijk tot belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen leiden. Wel zal zekerheidshalve afstemming tussen beide projecten plaatsvinden op de volgende aspecten:

- Vleermuizen en houtopstanden: het moment van de ingrepen en de wijze van mitigatie en compensatie zal moeten worden afgestemd. Met name wanneer er in het noordwesten van het plangebied voor de woonwijk wordt gewerkt. Daardoor wordt ervoor gezorgd dat soorten tijdig en voldoende uitwijkmogelijkheden krijgen wanneer er parallel wordt gewerkt. Er worden maatregelen getroffen die passend zijn voor beide projecten;

- Aanlegfase / bouwwerkzaamheden: om zeker te zijn dat er geen sprake is van cumulatie op het gebied van verkeershinder, geluidshinder of luchtkwaliteit, zal de fasering van de bouwwerkzaamheden op elkaar moeten worden afgestemd.

2. Cumulatie van stikstofdepositie is niet relevant door het ontbreken van significantie voor dit project en het ontbreken van samenhang met de woonwijk.

inpassingsplan Cruquiusbrug

| | |
|--|---|
| <p>gebruik natuurlijke hulpbronnen</p> | <p>De provincie Noord-Holland heeft hoge ambities voor de nieuwe Cruquiusbrug. De nieuwe brug wordt circulair, energiezuinig en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd. Circulair bouwen betekent efficiënt en slim omgaan met grondstoffen en materialen zoveel als mogelijk hergebruiken. Zo worden brug A en de fietsonderdoorgang zo demontabel mogelijk gerealiseerd conform de principes van Industrieel, Flexibel en Demontabel bouwen, zodat op het moment dat brug B aan vervanging toe is (over 30 jaar) een oplossing als bijvoorbeeld een aquaduct niet onmogelijk is. Ook wordt er gestreefd naar een energieneutrale brug en wordt gebruik gemaakt van eigen energieopwekking. Gezamenlijk met de aannemer wordt nader invulling gegeven aan de inzet van natuurlijke hulpbronnen.</p> |
| <p>productie afvalstoffen</p> | <p>Het planvoornemen wordt zo circulair mogelijk tot realisatie gebracht. Gezamenlijk met de aannemer wordt onderzocht in hoeverre afvalstoffen die vrijkomen bij de werkzaamheden aan de Cruquiusbrug of werkzaamheden elders zoveel mogelijk kunnen worden hergebruikt bij onderhavig project.</p> |

| | |
|----------------------------------|---|
| <p>verontreiniging en hinder</p> | <p>Verkeershinder: tijdens de aanlegfase wordt zoveel mogelijk naar gestreefd om één brug intact te laten voor het gebruik van verkeer, zodat doorstroming van verkeer zo goed mogelijk blijft.</p> <p>Tijdens de gebruiksfase treedt er door het project geen wijziging op in de verkeerscapaciteit. Het project heeft geen verkeersaantrekkende werking. De verbreding van het fiets- en voetpad en de scheiding van de rijbanen voor het autoverkeer door middel van een middenberm met een geleiderail zorgen voor een verkeersveiligere situatie voor het langzaam verkeer (fietsers, voetgangers) en in het algemeen voor een betere doorstroming voor het (vracht)autoverkeer.</p> <p>Geluidsoverlast: tijdens de aanlegfase draagt de aannemer zorg voor het binnen de perken blijven van geluidsoverlast. De aannemer houdt zich aan de richtlijnen volgens het bouwbesluit. In de gebruiksfase is, doordat er geen sprake is van een verkeersaantrekkende werking, geen sprake van een toename in geluidsoverlast ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>Het volledige akoestisch onderzoek kan worden gevonden in Bijlage 2 van deze toelichting.</p> <p>Luchtverontreiniging: tijdens de aanlegfase bedraagt de maximale bijdrage op de relevante toetspunten 0,2 µg/m³ voor NO₂, 0,1 µg/m³ voor PM₁₀ en 0,1 µg/m³ voor PM_{2,5}. Deze concentraties blijven ruim onder de grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer. De aanlegfase draagt in niet betekende mate bij aan de luchtkwaliteit. Het project is hiermee niet strijdig met de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Er zijn ten gevolge van dit onderzoek geen aanvullende eisen of risico's afgeleid.</p> <p>Tijdens de gebruiksfase is geen sprake van een verkeersaantrekkende werking waardoor er tijdens de gebruiksfase geen sprake is van een toename in de luchtverontreiniging.</p> <p>Het volledige luchtkwaliteitsonderzoek kan worden gevonden in Bijlage 3 van deze toelichting.</p> <p>Hinder of overlast voor natuur: tijdens de aanlegfase kunnen directe effecten op gebieden zoals door geluid en trillingen geheel worden uitgesloten. Uit de ecologische toets is gebleken dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-netwerk zijn uitgesloten. Negatieve effecten op wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied of weidevogelleefgebieden zijn als gevolg van het voornemen ook uitgesloten. Tijdens de aanlegfase zijn voor vogels negatieve effecten uitgesloten omdat er óf buiten het broedseizoen zal worden gewerkt, óf omdat werkzaamheden vlak voor het broedseizoen worden ingezet en er dan continue wordt doorgewerkt zodat vogels niet gaan broeden, óf het plangebied nog voor het broedseizoen ongeschikt wordt gemaakt.</p> <p>Tijdens de aanlegfase wordt voor de rugstreep of het werkgebied waar graafwerkzaamheden plaatsvinden afgerasterd zodat wordt voorkomen dat rugstreepvelden het gebied bereiken of dat functioneel leefgebied wordt vernietigd, óf de (graaf-) werkzaamheden zullen volledig plaatsvinden ten tijde van de winterrust van de soort (oktober/november tot en met maart). Rond deze periode verkeert de soort in winterrust en is er geen dispersie-activiteit. Op deze manier wordt in de aanlegfase zorg gedragen voor het zoveel mogelijk beperken van overlast en hinder voor diersoorten.</p> |
|----------------------------------|---|

Tijdens de aanlegfase zijn er negatieve effecten op houtopstanden. Op twee locaties binnen het plangebied worden bomen gekapt. Om de omgevingsvergunning - kappen te kunnen verlenen is een verklaring van geen bedenkingen van het bevoegd gezag voor de ontheffing Wnb nodig. Het is realistisch dat deze wordt verleend omdat het kappen van bomen voor de realisatie van dit project onvermijdelijk is, omdat de huidige brug moet worden vervangen en verbreed en dit project niet op een andere locatie kan worden uitgevoerd, omdat het project nodig is ten behoeve van het verbeteren en garanderen van de verkeersdoorstroming en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze belangen vallen onder het ontheffingsbelang genoemd in artikel 3.8 lid 5 onder b sub 3. Tijdens de gebruiksfase en aanlegfase worden voor grondgebonden zoogdieren en amfibieën de algemene zorgplicht (artikel 1.11 lid 1 en lid 2 van de Wet natuurbescherming) in acht genomen waardoor hinder is uitgesloten. Tijdens de gebruiksfase zijn effecten op gebieden uitgesloten. Tijdens de gebruiksfase zijn er, door het kappen van bomen, wel effecten voor vleermuizen. De essentiële viegroute wordt door de bomenkap namelijk aangetast. Om verstoring te voorkomen worden mitigerende en compenserende maatregelen getroffen waardoor er geen sprake is van een overtreding van artikel 3.5 lid 2 Wnb. Deze maatregelen zijn beschreven in het Vleermuisonderzoek (Bijlage 7).

De volledige natuurtoets: Bijlage 4 van deze toelichting.

De ecologische toets: Bijlage 6 van deze toelichting.

Het vleermuisonderzoek in Bijlage 7 van deze toelichting.

Hinder of overlast voor of door water: als gevolg van de aanpassingen aan de Cruquiusbruggen verandert het doorstroomprofiel in de Ringvaart. De doorstroming is door hoogheemraadschap van Rijnland doorgerekend en de opstuwingshoogte is met 2,35 mm acceptabel bevonden door het hoogheemraadschap van Rijnland. Uit berekeningen van het watercompensatieplan blijkt dat in de toekomstige situatie sprake is van een toename van verhard oppervlak met 1.244 m². Het oppervlak van de fietsonderdoorgang en daarmee de demping van de watergang is in totaal 410 m². De toename aan verhard oppervlak en de gedeeltelijke demping van de Ringvaart is haalbaar voor zowel peilvak 'Cruquiusweg', peilvak 'Oude Slot en peilvak Rijnlands boezemstelsel.

In het kader van waterkwaliteit wordt voor bemaling met lozing van oppervlaktewater van de bouwkuip de zorgplicht in het Keur gehandhaafd. Door genoemde maatregelen vindt er geen hinder of overlast voor of door het water plaats.

Het volledige watercompensatieplan kan worden gevonden in Bijlage 8 van onderhavig rapport.

Bodemvervuiling: in de aanlegfase wordt mogelijk (licht) vervuilde grond, met onder andere gehalten aan PFOS en PFOA en asbest boven de detectielimiet, opgegraven. Dit zorgt niet voor hinder omdat de gronden niet voor een andere functie dan de huidige functie (infrastructuur) gebruikt gaan worden. De bij werkzaamheden vrijkomende grond kan onder het Besluit bodemkwaliteit worden terug geplaatst (tijdelijk uitnemen).

Het volledige Verkennend bodemonderzoek, Verhardingsonderzoek en verkennend (asbest)bodemonderzoek en Verkennend (asbest)waterbodemonderzoek zijn te vinden in de bijlage van deze toelichting.

Hinder voor archeologie: voor het noordelijke deel (gemeente Heemstede) geldt vanuit het bestemmingsplan de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 5 (artikel

32 bestemmingsplanregels Landgoederen en groene gebieden - eerste herziening). Uit de bestemmingsregels regels volgt dat bij grondroerende werkzaamheden met een oppervlakte groter dan 2.500 m² en verder gaan dan een diepte van 0,4 meter, er door de aanvrager een archeologisch rapport moet worden overlegd aan het bevoegd gezag waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord (naar het oordeel van het bevoegd gezag) in voldoende mate zijn vastgesteld.

Voor het zuidelijke deel (gemeente Haarlemmermeer) geldt vanuit het bestemmingsplan de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie. Uit bureauonderzoek blijkt dat de verwachtingswaarde ter plaatse van de werkzaamheden laag is. De gronden of kades rond de Cruquiusbrug A zijn naar verwachting al verstoord waardoor geadviseerd wordt de vervanging van de brug A eveneens niet vooraf te laten gaan door archeologisch vervolgonderzoek. Mochten tijdens de werkzaamheden toch archeologische of cultuurhistorische waarden worden aangetroffen, dan wordt conform Erfgoedwet art. 5.10 Archeologische toevalsvondst, sub 1 contact opgenomen met de bevoegde overheid in het kader van de wettelijke meldingsplicht.

Om verstoring en hinder voor archeologische waarden te voorkomen wordt er nader archeologisch onderzoek uitgevoerd indien de bodemingrepen dieper zullen reiken dan ongeveer 175 cm –mv.

Het volledige archeologisch bureauonderzoek kan worden gevonden in Bijlage 12 van deze toelichting.


Hinder voor cultuurhistorie: de Cruquiusbrug is geen monument en heeft geen cultuurhistorische waarde. Er is geen sprake van hinder voor cultuurhistorie. Hinder voor omliggende bedrijven: onderhavig planvoornemen maakt in de toekomst geen functies mogelijk die het aanvaardbaar woonklimaat in het gedrang brengen en geen functies mogelijk die bedrijven gaan belemmeren in hun bedrijfsvoering.

Externe veiligheidsrisico's: het voornemen leidt niet tot een wijziging in het plaatsgebonden risico of het groepsrisico. Er is geen hinder in relatie tot het onderwerp externe veiligheid.

De risicokaart kan worden gevonden in Bijlage 14 van onderhavige toelichting.

Hinder voor of door aanwezige kabels en leidingen: in het plangebied is een ondergrondse hoogspanningsleiding aanwezig. De aanwezige hoogspanningsleiding hoeft niet te worden verlegd in het kader van de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug en zorgt er op zijn huidige plek ook niet voor dat bepaalde werkzaamheden niet kunnen worden uitgevoerd. Er is geen hinder voor of door deze aanwezige hoogspanningsleiding.

inpassingsplan Cruquiusbrug

| | |
|---|---|
| <p>risico voor ongevallen</p> | <p>Aanlegfase: de Cruquiusbrug is een beweegbare brug waarbij grote onderdelen gehezen zullen moeten worden en waarbij verschillende keren aanpassingen nodig zullen zijn aan de bestaande verkeersstromen. Er wordt zoveel mogelijk naar gestreefd om tijdens de bouwwerkzaamheden één brug intact te laten voor het gebruik van verkeer, zodat verkeer niet dicht langs de bouwplaats hoeft te rijden, fietsen of lopen. Om het risico voor ongevallen verder tot een minimum te beperken zijn integrale veiligheidsplannen, gezondheidsplannen en risico-inventarisatie en -evaluatieplannen opgesteld voor zowel de realisatiefase als voor de exploitatiefase, waarin hoge eisen worden gesteld ten aanzien van veiligheid.</p> <p>Gebruiksfase: de verbreding van het fiets- en voetpad en de scheiding van de rijbanen voor het autoverkeer door middel van een middenberm met een geleiderail zorgen voor een verkeersveiliger situatie voor het langzaam verkeer en in het algemeen voor een betere doorstroming voor het (vracht)autoverkeer.</p> |
| <p>2. plaats van het project</p> | |
| <p>huidig grondgebruik</p> | <p>De Cruquiusbrug maakt deel uit van de N201 (Cruquiusweg) en kruist de Ringvaart tussen Hoofddorp en Heemstede, ter hoogte van wegkilometrerings 21.2 en vaarwegkilometrerings 15.6. De ophaalbruggen en de aansluitende infrastructuur aan de zuidzijde liggen in de gemeente Haarlemmermeer. De aansluitende infrastructuur aan de noordzijde ligt in de gemeente Heemstede.</p> <p>In de huidige situatie wordt de brug gebruikt door automobilisten, fietsers en voetgangers. De brug is een ophaalbrug zodat boten die varen over de Ringvaart kunnen passeren. De omliggende gronden bestaan uit de Cruquiusweg en de Kruisweg, recreatiegebied, sportgebieden, woonwijken en agrarisch gebied.</p>  |
| <p>rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied</p> | <p>De huidige Cruquiusbrug bestaat voornamelijk uit staal en beton. De nieuwe brug wordt circulair, energiezuinig en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd. Circulair bouwen betekent efficiënt en slim omgaan met grondstoffen en materialen zoveel als mogelijk hergebruiken. Gezamenlijk met de aannemer wordt nader invulling gegeven aan de inzet van natuurlijke hulpbronnen. Gezamenlijk met de aannemer wordt onderzocht in hoeverre afvalstoffen die vrijkomen bij de werkzaamheden aan de Cruquiusbrug of werkzaamheden elders, zoveel mogelijk kunnen worden hergebruikt bij onderhavig project.</p> |

inpassingsplan Cruquiusbrug

| | |
|---|--|
| het opnamevermogen van het natuurlijke milieu met in het bijzonder aandacht voor kwetsbare gebieden | Op 1,8 kilometer afstand ligt het Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid'. Uit de ecologische toets is gebleken dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van natura 2000-gebieden zijn uitgesloten. Negatieve effecten op wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of weidevogelleefgebieden zijn als gevolg van het voornemen uitgesloten. |
|---|--|

| | |
|---------------------------------------|---|
| <p>milieueffecten van het project</p> | <p>Verkeershinder: tijdens de aanlegfase wordt zoveel mogelijk naar gestreefd om één brug intact te laten voor het gebruik van verkeer, zodat doorstroming van verkeer zo goed mogelijk blijft.</p> <p>Tijdens de gebruiksfase treedt er door het project geen wijziging op in de verkeerscapaciteit. Het project heeft geen verkeersaantrekkende werking. De verbreding van het fiets- en voetpad en de scheiding van de rijbanen voor het autoverkeer door middel van een middenberm met een geleiderail zorgen voor een verkeersveiligere situatie voor het langzaam verkeer (fietsers, voetgangers) en in het algemeen voor een betere doorstroming voor het (vracht)autoverkeer.</p> <p>Geluidsoverlast: tijdens de aanlegfase draagt de aannemer zorg voor het binnen de perken blijven van geluidsoverlast. De aannemer houdt zich aan de richtlijnen volgens het bouwbesluit. In de gebruiksfase is, doordat er geen sprake is van een verkeersaantrekkende werking, geen sprake van een toename in geluidsoverlast ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>Het volledige akoestisch onderzoek kan worden gevonden in Bijlage 2 Akoestisch onderzoek van onderhavig rapport.</p> <p>Luchtverontreiniging: tijdens de aanlegfase bedraagt de maximale bijdrage op de relevante toetspunten $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2, $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} en $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$. Deze concentraties blijven ruim onder de grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer. De aanlegfase draagt in niet betekende mate bij aan de luchtkwaliteit. Het project is hiermee niet strijdig met de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Er zijn ten gevolge van dit onderzoek geen aanvullende eisen of risico's afgeleid.</p> <p>Tijdens de gebruiksfase is geen sprake van een verkeersaantrekkende werking waardoor er tijdens de gebruiksfase geen sprake is van een toename in de luchtverontreiniging.</p> <p>Het volledige luchtkwaliteitsonderzoek kan worden gevonden in Bijlage 3 van onderhavig rapport.</p> <p>Hinder of overlast voor natuur: tijdens de aanlegfase kunnen directe effecten op gebieden zoals door geluid en trillingen geheel worden uitgesloten. Uit de ecologische toets is gebleken dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-netwerk zijn uitgesloten. Negatieve effecten op wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied of weidevogelleefgebieden zijn als gevolg van het voornemen ook uitgesloten. Tijdens de aanlegfase zijn voor vogels negatieve effecten uitgesloten omdat er óf buiten het broedseizoen zal worden gewerkt, óf omdat werkzaamheden vlak voor het broedseizoen worden ingezet en er dan continue wordt doorgewerkt zodat vogels niet gaan broeden, óf het plangebied nog voor het broedseizoen ongeschikt wordt gemaakt.</p> <p>Tijdens de aanlegfase wordt voor de rugstreepd of het werkgebied waar graafwerkzaamheden plaatsvinden afgerasterd zodat wordt voorkomen dat rugstreepd het gebied bereiken of dat functioneel leefgebied wordt vernietigd, óf de (graaf-) werkzaamheden zullen volledig plaatsvinden ten tijde van de winterrust van de soort (oktober/november tot en met maart). Rond deze periode verkeert de soort in winterrust en is er geen dispersie-activiteit. Op deze manier wordt in de aanlegfase zorg gedragen voor het zoveel mogelijk beperken van overlast en hinder voor diersoorten.</p> |
|---------------------------------------|---|

Tijdens de aanlegfase zijn er negatieve effecten op houtopstanden. Op twee locaties binnen het plangebied worden bomen gekapt. Om de omgevingsvergunning - kappen te kunnen verlenen is een verklaring van geen bedenkingen van het bevoegd gezag voor de ontheffing Wnb nodig. Het is realistisch dat deze wordt verleend omdat het kappen van bomen voor de realisatie van dit project onvermijdelijk is, omdat de huidige brug moet worden vervangen en verbreed en dit project niet op een andere locatie kan worden uitgevoerd, omdat het project nodig is ten behoeve van het verbeteren en garanderen van de verkeersdoorstroming en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze belangen vallen onder het ontheffingsbelang genoemd in artikel 3.8 lid 5 onder b sub 3.

