1384-70

Omlegging N201 De Ronde Venen

Voorontwerp Bestemmingsplan

Grontmij

Bestemmingsplan

Omlegging N201 De Ronde Venen

Voorontwerp

gemeente De Ronde Venen

Grontmij Nederland bv
Waddinxveen, 28 augustus 2006

Grontmij

13/99070946/RJ, revisie D1

Verantwoording

Titel	:	Bestemmingsplan, voorontwerp
Projectnummer	:	176679
Referentienummer	:	13/99070946/RJ
Revisie	:	D1
Datum	:	28 augustus 2006

Auteur(s)	:	Gilbert La Fors, Bart Dercksen
E-mail adres	:	gilbert.lafors@grontmij.nl
Gecontroleerd door	:	Gilbert La Fors
Paraaf gecontroleerd	:	
Goedgekeurd door	:	Bart Dercksen
Paraaf goedgekeurd	:	
Contact	:	Coenecoop 55 2741 PH Waddinxveen Postbus 190 2740 AD Waddinxveen T +31 182 62 55 00 F +31 182 62 55 10 E midwest@grontmij.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding ... 7
1.1 Aanleiding bestemmingsplan ... 7
1.2 Plangebied ... 8
1.3 Vigerende bestemmingsplan ... 9
1.4 Doel bestemmingsplan ... 9

2 Plangebied ... 11
2.1 Ligging huidige N201 ... 11
2.2 Landschap ... 11
2.3 Ruimtegebruik ... 12
2.4 Bodem ... 12
2.5 Waterhuishouding ... 12
2.6 Kabels en leidingen ... 13

3 Beleidskader ... 15
3.1 Algemeen ... 15
3.2 Rijks- en provinciaal beleid ... 15
3.3 Regionaal en gemeentelijk beleid ... 18
3.4 Conclusie ... 19

4 Planbeschrijving ... 21
4.1 Algemeen ... 21
4.2 Alternatieven ... 21
4.3 Tracé nieuwe N201 ... 21

5 Milieu ... 25
5.1 Algemeen ... 25
5.2 Cultuurhistorie en archeologie ... 25
5.3 Bodem ... 27
5.4 Waterhuishouding ... 28
5.5 Flora en fauna ... 35
5.6 Geluid ... 38
5.7 Lucht ... 42
5.8 Externe veiligheid ... 44
5.9 Kabels- en leidingen ... 45

6 Juridische planopzet ... 47
6.1 Algemeen ... 47
6.2 Opbouw planvoorschriften ... 47
6.3 Plankaart ... 49

7 Uitvoerbaarheid ... 51
7.1 Economische uitvoerbaarheid ... 51
7.2 Handhaafbaarheid ... 51

8 Procedure 53
8.1 Stappen 53
8.2 Inspraak en artikel 10-overleg 53

1 Inleiding

1.1 Aanleiding bestemmingsplan

Al meer dan 40 jaar wordt gesproken over de omlegging van de N201 tussen de A4 in de gemeente Haarlemmermeer en de A2 bij Vinkeveen. De huidige weg doorsnijdt de woonkernen van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek en is één van de drukste provinciale wegen van Nederland. Inmiddels is door de betrokken overheden een Regioakkoord vastgesteld waarin afspraken zijn gemaakt over de uitwerking en de realisatie van het project.

In november 2002 heeft de Stuurgroep N201 het "Regioakkoord N201+" over het Masterplan N201 vastgesteld. Onderdelen van het project N201+ zijn onder meer de omlegging van de N201 ter hoogte van Aalsmeer en Uithoorn, de passage van het Amstel-Drechtkanaal (ook wel de Amstel genoemd) en de aansluiting van de omlegging op de bestaande N201 in de provincie Utrecht, middels een nieuw aan te leggen wegtracé in de gemeente De Ronde Venen (DRV).

In 1993 is door de provincies Utrecht en Noord-Holland gezamenlijk een m.e.r.-procedure[1] gestart voor de omleiding Uithoorn. Het betrof toen het opstellen van een milieueffectrapport (MER) voor een langgerekt alternatief dat ten oosten van Mijdrecht terug zou worden geleid op de N201 (zie figuur 1.1). Dit MER is uitgebracht in april 1996 . De m.e.r.-procedure voor het MER-N201-Uithoorn 1996 is in het jaar 2002 afgerond met een positief toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.).

Omdat de financiële middelen voor de uitvoering van het oorspronkelijke Masterplan N201 niet toereikend zijn, is een aantal versoberingmaatregelen voorgesteld. Eén van deze versoberingmaatregelen is een nieuw tracé voor de omlegging Uithoorn-Oost. Dit tracé buigt ná de passage van de Amstel (vanuit het westen) direct in zuidwestelijke richting af en wordt bij Amstelhoek op de bestaande N201 aangesloten.

Dit nieuwe tracé voor de omlegging Uithoorn-Oost is een onderdeel van het gehele project N201+. Omdat de omlegging aan de oostzijde van de Amstel ook bestempeld is als autoweg, is de aanleg van deze weg m.e.r.-plichtig (conform het besluit m.e.r)[2]. In het hiervoor aangeduide "Regioakkoord N201+" is afgesproken dat voor dit nieuwe tracé een MER moet worden opgesteld, omdat in het MER N201 Uithoorn 1996 dit nieuwe tracé niet is behandeld.
In het besluit van Gedeputeerde Staten van provincie Utrecht d.d. 19 november 2002 is formeel besloten om voor het nieuwe tracé een m.e.r.-procedure te doorlopen.
In juni 2005 is de Milieueffectrapportage N201 Utrecht, Passage Amstelhoek aangeboden aan Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. In het MER is het nieuwe tracé van de N201 ten zuid-oosten van de Amstel, vanaf de Amstelpassage tot aan de huidige N201 in de provincie Utrecht, als voorkeursalternatief gekozen.

Door Provinciale Staten van Noord-Holland en Gedeputeerde Staten van Utrecht is inmiddels besluitvorming geweest met betrekking tot de omlegging van de N201 om Aalsmeer en

---

[1] Indien m.e.r. met kleine letters aangegeven is wordt de procedure bedoeld. Indien MER met hoofdletters aangegeven is, wordt het milieueffectrapport bedoeld.
[2] Volgens het besluit m.e.r. 1994 is de omlegging Uithoorn-Oost bestempeld als autoweg. Conform de definitie van de wegenverkeerswet is de N201 echter geen autoweg.

Uithoorn tót aan de Amstelpassage. Hiermee wordt ook het gemeenschappelijke belang bij de verlegging van de N201 uit oogpunt van verbetering van achtereenvolgens de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van bestaande en toekomstige woongebieden en bedrijfsterreinen onderschreven. Daarnaast zorgt de nieuwe N201 voor een evenwichtige economische ontwikkeling in de provincies Noord-Holland en Utrecht en de betrokken gemeenten.