Tijdens de gebruiksfase en aanlegfase worden voor grondgebonden zoogdieren en amfibieën de algemene zorgplicht (artikel 1.11 lid 1 en lid 2 van de Wet natuurbescherming) in acht genomen waardoor hinder is uitgesloten.

Tijdens de gebruiksfase zijn effecten op gebieden uitgesloten. Tijdens de gebruiksfase zijn er, door het kappen van bomen, wel effecten voor vleermuizen. De essentiële vliegroute wordt door de bomenkap namelijk aangetast. Om verstoring te voorkomen worden mitigerende en compenserende maatregelen getroffen waardoor er geen sprake is van een overtreding van artikel 3.5 lid 2 Wnb. Deze maatregelen zijn beschreven in het Vleermuisonderzoek (bijlage VII) van onderhavig rapport.

De volledige natuurtoets: Bijlage 4

De ecologische toets: Bijlage 6

Het vleermuisonderzoek: Bijlage 7

Hinder of overlast voor of door water: als gevolg van de aanpassingen aan de Cruquiusbruggen verandert het doorstroomprofiel in de Ringvaart. De doorstroming is door hoogheemraadschap van Rijnland doorgerekend en de opstuwung is met 2,35 mm acceptabel bevonden door het hoogheemraadschap van Rijnland. Uit berekeningen van het watercompensatieplan blijkt dat in de toekomstige situatie sprake is van een toename van verhard oppervlak met 1.244 m². Het oppervlak van de fietsonderdoorgang en daarmee de demping van de watergang is in totaal 410 m². De toename aan verhard oppervlak en de gedeeltelijke demping van de Ringvaart is haalbaar voor zowel peilvak 'Cruquiusweg', peilvak 'Oude Slot en peilvak Rijnlands boezemstelsel.

In het kader van waterkwaliteit wordt voor bemaling met lozing van oppervlaktewater van de bouwkuip de zorgplicht in het Keur gehandhaafd. Door genoemde maatregelen vindt er geen hinder of overlast voor of door het water plaats.

Het volledige watercompensatieplan kan worden gevonden in Bijlage 8 van onderhavig rapport.

Bodemvervuiling: in de aanlegfase wordt mogelijk (licht) vervuilde grond, met onder andere gehaltes aan PFOS en PFOA en asbest boven de detectielimiet, opgegraven. Dit zorgt niet voor hinder omdat de gronden niet voor een andere functie dan de huidige functie (infrastructuur) gebruikt gaan worden. De bij werkzaamheden vrijkomende grond kan onder het Besluit bodemkwaliteit worden terug geplaatst (tijdelijk uitnemen).

Het volledige verkennend bodemonderzoek, verhardingsonderzoek, verkennend (asbest)bodemonderzoek en verkennend (asbest) waterbodemonderzoek kunnen

worden gevonden in bijlage 9, 10 en 11 van onderhavig rapport.

Hinder voor archeologie: voor het noordelijke deel (gemeente Heemstede) geldt vanuit het bestemmingsplan de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 5 (artikel 32 bestemmingsplanregels Landgoederen en groene gebieden - eerste herziening). Uit de bestemmingsregels regels volgt dat bij grondroerende werkzaamheden met een oppervlakte groter dan 2.500 m² en verder gaan dan een diepte van 0,4 meter, er door de aanvrager een archeologisch rapport moet worden overlegd aan het bevoegd gezag waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord (naar het oordeel van het bevoegd gezag) in voldoende mate zijn vastgesteld.

Voor het zuidelijke deel (gemeente Haarlemmermeer) geldt vanuit het bestemmingsplan de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie. Uit bureauonderzoek blijkt dat de verwachtingswaarde ter plaatse van de werkzaamheden laag is. De gronden of kades rond de Cruquiusbrug A zijn naar verwachting al verstoord waardoor geadviseerd wordt de vervanging van de brug A eveneens niet vooraf te laten gaan door archeologisch vervolgonderzoek. Mochten tijdens de werkzaamheden toch archeologische of cultuurhistorische waarden worden aangetroffen, dan wordt conform Erfgoedwet art. 5.10 Archeologische toevalsvondst, sub 1 contact opgenomen met de bevoegde overheid in het kader van de wettelijke meldingsplicht.

Om verstoring en hinder voor archeologische waarden te voorkomen wordt er nader archeologisch onderzoek uitgevoerd indien de bodemingrepen dieper zullen reiken dan ongeveer 175 cm –mv.

Het volledige archeologisch bureauonderzoek kan worden gevonden in Bijlage 12 van deze toelichting.

Hinder voor cultuurhistorie: de Cruquiusbrug is geen monument en heeft geen cultuurhistorische waarde. Er is geen sprake van hinder voor cultuurhistorie.

Hinder voor omliggende bedrijven: onderhavig planvoornemen maakt in de toekomst geen functies mogelijk die het aanvaardbaar woonklimaat in het gedrang brengen en geen functies mogelijk die bedrijven gaan belemmeren in hun bedrijfsvoering.

Externe veiligheidsrisico's: het voornemen leidt niet tot een wijziging in het plaatsgebonden risico of het groepsrisico. Er is geen hinder in relatie tot het onderwerp externe veiligheid.

De risicokaart kan worden gevonden in Bijlage 14 van deze toelichting.

Hinder voor of door aanwezige kabels en leidingen: in het plangebied is een ondergrondse hoogspanningsleiding aanwezig. De aanwezige hoogspanningsleiding hoeft niet te worden verlegd in het kader van de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug en zorgt er op zijn huidige plek ook niet voor dat bepaalde werkzaamheden niet kunnen worden uitgevoerd. Er is geen hinder voor of door deze aanwezige hoogspanningsleiding

3. Kenmerken van het potentiële effect

bereik van het effect

De effecten die als gevolg van het plan mogelijk optreden hebben betrekking op ecologie. Het plangebied ligt op 1,8 kilometer afstand van Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid'. Uit de ecologische toets is gebleken dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-netwerk zijn uitgesloten.

| | |
|--|--|
| <p>grensoverschrijden d karakter</p> | <p>De effecten die als gevolg van het plan mogelijk optreden, hebben betrekking op ecologie. Het plangebied ligt op 1,8 kilometer afstand van Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid'. Tijdens de aanlegfase kunnen directe effecten op gebieden zoals door geluid en trillingen geheel worden uitgesloten. Uit de ecologische toets is gebleken dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-netwerk zijn uitgesloten. Negatieve effecten op wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied of weidevogelleefgebieden zijn als gevolg van het voornemen ook uitgesloten.</p> <p>Tijdens de aanlegfase zijn voor vogels negatieve effecten uitgesloten omdat er óf buiten het broedseizoen zal worden gewerkt, óf omdat werkzaamheden vlak voor het broedseizoen worden ingezet en er dan continue wordt doorgewerkt zodat vogels niet gaan broeden, óf het plangebied nog voor het broedseizoen ongeschikt wordt gemaakt.</p> <p>Tijdens de aanlegfase wordt voor de rugstreepad óf het werkgebied waar graafwerkzaamheden plaatsvinden afgerasterd zodat wordt voorkomen dat rugstreepadden het gebied bereiken of dat functioneel leefgebied wordt vernietigd, óf de (graaf-) werkzaamheden zullen volledig plaatsvinden ten tijde van de winterrust van de soort (oktober/november tot en met maart). Rond deze periode verkeert de soort in winterrust en is er geen dispersie-activiteit. Op deze manier wordt in de aanlegfase zorg gedragen voor het zoveel mogelijk beperken van overlast en effecten voor diersoorten.</p> <p>Tijdens de gebruiksfase en aanlegfase worden voor grondgebonden zoogdieren en amfibieën de algemene zorgplicht (artikel 1.11 lid 1 en lid 2 van de Wet natuurbescherming) in acht genomen waardoor effecten zijn uitgesloten.</p> <p>Tijdens de gebruiksfase zijn effecten op gebieden uitgesloten. Tijdens de gebruiksfase zijn er, door het kappen van bomen, wel effecten voor vleermuizen. De essentiële viegroute wordt door de bomenkap namelijk aangetast. Om verstoring te voorkomen worden mitigerende en compenserende maatregelen getroffen waardoor er geen sprake is van een overtreding van artikel 3.5 lid 2 Wnb. Deze maatregelen zijn beschreven in het Vleermuisonderzoek (Bijlage 7) van onderhavig rapport.</p> |
| <p>orde van grootte en complexiteit project</p> | <p>De optredende effecten worden middels eerder beschreven maatregelen gemitigeerd dan wel gecompenseerd.</p> |
| <p>waarschijnlijkheid effect</p> | <p>Directe en indirecte effecten worden zoals eerder beschreven gemitigeerd dan wel gecompenseerd door het uitvoeren van maatregelen.</p> |
| <p>duur, frequentie en omkeerbaarheid effect</p> | <p>De effecten van de aanlegfase zijn tijdelijk. De effecten van de gebruiksfase zijn permanent. Gezien de omvang van de effecten en de te treffen maatregelen wordt geen hinder verwacht.</p> |
| <p>4. Conclusie</p> | <p>De toetsing van de potentiële effecten van de voorgenomen ontwikkeling maakt duidelijk dat er geen sprake is van belangrijke nadelige milieueffecten. Er is geen noodzaak tot het opstellen van een MER.</p> |

Tabel 4.1 Resultaten m.e.r.-beoordeling

4.1.3 Conclusie

De toetsing van de potentiële effecten van de voorgenomen ontwikkeling zoals opgenomen in bovenstaande tabel maakt duidelijk dat er geen sprake is van belangrijke nadelige milieueffecten. Er is geen noodzaak tot het opstellen van een MER.

4.2 Verkeer

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient de mogelijke verkeersaantrekkende werking ten opzichte van de bestaande functies in beeld worden gebracht.

4.2.1 Wettelijke grondslag

Het bevoegd gezag is verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit gebeurt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' op grond van artikel 3.1 Wro. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is van toepassing voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. Met het oog op een goede ruimtelijke ordening moet het bevoegd gezag de diverse belangen voor de lokale situatie dus onderling afwegen.

4.2.2 Resultaten

Ten behoeve van de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug wordt een verkeerskundige analyse niet noodzakelijk geacht, omdat de wijzigingen geen uitbreiding van verkeerscapaciteit met zich meebrengt en daardoor geen verkeersaantrekkende werking zal hebben op gemotoriseerd (auto)verkeer. Het aantal rijstroken in de toekomstige situatie blijft gelijk aan de huidige situatie.

In het kader van de goede ruimtelijke ordening zorgt de verbreding van het fiets- en voetpad en de scheiding van de rijbanen voor het autoverkeer door middel van een middenberm met een geleiderail voor een verkeersveiliger situatie voor het langzaam verkeer en in het algemeen voor een betere doorstroming.

4.2.2.1 Plannen in de omgeving

Aan de rand van het dorp Cruquius wordt een nieuw woongebied Wickevoort ontwikkeld. Het verkeer dat deze wijk genereert, zal ook gebruik maken van de Cruquiusbrug. Vanwege dit soort recente ontwikkelingen in het dorp is een algehele goede doorstroming op de Cruquiusbrug belangrijk. De verkeerskundige maatregelen die genomen moeten worden vanwege verkeerstoename als gevolg van het woongebied Wickevoort zijn reeds genomen in het kader van dat plan en zijn terug te lezen in het bestemmingsplan Cruquius Wickevoort, vastgesteld door de gemeente Haarlemmermeer op 22 maart 2018 (NL.IMRO.0394.BPGcrquickevoort-C001).

4.2.3 Conclusie

De gewijzigde wegsituatie die dit PIP beoogd zal niet zorgen voor gewijzigde verkeersstromen in en rondom het plangebied. Vanuit verkeerskundig perspectief zijn er geen bezwaren welke de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug in de weg staan.

4.3 Geluid

Wijzigingen aan een weg, spoorweg of industrie moeten voldoen aan de wet- en regelgeving die is opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh), de Wet milieubeheer (Wm) en onderliggende besluiten en regelingen.

Deze paragraaf is een verkorte weergave van het geluidsonderzoek. Het volledige geluidsonderzoek is opgenomen in Bijlage 2.

4.3.1 Wettelijke grondslag

De Wet geluidhinder is van toepassing bij de aanleg en/of wijziging van de volgende geluidsbronnen:

- gezoneerde bedrijventerreinen;
- spoorwegen (geen hoofdspoorwegen);
- wegen (hoofdwegen én 30 km wegen of woonerven).

In verband met de fysieke wijziging van de Cruquiusbrug en de aansluiting Cruquiusdijk dient in het kader van de Wet geluidhinder de akoestische effecten te worden beoordeeld. Vanwege de aanwezigheid van geluidgevoelige bestemmingen binnen de invloedssfeer (wettelijke geluidzone) van de te wijzigen wegen dient in het kader van de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Het uit te voeren akoestisch onderzoek zal moeten voldoen aan het Reken- en Meetvoorschrift 2012.

Bij wijzigingen op of aan een weg moet binnen het afgebakende onderzoeksgebied onderzocht worden of er sprake is van 'reconstructie' van die weg zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van 'reconstructie' als aan de volgende twee voorwaarden voldaan wordt:

- er moet sprake zijn van een fysieke wijziging op of aan de weg. Het gaat dan bijvoorbeeld om een wijziging van het profiel, de wegbreedte, de hoogteligging, het wegdek, het aantal rijstroken, de aanleg van kruispunten, de aanleg van aansluitingen, op- en afritten, wijzigingen van de maximumsnelheid, en dergelijke;
- ten gevolge van deze wijziging en de verwachte groei van het verkeer in de eerste tien jaar na de wijziging moet er sprake zijn van een toename van de geluidbelasting met (afgerond) 2 dB of meer. Om dit te kunnen bepalen moet dus eerst voor elke geluidgevoelige bestemming de geldende 'grenswaarde' worden bepaald. Vervolgens wordt bezien of deze grenswaarde in de toekomstige situatie, doorgaans het 10e jaar na openstelling van de gewijzigde weg, met 1,50 dB of meer overschreden wordt.

4.3.2 Resultaten

In dit PIP worden geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Toetsing aan de Wet geluidhinder is niet van toepassing.

Voor de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving van dit PIP, wordt de toename van de geluidbelasting hoofdzakelijk veroorzaakt door de autonome verkeersgroei. Hieronder worden de rekenresultaten (waarvoor de aangeleverde verkeerscijfers/telcijfers van de N201 (2018) van de provincie Noord-Holland als bron is gebruikt) voor de N201 en voor de Cruquiusdijk beschreven.

4.3.2.1 *Reconstructie N201*

Uit de rekenresultaten blijkt dat de verhoging van de verkeersintensiteiten (veroorzaakt door autonome verkeersgroei) leidt tot een toename van de geluidbelasting bij geluidsgevoelige bestemmingen. De toename varieert tussen de 0,6 en 1,3 dB. Er zijn geen waarden berekend van een toename van minstens 1,5 dB. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. Om die reden is een vervolgonderzoek niet noodzakelijk. Bijlage III van het geluidsonderzoek bevat een overzicht van de rekenresultaten en de reconstructietoets.

4.3.2.2 *Reconstructie Cruquiusdijk*

Uit de rekenresultaten blijkt dat de verhoging van de verkeersintensiteiten (veroorzaakt door autonome verkeersgroei) leidt tot een toename van de geluidbelasting bij geluidsgevoelige bestemmingen. De toenames bedragen 0,7 dB tot maximaal 1,2 dB. Er zijn geen rekenresultaten met waarden van 1,5 dB of meer en dus is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. Om die reden is een vervolgonderzoek niet noodzakelijk. Bijlage IV van het geluidsonderzoek bevat een overzicht van de rekenresultaten en de reconstructietoets.

4.3.3 **Conclusie**

Eenzijds maakt dit PIP geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk. Anderzijds wijst het onderzoek uit dat de wijziging aan de N201 en de Cruquiusdijk niet leidt tot een formele reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting bij bestaande geluidsgevoelige bestemmingen valt binnen de wettelijke normen. Aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk.

Het aspect geluid staat de uitvoerbaarheid van dit PIP niet in de weg. De Omgevingsdienst IJmond heeft op 30 maart 2020 deze conclusie bevestigd (ODIJ-Z-20-074509).