Figuur 1.1: Langgerekt alternatief N201 (1993)

1.2 Plangebied

Het plangebied waarin het tracé van de wegomlegging N201 is geprojecteerd ligt in het westelijke deel van de Polder de Eerste Bedijking der Mijdrechtse Droogmakerij. In figuur 1.2 is het plangebied aangegeven.

Figuur 1.1:Het plangebied

Het plangebied wordt globaal begrensd door respectievelijk:

- de Amstel, ook wel Amstel-Drechtkanaal genoemd;
- de Veldweg.
- de 2e Velddwarsweg
- de Tien Boerenweg
- de zuidelijke berm van de huidige N201;

Daarnaast is voor de aansluiting van de N201 op de Tweede Bedijking het plangebied vergroot. Dit gebied is beperkt door alleen het gebied op te nemen waarop veranderingen in wegen- en waterstructuur zijn voorzien.

1.3 Vigerende bestemmingsplan

In het plangebied vigeert nu het Bestemmingsplan Landelijk gebied Mijdrecht, vastgesteld op 24 februari 1983 en goedgekeurd op 10 april 1994. Het overgrote deel van het plangebied is Aardwetenschappelijk waardevol gebied bestemd.
Het nieuwe bestemmingsplan "Buitengebied de Ronde Venen" is op 22 september 2005 door de gemeenteraad vastgesteld . is momenteel bezig met de opstelling van een nieuw bestemmingsplan Buitengebied. Het vastgestelde bestemmingsplan geeft voor het plangebied de bestemmingen Agrarische doeleinden met landschappelijke en/of natuurwaarden.

1.4 Doel bestemmingsplan

Aangezien het vigerende bestemmingsplan en het in opstelling zijnde nieuwe bestemmingsplan Buitengebied (paragraaf 1.3) niet voorzien in de beoogde omlegging van de N201 op het grondgebied van de gemeente
De Ronde Venen is een herziening van deze plannen noodzakelijk.

Het voorliggende bestemmingsplan Omlegging N201 De Ronde Venen maakt de planologische inpassing van de beoogde omlegging van de N201 mogelijk. Het plan biedt als zodanig de juridische basis voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied.

Het bestemmingsplan is globaal van opzet doordat de diverse onderdelen die een rol spelen bij de aanleg van de weg zijn samengepakt in een gebiedsbestemming verkeer. Alleen voor de watergangen is bewust de keuze gemaakt om deze te voorzien van een aparte functionele bestemming.

In de voorschriften is aangegeven hoe de weg grosso modo wordt aangelegd. Hierbij kan worden gedacht aan het aantal rijstroken en onder welke voorwaarden de Amstelpassage tot stand zou moeten komen. Op deze wijze kan in de toekomst de weg binnen de bestemmingsvlakken zoals aangegeven op de plankaart en de wettelijke randvoorwaarden zoals neergelegd in de Wet Geluidhinder op ondergeschikte onderdelen worden herzien zonder dat er een herziening van het bestemmingsplan is vereist.

Van het bestemmingsplan zijn de voorschriften en de plankaart bindend. Uit oogpunt van rechtszekerheid is de toelichting ook van belang. In de toelichting staan immers de beweegredenen en onderbouwing die geleid hebben tot de gekozen bestemmingen, alsmede de interpretatie en betekenis van de bestemming. In hoofdstuk 6 van deze toelichting wordt nader ingegaan op de juridische planopzet van dit bestemmingsplan.

2 Plangebied

2.1 Ligging huidige N201

De N201 ligt op maaiveldhoogte. Vanaf de A4 tot aan Amstelhoek loopt de N201 door een overwegend verstedelijkt gebied. Bij de kruising met de Amstel (vanuit het westen) loopt de weg over een lage beweegbare brug. Voorbij Fort Amstelhoek opent zich het wijde landschap van de Polder de Eerste Bedijking. De N201 volgt hier een van de oudste wegen van De Ronde Venen, de Mijdrechtse Zuwe uit de Middeleeuwen. Bij de inpoldering van de Polder de Eerste Bedijking is deze zuwe gehandhaafd. De zuwe en N201 verdelen de Polder de Eerste Bedijking in twee ruimtelijke eenheden.

Op een gemiddelde werkdag in 2002 varieert het totaal aantal voertuigen op de N201 in Uithoorn tussen de 19.000 en 25.800 motorvoertuigen per etmaal. Vanaf de Legmeerdijk tot aan Amstelhoek is de capaciteit van de wegvakken onvoldoende voor een goede verkeersafwikkeling.
Uit de verkeersprognoses blijkt dat de gemiddelde etmaalintensiteit op een werkdag op de N201 zal toenemen. Dit geldt ook voor de avondspits.
De hoge intensiteiten resulteren in een hoge verkeersonveiligheid in de kernen Uithoorn en Amstelhoek. Daarnaast moet vrachtverkeer naar het industrieterrein van Uithoorn en Mijdrecht door de kernen van Uithoorn en Amstelhoek rijden.

2.2 Landschap

In het gebied van de Ronde Venen zijn twee landschapstypen te onderscheiden, die elk een geheel eigen combinatie van natuurlijke en cultuurlijke eigenschappen hebben: het veenstroomlandschap en het droogmakerijenlandschap.

Het veenstroomlandschap bestaat uit de bovenlanden langs de Amstel, Amstel-Drechtkanaal en Kromme Mijdrecht. Het landschap bestaat uit relatief hooggelegen en smalle stroken (bovenlanden) tussen de oude veenstromen en de verveende en later drooggemaakte polders.
In het plangebied liggen de bovenlanden langs de Amstel bij Amstelhoek. Tussen de bovenlanden en het aangrenzende droogmakerijenlandschap ligt een dijk, waardoor het hoogteverschil tussen deze twee landschapstypen sterk benadrukt wordt. Op een aantal plaatsen wordt de strokenverkaveling door brede sloten gemarkeerd. De grond is voornamelijk in gebruik als grasland. Langs de Amstel komt lintbebouwing voor.