4.4 **Luchtkwaliteit**

Bepaalde bestemmingen in een ruimtelijk plan (PIP) kunnen (extra) gevoelig zijn voor luchtverontreiniging. Daarom moeten de nieuwe planologische mogelijkheden die dit PIP biedt beoordeeld worden op de effecten op de luchtkwaliteit. Dit volgt enerzijds uit luchtkwaliteitsnormen (grenswaarden) en anderzijds is de 'goede ruimtelijke ordening' een randvoorwaarde. Er moet sprake zijn van een ruimtelijk aanvaardbare situatie.

Deze paragraaf is een verkorte weergave van het luchtkwaliteitsonderzoek. Het volledige luchtkwaliteitsonderzoek is opgenomen in Bijlage 3.

4.4.1 **Wettelijke grondslag**

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht vloeit voort uit Europese richtlijnen en is vastgelegd in titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Artikel 5.16, 1ste lid geeft de grondslagen waarmee kan worden onderbouwd dat een plan aan de eisen met betrekking tot luchtkwaliteit voldoet:

- het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden;
- ten gevolge van het project is sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of de concentratie blijft gelijk;
- het plan draagt niet in betekende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hetgeen inhoudt dat de projectbijdragen NO₂ en PM₁₀ maximaal 3 % van de jaargemiddelde grenswaarde

bedragen, oftewel maximaal 1,2 µg/m³.

Wanneer een plan voldoet aan één of meerdere van de bovenstaande grondslagen, vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor realisatie van het plan.

De concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) zijn in de Nederlandse situatie het meest kritisch ten opzichte van de normen. In tabel 4.2 zijn de grenswaarden voor deze stoffen samengevat. Aan de grenswaarden van de overige stoffen uit titel 5.2 van Wet milieubeheer wordt ruim voldaan.

| Stof | Criterium | Grenswaarde (µg/m ³) |
|-------------------|---|----------------------------------|
| NO ₂ | jaargemiddelde concentratie | 40 |
| | uurgemiddelde concentratie (mag maximaal 18 keer per jaar worden overschreden) | 200 |
| PM ₁₀ | jaargemiddelde concentratie | 40 |
| | etmaalgemiddelde concentratie (mag maximaal 35 keer per jaar worden overschreden) | 50 |
| PM _{2,5} | jaargemiddelde concentratie | 25 |

Tabel 4.2 Grenswaarden NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer

In het luchtkwaliteitsonderzoek is alleen getoetst aan de grenswaarden uit tabel 4.2.

4.4.2 Resultaten

Tabel 4.3 toont de resultaten van de verspreidingsberekeningen op de maatgevende toetspunten.

| Stof | Grenswaarde (µg/m ³) | Totale concentratie (µg/m ³) max* | Achtergrond concentratie (µg/m ³) max* | Bijdrage project (µg/m ³) max* | Aantal overschrijdingen etmaal-, jaar- of uurgemiddelde grenswaarde |
|-------------------|----------------------------------|---|--|--|---|
| NO ₂ | 40 | 16,1 | 16,0 | 0,2 | 0 > uur-norm [-] |
| PM ₁₀ | 40 | 19,1 | 19,0 | 0,1 | 7 > 24u-norm [-] |
| PM _{2,5} | 25 | 11,2 | 11,1 | 0,1 | niet van toepassing |

Tabel 4.3 Resultaten luchtkwaliteitsberekeningen aanlegfase Cruquiusbrug

* De resultaten zijn hier weergegeven als maximale waarde van alle relevante toetspunten.

De maximale bijdrage op de relevante toetspunten bedraagt 0,2 µg/m³ voor NO₂, 0,1 µg/m³ voor PM₁₀ en 0,1 µg/m³ voor PM_{2,5}. Een volledig overzicht van de resultaten is opgenomen in Bijlage 3.

Uit bovenstaande resultaten blijkt dat in de toekomstige situatie de NO₂-, PM₁₀- en PM_{2,5} concentraties ruim onder de grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer blijven. Het project draagt in niet betekende mate bij aan de luchtkwaliteit. Het project is hiermee niet strijdig met de luchtkwaliteitseisen

uit de Wet milieubeheer.

4.4.3 Conclusie

Het project is niet strijdig met de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Het aspect luchtkwaliteit staat de uitvoering van dit PIP niet in de weg.

4.5 Natuur

De Wet natuurbescherming (Wnb) ziet toe op het behoud en de versterking van de biodiversiteit. Het gaat hierbij om gebiedsbescherming (Natura 2000), soortenbescherming en houtopstanden (buiten de bebouwde kom voormalige Boswet). De gebiedsbescherming van het Natuurnetwerk Nederland volgt uit het Barro en de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Voor houtopstanden binnen de bebouwde kom geldt de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het gemeentelijk bomenbeleid als (wettelijk) kader. In deze paragraaf wordt ingegaan op de gevolgen van het voornemen van dit PIP voor de gebiedsbescherming, de soortenbescherming en houtopstanden.

Deze paragraaf is een verkorte weergave van het natuuronderzoek. De volledige natuurtoets is opgenomen in Bijlage 4.

4.5.1 Gebiedsbescherming

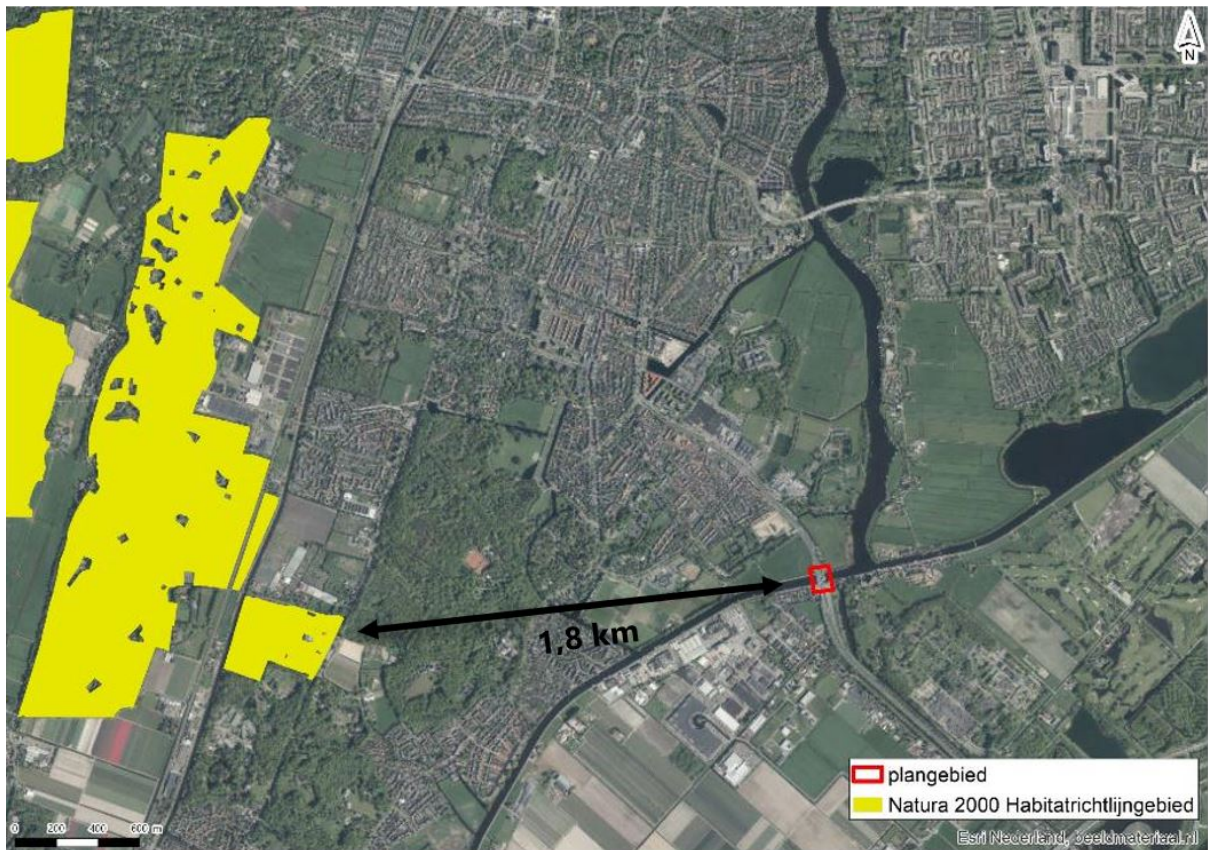
4.5.1.1 Natura 2000 (Wnb)

4.5.1.1.1 Wettelijke grondslag

Op grond van de Wet natuurbescherming, artikel 2.7 en 2.8, volgt dat een plan (zoals een PIP) alleen kan worden vastgesteld als met zekerheid is gebleken dat het plan geen significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.

4.5.1.1.2 Resultaten

Op een afstand van 1,8 kilometer ten westen van het plangebied, de Cruquiusbrug, bevindt zich het Natura 2000-gebied 'Kennemerland Zuid'. Het betreft een Habitatrichtlijngebied aangewezen voor 17 habitattypen en vier habitatrichtlijnsoorten.



Afbeelding 4.1 Ligging van Natura 2000 gebied in de omgeving van het plangebied

Als gevolg van de afstand tussen het plangebied en het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid is het uitgesloten dat effecten door verstoring door licht, geluid en trillingen en/of optische verstoring reiken tot binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied. Tevens is uitgesloten dat het plangebied deel uitmaakt van essentieel leefgebied van de populaties van de aangewezen habitatoorten van het Natura 2000-gebied. Ook verstoring door externe werking is daarom niet aan de orde. Significante negatieve effecten door verstoring door licht, geluid en trillingen en/of optische verstoring op de IHD van habitattypen (typische soorten) en habitatrichtlijnsoorten zijn daarmee uitgesloten.

Wel zijn 16 van de aangewezen habitattypen alsook het leefgebied van twee van de habitatoorten (nauwe korfslak, groenknolorchis) gevoelig voor verzuring/vermesting als gevolg van stikstofdepositie. Hierbij is enkel de uitvoeringsfase van belang. Het project zelf zal geen invloed hebben op de verkeersstromen of -intensiteiten. Invloed op rijden of congestie worden niet voorzien en om die reden is de gebruiksfase niet van belang.

Aan de hand van een stikstofberekening met de Aerius Calculator (versie 2019A) is bepaald dat in de uitvoeringsfase van de werkzaamheden aan de Cruquiusbrug stikstofdepositie plaatsvindt op 11 onderscheidende hexagonalen van het Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid' van één van deze aangewezen habitattypen, namelijk het habitatype H2180A(be) Duinbossen (droog), berken-eikenbos. In andere Natura 2000-gebieden treden geen deposities op. De maximale projectbijdrage bedraagt 0,006 mol/ha/jr.

Deze berekende stikstofdepositie(toename) (=0,006 mol/ha/jr) in de uitvoeringsfase van de werkzaamheden is zodanig klein, en tevens tijdelijk, dat deze niet leidt tot een meetbaar of merkbaar effect op de vegetatie. Tevens valt deze eenmalige, kleine projectbijdrage geheel weg in het reguliere beheer van ongewenste soorten dat hier (in de 11 betreffende hexagonalen) wordt uitgevoerd. Deze bijdrage komt namelijk overeen met 0,017 % van de stikstofdepositie die middels kleinschalig beheer van ongewenste soorten minimaal uit het systeem wordt gehaald. Er is dan ook geen sprake van een merkbare afname in kwaliteit van dit aangewezen habitatype. Significante negatieve effecten door stikstofdepositie op de IHD van het habitatype H2180A(be) Duinbossen (droog), berken-eikenbos zijn

daarmee uitgesloten.

Vervolgonderzoek, in de vorm van een passende beoordeling, is niet nodig.

4.5.1.1.3 Conclusie

Omdat negatieve effecten op de beschermde natuurwaarden van het nabijgelegen Natura 2000-gebied als gevolg van stikstofdepositietoename niet op voorhand konden worden uitgesloten is een ecologische toets uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied zijn uitgesloten. Vervolgonderzoek, in de vorm van een passende beoordeling, is niet nodig.

4.5.1.2 Natuurnetwerk Nederland

4.5.1.2.1 Wettelijke grondslag

Het provinciale ruimtelijke beleid voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is vastgelegd in artikel 19 van de PRV Noord-Holland. Strikt genomen is de PRV niet van toepassing op provinciale projecten (zie hiervoor paragraaf), echter zijn schadelijke activiteiten in beginsel niet toegestaan en dient de provincie Noord-Holland haar eigen beleid te onderschrijven.

4.5.1.2.2 Resultaten

Het plangebied ligt op minstens 700 m van de dichtstbijzijnde NNN percelen. Er is dus geen sprake van ruimtebeslag of directe negatieve effecten op percelen van het NNN. Externe werking is binnen provincie Noord-Holland geen toetsingscriterium. Het toetsen van de effecten van ontwikkelingen buiten het NNN is niet noodzakelijk.

Het plangebied overbrugt op dit moment wel een natuurverbinding (categorie 5: natuurlinten, recreatie) van het NNN. De verbinding blijft echter gedurende de werkzaamheden intact. Als gevolg van de geplande verbreding van brugdeel A verdwijnen wel enkele meters aan oever/bermnatuur. Door de natuurverbinding met de maatregelen beschreven in paragraaf 4.2.2 van de natuurtoets te verbeteren, wordt voorkomen dat het voornemen aan en rondom de Cruquiusbrug negatieve effecten heeft op de werking van de natuurverbinding. Op deze manier zijn negatieve effecten van de werkzaamheden op wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied uitgesloten. De volgende stap betreft het vaststellen van een ontwerp voor de optimalisatie van de looprichel.

Weidevogelleefgebieden zijn binnen een straal van vijf kilometer rondom het plangebied niet aanwezig.

4.5.1.2.3 Conclusie

Negatieve effecten op wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied of weidevogelleefgebieden zijn als gevolg van het voornemen uitgesloten.

De Omgevingsdienst IJmond heeft op 30 maart 2020 deze conclusie bevestigd (ODIJ-Z-20-074509).

4.5.2 Soortenbescherming

4.5.2.1 Wettelijke grondslag

In hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming is het beschermingsregime voor soorten opgenomen. Er gelden verschillende beschermingsregimes voor verschillende soortgroepen. De verbodsbepalingen voor vogels zijn opgenomen in artikel 3.1, de verbodsbepalingen voor Habitatrichtlijnsoorten zijn opgenomen in artikel 3.5 en voor overige soorten zijn de verbodsbepalingen in 3.10 opgenomen.

Wanneer door het uitvoeren van een activiteit of ruimtelijk plan een verbodsbepaling uit de wet wordt overtreden, moet daarvoor een ontheffing worden aangevraagd. De provincie kan ontheffingen verlenen. Ontheffingen worden alleen verleend als ze voldoen aan een aantal voorwaarden. Als eerste toetst het bevoegd gezag of er (1) een andere bevredigende oplossing mogelijk is. Is dat niet zo, dan wordt getoetst of het initiatief nodig is voor (2) een in de Wet natuurbescherming genoemde redenen (een 'wettelijk belang'). Welke redenen dit zijn verschilt per beschermingsregime. Ontheffing voor de bescherming van soorten uit de Vogel- en Habitatrichtlijn is minder mogelijk dan die voor andere soorten. Als het initiatief voldoet aan een wettelijk belang, dan moet ook (3) worden aangetoond dat het initiatief geen negatief effect heeft op de 'gunstige staat van instandhouding' van de soort. Hierbij kunnen ook mitigerende en compenserende maatregelen worden betrokken.

4.5.2.2 Resultaten

Op basis van de natuurtoets (Bijlage 4) en aanvullend onderzoek voor vleermuizen conform vleermuisprotocol 2017 (Bijlage 7) is gebleken dat de bomen welke gekapt wordt in het kader van het voornemen van dit PIP (zie paragraaf) een essentiële vliegroute voor vleermuizen betreft en dat voor het onderbreken/ aantasten van deze vliegroute een ontheffing Wnb noodzakelijk is.

4.5.2.2.1 Vleermuizen

De onderzochte bomenrij heeft een functie als essentiële vliegroute voor gewone dwergvleermuis, laatvlieger rosse vleermuis en ruige dwergvleermuis. Tevens vormen de twee bomen ten zuiden van de brug een onderdeel van de vliegroute. Voor het onderbreken/aantasten van deze vliegroute is een ontheffing Wnb noodzakelijk. Het betreft hier een overtreding van artikel 3.5 lid 4 van de Wet natuurbescherming. Deze ontheffing is naar verwachting te verkrijgen:

- er is geen andere bevredigende oplossing. De huidige brug moet worden vervangen en worden verbreed. Zodoende kan dit project niet op een andere locatie worden uitgevoerd;
- het project is nodig ten behoeve van het verbeteren en garanderen van de verkeersdoorstroming. Ook het verbeteren van de verkeersveiligheid, in het bijzonder de veiligheid van het fietsverkeer is een belangrijke doelstelling van het project. Deze belangen vallen onder het ontheffingsbelang genoemd in artikel 3.8 lid 5 onder b sub 3;
- door het nemen van mitigerende en compenserende maatregelen kan een negatief effect op de gunstige staat van instandhouding worden uitgesloten. Deze maatregelen worden te zijner tijd opgenomen in een Activiteitenplan en bijgevoegd bij de ontheffingsaanvraag.

Gelet op bovenstaande kan een ontheffing worden verleend voor de overtreding van de verbodsbepaling ten aanzien van vleermuizen.

Om verstoring te voorkomen worden mitigerende maatregelen getroffen waardoor er geen sprake is van een overtreding van artikel 3.5 lid 2. Advies voor mitigerende en compenserende maatregelen is uitgewerkt in paragraaf 5.2 van het vleermuisonderzoek (Bijlage 7).

4.5.2.2.2 Vogels

Voor (broedende) vogels is een ontheffing niet noodzakelijk doordat mitigerende maatregelen worden genomen die een overtreding voorkomen. De mitigerende maatregelen staan genoemd in onderstaande tabel.

4.5.2.2.3 Amfibieën

Voor amfibieën geldt dat een ontheffing Wnb aanvragen niet nodig is, mits mitigerende maatregelen in acht worden genomen. De mitigerende maatregelen staan genoemd in onderstaande tabel.