Het overgrote deel van het plangebied ligt in de Polder de Eerste Bedijking der Mijdrechtse Droogmakerij, een fraai voorbeeld van een droogmakerij. De polder is één van de eerste 19e eeuwse droogmakerijen in de regio. Typerende structuurelementen en objecten zijn:

- de bedijking en de centrale hoofdwetering. Historische elementen (buiten het plangebied) zijn de dijken tussen de Eerste en Tweede Bedijking en Groot Mijdrecht;
- de ontginningswegen in de droogmakerij, haaks staand op de verkaveling van de percelen binnen het plangebied: Tien Boerenweg, 2e Velddwarsweg en Middenweg, buiten het plangebied: Eerste Zijweg;
- onbeplante wegen en erven met beplanting als groene structurende elementen;
- het middeleeuws verkavelde bovenland in een smalle zone langs de Amstel, behorend tot de EHS, om te vormen tot natuur;
- de langwerpig, noordwest en zuidoost lopende kavels;

- grote mate van openheid; de meeste bebouwing staat aan weerszijden van de Tien Boerenweg. In het plangebied staat aan de westzijde van de centrale wetering een bosschage;
- de hoger gelegen forten Waver-Amstel en Fort bij Uithoorn;
- de overgang (beleving hoogteverschil en andere verkaveling) van bovenland naar rationeel verkavelde droogmakerij;
- het gemaal 'Generaal Eerste Bedijking' uit 1862.

Tevens liggen in de polder nog gave restanten van de voormalige getijdekreken (kreekruggen), waarvan twee in het plangebied.

2.3 Ruimtegebruik

Het huidige ruimtegebruik in het plangebied bestaat met name uit weidegebied (grasland). Tussen de Amstelkade en de Ringdijk eerste bedijking en aan het weggetje vanaf de Tien Boerenweg naar de Ringdijk eerste bedijking zijn drie percelen met een boomkwekerij gelegen (zie figuur 4.1). Aan weerszijden van het weggetje van de Tien Boerenweg naar de Ringdijk staat een bosschage.
De meeste bebouwing in het plangebied is te vinden langs de Tien Boerenweg en de Amstelkade.

2.4 Bodem

De bodemopbouw in het plangebied bestaat uit zeeklei- en veengebied. De zeeklei is in de loop der tijd eerst bedekt geraakt met veen. Dit veen werd ontgonnen, waarna de ontveningen werden drooggemalen. Het oude zeekleilandschap, met de ruggen van de voormalige getijdenkreken, kwam hierdoor weer aan de oppervlakte te liggen (zie paragraaf 4.3.1 en 4.3.2).
Op grond van de, in aardkundig opzicht waardevolle kreekruggen heeft de provincie Utrecht in haar milieubeleidsplan 1993-1997 het grootste deel van de Polder de Eerste Bedijking aangewezen als bodembeschermingsgebied.

In het plangebied bevinden zich geen locaties waar bodemverontreiniging is geconstateerd. Wel zijn er in de directe omgeving van het plangebied enkele bodemverontreinigingen, namelijk:
- Ringdijk Eerste Bedijking nummer 1. Op het terrein is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging zoals dit omschreven staat in de Wet Bodembescherming (Wbb). In de bodem bevinden zich metalen, PAK's en minerale olie;
- Tien Boerenweg nummer 14. Verontreiniging met PAK's en metalen;
- Tien Boerenweg nummer 9. verontreiniging met PAK's en metalen.
- Amstelkade nummer 118;
- Tien Boerenweg nummer 20b;
- Voormalige spoorbaan Mijdrecht-Uithoorn.

2.5 Waterhuishouding

Het nieuwe traject van de N201 kruist (van west naar oost) het Amstel-Drecht Kanaal (Amstelboezem) en vervolgens doorkruist het tracé het noordwestelijk deel van Polder De Eerste Bedijking.
Ten westen van het geplande tracé ligt de Bovenkerkerpolder waar het maaiveld varieert, met een gemiddelde van ca. NAP -5,0 m. Aan de oostzijde van de Bovenkerkerpolder ligt een strook bovenlanden tegen het Amstel-Drechtkanaal met een maaiveldhoogte van ca. NAP -2,0 m. De maaiveldhoogte van de Polder De Eerste Bedijking is gelijk aan circa NAP -5,30 m. De daarnaast gelegen Polder Groot-Mijdrecht varieert in maaiveldhoogte van NAP -5,70 m tot NAP -6,2 m.

De strook langs de Amstel in de Bovenkerkerpolder ligt hoger en heeft een relatief hoger waterpeil van NAP –2,50 m. Polder De Eerste Bedijking is onderverdeeld in 2 peilvakken. Ter hoogte van de Middenweg is de peilgrens.

De kwaliteit van het water wordt in belangrijke mate beïnvloed door het lokaal voorkomen van kwel dan wel infiltratie. Gesteld kan worden dat, voor zover bekend, het ondiepe grondwater in het hele studiegebied voedselrijk is.
Polders met wegzijging worden gevoed met nutriëntrijk inlaatwater.
Over het algemeen is het grondwater zoet, ook op grotere diepte, behalve in de polders De Eerste Bedijking (en Polder Groot-Mijdrecht) waar zowel ondiep als diep het grondwater een hoog chloridegehalte heeft (brak / zout grondwater).

In het grondwater komen de nutriënten eveneens in hoge concentraties voor. Er is echter geen duidelijk verschil in nutriëntengehalte tussen polders met kwel en met inzijging. Dit is een aanwijzing dat nutriëntrijke kwel slechts ten dele een verklaring vormt voor de hoge nutriëntengehalten in het oppervlaktewater.

Wat betreft de chloridegehalten kan er een duidelijkere relatie gelegd worden met het grondwater. In de polders met zoete kwel of de gebieden met inzijging zijn de chloridegehalten in het oppervlaktewater laag, terwijl in Polder Groot-Mijdrecht waar zoute kwel plaatsvindt de chloridegehalten van het oppervlaktewater duidelijk verhoogd zijn.

De directe omgeving van de huidige N201 is in de loop der tijd verontreinigd geraakt met zware metalen, PAK's en minerale oliën als gevolg van uitstoot door het gemotoriseerd wegverkeer. De verontreiniging is het grootst in een zone van circa 3 meter langs de weg.

2.6 Kabels en leidingen

In het plangebied lopen, van west naar oost, aan de oostzijde van Amstelhoek en vervolgens langs de huidige N201 twee ondergrondse leidingen: watertransportleiding Rijn- en Kennemerland en brandstofleiding defensie.

3 Beleidskader

3.1 Algemeen

In het kader van dit bestemmingsplan is bezien in hoeverre de beoogde ontwikkeling past binnen het beleid van de verschillende overheden. Hiervoor is een aantal van toepassing zijnde beleidsnota's en plannen geanalyseerd, waarvan de belangrijkste conclusies en aanknopingspunten in dit hoofdstuk zijn opgenomen.

3.2 Rijks- en provinciaal beleid

Ruimtelijk beleid

Tot op heden is de *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (VINEX, 1993)* het vigerende rijksbeleid. De verwachting is dat in 2005 de Nota Ruimte het nieuwe rijksbeleid wordt.
In de VINEX staan de stedelijke knooppunten en regio's op eigen kracht centraal. Versterking van de economische positie van de randstad in combinatie met een betere bereikbaarheid hebben prioriteit. De omlegging van de N201 past binnen dit beleid, ook gezien de ligging van het plangebied in de omgeving van het stedelijk knooppunt Amsterdam. Het plangebied zelf maakt in de VINEX deel uit van de "Groene Koers", hetgeen betekent dat natuur en landschap richtinggevend zijn voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

In de *Nota Ruimte* wordt nog meer de nadruk gelegd op het belang van de economie en de bereikbaarheid van de Schiphol. De te verleggen N201 draagt hier aan bij, vooral ook omdat de doorstroming op het onderliggende wegennet wordt verbeterd.

De verlegging van de N201 is opgenomen in het *Meerjarenrpogramma Infrastuur en Transport (MIT – 2000)* van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het rijk heeft hiermee de intentie kenbaar gemaakt een deel van de kosten voor haar rekening te nemen. Andere financieringsmogelijkheden biedt ook het plan Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad (BONR – 2001).

In het *Streekplan Utrecht 2005 – 2015 (vastgesteld december 2004)* is het tracé van de nieuwe N201 bij in de gemeente Ronde Venen als "nieuwe weginfrastructuur/in studie" op de plankaart aangegeven. In de toelichting van het streekplan staat vermeld dat de verkeersinfrastructuur, waaronder de bestaande N201, in de loop van de tijd steeds meer is belast en dat aanpassingen wenselijk en noodzakelijk zijn. De onderhavige omleiding van de N201 bij Uithoorn in de verbinding Amstelhoek – A2 is volgens het streekplan naast ontlasting van de kernen ook gericht op verbetering van de doorstroming van het verkeer.
Het plangebied is het streekplan aangegeven als landelijk gebied en deel uitmakend van het Groene Hart. Vanuit het provinciaal beleid vraagt dit om een zorgvuldige inpassing van de nieuwe N201 in het omringende landschap.

De noodzaak tot omlegging van de N201 is ook verwoord in het *Streekplan Noord-Holland Zuid (vastgesteld februari 2003)*, waarmee ook het interprovinciaal belang van deze omlegging wordt aangetoond.

Het Streekplan 2005-2015 maakt de omlegging van de N201 rechtstreeks mogelijk. De tekst heeft voldoende rechtstreekse grondslag voor de aanleg van de omleiding. Het toepassen van de afwijkingsbevoegdheid is niet nodig.

Cultuurhistorie en Archeologie
Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed, kortweg '*het verdrag van Malta*', is op 16 januari 1992 te Valetta tot stand gekomen. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk te behouden: bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang, beter nog het cultuurhistorisch belang, vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Deze benadering ligt ook ten grondslag in de *Nota Belvedère (1999)*.
Vermeldenswaard is dat in de directe omgeving van het plangebied restanten van verdedigingswerken van de Stelling van Amsterdam liggen. Het beleid van de provincie Utrecht is verwoord in de *Hoofdnota Cultuurhistorische hoofdstructuur en beleidsvisie (2002)*. Hierin valt het plangebied. Op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (ROB ARCHIS) is het overgrote deel van het plangebied aangeduid als gebied met "lage trefkans" (op archeologische vindplaatsen). Een uitzondering vormen de aanwezige kreekruggen. In paragraaf 5.2 wordt daar verder op ingegaan.

In 1999 is de *Nota Belevédère* verschenen, een beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting. De doelstelling voor het beleid dat in deze nota wordt voorgestaan is een actief cultuurhistorisch beleid, waarbij cultuurhistorisch waardevolle elementen niet alleen worden 'ingepast' maar tevens richtinggevend en bepalend zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen. In deze nota is de Stelling van Amsterdam aangewezen als een van de gebieden waar speciale aandacht naar uitgaat. De Stelling van Amsterdam is opgenomen op de Werelderfgoedlijst van de UNESCO. De benodigde bescherming van dit erfgoed dient te worden geregeld in streek- en bestemmingsplan.

Waterhuishouding
Voor de onderhavige planontwikkeling is ook het beleid van provincie en rijk met betrekking tot de waterhuishouding van belang, ondermeer verwoord in de *Vierde Nota waterhuishouding (1999)* en het *Provinciaal Waterhuishoudingsplan Utrecht (2004)*. Voor wat betreft de waterkwantiteit is het beleid gericht op het vasthouden, bergen en afvoeren van water. Ten aanzien van de waterkwaliteit geldt schoonhouden, scheiden en afvoeren. In paragraaf 5.4 wordt beschreven hoe voor de planontwikkeling in het onderhavige plangebied met deze principes is omgegaan.

Bodem
Op basis van artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening moet de gemeente nader onderzoek naar de gesteldheid van de bodem en het grondwater. In paragraaf 5.3 wordt hier nader op ingegaan. Er zijn vanuit de bodem- en grondwaterkwaliteit momenteel geen belemmeringen voor de aanleg van de weg.

Flora en Fauna
De Europese Unie heeft de *Vogel- en Habitatrichtlijn (1992)* uitgevaardigd. Deze richtlijn beoogt de biologische diversiteit op het grondgebied van de Europese Unie te waarborgen, door het instandhouden van de natuurlijke en halfnatuurlijke leefgebieden en wilde flora en fauna. In het kader van deze richtlijnen zijn door de Nederlandse overheid gebieden aangewezen die als speciale beschermingszone worden aangemerkt (*Flora en Faunawet 2002*). Het onderhavige plangebied maakt geen deel uit van een speciale beschermingszone of is in de directe omgeving hiervan gelegen (externe werking). Wel herbergt het plangebied natuurwaarden. In paragraaf 5.5 wordt hier nader op ingegaan.

Natuur en Landschap
Het rijksbeleid inzake natuur en landschap is verwoord in het *Structuurschema Groene Ruimte (1995)*. Het beleid is gericht op een duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig gebruik in het landelijk gebied, onder andere in de vorm van de Ecologische hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De provincie Utrecht heeft in haar *Beleidsplan Natuur en Landschap* (1992) langs de Amstel een zone van riet- en moerasvegetatie gedacht. Tevens biedt deze strook in de visie van de provincie Utrecht een ecologische verbinding voor het westelijk deel van De Ronde Venen (zie ook paragraaf 3.3 voor de voorgenomen verlegging van deze ecologische verbindingszone). De polder de Eerste Bedijking blijft een belangrijke functie voor de landbouw (grasland) houden, terwijl de strook langs de Amstelkade natuur wordt. Het beleidsplan Natuur en Landschap is inmiddels achterhaald door het plan "De Venen" (1998) onderdeel van het Strategisch Groenproject in het Groene Hart en de EHS. Gegeven de aard van het omringende landsschap, dient de nieuwe N201 zorgvuldig te worden ingepast.