4.5.2.2.4 Overige soorten

Voor overige soorten genoemd in onderstaande tabel geldt dat het aanvragen van een ontheffing Wnb niet nodig is, maar geldt wel ten alle tijde de algemene zorgplicht (zie paragraaf 3.1.4 van de natuurtoets), wat betekent dat er tijdens de werkzaamheden alles gedaan moet worden wat redelijkerwijs mogelijk is om schadelijke effecten op soorten te voorkomen.

4.5.2.2.5 Samenvatting

In de onderstaande tabel zijn de bevindingen en conclusies ten aanzien van de beschermde soorten samengevat. Wanneer ter voorkoming van (mogelijke) overtreding van de Wnb maatregelen nodig zijn wordt dit aangegeven (grijs gemarkeerd).

| Soortgroep | Beschermde soorten in het plan-gebied of directe omgeving aanwezig? | Kans op overtreding verboden Wnb? | Gevolgen? | Ontheffing aanvragen Wnb? |
|--------------------------|--|---|--|---------------------------|
| Vaatplanten | Nee | Nee | Geen | Nee |
| Grondgebonden zoogdieren | Op basis van aanwezige biotopen kan het voorkomen van algemene soorten (verschillende soorten (spits)muizen, konijn, haas) niet worden uitgesloten | Nee, vrijstelling binnen Provincie Noord-Holland | Geen, wel geldt de algemene zorgplicht van de Wnb (zie paragraaf 3.1.3 van de natuurtoets) | Nee |
| Grondgebonden zoogdieren | Het landschap rondom de brug vormt potentieel geschikt foerageergebied voor kleine marters | Nee, aanwezigheid vaste rust- en voortplantingsplaats en kan worden uitgesloten en voldoende uitwijkmogelijkheden voorhanden in de omgeving | Geen, wel geldt de algemene zorgplicht van de Wnb (zie paragraaf 3.1.3 van de natuurtoets) | Nee |

inpassingsplan Cruquiusbrug

| | | | | |
|--------------------|---|--|---|---|
| <p>Vleermuizen</p> | <p>Ja, ten minste vijf soorten vleermuizen bekend uit de wijdere omgeving, verschillende delen van het plangebied vormen foerageergebied en/of vliegroutes voor vleermuizen.</p> | <p>Ja, omdat de essentiële vliegroute wordt onderbroken/aangetast.</p> <p>Vliegroutes van vleermuizen zijn op zichzelf niet beschermd tenzij het een essentiële vliegroute betreft. In dat geval zijn vliegroutes van groot belang voor de verblijfplaatsen van de vleermuizen die gebruik maken van die vliegroutes en zijn de vliegroutes zelf indirect wel beschermd. Het kappen van bomen in de rij heeft een negatief effect op een vliegroute voor gewone en ruige dwergvleermuis, laatvlieger en rosse vleermuis.</p> | <p>Om verstoring te voorkomen dienen mitigerende maatregelen te worden getroffen. Advies voor mitigerende en compenserende maatregelen is uitgewerkt in het vleermuisonderzoek (Bijlage 7). Mitigerende en compenserende werkzaamheden dienen te worden uitgewerkt in een Activiteitenplan.</p> | <p>Ja, op basis van het (op te stellen) Activiteitenplan kan een ontheffing worden verkregen in het kader van de Wnb.</p> |
| <p>Vleermuizen</p> | <p>Er is tijdens de natuurtoets een holte aangetroffen in een van de populieren direct ten noordoosten van de brug, die van waarde kan zijn voor boom bewonende vleermuissoorten.</p> | <p>De betreffende bomen worden gekapt. Kans op overtreding Wnb is aanwezig indien in deze te kappen bomen een verblijfplaats van vleermuizen aanwezig is (bij het kappen wordt deze verblijfplaats dan vernietigd) en bestaat de kans dat individuen worden gedood.</p> | <p>Geen, tijdens het vleermuisonderzoek zijn er geen verblijfplaatsen van vleermuizen vastgesteld</p> | <p>Nee, negatieve effecten op verblijfplaatsen van vleermuizen is uitgesloten</p> |

inpassingsplan Cruquiusbrug

| | | | | |
|-----------|--|--|--|--|
| Vogels | Ja, delen van het plangebied vormen geschikt broedgebied voor verschillende (water)vogels. | Ja, indien broedgevallen opzettelijk worden verstoord of nesten worden vernietigd. | Drie mogelijkheden: - buiten het broedseizoen werken; - vlak voor het broedseizoen inzetten en dan continue doorwerken, zodat vogels niet gaan broeden; - het plangebied voor het broedseizoen ongeschikt maken voor broedvogels. | Nee, ontheffing niet noodzakelijk vanwege voorkomen overtreding. |
| Reptielen | Nee | Nee | Geen | Nee |
| Amfibieën | Ja, plangebied vormt mogelijk deel van leefgebied voor algemeen voorkomende bijlage A-soorten zoals bruine kikker en gewone pad. | Nee, vrijstelling binnen Provincie Noord-Holland. | Geen, wel geldt de algemene zorgplicht van de Wnb (zie paragraaf 3.1.3 van de natuurtoets). | Nee |

inpassingsplan Cruquiusbrug

| | | | | |
|--|---|---|---|---|
| Amfibieën | Ja, het kan niet worden uitgesloten dat rugstreepad het plangebied kan koloniseren tijdens werkzaamheden. | Ja, wanneer de soort het plangebied koloniseert tijdens de werkzaamheden en als gevolg hiervan individuen worden verstoord of gedood, of dat functioneel leefgebied wordt vernietigd (overtredingen van respectievelijk artikel 3.5 lid 2, 1 en 4). | Nee, mits gehouden aan één van de twee voorwaarden: - het werkgebied waar graafwerkzaamheden plaatsvinden wordt afgerasterd met een voor rugstreepad geschikt amfibieënscherm, zodat wordt voorkomen dat individuen van de soort het gebied bereiken en als gevolg van werkzaamheden worden verstoord of gedood, of dat functioneel leefgebied wordt vernietigd; - de (graaf-) werkzaamheden volledig plaats laten vinden ten tijde van de winterrust van de soort (oktober/november tot en met maart). Rond deze periode verkeerd de soort in winterrust en is er geen dispersie-activiteit. | Nee, mits mitigerende maatregelen in acht worden genomen. |
| Dagvlinders, libellen en overige ongewervelden | Nee | Nee | Nee | Nee |

Tabel 4.4 Samenvattende tabel

4.5.2.3 Conclusie

De bomen welke gekapt worden in het kader van het voornemen van dit PIP zijn een essentiële viegroute voor meermuizen. De kap van de bomen is helaas onvermijdelijk. Voor het onderbreken/aantasten van deze viegroute is een ontheffing Wnb noodzakelijk. Op basis van mitigerende en compenserende maatregelen (beschreven in een Activiteitenplan) kan een ontheffing Wnb verleend worden. Daarmee is het PIP op het aspect 'soortenbescherming' uitvoerbaar.

Voor de andere soorten dan meermuizen geldt dat door het nemen van mitigerende maatregelen een ontheffing Wnb niet nodig is en tevens geldt te allen tijde de algemene zorgplicht.

4.5.3 Houtopstanden

4.5.3.1 Wettelijke grondslag

Houtopstanden conform de Wet natuurbescherming vallen onder het bevoegd gezag van de provincie en zijn enkel de houtopstanden die buiten de bebouwde kom staan (grens conform voormalige Boswet). Bomen binnen de bebouwde kom vallen onder het bevoegd gezag van de gemeente en hiervoor geldt de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het gemeentelijk bomenbeleid als (wettelijk) kader voor de bomen.

4.5.3.2 Resultaten

Op twee locaties binnen het plangebied worden bomen gekapt, zie hiervoor afbeelding 4.2).



Afbeelding 4.2 Locaties te kappen bomen

Op grondgebied gemeente Heemstede:

- Canadese populieren;
- binnen bebouwde kom Wet natuurbescherming (grens conform kaartlaag 'Bebouwde kommen - Wet natuurbescherming');
- gemeente Heemstede bevoegd gezag voor benodigde omgevingsvergunning - kappen.

Op grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer:

- iepen;
- buiten bebouwde kom Wet natuurbescherming;
- provincie Noord-Holland bevoegd gezag voor melding Wnb - houtopstanden.

4.5.3.3 Aanhaakplicht

Als voor een activiteit zowel een omgevingsvergunning als een toestemming op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) nodig is, dan haken deze procedures in beginsel bij elkaar aan. Dit volgt uit artikel 2.1, eerste lid, sub i, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in samenhang met artikel 2.2aa van het Besluit omgevingsrecht (Bor). De vergunningaanvrager kan deze aanhaakplicht voorkomen door de procedures voor de verschillende benodigde toestemmingen te ontkoppelen, m.a.w.: eerst de toestemming op grond van de Wnb aanvragen, dan de omgevingsvergunning. Om de omgevingsvergunning - kappen te kunnen verlenen is namelijk een verklaring van geen bedenkingen van het bevoegd gezag voor de ontheffing Wnb nodig. Het niet in de juiste volgorde aanvragen van de leidt tot de aanhaakplicht waar de uitgebreide voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht (26 + 6 weken) op van toepassing is.

4.5.3.4 Conclusie

Voor het kappen van de bomen binnen gemeente Heemstede is een omgevingsvergunning - kappen nodig en een ontheffing Wnb.

Voor het kappen van de bomen binnen gemeente Haarlemmermeer is een melding Wnb - houtopstanden nodig en een ontheffing Wnb.

Zowel de omgevingsvergunning kappen als de melding - Wnb - houtopstanden zijn verleenbaar en daarmee is het PIP op het aspect 'houtopstanden' uitvoerbaar.

Vanwege de relatie met de ontheffing Wnb wordt volledigheidshalve nog verwezen naar paragraaf 4.5.2.

4.6 Water

De voorgenomen ontwikkeling kan effecten hebben op de waterhuishoudkundige situatie, zowel kwantitatief als kwalitatief. In Nederland is daarom de watertoets een verplicht onderdeel van elke ruimtelijke ontwikkeling. De watertoets is een procesinstrument waarbij de waterbeheerders in een vroegtijdig stadium worden betrokken bij de voorgenomen ontwikkeling, zodat verschillende aspecten van 'water' een goede plaats krijgen in de planvorming. In de waterparagraaf worden de effecten van het ontwerp op deze verschillende aspecten omschreven, zoals waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkeringen, beheer en onderhoud en het effect op grondwaterpeilen.

Het watercompensatieplan is opgenomen in Bijlage 8.

4.6.1 Wettelijke grondslag

De watertoets is per 1 november 2003 wettelijk verplicht (en vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening). De watertoets betekent dat ruimtelijke plannen (waaronder provinciale inpassingsplannen) die vanaf deze datum ter inzage worden gelegd, voorzien moeten zijn van een waterparagraaf. Ruimtelijke plannen van de initiatiefnemer (bijv. provincie, gemeente of projectontwikkelaar) worden overlegd met de waterbeheerder.

In de waterparagraaf geeft de initiatiefnemer aan welke afwegingen in het plan ten aanzien van water zijn gemaakt. Het is een toelichting op het doorlopen proces en maakt de besluitvorming ten aanzien van water transparant. In geval van locatiekeuzes en bij herinrichting van bestaand bebouwd gebied geeft de initiatiefnemer expliciet aan welke rol de kosten en risico's van verdroging, verzilting, overstroming en overlast hebben gespeeld bij de besluitvorming. De waterparagraaf grijpt zichtbaar terug op de afsprakennotitie en het wateradvies.

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de

waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Hieronder staat een overzicht van de voor het plangebied relevante wet- en regelgevingen en nota's. Het beleid van het waterschap nader wordt behandeld.

Europees:

- Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waterwet.

Provinciaal:

- Waterplan Noord-Holland 2010-2015;
- Omgevingsvisie;
- Omgevingsverordening.

4.6.1.1 Europese Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die voorschrijft dat de waterkwaliteit van de Europese wateren vanaf 2015 aan bepaalde eisen moet voldoen. Deze richtlijn (2000/60/EG) vervangt een aantal oude richtlijnen, met de bedoeling meer eenheid in de regelgeving te brengen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is eindverantwoordelijk voor de uitvoering van de KRW. Zij is dit mede namens de andere rijkspartijen en in nauw overleg met provincies, waterschappen en gemeenten. In het Bestuursakkoord Water is de samenwerking in het waterbeheer en -beleid tussen deze partijen vastgelegd.

4.6.1.1.1 Relatie met dit PIP

De Rijksoverheid vertaalt dus de KRW in landelijke beleidsuitgangspunten, kaders en instrumenten. Een directe toets aan de KRW is daarmee niet noodzakelijk.

4.6.1.2 Nationaal Bestuursakkoord Water

Met het NBW-Actueel (2008) onderstrepen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten de gezamenlijke opgave om het watersysteem op zo kort mogelijke termijn en tegen de laagste maatschappelijke kosten op orde te brengen en te houden. Samenwerken is de rode draad van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord. Een actualisatie van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) uit 2003 komt voort uit de invoering van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), de noodzaak tot de aanscherping van een aantal begrippen en het beschikbaar komen van nieuwe klimaatscenario's. Ook is een nieuwe fase aangebroken in het samenwerkingsproces, waarbij het zwaartepunt verschuift van planvorming naar uitvoering. Het NBW is een uitwerking van de uitvoering van waterbeleid 21e eeuw (WB21) en de KRW. De belangrijkste doelen en taken zijn:

- het teveel (overlast) of te kort (onderlast) aan water aanpakken;
- verbetering van de waterkwaliteit provincie Noord-Holland.

4.6.1.2.1 Relatie met dit PIP

Dit PIP heeft invloed op de doorstroming van de Ringvaart, heeft een toename van verhard oppervlak tot gevolg en betreft tevens een gedeeltelijke demping Ringvaart. Omdat dit wateroverlast kan veroorzaken, volgt uit het Nationaal Bestuursakkoord Water dat dit bekeken moet worden. Paragraaf 4.6.2 gaat hierop in.

4.6.1.3 Nationaal Waterplan 2016-2021

In 2015 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2016-2021 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Belangrijke punten uit het nationaal waterplan zijn:

- eerst vasthouden, dan bergen en dan pas afvoeren;
- hemelwater zo veel mogelijk afkoppelen, mits schoon (anders eerst zuiveren);
- uitbreiding van verhard oppervlak zo veel mogelijk compenseren met hectares oppervlaktewater.

4.6.1.3.1 Relatie met dit PIP

Dit PIP heeft invloed op de doorstroming van de Ringvaart, heeft een toename van verhard oppervlak tot gevolg en betreft tevens een gedeeltelijke demping Ringvaart. Dit zijn punten die in relatie tot het Nationaal Waterplan 2016-2021 bekeken moeten worden vanwege duurzaam waterbeheer. Paragraaf 4.6.2 gaat hierop in.

4.6.1.4 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de watervergunning.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning.

De Wet gemeentelijke watertaken is onderdeel van de Waterwet. In deze Wet heeft de gemeente de zorgplicht gekregen voor:

- het doelmatig inzamelen en verwerken van overtollig afvloeiend hemelwater;
- het nemen van maatregelen om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken;
- in de Wet milieubeheer is de derde zorgplicht voor de gemeente opgenomen. De gemeente dient zorg te dragen voor het inzamelen transporteren van stedelijk afvalwater.

4.6.1.4.1 Relatie met dit PIP

Dit PIP heeft invloed op de doorstroming van de Ringvaart, heeft een toename van verhard oppervlak tot gevolg en betreft tevens een gedeeltelijke demping Ringvaart. Vanwege de uitvoerbaarheid van dit PIP dienen de wijzigingen die dit PIP mogelijk maakt, vergunbaar te zijn. Paragraaf 4.6.2 gaat hierop in.

4.6.1.5 Waterplan Noord-Holland 2010-2015

Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 unaniem het provinciaal Waterplan 2010-2015 vastgesteld. Het opstellen van een waterplan is een wettelijke taak van de provincie. Noord-Holland is een waterrijke provincie omringd door Noordzee, Waddenzee en IJsselmeer. Het garanderen van veiligheid tegen overstromingen vanuit zee en het klimaatbestendig vormgeven van het ruimtegebruik vraagt om een goed waterbeheer. Wonen in Noord-Holland betekent wonen met water. Een goed waterbeheer is dus onmisbaar. Provinciale Staten hebben in het Waterplan twee speerpunten geformuleerd, namelijk de versterking van de Noord-Hollandse Noordzeekust en de economische kant van water.

4.6.1.5.1 Relatie met dit PIP

De speerpunten van het Waterplan Noord-Holland 2010-2015 zijn de versterking van de Noord-Hollandse Noordzeekust en de economische kant van water. Vanuit dit perspectief is er niet direct een relatie met dit PIP. Wel is een goed waterbeheer uiteraard aan de orde. Dit aspect is voldoende geborgd vanuit Nationaal Bestuursakkoord Water, Nationaal Waterplan 2016-2021, de Waterwet en de Keur Rijnland 2015. Toetsing aan het Waterplan Noord-Holland 2010-2015 is daarmee niet noodzakelijk.

4.6.1.6 Keur Rijnland 2015

De Keur Rijnland 2015 bevat regels voor het beheer, het gebruik en het onderhoud van waterstaatswerken, zoals waterkeringen en watergangen. De regels hebben tot doel watersystemen in stand te houden en waterstaatswerken goed te laten functioneren. Daarvoor zijn in de keur verplichtingen en verbodsbepalingen opgenomen. Op grond van de keur zijn binnen de begrenzing van het waterstaatswerk en de beschermingszones bepaalde handelingen verboden. Voor werkzaamheden die plaats vinden binnen deze zones moet contact gezocht worden met het hoogheemraadschap. Afhankelijk van de aard van de werkzaamheden moet een watervergunning worden aangevraagd of een melding worden gedaan.

4.6.1.6.1 Relatie met dit PIP

De Keur van Rijnland 2015 alsmede bijbehorende uitvoeringsregels zijn van toepassing op de handelingen binnen het plangebied van dit PIP. Voor zover noodzakelijk hebben de regels van de Keur een vertaling gekregen in dit PIP.

4.6.1.7 Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995

De provincie is verantwoordelijk voor vaarwegen in de provinciale wateren, zo ook voor de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Dit betreft beroepsvaart maar ook recreatievaart. De Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder valt binnen de Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland die in 1995 is opgesteld en in 2014 voor het laatst is bijgewerkt.

4.6.1.7.1 Relatie met dit PIP

De Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995 is rechtstreeks geldend voor handelingen binnen het plangebied van dit PIP. Met name de doorstroming van de Ringvaart en de gedeeltelijke demping Ringvaart zijn in het kader van de Scheepvaartverordening Noord-Holland 1995 relevant. Paragraaf 4.6.2 gaat hierop in.

4.6.2 Resultaten

In het watercompensatieplan zijn de voorgenomen werkzaamheden met effecten op de waterhuishouding beschouwd. Het geeft een compleet overzicht van de eisen en randvoorwaarden die door het hoogheemraadschap van Rijnland worden gesteld aan het ontwerp en waar mogelijk te controleren of het referentieontwerp van Witteveen+Bos hieraan voldoet. Hiervoor zijn er een aantal verschillende onderdelen waaraan eisen zijn gesteld. De hoofdthema's van het watercompensatieplan zijn de volgende:

- doorstromingseisen van de Ringvaart;
- watercompensatie als gevolg van de toename van verhard oppervlak;
- watercompensatie als gevolg van demping van het Boezemwater;
- lozen van water, zowel tijdens de bouwfase als in de toekomstige situatie.

Het volledige rapport 'Watercompensatieplan en doorstromingseisen' is te vinden in Bijlage 8.

4.6.2.1 Doorstroming

Als gevolg van de aanpassingen aan de Cruquiusbruggen verandert het doorstroomprofiel in de Ringvaart. De doorstroming is door hoogheemraadschap van Rijnland doorgerekend en de opstuwingshoogte is met 2,35 mm acceptabel, echter dient deze hoeveelheid opstuwingshoogte in de toekomstige situatie niet groter te worden.

4.6.2.2 Verhard oppervlak

Uit berekeningen van het watercompensatieplan blijkt dat in de toekomstige situatie sprake is van een toename van verhard oppervlak met 1.244 m². In de Keur van hoogheemraadschap van Rijnland is beschreven dat er een compensatieplicht is bij een toename van het verhard oppervlak die groter is dan 500 m². Er geldt een compensatie eis van 15 %, wat neerkomt op basis van 'OW02 Referentieontwerp', d.d. 9 juli 2019, een te graven wateroppervlak van:

- 130 m² in peilvak 'Cruquiusweg';
- 35 m² in peilvak 'Oude Slot';
- 48 m² in het Rijnlands Boezemstelsel.

Dit oppervlak moet aan het bestaande boezemwatersysteem worden toegevoegd. Hoe dat gebeurt, wordt hierna kort beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 3.4 van het watercompensatieplan (Bijlage 8).

4.6.2.2.1 Peilvakken 'Oude Slot' en 'Cruquiusweg'

Bij compensatie van de Peilvakken 'Oude Slot' en 'Cruquiusweg' dient de compensatie bij voorkeur binnen het peilgebied gecompenseerd te worden. Gezien de toename van het verhard oppervlak en de lastige inpassing is het toegestaan de compensatie te verplaatsen naar het lager gelegen peilgebied 'Oude Slot' (-2.12 m t.o.v. -1.32 m N.A.P.), met als voorwaarde dat het hemelwater op het toegenomen oppervlak daadwerkelijk wordt afgevoerd op dit peilgebied en een bodem passerende werking gehandhaafd blijft. Een oplossingsrichting hiervoor is het hemelwater middels een HWA-systeem onder de N201 af te voeren naar het oppervlaktewater.

4.6.2.2.2 Rijnlands boezemstelsel

De compensatie van peilvak 'Rijnlands boezemstelsel' dient binnen een straal van 5 km van de werkzaamheden te worden gerealiseerd. De compensatie verhard oppervlak van 48 m² in het Rijnlands Boezemstelsel kan worden gecombineerd met de compensatie gedeeltelijke demping van de Ringvaart, zie hiervoor de onderstaande alinea.

4.6.2.3 Gedeeltelijke demping Ringvaart

Onder de Cruquiusbrug komt een nieuwe fietsonderdoorgang in een bak in de Ringvaart. Daarnaast is de nieuwe brug breder dan de bestaande brug. Deze toename wordt echter meegenomen als demping van de boezemwatergang en niet als toename van het verhard oppervlak. Alle demping van leggerwatergangen moet 1 op 1 gecompenseerd worden binnen hetzelfde watersysteem. Dit betekent dat de ruimte die verloren gaat als gevolg van die fietsbak op een andere locatie in de Ringvaart teruggebracht moet worden.

Het oppervlak van de fietsonderdoorgang (en daarmee de demping van de watergang) is in totaal 410 m². Deze hoeveelheid verloren oppervlaktewater moet teruggebracht worden in het watersysteem. Dit gecombineerd met het te compenseren verhard oppervlak van 48 m² (zie hiervoor bij verhard oppervlak compensatie in Rijnlands boezemstelsel), geeft een totaal van ca. 460 m² te compenseren gebied. Op afbeelding 4.3 zijn twee mogelijke locaties weergegeven waar compensatie kan plaatsvinden, deze

opties zijn doorgenomen met het hoogheemraadschap van Rijnland. De aangegeven gebieden liggen niet achter een waterkering, waardoor het minder ingrijpend is om hier maatregelen te nemen. Het zijn echter alleen voorbeelden. De provincie Noord-Holland moet in overleg met de omgeving nagaan wat de mogelijkheden zijn voor compensatie. Wellicht zijn er nog andere projecten gepland waarbij de compensatieopgave meegenomen kan worden.



Afbeelding 4.3 Voorbeelden van mogelijke compensatielocaties

4.6.3 Conclusie

Het PIP is uitvoerbaar ten aanzien van het aspect water, omdat (1) de doorstroming is doorgerekend en de opstuwingshoogte met 2,35 mm acceptabel is bevonden en de waterberging in de toekomstige situatie vanwege de (2) toename aan verhard oppervlak en de (3) gedeeltelijke demping van de Ringvaart is haalbaar voor zowel peilvak 'Cruquiusweg', peilvak 'Oude Slot' en peilvak Rijnlands boezemstelsel.

4.7 (Water)bodem

In verband met de uitvoerbaarheid van dit PIP dient rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Hierbij is van belang te weten of er bodemverontreiniging is die de functiedoelen kan frustreren, of er daardoor gezondheidsrisico's, ecologische risico's of verspreidingsrisico's zijn. Bovendien is het van belang te weten of er mogelijkheden zijn om er tijdig iets aan te doen. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde stand still-beginsel.

4.7.1 Wettelijke grondslag

In de Wet bodembescherming (Wbb) is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op 'schone' grond (AW2000) te worden gerealiseerd.

4.7.2 Resultaten

Voor die delen van de bodem waarop onderhouds- en/of vervangingsopgaven aan de Cruquiusbrug gaan plaatsvinden zijn verkennende bodemonderzoeken conform de NEN 5740 uitgevoerd. Specifiek met betrekking tot de realisatie van de fietsonderdoorgang aan de Haarlemmermeerzijde, waarvoor het oppervlaktewater van de Ringvaart gedempt moet worden, is de kwaliteit van de waterbodem onderzocht.

4.7.2.1 Verkennend bodemonderzoek

Hieronder in het kort de resultaten van het verkennend bodemonderzoek. Het volledige onderzoek, uitgevoerd door Unihorn (d.d. 2 juli 2019), is te vinden in Bijlage 9. In combinatie met een verhardingsonderzoek is door Van der Helm in augustus 2019 aan de noordzijde van de Cruquiusbrug in de westelijke berm nog een verkennend (asbest)onderzoek uitgevoerd (te vinden in Bijlage 10).

4.7.2.1.1 Verkennend bodemonderzoek (Unihorn d.d. 2 juli 2019)

PFAS

Het gehalte aan PFOS overschrijdt de grenswaarde voor de toepassing van grond binnen gebieden met de bodemfunctie 'Wonen' binnen het toetsingskader van de gemeente Haarlemmermeer, hierdoor valt het monster van de bovengrond bij de Cruquiusbrug in de Klasse 'Industrie'.

Het gehalte aan PFOA is kleiner dan de grenswaarde voor de toepassing van grond binnen gebieden met de bodemfunctie landbouw/natuur binnen het toetsingskader van de gemeente Haarlemmermeer, hierdoor valt het monster van de bovengrond bij de Cruquiusbrug in de Klasse 'Niet ingedeeld-PFOS/PFOA-Toepasbaar'.

Bermen

In de grond zijn hooguit gehalten gemeten die de achtergrondwaarde overschrijden (licht verhoogde gehalten). Bij indicatieve toetsing van de grond aan het Besluit bodemkwaliteit, met uitzondering van de resultaten van één mengmonster, voldoet de milieuhygiënische kwaliteit aan de bodemkwaliteitsklasse 'Achtergrondwaarde'. De grond uit het betreffende mengmonster (ondergrond berm zuidelijk van de Cruquiusdijk; deellocatie F) wordt als 'niet toepasbaar' beoordeeld (minerale olie klasse bepalende parameter).

In de bermen zijn tevens gehalten aan PFOS en PFOA boven de detectielimiet gemeten. De toetsingswaardes vallen binnen de bodemfunctie 'industrie' binnen het toetsingskader van de gemeente Haarlemmermeer.

Ondergrond

Deellocaties 1, 2, 3 en 4 vallen buiten de scope van dit PIP en hoeven daarom niet te worden beschouwd in het kader van de uitvoerbaarheid van dit PIP.

Op de overige deellootaties zijn in de ondergrond hooguit gehalten gemeten die de achtergrondwaarde overschrijden (licht verhoogde gehalten).

Bij *indicatieve* toetsing van de grond aan het Besluit bodemkwaliteit, met uitzondering van de resultaten van de deellootaties 1, 2, 3 en 4, voldoet de milieuhygiënische kwaliteit aan de bodemkwaliteitsklassen 'Achtergrondwaarde', 'Wonen' of 'Industrie'.

Bij werkzaamheden vrijkomende grond kan, indien civieltechnisch mogelijk, onder het Besluit bodemkwaliteit worden terug geplaatst (tijdelijk uitnemen).

Asbest

In één monster van de fijne fractie is asbest groter dan de detectielimiet aangetoond (deellootatie G; noordelijke berm Bennebroekerdijk). De interventiewaarde wordt niet overschreden.

In de overige mengmonsters is asbest bij visuele inspectie niet aangetroffen en/of bij analyse niet aangetoond.

4.7.2.1.2 Verkennend (asbest)bodemonderzoek (Van der Helm; 28 augustus 2019)

Westelijke berm noordzijde Cruquiusbrug

In de bovengrond zijn geen tot hooguit licht verhoogde gehalten met betrekking tot de geanalyseerde stoffen gemeten (overschrijding achtergrondwaarden).

PFAS

In de bovengrond van de berm zijn gehalten aan PFOS en PFOA aangetoond boven de detectielimiet. Op basis van indicatieve toetsing is de grond herbruikbaar in gebieden met bodemfunctieklasse 'Wonen/Industrie'.

Asbest

In de mengmonsters is asbest bij visuele inspectie niet aangetroffen en/of bij analyse niet aangetoond.

4.7.2.2 Verkennend (asbest)waterbodemonderzoek

Hieronder in het kort de resultaten van het verkennend (asbest)waterbodemonderzoek. Het volledige onderzoek, uitgevoerd door Van der Helm (d.d. 26 april 2019), is te vinden in Bijlage 11.

Westzijde Cruquiusbrug (monstervak MV01):

- de baggerspecie is nooit verspreidbaar op het aangrenzend perceel. De baggerspecie is niet toepasbaar (> interventiewaarde op basis van PCB en minerale olie) op of in de landbodem en tevens in het oppervlaktewater nooit toepasbaar;
- de vaste bodem is verspreidbaar op het aangrenzend perceel. De vaste bodem is toepasbaar op of in de landbodem als klasse 'Industrie' en is in oppervlaktewater toepasbaar als klasse 'A'.
- Oostzijde Cruquiusbrug (monstervak MV02):
- de baggerspecie is verspreidbaar op het aangrenzend perceel. De baggerspecie is toepasbaar op of in de landbodem als klasse 'Industrie' en is in oppervlaktewater toepasbaar als klasse 'B';
- de vaste bodem is niet verspreidbaar op het aangrenzend perceel. De vaste bodem is niet toepasbaar (> industrie op basis van minerale olie) op of in de landbodem en is in oppervlaktewater toepasbaar als klasse 'B'.

Voor beide monstervakken geldt voor zowel baggerspecie als de vaste bodem dat:

- geen verhoogde concentraties chroom 6 zijn gemeten;
- in geen van de geanalyseerde monsters de totaal gewogen asbestconcentratie de interventiewaarde overschrijdt;

- in geen van de geanalyseerde monsters PFAS (PFOA/PFOS) analytisch is aangetoond (boven de bepalingsgrens van 1 µg/kg d.s.).

Indien de baggerspecie aan de westzijde van de Cruquiusburg (MV01) tijdens werkzaamheden vrijkomt, dient de baggerspecie afgevoerd te worden naar een door de overheid erkende verwerkingslocatie.

4.7.3 Conclusie

Het aspect (water)bodem staat de uitvoerbaarheid van dit PIP niet in de weg omdat de onderzochte gronden niet voor een andere functie dan de huidige functie (infrastructuur) gebruikt gaan worden. De bij werkzaamheden vrijkomende grond kan onder het Besluit bodemkwaliteit worden terug geplaatst (tijdelijk uitnemen).

De Omgevingsdienst IJmond heeft op 30 maart 2020 deze conclusie bevestigd (ODIJ-Z-20-074509).

4.8 Archeologie

Voorafgaand aan het vaststellen van het PIP dient inzicht te zijn verkregen in bekende en te verwachten archeologische waarden in het plangebied en omgeving, en of de aard en omvang van de

voorgenomen werkzaamheden zijn en of deze een bedreiging vormen voor het bodemarchief. Indien dit het geval is, wordt geadviseerd op welke wijze hiermee in het vervolgtraject van de plannen rekening dient te worden gehouden.

Het archeologisch bureauonderzoek is te vinden in Bijlage 12.

4.8.1 Wettelijke grondslag

De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet, die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2021 een overgangsregeling opgenomen.

De Erfgoedwet regelt onder andere de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek zal moeten worden uitgevoerd indien er sprake is van een hoge trefkans of indien het plangebied niet is gekarteerd.

4.8.2 Resultaten

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat er binnen het plangebied in relatie tot de voorgenomen bodemingrepen een overwegend lage archeologische verwachting geldt. Binnen de opgebrachte gronden van het baanlichaam van de verschillende wegen en ter hoogte van de fundering van de bruggen worden geen intacte archeologische resten (meer) verwacht. Het oostelijk deel van de ten noorden van de bruggen gelegen gronden hebben alleen een verhoogde archeologische verwachting (middelhoog) indien daar de ondergrond tot grote diepte zal worden geroerd, dat wil zeggen vanaf ongeveer 2 m beneden maaiveld.

4.8.2.1 Heemstede

Voor het noordelijke deel (gemeente Heemstede) ter hoogte van de oostelijk van de N201 geplande busbaan wordt geadviseerd geen nader archeologisch onderzoek uit te laten voeren indien de bodemingrepen daar niet dieper zullen reiken dan ongeveer 175 cm –mv. Indien daar diepgaande ontgravingen (> 1,75 m –mv) gaan plaatsvinden – bijvoorbeeld ten behoeve van het verlengen van een fietstunnel – dan wordt geadviseerd vervolgonderzoek te laten plaatsvinden in de vorm van een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen. Dat booronderzoek dient zich met name te richten op de archeologisch kansrijke strandwalafzettingen.

Vanuit het bestemmingsplan dat geldt op het grondgebied van de gemeente Heemstede voor het gehele plangebied de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 5 (artikel 32 bestemmingsplanregels Landgoederen en groene gebieden - eerste herziening). Uit de bestemmingsregels regels volgt dat alvorens een aanvraag van de omgevingsvergunning verleend wordt voor de activiteit bouwen of voor het slopen van een bouwwerk voor de gronden met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 5, waarbij bodemroerende werkzaamheden ter realisering of sloop van deze gebouwen of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, noodzakelijk zijn, die:

- een oppervlakte hebben, groter dan 2.500 m² en;
- verder gaan dan een diepte van 0,4 meter,
- er door de aanvrager een archeologisch rapport wordt overlegd aan het bevoegd gezag waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord (naar het oordeel van het bevoegd gezag) in voldoende mate zijn vastgesteld.

4.8.2.2 Haarlemmermeer

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek wordt eveneens geadviseerd om geen nader archeologisch onderzoek uit te laten voeren binnen het zuidelijk deel (gemeente Haarlemmermeer) van het plangebied. De archeologische verwachting voor dat deel van het plangebied is op basis van het bureauonderzoek laag. Bodemingrepen binnen het bestaande baanlichaam van de N201 en het zuidelijk kruispunt kunnen wat betreft de conditie archeologie zonder beperkingen vooraf worden uitgevoerd.

De gronden of kades rond de Cruquiusbrug A zijn naar verwachting al verstoord waardoor geadviseerd wordt de vervanging van de brug A eveneens niet vooraf te laten gaan door archeologisch vervolgonderzoek.

4.8.2.3 Toevalsvondsten

Mochten tijdens de werkzaamheden echter toch archeologische of cultuurhistorische waarden, vondsten en/of sporen worden aangetroffen, dan dient altijd direct contact te worden opgenomen met de bevoegde overheid in het kader van de wettelijke meldingsplicht. Voor toevalsvondsten bestaat namelijk een meldingsplicht (Erfgoedwet art. 5.10 Archeologische toevalsvondst, sub 1): 'Degene die anders dan bij het doen van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze minister.'