Geluid
De *Wet geluidhinder* stelt eisen aan de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten. Geluidgevoelige objecten zijn bijvoorbeeld woningen, scholen en ziekenhuizen. Bedrijven zijn niet geluidgevoelig. In de Wet geluidhinder is regelgeving voor wegverkeer-, railverkeer- en industrielawaai opgenomen.
In het kader van de MER voor de onderhavige omlegging van de N201 heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden. In paragraaf 5.6 wordt ingegaan op de resultaten.

Luchtkwaliteit
Het *Besluit luchtkwaliteit* dat in 2005 van kracht is geworden, is een algemene maatregel van bestuur. Met dit besluit implementeert Nederland de richtlijn van de Europese Unie inzake de verbetering van de luchtkwaliteit. In het Besluit staan grenswaarden, plandrempels en alarmdrempels voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen en wordt de controle van de luchtkwaliteit geregeld. Eveneens wordt het opstellen van plannen, indien de luchtkwaliteit niet aan de eisen voldoet, en het luchtkwaliteitsbeleid geregeld.
In paragraaf 5.7 wordt verder ingegaan op het voor de weg verrichte onderzoek.

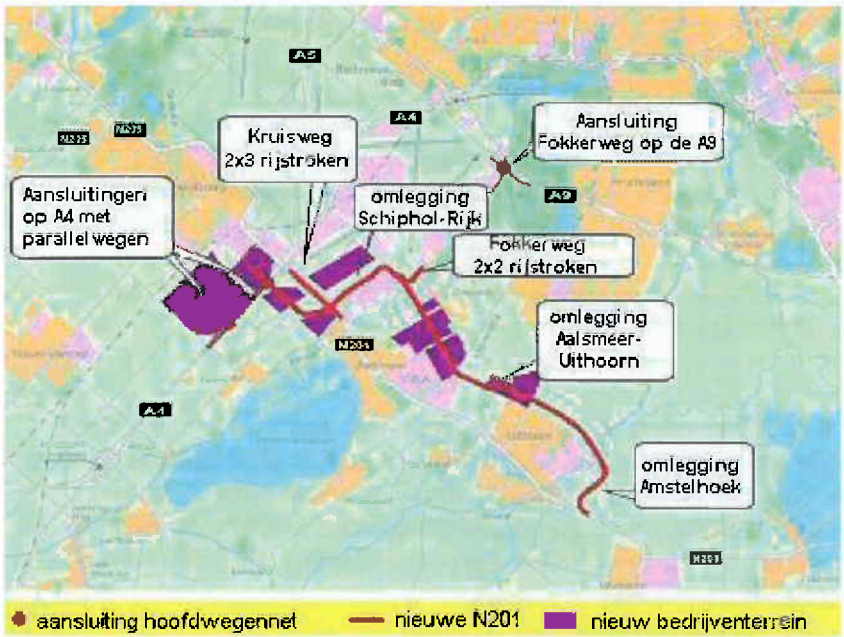
Externe Veiligheid
Op basis van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen en de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wegverkeer bestaat de verplichting om onderzoek te doen naar de gevolgen van externe veiligheid ten gevolge van de aanleg van de weg. In paragraaf 5.8 wordt hier nader op ingegaan.

Kabels en leidingen
Op basis van de Nota Regels voor ruimte moet in het kader van het bestemmingsplan onderzoek plaatsvinden naar de aanwezigheid van planologisch relevante kabels en leidingen. In dit kader is vooral van belang om te onderzoeken wat de gevolgen zijn van de aanwezigheid van de leiding voor bestaande en toekomstige ontwikkelingen. Hierbij dient te worden bekeken of zich grotere groepen mensen gedurende langere tijd kunnen ophouden binnen de daarvoor geldende toetsingsafstanden. Daarnaast dienen de afspraken over het zakelijk recht in de vorm van een bebouwingsvrije zone te worden vertaald naar het bestemmingsplan. In paragraaf 5.9 is dit nader uitgewerkt.

3.3 Regionaal en gemeentelijk beleid

Gedurende de afgelopen periode werkten betrokken gemeenten en de twee provincies Noord-Holland en Utrecht samen aan de voorbereiding en realisering van de nieuwe N201.
Als eerste stap hiertoe is het *Masterplan N201+ (1996)* opgesteld. Dit masterplan is gericht op een betere bereikbaarheid in combinatie met maatregelen voor de veiligheid en leefbaarheid om de kwaliteit van wonen en werken te te vergroten. Het masterplan is op maat gesneden voor de gemeenten. Voor de Ronde Venen betekent dit onder meer geen extra doorgaand verkeer door de dorpskernen, een snellere route voor vrachtverkeer richting A9 / A4 en een afname van de geluidsoverlast en verkeersonveiligheid bij Amstelhoek.

Vanaf 1996 heeft vervolgens stapsgewijs besluitvorming plaatsgevonden met betrekking tot de nieuwe N201. In dit verband kan onder andere worden genoemd het tekenen van de *Bestuursovereenkomst en start van het Projectbureau N201+ in 2001* en de vaststelling van het *Regioakkoord N201+ in 2002* door de Stuurgroep N201+, waarin ook de gemeente De Ronde Venen is vertegenwoordigd. Met het sluiten van dit akkoord zet de stuurgroep een streep onder meer dan 40 jaar discussie over de N201. Het vraagstuk van de bereikbaarheid van Mainport Schiphol overschrijdt het belang van de regio. Daarom heeft de stuurgroep met succes een beroep gedaan op aanvullende financiering van Den Haag.



Met actieve deelname aan de Stuurgroep N201+ onderschrijft de gemeente de Ronde Venen het belang van de omlegging van de N201. In 2004 heeft de gemeente haar planologische medewerking toegezegd voor de uitvoering het Realisatiebesluit N201+. De gemeenteraad heeft zich in dit kader uitgesproken voor een aquaduct als wijze waarop de Amstelpassage moet worden uitgevoerd.

Realisering van de nieuwe N201 is niet voorzien in het vigerende bestemmingsplan.
Dit geldt ook voor het in opstelling zijnde nieuwe bestemmingsplan voor het buitengebied. Het plangebied is in dit plan bestemd voor Agrarische doeleinden met landschappelijke en/of natuurwaarden. Ook wordt melding gemaakt van de cultuurhistorische betekenis van het omringende gebied als onderdeel van de Stelling van Amsterdam.
Het bovenstaande betekent dat zorgvuldige inpassing van de nieuwe N201 vereist is. Hiertoe heeft de gemeente meegewerkt aan onderzoek en besluitvorming met betrekking tot de MER N201, Passage Amstelhoek die in opdracht van de provincie Utrecht is opgesteld (2005). Het MER heeft geresulteerd in een voorkeursvariant. Met de opstelling van het voorliggende bestemmingsplan maakt de gemeente De Ronde Venen de realisering van deze variant planologisch-juridisch mogelijk.
In hoofdstuk 5 van de voorliggende toelichting wordt nader ingegaan op de resultaten van het MER.