4.8.2.3.1 Note

Conform artikel 3.1.1a van het Besluit ruimtelijke ordening geldt dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan (of in dit geval een PIP) in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. Het archeologisch bureauonderzoek is door Grontmij (tegenwoordig Sweco) in augustus 2014 uitgevoerd. Dit betekent dat het onderzoek ruim vijf jaar geleden is uitgevoerd. De afgelopen vijf jaar is de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) veranderd. Echter hebben deze veranderingen van de KNA geen betrekking op de belangrijkste inhoudelijke elementen van het bureauonderzoek, daarom is dit onderzoek uit 2014 bruikbaar voor dit PIP.

4.8.3 Conclusie

Voor het noordelijke deel (gemeente Heemstede) ter hoogte van de oostelijk van de N201 geplande busbaan wordt geadviseerd geen nader archeologisch onderzoek uit te laten voeren indien de bodemingrepen daar niet dieper zullen reiken dan ongeveer 175 cm –mv.

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek wordt eveneens geadviseerd om geen nader archeologisch onderzoek uit te laten voeren binnen het zuidelijk deel (gemeente Haarlemmermeer) van het plangebied.

Het aspect archeologie staat de uitvoerbaarheid van dit PIP niet in de weg.

4.9 Ruimtelijke inpassing en cultuurhistorie

Cultuurhistorische waarden zijn sporen, objecten, patronen en structuren zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en positief gewaardeerd worden. Voorbeelden van cultuurhistorische waarden zijn gebouwd erfgoed, archeologische resten en cultuurlandschappen.

Aangaande de borging van de ruimtelijke kwaliteit van objecten patronen en structuren, zoals de Stelling van Amsterdam, maar ook ter behoud van de goede inpassing van dit PIP in de omgeving heeft de provincie Noord-Holland een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan is opgenomen in Bijlage 13.

4.9.1 Wettelijke grondslag

4.9.1.1 Ruimtelijke inpassing

Artikel 15 PRV betreft de regel 'Een bestemmingsplan (in dit kader kan hier ook 'PIP' gelezen worden) kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied, indien gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie'. In het 'ambitiedocument integraal ontwerp Cruquiusbrug' heeft de provincie Noord-Holland een kader is vastgesteld voor de gewenste (ruimtelijke) kwaliteit. Dit kader is in het beeldkwaliteitsplan (Bijlage 13) nader uitgedetailleerd en vertaald naar ruimtelijke inrichtingsmaatregelen, eisen en specificaties.

4.9.1.2 Cultuurhistorie

Volgens het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting van een bestemmingsplan of PIP een gemotiveerde beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening gehouden is met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden.

Deze paragraaf gaat in op gebouwd erfgoed. Archeologie is behandeld in paragraaf 4.8. Van een cultuurlandschap is binnen het plangebied van dit PIP geen sprake.

Voor gebouwd erfgoed geldt een wettelijke bescherming vanuit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Er geldt een vergunningplicht voor het afbreken, verstoren, verplaatsen, in enig opzicht wijzigen of het herstellen, gebruiken of laten gebruiken van een beschermd gebouwd monument op een wijze, waardoor het wordt ontsierd of in gevaar gebracht (artikel 2.1, 1e lid, onder f van de Wabo).

4.9.2 Resultaten

4.9.2.1 Ruimtelijke inpassing

In het beeldkwaliteitsplan (Bijlage 13) is de ruimtelijke en architectonische kwaliteit beschreven. Specifieker is dit: de inpassing en inrichting van de projectlocatie, en architectuur van de Cruquiusbrug en de nieuwe fietsonderdoorgang. Dit wordt gedaan door een ruimtelijke kwaliteitskader, dat bestaat uit eisen en specificaties die vastgelegd zijn in woord en voortvloeien uit de ruimtelijke visie op de opgave. Om de ambities in dit project mogelijk te maken is er ontwerprijheid ingebouwd door te kiezen voor een abstracte uitwerking. Belangrijke beeldbepalende ruimtelijke keuzes zijn vastgelegd terwijl details meer vrijheid (kunnen) genieten.

In samenhang daarmee is gekozen om geen ondersteunend beeldmateriaal, zoals referentiebeelden op te nemen. Er wordt geen concrete beeldverwachting gemaakt waardoor ruimte geboden wordt aan de markt om met slimme, passende en innovatieve oplossingen te komen. Kortom, het idee is dat de aannemer de ambities behaalt en tegelijkertijd aan de geschetste beeldkwaliteit voldoet.

In het beeldkwaliteitsplan is de ruimtelijke visie uiteengezet. Deze bestaat uit een overkoepelende integrale ruimtelijke visie en afzonderlijke (deel)visies voor de verschillende bouwwerken (Cruquiusbrug A en de fietsonderdoorgang) en het landschap. Deze visies worden hieronder beschreven. De uitwerking van de visies is gedaan in paragraaf 4.2 van bijlage 13 en daarop wordt in deze toelichting verder niet op ingegaan vanwege het detailniveau.

Overkoepelende ruimtelijke visie

"Het ontwerp van de kunstwerken en inrichting van de Cruquiusplanlocatie zorgt voor rust in het beeld en reageert zorgvuldig op de omgevingskenmerken".

Het gebied rondom de Cruquiusbrug kenmerkt zich door een verscheidenheid aan contrasterende ruimtelijke structuren en objecten, de vaarweg, de historische en industriële poldergebieden, de diversiteit aan bebouwing (appartement, boerderijen, woonboulevard, lintbebouwing e.d.) de waterlinie, het dijklint en het Cruquiusgemaal. In het plangebied komen verschillende verkeersstromen over het water en land samen en kruisen elkaar hier. De beroeps- en recreatievaart over de Ringvaart, lokaal recreatief verkeer over het dijklint en gemotoriseerd verkeer over de provinciale weg. Het plangebied heeft een hoge mobiliteitsactiviteit en gaat samen met een grote afwisseling van diverse ruimtelijke structuren binnen een korte afstand.

In de komende jaren wordt het omliggende gebied verstedelijkt. Dit zal indirect bijdragen aan de verkeersdrukke en het stedelijke karakter versterken. Om daarom bij te dragen aan de beleving van de aanwezige landschappelijke structuren en het directe verkeersoverzicht op de planlocatie is het van belang rust in het beeld tot stand te brengen door een integraal geheel met de omgeving te realiseren. Dit wordt bereikt door aan te sluiten op de aanwezige ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten en dit hand in hand te laten gaan met een transparante, eenduidige, zorgvuldige en minimaal gedimensioneerde vormgeving van de kunstwerken en openbare inrichting. Dit ondersteunt het verkeerskundige overzicht op locatie en borgt de beleving van het landschap en cultuurhistorische elementen.

Het historische Cruquiusgemaal is een icoon en herkenningspunt. De inrichting van de omgeving en de vormgeving van de Cruquiusbruggen en de fietsonderdoorgang zijn daarom ondergeschikt aan het gemaal om de beleving daarvan te borgen. Een contrasterende vormgeving van de kunstwerken en zichtverstoring is niet wenselijk.

Visie Cruquiusbrug

"Het ontwerp van de Cruquiusbrug is samenhangend, zorgvuldig, transparant, eenvoudig en eigentijds".

Om samenhang te realiseren van de Cruquiusbruggen wordt een ophaalbrugconstructie gekozen. Daarmee wordt ruimtelijk aangesloten op de te behouden brug B en tegelijkertijd op de bredere typologische reeks ophaalbruggen over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Dit borgt op de planlocatie een eenduidig beeld voor de gehele restlevensduur van de brug B, namelijk 30 jaar. Verder sluit dit aan op de grotere reeks ophaalbruggen over de Ringvaart. De bovenbouw wordt uitgevoerd in

twee balanskisten (en priemen), dus een losgekoppelde balanspoort met hameistijlen.

Paragraaf 4.1.2 van bijlage 13 gaat meer in detail in op:

- Ruimtelijk accent door de bovenbouw;
- Eenvoudige eigentijdse bovenbouw;
- Doorzichten en transparantie
- Integrale en doorlopende vormgeving bouwelementen.

Visie fietsonderdoorgang

"De fietsonderdoorgang is herkenbaar, transparant, aantrekkelijk en sociaal veilig ontworpen. Over de langere lijn van de fietsroute sluit deze aan in maatvoering, materialisering en kleurstelling van het profiel".

Door de onderdoorgang transparant, eenvoudig en zorgvuldig vorm te geven wordt het doorzicht in de richting van het historische Cruquiusgemaal en de Ringvaart geborgd en versterkt. Transparantie wordt vooral bereikt door het beperken van materiaalgebruik. Dit is vooral van belang voor het leuningwerk. Ondersteunende constructieve elementen worden zo veel mogelijk uit het zicht geplaatst.

In het ontwerp wordt de vloeiende bocht benadrukt in de vormgeving van de leuning. Deze wordt onder een schuinstand geplaatst om de bochtstraal te benadrukken. Dit zorgt dat de doorgaande route herkenbaar wordt en tegelijkertijd een aantrekkelijk karakter krijgt.

Voor de sociale veiligheid worden armaturen kwalitatief geïntegreerd met de bouwelementen en vallen daarin weg (geen verspringen of naderhand op geplaatste volumes) zodat het geheel eenduidig oogt. Dit wordt bereikt door een zorgvuldige detaillering en afwerking.

Verder is de vormgeving eenvoudig door duidelijke volumewerking maar tegelijkertijd wel hoogwaardig in de opzet en afwerking. Dit wordt bereikt door bouwelementen integraal vorm te geven en op elkaar uit te lijnen in het aanzicht door middel van een goede plaatsing. Denk hierbij aan de reling die vloeiend overloopt in de bakconstructie.

Ontwerpvisie landschap

"Versterk de continuïteit van landschappelijke structuren en zorg voor een locatie specifieke inrichting die de historische context ondersteunt".

- Continuïteit Ringvaart versterken
Versterk de continuïteit van de Ringvaart door de oeverkenmerken (maatvoering en bekleding) naar en onder de Cruquiusbrug door te trekken. Trek de maatvoering onder de brug door en sluit in de omgeving aan in materialisatie, door toepassing van de beschoeiing, talud en vegetatiekeuze. Dit zorgt voor continuïteit over de lange lengte van de Ringvaart en borgt continue doorzichten voor vaarverkeer.
Aan de noordzijde worden de oevers flauw en natuurvriendelijk ingericht. Met deze inrichting wordt het aanwezige ecologische lint (dat onderdeel is van een groter NNN-netwerk) geborgd. Deze natuuroevers worden vloeiend aangesloten op de ondertaluds van de Cruquiusbrug. De ondertaluds (onder het brugdek) worden gecombineerd met een loopplank of richel zodat grondgeboden zoogdieren, zoals kleine marters, ongehinderd de provinciale weg kunnen kruisen.
- Versterken laanstructuur N201
Ongeveer 600 meter ten zuiden van Cruquiusbrug dient de doorgaande laanstructuur versterkt te worden door het vullen van gaten. Het gaat hier om wegbegeleidende beplanting tussen de N201 en Kruisweg. Het is wenselijk de eventuele compensatieverplichting vanuit de Cruquiusopgave hier te voldoen. Door hier aan te planten wordt ruimtelijke continuïteit van de laanstructuur langs de provinciale weg versterkt samen met de verkeersgeleidende functie. Tegelijkertijd ontleent het groen het zicht vanaf de lintbebouwing op het verkeer aan de N201.
- Zichtversterking historisch Cruquiusgemaal en polderlandschap
Versterk het zicht vanaf de N201 en de Cruquiusbrug op de omgeving, het Cruquiusgemaal en het polderlandschap. Zorg voor vrij zicht op het open landschap in de richting van Schalkwijk, de

Ringvaart en het historische Cruquiusgemaal. Om dit te bereiken wordt de groen ingerichte lus (de twee iepen inclusief onder begroeiing) geroid en afgevoerd. Hiervoor in de plaats wordt een kruiden- en bloemenrijke inrichting teruggebracht met ecologische waarde voor insecten. Vanwege de verkeerskundige aanpassingen aan de N201 worden aan de Heemstede zijde vijf Canadese populieren geroid. Om het zicht op het open landschap te versterken wordt de compensatie op de hiervoor beschreven locatie langs de N201 gedaan.

- **Kwaliteitsimpuls bermen**
Versterk de landschappelijke inrichting tussen de buitenberm van N201 en het historische afwateringskanaal. Richt de zone waar het fietspad wordt afgewaardeerd in met een kruidenrijk grasland dat aansluit op de inrichting aan het historische afwateringskanaal. Op deze manier ontstaat een groter aaneengesloten ecologisch interessant gebied.

4.9.2.2 Cultuurhistorie

4.9.2.2.1 Cruquiusbrug

De Cruquiusbrug is geen monument. Het is daarmee geen gebouwd erfgoed en heeft geen cultuurhistorische waarde.

4.9.2.2.2 Gemaal De Cruquius

Nabij het plangebied van dit PIP ligt het gemaal De Cruquius uit 1849. Het is één van de drie gemalen waarmee de Haarlemmermeer tussen 1849 en 1852 is drooggepompt. Het is de grootste stoommachine ter wereld en behoort tot de top 100 van Nederlandse Rijksmonumenten.

Van het afbreken, verstoren, verplaatsen, in enig opzicht wijzigen of het herstellen, gebruiken of laten gebruiken van het gemaal De Cruquius is geen sprake.



Afbeelding 4.4 Topografische kaart uit 1850

4.9.2.2.3 Stelling van Amsterdam

Rondom Amsterdam ligt een bijzondere verdedigingsring van 135 kilometer met 46 forten en batterijen en een grote hoeveelheid aan dijken en sluisen: de Stelling van Amsterdam. De Stelling is aangelegd tussen 1880 en 1914 en staat sinds 1996 op de lijst van UNESCO Werelderfgoed.

Het fort bij Heemstede en fort bij Vijfhuizen liggen in de buurt van de Cruquiusbrug (aangegeven met een zwarte cirkel op afbeelding 4.5) en zijn onderdeel van de Stelling van Amsterdam. De Cruquiusbrug is gelegen in de schootcirkel van het voormalige fort bij Heemstede.

Van het afbreken, verstoren, verplaatsen, in enig opzicht wijzigen of het herstellen, gebruiken of laten gebruiken van het fort bij Heemstede en fort bij Vijfhuizen is geen sprake.



Afbeelding 4.5 Topografische kaart uit 1914

4.9.3 Conclusie

4.9.3.1 Ruimtelijke inpassing

De beschreven overkoepelende visie en deelvisies voor de bouwwerken en het landschap stellen de markt (de aannemer) in staat om het project zorgvuldig ruimtelijk in te passen. Er is in het beeldkwaliteitsplan niet gewerkt met ondersteunend beeldmateriaal (referentiebeelden) om op die manier ruimte te bieden aan de markt om met slimme, passende en innovatieve oplossingen te komen. Het aspect ruimtelijke inpassing staat de uitvoerbaarheid van dit PIP niet in de weg.

4.9.3.2 Cultuurhistorie

Het gemaal De Cruquius, het fort bij Heemstede en fort bij Vijfhuizen worden niet ontsierd of in gevaar gebracht door de werkzaamheden aan/bij de Cruquiusbrug. Het aspect cultuurhistorie staat de uitvoerbaarheid van dit PIP niet in de weg.

4.10 Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering.

Milieuzonering betekent het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies (zoals wonen en recreëren) anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. De onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast.

Bij de aanwezigheid van bedrijven is het van belang dat:

in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieurimte van de betreffende bedrijven.

4.10.1 Wettelijke grondslag

Voor milieuzonering is de VNG publicatie Bedrijven en Milieuzonering een belangrijk standaardwerk. Als gevolg van jurisprudentie heeft de publicatie bijna de status van 'pseudo-wetgeving' gekregen waarvan slechts gemotiveerd kan worden afgeweken.

De publicatie geeft voor vele bedrijfstakken en installaties aan:

- welke milieuonderwerpen een rol kunnen spelen;
- welke gemiddelde afstanden tot de woonbebouwing 'passend' zijn.

In de handreiking is een lijst opgenomen die inzichtelijk maakt welke milieuaspecten van belang zijn en in welke milieucategorie een bedrijf ingedeeld zou kunnen worden. Het instrument heeft een integrale benadering. Per bedrijf is in beeld gebracht welke richtafstand aan de orde is voor de aspecten geluid, geur, stof en externe veiligheid. De milieucategorie wordt bepaald op de maatgevende (grootste) afstand. De VNG-publicatie is daarmee een onmisbaar hulpmiddel in de bestemmingsplanpraktijk.

4.10.2 Resultaten

De bestemmingen van dit PIP maken in de toekomst:

- geen functies mogelijk die het aanvaardbaar woonklimaat in het gedrang brengen;
- geen functies mogelijk die bedrijven gaan belemmeren in hun bedrijfsvoering.

Omdat er geen woningen of bedrijven mogelijk worden gemaakt in het plangebied, hoeft er geen onderlinge belangenafweging tussen bedrijven en woningen plaats te vinden. De vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug staat het aangename woonklimaat niet in de weg en belemmert bedrijven ook niet in hun bedrijfsvoering.

4.10.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuhinder staat het PIP voor de Cruquiusbrug niet in de weg.

De Omgevingsdienst IJmond heeft op 30 maart 2020 deze conclusie bevestigd (ODIJ-Z-20-074509).

4.11 Externe veiligheid

Het transport, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen brengen risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke lading vrij kan komen. De discipline externe veiligheid houdt zich bezig met het beheersen van de hieraan verbonden risico's voor mensen die zich in de nabijheid van gevaarlijke stoffen bevinden. In het kader van de externe veiligheid dient, in het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheid.

Externe veiligheid maakt onderscheid tussen risicobronnen en risico-ontvangers. De risicobronnen zijn in twee groepen te verdelen:

- transportassen, zoals wegen en spoorwegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- inrichtingen waarin productie, gebruik, verstrekking en/of opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gericht op de bescherming van individuen die zich bevinden in beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten. Deze twee soorten (kwetsbare) objecten zijn de risico-ontvangers.

In het kader van het vaststellen van nieuwe ruimtelijke plannen zoals een PIP moet worden getoetst of het realiseren van het plan een onacceptabel extern veiligheidsrisico oplevert. Bij de toetsing moet gekeken worden naar twee soorten risico's: plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij of zij zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het groepsrisico is de kans per jaar dat in één keer een groep van een bepaalde grootte dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Externe veiligheid betreft de beheersing van de risico's en gaat om het gebruik, de opslag, de productie en het transport van gevaarlijke stoffen. De gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen:

- stationaire bronnen, zoals een fabriek of een LPG-vulpunt;
- mobiele bronnen, zoals transport van gevaarlijke stoffen over wegen en door leidingen.

4.11.1 Wettelijke grondslag

In het kader van dit PIP is er sprake van een transportas (de N201), waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het betreft daarmee een mobiele bron. Voor de routing van gevaarlijke stoffen is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang. Gemeenten mogen voor de zogenaamde routeplichtige stoffen gemeentelijke wegen binnen hun grenzen aanwijzen waarover deze gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd (en daarbuiten dus niet). Voor het transport van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor heeft het Rijk normen vastgesteld. Deze staan in het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling Basisnet.

4.11.2 Resultaten

De N201 Heemstede - Hoofddorp, de provinciale weg waarin de Cruquiusbrug ligt, betreft een risicobron ten opzichte van zijn omgeving. De N201 komt bij de verbreding van brug A in de nieuwe situatie 1,325 meter naar het oosten te liggen. Dit betekent een verandering van de risicobron.

De N201 is een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Op basis van de PR-contour 10-6/jr. bepaalt het bevoegde gezag of de wijziging van de risicobron past binnen het ruimtelijk beleid. Op de risicokaart van de N201 is de risicocontour opgenomen (zie Bijlage 14).

4.11.2.1 *Plaatsgebonden risico*

De grenswaarde voor kwetsbare objecten is de plaatsgebonden risicocontour 10-6/jr. Deze plaatsgebonden risicocontour 10-6/jr geldt als richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat kwetsbare objecten niet binnen deze contour aanwezig mogen zijn of mogen komen.

De plaatsgebonden risicocontour 10-6/jr van de N201 bedraagt 0 meter. Het dichtstbijzijnde (beperkt) kwetsbare object bevindt zich op ruim 400 meter afstand (te weten: Oude Slot Heemstede, gebouw met bijeenkomstfunctie). De verlegging van de N201 met 1,325 meter heeft geen invloed op het (beperkt) kwetsbare object.

4.11.2.2 *Groepsrisico*

Het groepsrisico is geen norm, maar er geldt een verantwoordingsplicht. De onderdelen waar bij de verantwoording aandacht aan moet worden besteed staan beschreven in artikel 13 Bevi voor ruimtelijke plannen.

Bij de veranderingen aan de N201 is er geen sprake van een toename van het aantal vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen, dit blijft gelijk aan de huidige situatie. Ook neemt het aantal personen in het invoedsgebied (de 10-7/jr van de N201 bedraagt 14 meter) niet toe. De situatie betreft het groepsrisico blijft ongewijzigd.

4.11.3 **Conclusie**

Het voornemen van dit PIP leidt niet tot een toename in het plaatsgebonden risico of het groepsrisico. Het PIP is uitvoerbaar op het gebied van externe veiligheid.

De Omgevingsdienst IJmond heeft op 30 maart 2020 deze conclusie bevestigd (ODIJ-Z-20-074509).

4.12 **Kabels en leidingen**

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen en verbindingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. De leidingen en verbindingen zijn te verdelen in drie typen:

- buisleidingen met een externe veiligheidszone;
- bovengrondse hoogspanningslijnen;
- overige leidingen.

De eerste twee type leidingen zijn in ieder geval planologisch relevant. Voor de overige leidingen bepaalt bevoegd gezag of deze planologisch relevant zijn.

In planologisch relevante leidingen worden bijvoorbeeld de navolgende producten vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen en goederen;
- aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18 inch;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabricaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

4.12.1 **Wettelijke grondslag**

Voor elk van de drie typen leidingen en verbindingen is het wettelijk gezien anders geregeld:

- voor buisleidingen geldt een wettelijke verplichting. Voor buisleidingen is het Besluit externe

- veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang;
- voor bovengrondse hoogspanningsleidingen geldt een advies van het Rijk. Hoe omgegaan moet worden met bovengrondse hoogspanningslijnen bij ruimtelijke plannen heeft het rijk aangegeven in haar 'Advies met betrekking tot hoogspanningslijnen' uit 2005 met kenmerk SAS/2005183118;
- voor de overige leidingen bepaalt bevoegd gezag of deze planologisch relevant zijn. Gewone nutsleidingen zijn meestal niet relevant. Maar voor sommige leidingen is het toch wenselijk deze in het bestemmingsplan op te nemen. Bijvoorbeeld omdat ze van groot maatschappelijk belang zijn en er grote problemen ontstaan als de leiding niet meer werkt.

4.12.2 Resultaten

In of nabij het plangebied van de Cruquiusbrug zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig van de eerste twee typen. Wel is er in het plangebied een ondergrondse hoogspanningsleiding aanwezig. Deze valt onder de derde categorie 'overige leidingen'. Voor ondergrondse hoogspanningslijnen is er geen beleid vanuit het Rijk en bestaat er geen verplichting om deze op te nemen in het bestemmingsplan of PIP. Voor deze leiding geldt dus dat het bevoegd gezag bij opmaak van het vigerende bestemmingsplan bepaald heeft dat deze leiding opgenomen dient te worden in het bestemmingsplan. De aanwezige hoogspanningsleiding hoeft niet te worden verlegd in het kader van de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug en zorgt er op zijn huidige plek ook niet voor dat bepaalde werkzaamheden niet kunnen worden uitgevoerd.



Afbeelding 4.6 Ligging ondergrondse hoogspanningsleiding (rood)

De planologische bescherming die deze leiding op dit moment heeft in het bestemmingsplan wordt doorgezet in het PIP.

4.12.3 Conclusie

Het aspect kabels en leidingen levert geen belemmeringen op voor de realisatie van het plan. De planologische bescherming van de ondergrondse hoogspanningsleiding uit het bestemmingsplan wordt overgenomen in het PIP.

Hoofdstuk 5 Juridische Planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de opzet van de planregels, toelichting op de bestemmingen, de overgangs- en slotregels en een toelichting op de verbeelding.

5.1 Dit provinciaal inpassingsplan

Dit inpassingsplan is opgezet conform de Wro en het Bro, zoals die gelden sinds 1 juli 2008. Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmings- en inpassingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het inpassingsplan of bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. De regels van dit inpassingsplan zijn conform deze standaarden opgesteld. Hieronder worden de regels artikelsgewijs behandeld.

5.2 Hoofdstukopbouw van de regels

De regels zijn verdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
2. Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en gebruiksregels opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn, dan worden deze ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsbepalingen. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels en gebruiksregels opgenomen die specifiek ingaan op bijvoorbeeld de bouwhoogte, situering van gebouwen en de toegestane functies. Aansluitend worden afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels opgenomen. In een enkel geval worden ruimere mogelijkheden geboden door het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid. Belangrijk om te vermelden is dat naast de PIP-bepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.
3. Algemene regels. In de laatste twee hoofdstukken zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter. Deze bepalingen hebben betrekking op het gehele plan. Het betreffen achtereenvolgens algemene regels, zoals een anti-dubbeltelregel, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels.
4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

5.3 Toelichting op de regels

5.3.1 Inleidende regels

5.3.1.1 Artikel 1 Begrippen

Begrippen die in de regels worden gebruikt en die uitleg behoeven, worden in dit artikel uitgelegd.

5.3.1.2 Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel bevat technische regelingen om onder andere oppervlaktes, hoogtes, dieptes en breedtes te kunnen bepalen.

5.3.2 Bestemmingsregels

5.3.2.1 Artikel 3 Verkeer

Deze bestemming heeft betrekking op alle verkeers- en verblijfsgebieden. Het bouwen van gebouwen is alleen toegestaan binnen de bouwvlakken.

Met specifieke aanduidingen is aangegeven waar steigers wel of niet zijn toegestaan:

- Gebiedsaanduiding Overige zone – steigers: deze aanduiding betreft hoofdzakelijk het ringvaartgedeelte bij het (aaneengesloten) bebouwde gebied, zowel beschouwd aan de kant van de gemeente Haarlemmermeer, als aan de kant van de buurgemeenten. Dit artikel geeft regels voor steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen voor particulier gebruik, horeca, passanten en recreatie, doorvaart of geleiding en watersportbedrijven. Voor nieuwe steigers gelden de aangegeven maten, situering, het aantal en de zijdelingse afstanden. Met een vergunning kunnen Burgemeester en Wethouders hiervan afwijken, mits de voorziening, mede gelet op het gebruik daarvan, op landschappelijk verantwoorde wijze kan worden ingepast. Daarnaast wordt het waterschap om advies gevraagd en mag de voorziening niet belemmerend zijn voor de doorvaart. Bestaande steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen zijn in bestaande maten, afmetingen, oeversituering en zijdelingse afstanden toegestaan.
- Overige zone – steigers niet toegestaan: deze aanduiding betreft hoofdzakelijk het ringvaartgedeelte buiten de aaneengesloten bebouwing, zowel beschouwd aan de kant van de gemeente Haarlemmermeer, als aan de kant van de buurgemeenten. Dit artikel omvat een verbod op nieuwe steigers c.a. voor particulier gebruik in het aangegeven gebied. Bestaande voorzieningen zijn toegestaan. Daarnaast geeft het artikel een regeling voor horeca-, passanten- en recreatiesteigers en steigers voor watersportbedrijven en voor voorzieningen voor doorvaart en geleiding.

Tevens is met specifieke aanduidingen aangegeven waar een aanvullende parkeerregeling geldt. Deze parkeerregelingen zijn voor gemeente Haarlemmermeer overgenomen uit paraplubestemmingsplan parkeerregels (NL.IMRO.0394.BPGIgbparkeerregls-C001) en voor gemeente Heemstede uit bestemmingsplan aanvullende voorschriften parkeren (NL.IMRO.0397.BPparkeren-0201). Het niet opnemen van deze regeling zou betekenen dat de regeling zoals opgenomen in de twee voorgenoemde plannen, niet meer gelden voor het plangebied van dit inpassingsplan. Dat is onwenselijk.

5.3.2.2 Artikel 4 Leiding - Hoogspanning

Aan de rand van het plangebied ligt een elektriciteitsleiding. Deze is aangegeven met de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning'. Het is niet mogelijk te bouwen binnen de zone om de leiding heen die in de regels is aangegeven. Een uitzondering geldt voor (ver)nieuwbouw op de bestaande fundering.

5.3.2.3 Artikel 5 Waarde - Archeologie 5

In paragraaf 4.8 is beschreven welke archeologische waarden in het plangebied worden beschermd. Hiervoor is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 5 opgenomen op de verbeelding. Bij grondroerende werkzaamheden binnen deze aanduiding met een oppervlakte 2.500 m² en een diepte van 40 centimeter of dieper dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van archeologische waarden. Voorts is een stelsel voor omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen voor die werkzaamheden, die de verstoring van in de grond aanwezige waarden door bepaalde werkzaamheden in de grond tegengaat. Een uitzondering geldt voor verbouw of nieuwbouw op de bestaande fundering.

5.3.2.4 Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

Waterkeringen zijn van groot belang voor een goede waterbeheersing en het voorkomen van wateroverlast. Deze waterkeringen zijn aangegeven op de verbeelding. Ter bescherming van deze waterkeringen is bepaald dat deze gronden niet mogen worden gebruikt of bebouwd, indien als gevolg daarvan de waterkerende functie van de gronden wordt verminderd of teniet gedaan. Wel is het mogelijk om hiervan bij omgevingsvergunning af te wijken als de waterbeheerder schriftelijk bevestigt dat daartegen geen bezwaar bestaat. Voorts is bepaald dat voor de uitvoering van werken en werkzaamheden vooraf schriftelijk advies moet worden gevraagd aan de waterbeheerder en dat door de waterbeheerder ontheffing van de desbetreffende verbodsbepalingen uit de Keur moet zijn verleend.

5.3.3 Algemene regels

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen en overgangsrecht.

5.3.3.1 Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Deze regel dient te voorkomen dat situaties ontstaan welke niet in overeenstemming zijn met de bedoeling van het plan. Daar voor een gebouw een zeker open terrein is vereist, wordt via de anti-dubbeltelregel voorkomen dat eenzelfde terrein twee keer wordt 'meegenomen' bij de beoordeling van een bouwaanvraag. Grond die al eerder moest worden meegeteld bij de beoordeling van een bouwplan mag niet nog eens worden meegeteld bij een nieuwe bouwaanvraag.

5.3.3.2 Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel zijn afwijkingsbepalingen opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen. Deels betreft het, met het oog op de feitelijke situatie of een concreet bouwplan, een in beperkte mate kunnen aanpassen van de reeds gegeven regels met betrekking tot gebruik en/of bebouwing.

5.3.3.3 Artikel 9 Algemene wijzigingsregels

Voor kleinschalige afwijkingen van de planregels is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Dit biedt enige flexibiliteit aan het plan, zonder de rechtszekerheid van betrokkenen tekort te doen.

5.3.3.4 Artikel 10 Strafbepaling

In dit artikel is de aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden verbonden strafbepaling de werking van de wettelijke regelingen geregeld.

5.3.3.5 Artikel 11 Overige regels

In dit artikel is bepaald wanneer gemeenten bestemmingsplannen kunnen vaststellen binnen het plangebied van dit inpassingsplan. Ook is bepaald dat de gemeenten de bevoegdheid houden om omgevingsvergunningen te verlenen en dat de provincie deze bevoegdheid niet heeft.

5.3.4 Overgangs- en slotregels

In artikel 3.2.1 en 3.2.2 van het Bro zijn standaardregels opgenomen met betrekking tot het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik. Deze maken onderdeel uit van dit PIP.

5.3.4.1 Artikel 12 Overgangsrecht bouwwerken en artikel 13 Overgangsrecht gebruik

Uit oogpunt van behoorlijk bestuur dienen bestaande bebouwing en bestaand gebruik, welke afwijken van de in het bestemmingsplan opgenomen regels, te kunnen worden voortgezet. In deze bepaling geldt dit niet voor reeds met de vorige bestemmingsplannen strijdige situaties. De tekst van de bepaling is voorgeschreven in artikel 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

5.3.4.2 Artikel 14 Hardheidsclausule

Voor wat betreft de toepassing van het overgangsrecht beschreven in artikel 11 en 12 van de regels van het PIP zijn burgemeester en wethouders bevoegd om af te wijken van deze regeling, wanneer deze voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de regels te dienen doelen.

5.3.4.3 Artikel 15 Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het PIP kunnen worden aangehaald. Deze regels kunnen worden aangehaald als: Regels van het provinciaal inpassingsplan Cruquiusbrug.

5.4 Toelichting op de verbeelding

In paragraaf 1.3 zijn de planologische strijdigheden met de vigerende bestemmingsplannen besproken. De bestemmingslegging en de regels van dit PIP zijn daarop aangepast, zodat het initiatief van dit PIP planologisch mogelijk wordt.

De verbeelding betreft enkel enkelbestemming 'Verkeer'. De bestemming 'Verkeer' van zowel bestemmingsplan Landgoederen en groene gebieden - herziening (Heemstede) en bestemmingsplan Cruquius 2009 (Haarlemmermeer) is dus behouden, met de volgende wijzigingen:

- de aanduiding 'onderdoorgang' bestemmingsplan Landgoederen en groene gebieden - herziening is aan beide zijden verlengd en is terug te vinden op de verbeelding van het PIP onder de aanduiding 'onderdoorgang - 1';
- de bestemming 'Verkeer' is ter hoogte van de Cruquiusbrug/ kruising met de Ringvaart aan beide zijden verbreed/ over de 'oude' bestemming 'Water' gelegd. De reden hiervan is enerzijds voor de verbreding van brug A, en anderzijds om in de toekomst flexibiliteit te bieden voor brug B;
- de bestemming 'Verkeer' is vergroot aan de Haarlemmermeerzijde van de Ringvaart, om de fietsonderdoorgang planologisch mogelijk te maken (ook hier gold voorheen de bestemming 'Water'. Voor de fietsonderdoorgang is de aanduiding 'onderdoorgang - 2' opgenomen;
- gebiedsaanduiding - overige zone - parkeerregeling Haarlemmermeer is toegevoegd om het toepassingsgebied van de regels hiervoor aan te duiden;
- gebiedsaanduiding - overige zone - parkeerregeling Heemstede is toegevoegd om het toepassingsgebied van de regels hiervoor aan te duiden;
- gebiedsaanduiding - overige zone - steigers niet toegestaan is toegevoegd om het toepassingsgebied van de regels hiervoor aan te duiden;
- gebiedsaanduiding - overige zone - steigers is toegevoegd om het toepassingsgebied van de regels hiervoor aan te duiden.
- de bestemming 'Agrarisch met waarden' en 'Natuur - 1' van bestemmingsplan Landgoederen en groene gebieden - herziening is voor het (beperkte) deel dat binnen het plangebied van dit PIP viel omgezet in de bestemming 'Verkeer'.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid en economische uitvoerbaarheid van het plan.

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Een PIP moet maatschappelijk uitvoerbaar zijn. Dit houdt in dat de voorgenomen ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in dit PIP bekend zijn bij belanghebbenden. In deze paragraaf gaat in op het participatieproces van het project Cruquiusbrug.