Momenteel onderzoekt de gemeente de mogelijkheden om de bestaande industrielocatie *Amstel te Amstelhoek* verder geschikt te maken voor het uitplaatsen van overlast veroorzakende bedrijven. Ten noorden van de nieuwe N201 is een parallelweg voorzien die de huidige bedrijven aan de Amstel gaat ontsluiten, hetgeen ook mogelijkheden biedt voor een nieuwe bedrijfslocatie.

Belangrijk onderdeel hierbij vormt het voornemen om de EHS van het Bovenland te verleggen naar het Benedenland. De huidige beoogde locatie van de EHS is een schier onmogelijke situatie. Het bovenland is ernstig versnipperd door allerlei bedrijvigheid en bewoning, het realiseren van een enigszins robuuste EHS moet als onmogelijk worden gezien. De EHS is in Groot Mijdrecht Noord al voorzien in het benedenland, de EHS verleggen naar het benedenland van de Eerste bedijking lijkt een logische optie. Het biologische type is hetzelfde en kan veel robuuster worden uitgevoerd.

De nieuwe EHS mag niet "opgesloten" worden door de omlegging van de N201. Om dit te voorkomen zijn in het bestemmingsplan faunapassages voorzien. Deze faunapassages kunnen worden aangelegd tussen de Amstelpassage en het kruispunt met de Tienboerenweg. Deze faunapassages maken het voor de voorkomende diersoorten mogelijk zich te verplaatsen binnen de EHS zonder hinder te ondervinden van de N201.

3.4 Conclusie

De provincie Noord-Holland is initiatiefnemer voor de omlegging van de N201. Dit initiatief is vroegtijdig al vroegtijdig door de verschillende overheidsorganen en bestuurlagen ondersteund in verschillende beleidsnota's en akkoorden. Het in dit hoofdstuk geschetste beleidskader werpt geen belemmeringen op voor de realisatie van de N201.
De belangenafweging voor de milieuaspecten zoals genoemd in paragraaf 3.2 is nader uitgewerkt in hoofdstuk 5 Milieu.

4 Planbeschrijving

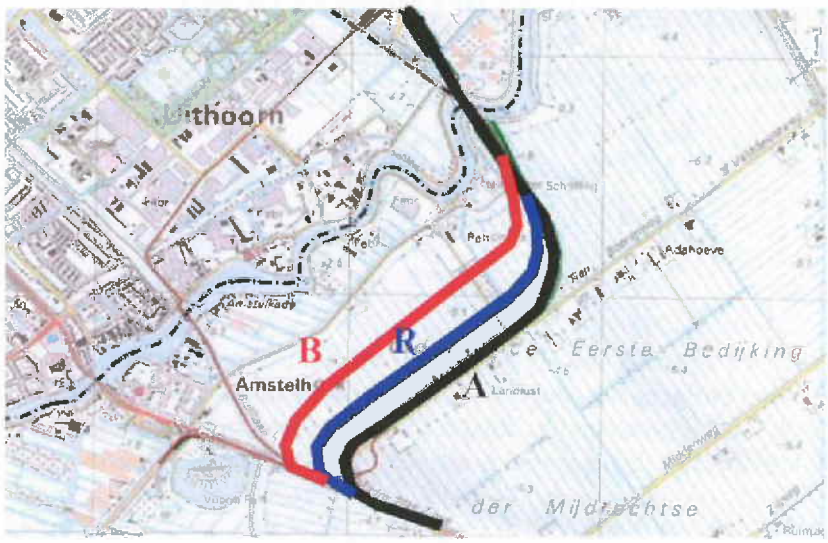
4.1 Algemeen

Voor het tracé en het verkeerskundige ontwerp van de te verleggen N201 is, zoals eerder gemeld, door de provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten een Bestuursovereenkomst opgesteld (2001). In dit hoofdstuk wordt volstaan met de voor het bestemmingsplan relevante hoofdlijnen.

4.2 Alternatieven

In het kader van het MER N201 Utrecht, Passage Amstelhoek (2005) is een afweging gemaakt tussen de volgende alternatieven voor de omlegging van de N201:

1. Nulalternatief;
2. Omleidingsalternatief volgens tracé Tien Boerenweg (alternatief A);
3. Omleidingsalternatief volgens tracé tussen Tien Boerenweg en Amstel (alternatief B);
4. Omleidingsalternatief volgens het Regioakkoord (alternatief R) ;
5. Voorkeuralternatief MER-Uithoorn 1996 (langgerekt alternatief);
6. Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).



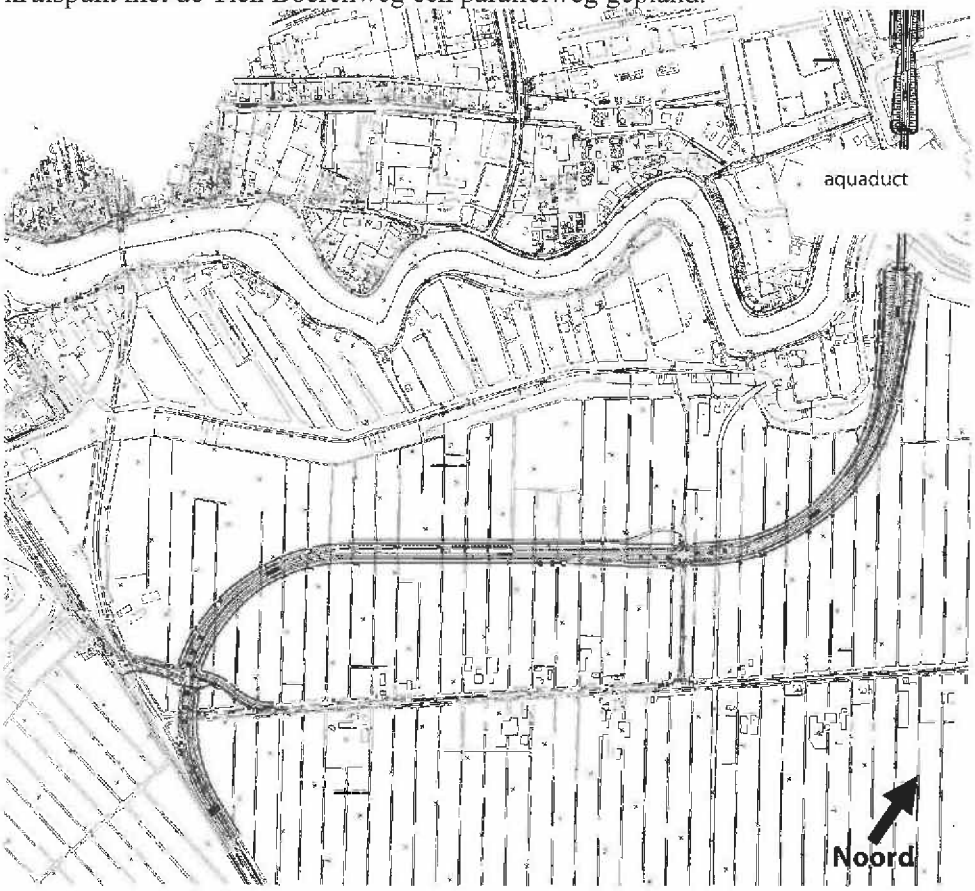
Figuur 3.1 Kaart alternatieven

Het MER heeft geresulteerd in de keuze voor variant B.

4.3 Tracé nieuwe N201

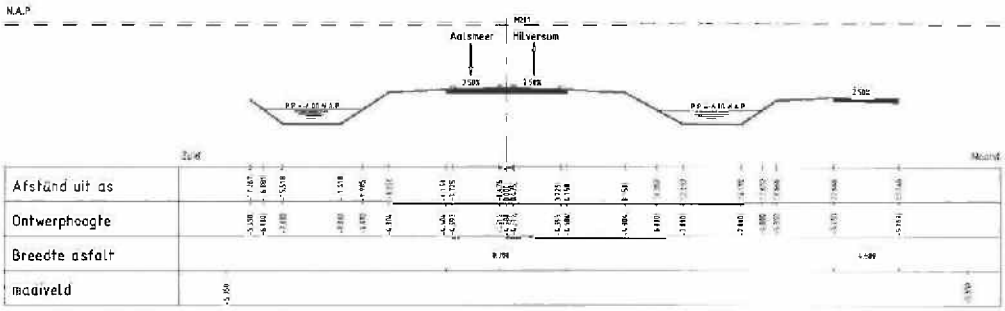
Na de Amstelpassage buigt het gekozen voorkeursalternatief uit de MER (tracé B) meteen af richting de N201 en is gelegen ongeveer halverwege tussen de Tien Boerenweg en de Amstelkade (circa 250 meter ten noordwesten van de Tien Boerenweg).
Behalve bij de Amstelpassage zijn bij dit alternatief verder geen geluidsreducerende schermen nodig. Ongeveer ter hoogte van het huidige kruispunt N201 met de Tien Boerenweg, takt de omlegging weer aan op de huidige N201.

De Mijdrechtse Zuwe en de Tien Boerenweg zijn vanaf het omleidingsalternatief te bereiken via twee gelijkvloerse kruispunten. Het kruispunt met de Mijdrechtse Zuwe en de Tien Boerenweg is gelegen nabij het bestaande kruispunt met de Tien Boerenweg. Het kruispunt met de Tien Boerenweg is gelegen op het tracé van het weggetje naar Tien Boerenweg nummer 15b, dan wel de Ringdijk Eerste Bedijking. Om de percelen, gelegen tussen het omleidingsalternatief B en de Ringdijk Eerste Bedijking, te kunnen bereiken is aan de westzijde van het alternatief vanaf het kruispunt met de Tien Boerenweg een parallelweg gepland.



Figuur voorkeursalternatief tracé B

Het tracé wordt uitgevoerd als 2 x 1 rijstrook van elk 3,25 meter breed , met een gescheiden middenberm van 0,95 meter breed (volgens het concept voor gebiedsontsluitingswegen van Duurzaam Veilig). De weg is 8,3 meter breed en ligt circa 0.85 meter boven maaiveld. Het snelheidsregime bedraagt 80 km/uur. Het dwarsprofiel is als volgt ingedeeld:



Figuur dwarsdoorsnee tracé A,B, en R

Door het realiseren van een omlegging rondom Uithoorn wijzigen de verkeersstromen. Het verkeer wordt over nieuwe infrastructuur geleid, waardoor het bestaande wegennet over het algemeen wordt ontlast. De verkeersveiligheid zal als gevolg hiervan verbeteren.

Aansluiting bestaande N201 op Tweede Bedijking
Het plangebied is vergroot door de aansluiting van de N201 naar de Tweede Bedijking op te nemen in dit bestemmingsplan. Deze aansluiting is voorzien in de provinciale afspraken voor aan de N201.

5 Milieu

5.1 Algemeen

Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn de volgende milieukundige aspecten van belang, te weten:

- cultuurhistorie en archeologie;
- bodem;
- waterhuishouding;
- flora en fauna;
- geluid;
- lucht;
- externe veiligheid;
- kabels en leidingen.

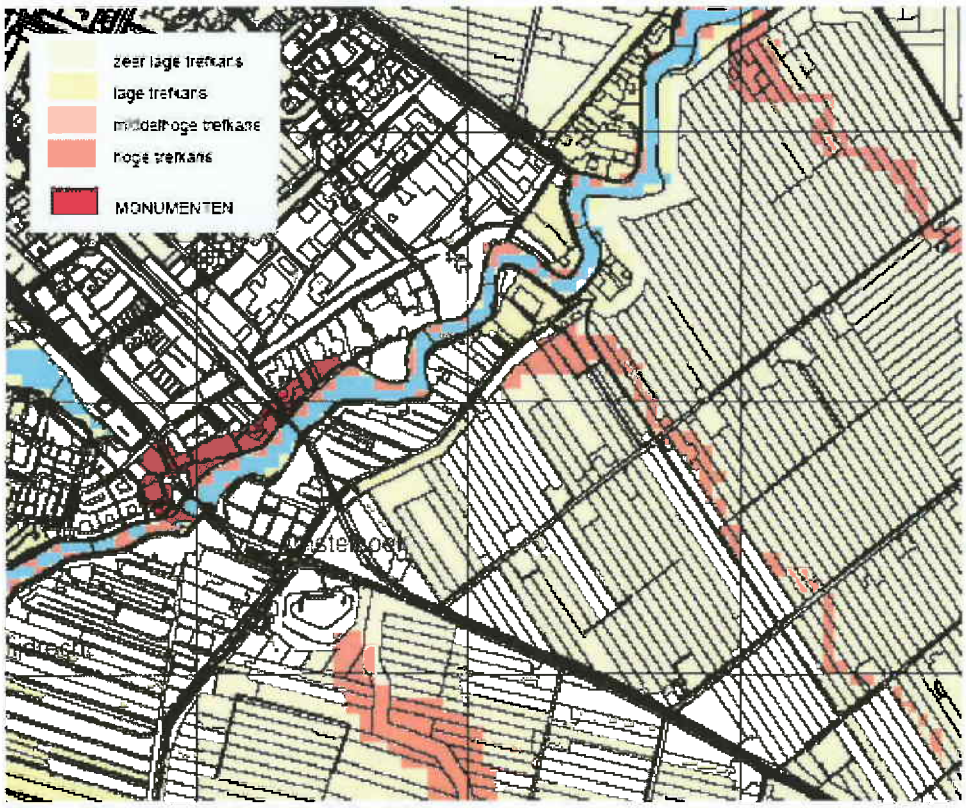
Voor de verschillende aspecten is separaat onderzoek (onder andere in het MER) verricht, of nog in opstelling. In dit hoofdstuk wordt volstaan met de voor dit bestemmingsplan relevante conclusies.