De provincie Noord-Holland heeft een masterplan opgesteld waarin de vervangingsopgave van één van beide bruggen alsmede de aanpassingen op verkeerssituatie zijn opgenomen. Aangezien er woningbouwontwikkelingen zijn in de omgeving is de verwachting dat het fietsverkeer verder toeneemt. Daarnaast zetten provincie en de verschillende betrokken stakeholders in op het stimuleren van fietsgebruik. Dit is aanleiding tot het herzien en verbeteren van de fietsinfrastructuur, rekening houdend met de andere aanwezige functionaliteiten. Zowel de gemeente Haarlemmermeer als gemeente Heemstede hebben zich gecommitteerd aan de plannen van de provincie, en de keuze om een PIP-proces te doorlopen.

6.1.1 Vragen/ opmerkingen/ wijzigingen op PIP vanuit partners

Het PIP (bestaande uit een toelichting, regels en een verbeelding) is op 2 december per e-mail aan gemeente Haarlemmermeer, gemeente Heemstede, het hoogheemraadschap van Rijnland, alsmede de Vervoersregio Amsterdam (VRA) ter beschikking gesteld. Het verzoek daarbij was aan alle partijen om haar opmerkingen aan te leveren. De provincie heeft deze vragen en opmerkingen opgenomen, en verwerkt.

6.1.1.1 Gemeente Haarlemmermeer

De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer hebben begin 2020 besloten het contact aangaande het PIP te intensiveren. Daartoe heeft men inmiddels 4-wekelijks structureel en op een zeer constructieve wijze overleg met elkaar.

6.1.1.2 Gemeente Heemstede

Net als met de gemeente Haarlemmermeer is met de gemeente Heemstede een goede overlegcyclus gaande, welke eveneens wordt geïntensiveerd.

6.1.1.3 Hoogheemraadschap van Rijnland

De provincie heeft een nauwe band met hoogheemraadschap van Rijnland. Op meerdere fronten en bij meerdere projecten wordt succesvol samengewerkt. Daarnaast vindt op reguliere basis technisch inhoudelijk overleg plaats.

6.1.1.4 Vervoersregio Amsterdam (VRA)

De VRA is als subsidiërende partij partner van de provincie Noord-Holland.

6.1.2 Sessies, overleggen en contact met overige stakeholders

6.1.2.1 Inloopavond

Woensdag 25 september 2019 organiseerde de provincie Noord-Holland in het Dorpshuis Cruquius een inloopavond over het PIP van de nieuwe Cruquiusbrug. Zo'n 50 à 60 omwonenden, (water)weggebruikers, ondernemers en andere geïnteresseerden lieten zich informeren over het voorgenomen plan en de PIP-procedure. Aan de hand van kaartmateriaal kregen de bezoekers meer inzicht in de plannen, zo konden zij onder meer de concept verbeelding van het PIP inzien, maar ook de huidige én toekomstige verkeerssituatie bekijken. Daarnaast konden zij al hun vragen stellen of een reactieformulier achterlaten. In totaal zijn er 14 formulieren ingevuld. De meeste interesse ging uit naar de werkzaamheden, eindsituatie en verkeersmaatregelen, over het PIP zelf werden weinig tot geen vragen gesteld.

6.1.2.2 Werksessie fasering

Op 17 september 2019 is een werksessie gehouden om partijen in de omgeving te laten weten welke fasering de provincie voorstaat om het PIP ten uitvoer te laten brengen. Van deze zitting is een verslag gemaakt. De tenor van deze werksessie is positief te noemen. De opmerkingen die tijdens deze werksessie zijn gemaakt, zijn meegenomen in de verdere planvorming.

6.1.2.3 Fietsersbond(en): Heemstede, Haarlemmermeer, Haarlem

De provincie heeft diverse overleg gevoerd met de fietsersbonden van de gemeentes in de omgeving. Van deze gesprekken zijn verslagen gemaakt.

6.1.2.4 Buurtcomité Nova

Gedurende het project heeft buurtcomité Nova meerdere malen per e-mail contact opgenomen met de provincie Noord-Holland, waarin zij hun ongenoegen over het project uiten. De provincie begrijpt de inhoudelijke wens van het buurtcomité, maar kan helaas niet in alle wensen meegaan. De provincie heeft meerdere aangegeven dat zij open staat voor een overleg. Het buurtcomité heeft aangegeven dat zij daar geen gebruik van wensen te maken.

In mei 2020 heeft het buurtcomité Nova aangegeven dat zij een gedetailleerde projectplanning wensen. Inmiddels heeft de provincie aan het buurtcomité Nova een gedetailleerde planning van de PIP-procedure verstrekt, en aangegeven dat de eindverantwoordelijke opdrachtgever met het buurtcomité zal gaan overleggen over de vragen die het buurtcomité heeft.

6.1.2.5 Koninklijke Roei- en Zeil Vereniging (KNZRV) Het Spaarne

Het Omgevingsteam van de provincie Noord-Holland heeft regelmatig overleg met de leden van de KNZRV. Daarbij worden over en weer wensen en verwachtingen geuit. Een deel van de wensen en verwachtingen van KNRZV kan worden ingewilligd. Van de besprekingen worden verslagen gemaakt.

6.1.2.6 BiZ

De bedrijven op het bedrijventerrein/boulevard Cruquius zijn verenigd in BiZ. De provincie heeft op uitnodiging van BiZ een overleg gearrangeerd waarin de plannen voor het vervangen van de brug, en de fietsverbinding door de Ringvaart uit de doeken zijn gedaan. Van deze bijeenkomst op 2 oktober 2019 is een verslag gemaakt. De BiZ had geen inhoudelijke opmerking op het PIP, wel hebben zij de uitdrukkelijke wens geuit om de periode van afsluiting van de brug te laten afstemmen. De provincie heeft daarover aangegeven dat die wens meegenomen zal worden in het contract.

6.1.2.7 Connexion

Het Omgevingsteam heeft naar aanleiding van de fasering een overleg met de busmaatschappij gehouden op 3 oktober 2019. Tijdens dit overleg zijn de werkzaamheden en eventuele belemmeringen in de bedrijfsvoering van Connexion besproken. Van deze bespreking is een verslag gemaakt. De conclusie van de bespreking is dat Connexion geen bezwaar heeft tegen doorvoeren van het PIP, en dat zij bij een laatste fase (één weekend) waarin de kruising aan de Haarlemmermeerzijde van de brug volledig afgesloten moet worden, een pendeldienst instellen.

6.1.2.8 Brandweer en ambulance

Het Omgevingsteam heeft naar aanleiding van de fasering een overleg met de brandweer en de medewerkers van de ambulance gehouden op 10 oktober 2019. Van dit overleg is een verslag gemaakt. De ambulance heeft aangegeven dat zij tijdens alle werkzaamheden volledig toegang tot alle wegen wensen. De opmerkingen van de brandweer en ambulance zijn in de plannen verwerkt. Dit betreft met name de fasering.

6.1.2.9 Politie

De provincie heeft een werksessie gehouden, waarbij de wegbeheerders en gebruikersgroepen aanwezig waren. Van deze werksessie is een verslag gemaakt.

6.1.2.10 Bewoners- en bedrijven Bennebroekerdijk, Theehuis, Museum en VVE La Vista

Op uitdrukkelijk verzoek van bovenstaande partijen heeft de provincie ingestemd met het verzoek om met elkaar van gedachten te wisselen over de plannen en de fasering. Dit overleg is gehouden op dinsdag 26 november 2019 en is een verslag gemaakt. De partijen hadden geen inhoudelijke opmerkingen op het PIP, wel hebben zij de uitdrukkelijke wens geuit om de periode van afsluiting van de Bennebroekerdijk te allen tijde te voorkomen. Daarnaast heeft het Museum de wens geuit de weg ter hoogte van het museum meer naar de walkant te leggen en de fietsgoot te verlengen (richting Museum) zodat de kruising voor fietsers beter begaanbaar wordt.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Dit PIP biedt de juridisch-planologische basis voor de vervangings- en onderhoudsopgave van de Cruquiusbrug. Het fiets- en voetpad wordt verbreed en gescheiden van het (vracht)autoverkeer. Aan de Haarlemmermeerzijde komt in de Ringvaart een nieuwe fietsonderdoorgang en het langzaamverkeerstunneltje in Heemstede wordt verlengd.

6.2.1 Grondverwerving

Er zijn drie dossiers waarbij de overdracht van gronden en/of opstalrecht een rol speelt. Dit zijn:

1. de gronden van een particulier direct aan de noordzijde van de brug;
2. de realisatie van de fietsonderdoorgang in de Ringvaart. De Ringvaart is eigendom van het hoogheemraadschap van Rijnland;
3. de realisatie van watercompensatie aan de westzijde van de N201, ten noorden van de Ringvaart. Dit terrein is eigendom van de gemeente Heemstede.

6.2.1.1 Punt 1 Particuliere grond

De verbreding van de meest noordelijke brug is noodzakelijk vanwege toename van fietsverkeer, maar nog meer vanuit de wens om een duidelijke scheiding aan te brengen tussen de strook voor het fiets- en voetgangersverkeer en het autoverkeer. Daarnaast moet een verbreding van de brug worden gerealiseerd om op een veilige wijze de verschillende bewegingswerken bereikbaar te laten zijn. Door deze verbreding moeten taluds worden vergraven en sloten worden vergraven. Aan de noordzijde van de Ringvaart en ten oosten van de N201 is grond in particulier eigendom aanwezig (afbeelding 6.1).

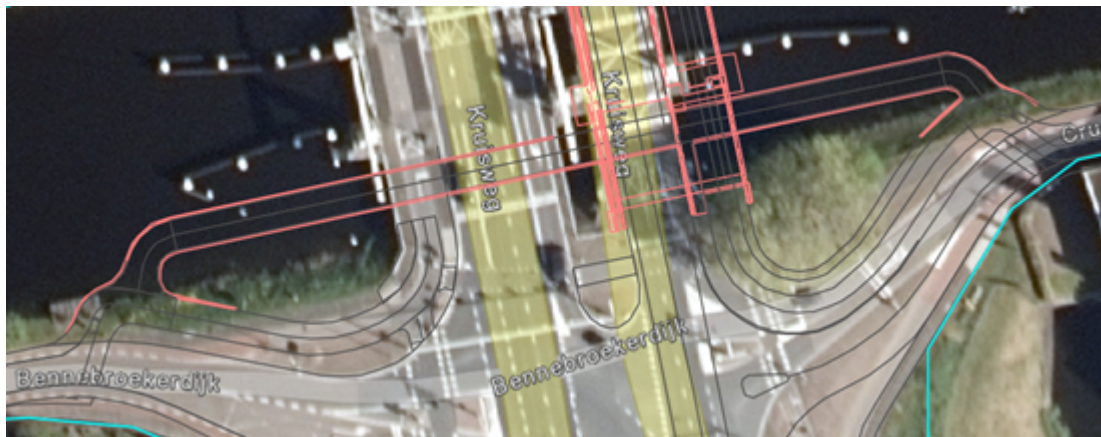


Afbeelding 6.1 Betreffende agrarische grond

De provincie heeft contact gezocht met de desbetreffende eigenaar en de gesprekken met de verschillende partijen lopen.

6.2.1.2 Punt 2 Eigendom hoogheemraadschap

In de Ringvaart wordt aan de zijde van Haarlemmermeer een fietsonderdoorgang in/ boven het water gerealiseerd (afbeelding 6.2). Het water van de Ringvaart kan langs en onder deze voorziening stromen.



Afbeelding 6.2 Fietsonderdoorgang Haarlemmermeer

Na realisatie van de onderdoorgang wordt het eigendom alsmede het beheer en onderhoud van de onderdoorgang overgedragen aan de gemeente Haarlemmermeer door middel van een te vestigen recht van opstal.

De provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer en gemeente Heemstede hebben de intentie uitgesproken om een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) bestuurlijk te laten vaststellen waardoor de samenwerking tussen deze partijen geborgd is. Het opstalrecht van dit grondgebied voor deze fietsvoorziening wordt nadat de PIP-procedure doorlopen is, in gang gezet.

6.2.1.3 Punt 3 Eigendom gemeente Heemstede

Ten westen van de N201 en ten noorden van de Ringvaart is een strook grond benodigd voor het realiseren van de wettelijke watercompensatie. Deze watercompensatie is een wettelijke verplichting vanwege het aantal extra vierkante meters verharding wat in het project in het gedeelte ten noorden van de Ringvaart wordt gerealiseerd. Deze strook is gesitueerd naast de bestaande watergang. De grond is in eigendom van de gemeente Heemstede. De provincie heeft ambtelijke instemming met de gemeente bereikt over de overdracht van deze zone.



Afbeelding 6.3 Situering watercompensatie

De provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer en gemeente Heemstede hebben de intentie uitgesproken om Samenwerkingsovereenkomst (SOK) bestuurlijk te laten vaststellen waardoor de samenwerking tussen deze partijen geborgd is. De overdracht van de grond aan de provincie Noord-Holland door de gemeente Heemstede voor deze watercompensatie wordt nadat de PIP-procedure doorlopen is, in gang gezet.

6.2.2 Financiering

Het project wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland en wordt deels medegefinancierd door de Vervoersregio Amsterdam, gemeente Heemstede en gemeente Haarlemmermeer. Provinciale Staten heeft met voordracht 2019-69 een uitvoeringskrediet vastgesteld voor de onderhoudsmaatregelen en de investeringsmaatregelen.

Er zijn voldoende middelen beschikbaar voor het vervangen van en onderhoud aan de bruggen, de aanleg van de openbare infrastructuur, de inrichting van het openbaar gebied en de inrichting van het groen die met dit project gemoeid zijn. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende verzekerd.

6.3 Handhaafbaarheid

Het provinciaal inpassingplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving van de regels in het PIP ligt bij de gemeente. Het handhavingsbeleid van de gemeente Heemstede en Haarlemmermeer vormen de basis van de handhaving binnen de gemeentelijke grenzen. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de bescherming van mens en omgeving te waarborgen tegen ongewenste activiteiten en overlast. In het kader van het PIP heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Bij overtreding van deze regels kan gedacht worden aan bouwen zonder vergunning, bouwen in afwijking van een verleende vergunning en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het PIP of een omgevingsvergunning.

Uitvoering van provinciale inpassingsplannen dient strikt te worden toegepast en gehandhaafd, omdat met het PIP het waarborgen en verbeteren van het leefmilieu kan worden aangestuurd. Een recent PIP met duidelijke en hanteerbare regels maakt handhaving eenvoudiger. Wat hierbij wel noodzakelijk is zijn eenduidige en eenvoudige PIP-bepalingen die goed werkbaar zijn. De doeleindenomschrijving is daarbij belangrijk. Een duidelijke uitleg in de toelichting van het PIP van de voorkomende bestemmingen kan verwarring en interpretatieverschillen voorkomen.

Hoofdstuk 7 Procedure

In dit hoofdstuk wordt de procedure van het plan beschreven. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de voorontwerpfase, de ontwerpfase en de vaststellingsfase van het plan.

7.1 Voorontwerpfase

7.1.1 Bestuurlijk vooroverleg

Ingevolge artikel 3.1.1 (in samenhang met artikel 1.1.1, lid 2) van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), dienen Gedeputeerde Staten overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het voorontwerp-PIP is begin december 2019 voorgelegd aan de samenwerkingspartners van de provincie Noord-Holland, te weten: gemeente Heemstede, gemeente Haarlemmermeer, hoogheemraadschap van Rijnland en Vervoerregio Amsterdam. Alle vier partijen hebben een uitgebreide schriftelijke reactie gegeven aan de provincie Noord-Holland en naar aanleiding van deze opmerkingen is het PIP verder aangevuld en aangescherpt.

Het voorontwerp maakt geen onderdeel uit van de officiële procedure voorgeschreven door de Wet ruimtelijke ordening en is daarom ook niet ter inspraak aangeboden.

7.1.2 Inspraak

Voor het project dat met dit PIP wordt mogelijk gemaakt heeft een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden, zoals ook in paragraaf 6.1 is beschreven. Gezien deze intensieve voorbereiding is besloten om enkel in het kader van bestuurlijk vooroverleg -dus niet voor eenieder- het voorontwerp van het PIP ter inspraak aan te bieden. Op dit moment heeft het PIP de status van 'ontwerp'. Op deze versie heeft uiteraard eenieder de mogelijkheid een reactie te geven op het ontwerp-PIP in de vorm van een zienswijze.

7.2 Ontwerpfase

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening wordt het ontwerp-PIP Cruquiusbrug van de provincie Noord-Holland zes weken voor zienswijzen ter inzage gelegd en is het digitaal te bekijken op de websites op www.ruimtelijkeplannen.nl. Dit wordt openbaar bekend gemaakt door het plaatsen van een publicatie in de Staatscourant. Eenieder is in de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Daarnaast wordt de publicatie van het ontwerp-PIP op grond van art 3.8, lid 1, sub b Wro toegestuurd aan de gemeente Heemstede, gemeente Haarlemmermeer en het hoogheemraadschap van Rijnland.

7.3 Doorkijk naar vaststellingsfase

Deze fase gaat over de vaststelling van het PIP. Indien de commentaren uit de eerste fase daar aanleiding toe geven, past Gedeputeerde Staten de provincie Noord-Holland het bestemmingsplan aan. Dat kunnen zij overigens ook uit eigen beweging doen. Na afloop van de termijn van de terinzagelegging stellen Gedeputeerde Staten het statenvoorstel op. Daarin gaan zij onder meer in op de eventuele zienswijzen. De indieners van de zienswijzen hoeven niet te worden gehoord. Desgewenst kunnen zij gebruik maken van het spreekrecht.

Na verwerking van de zienswijzen en mogelijke ambtelijke aanpassingen zal Provinciale Staten - binnen 12 weken na afloop van de zienswijzentermijn - besluiten over de vaststelling van het PIP. Na

inpassingsplan Cruquiusbrug

aanpassing van het PIP met inachtneming van aangebrachte wijzigingen wordt het vastgestelde PIP wederom 6 weken ter inzage gelegd (aanvang beroepstermijn).

Belanghebbenden die tijdig een zienswijze hebben ingediend kunnen beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarnaast kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen wijzigingen die zijn aangebracht bij de vaststelling van het PIP.