5.2 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie
In het kader van het MER heeft onderzoek plaatsgevonden naar de cultuurhistorische en archeologische betekenis van het plangebied .
Daaruit is ondermeer gebleken dat de Polder de Eerste Bedijking, waarin het plangebied is gelegen, een fraai voorbeeld is van een droogmakerij met al zijn specifieke kenmerken (bedijking, dwarse ontginningswegen, langwerpige kavels en bebouwing). Als zodanig heeft de polder als geheel zowel een grote landschappelijke als cultuurhistorische waarde. Dit geldt ook voor de overblijfselen van de kreekruggen.

In de directe omgeving van het plangebied liggen elementen van de Stelling van Amsterdam (Werelderfgoedlijst). Dit zijn de Amstel met Fort Amstelhoek en Fort Waver-Amstel. Ter hoogte van Nieuw ter Schelling wordt een militaire versterking (in de vorm van een verhoging) vermoed. Vanaf deze verhoging zou een deel van het geïnundeerde gebied met geschut te bestrijken zijn.

Archeologie
In het plangebied zijn tot nu toe geen archeologische vindplaatsen geconstateerd. Op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (ROB ARCHIS) is het overgrote deel van het plangebied aangeduid als gebied met 'lage trefkans' (op archeologische vindplaatsen). Een uitzondering vormen de aanwezige fossiele veenstromen die zijn opgevuld met klei (kreekruggen). Deze zijn aangeduid als gebied met 'hoge trefkans' (op archeologische vindplaatsen, zie figuur 5.1).



Figuur 5.1 Archeologische basiskaart

Verrichte onderzoeken
Uit het bureauonderzoek is naar voren gekomen dat in het plangebied een tweetal kreekruggen aanwezig zijn die nader onderzocht dienen te worden.

Om de conclusies uit het bureauonderzoek (BO) te controleren, is een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen (IVO-B) verricht. Doel van dit onderzoek is het in kaart brengen van mogelijke archeologische waarden binnen het plangebied. In september en oktober 2005 heeft het IVO-B plaatsgevonden in het tracé van de N201 in de buurt van de Tienboerenweg bij Amstelhoek.

Het veldwerk is in twee fasen uitgevoerd in twee delen van het tracé van de geplande N201, waar zich de uit het BO bekende kreekruggen bevinden. Vanwege de verwachting op het aantreffen van archeologische waarden uit het Neolithicum is er relatief intensief geboord.

Naast het booronderzoek is ook gesproken met verschillende grondeigenaren binnen het plangebied, waarbij is geïnformeerd naar eventuele verstorende werkzaamheden. Uit deze gesprekken kwam naar voren, dat het gebied ter hoogte van de westelijke kreekrug in het verleden geëgaliseerd is. De kreekrug is in het verleden wel zichtbaar geweest. Ook is de bovengrond van de hogere delen gebruikt om enkele sloten mee te dempen.

Veldwerk eerste fase
Tijdens de eerste fase van het karterende booronderzoek zijn de aanwezige kreekruggen verder in kaart gebracht en is gekeken of deze onverstoord in de ondergrond aanwezig waren.

Uit de kartering bleek, dat de meest oostelijk gelegen kreekrug zeer goed bewaard is gebleven. De westelijke rug is in het veld niet meer waarneembaar. De kreekrug is in het verleden geëgaliseerd en voor een deel gebruikt om enkele sloten mee te dempen. De bovengrond is ter hoogte van deze kreekrug aanmerkelijk dieper verstoord, daarnaast kan in het boorprofiel geen

duidelijke kreekrug met oeverwallen meer worden waargenomen. Als gevolg van bovenstaande verstoringen zijn mogelijke aanwezige archeologische waarden hier waarschijnlijk vernietigd.

Naar aanleiding van deze resultaten is in overleg met de provinciale archeoloog van Utrecht besloten dat de oostelijke kreekrug nader onderzocht diende te worden met verdichtende boringen. De westelijke kreekrug is dusdanig verstoord, dat hier geen verder onderzoek noodzakelijk werd geacht.

Veldwerk tweede fase
De vrijwel onverstoorde oostelijke kreekrug is in het veld duidelijk als twee verhogingen (de oeverwallen) met daartussen een duidelijke depressie (de restgeul) waarneembaar. Uit de hoogtemetingen blijkt dat het totale hoogteverschil met de omgeving ruim 1 m bedraagt. Tijdens de tweede fase is er op deze kreekrug een verdichtend onderzoek uitgevoerd.

In een tweetal boringen is op een diepte van 1,50 m -mv een afwijkende laag aangetroffen. Om meer zekerheid over de eventuele aan- of afwezigheid van menselijke activiteit te verkrijgen, is uit één boring een monster genomen voor een waarderend botanisch onderzoek. In het monster zijn vooral zaden aangetroffen van planten uit (natuurlijke) brakke milieus.

Geconcludeerd kan worden dat in het monster geen betrouwbare aanwijzingen zijn gevonden voor menselijke activiteit in de directe omgeving van de boring. Enkele houtskoolfragmentjes die in de boring zijn aangetroffen, zijn op zichzelf niet voldoende om hieruit de aanwezigheid van menselijke activiteit te af te leiden. Bij de boringen zijn verder geen archeologische indicatoren of (mogelijke) cultuurlagen aangetroffen.

Conclusie veldwerk
De westelijke kreekrug is als gevolg van eerdere egaliseringswerkzaamheden ernstig verstoord. Hierdoor zijn mogelijk aanwezige archeologische waarden, hier waarschijnlijk vernietigd.
De oostelijke kreekrug is nog vrijwel onverstoord in de ondergrond van het plangebied aanwezig. Deze is als aardkundig fenomeen visueel zeer goed herkenbaar, maar komt ook in het boorprofiel goed naar voren. Er bestaat een kans dat er archeologisch waarden op de intacte kreekrug aanwezig zijn.

Eindconclusie
Gezien de nog steeds aanwezige potentie van het plangebied ter plaatse van de oostelijke, intacte kreekrug, lijkt het noodzakelijk hier verder archeologisch onderzoek uit te voeren. Om een indruk te krijgen van de aard en omvang van de mogelijke archeologische sporen en resten wordt de komende tijd in overleg met de provinciale archeoloog bepaald of er een proefsleuf wordt gegraven ter plaatse van de boringen die aanwijzingen hebben opgeleverd voor een mogelijke cultuurlaag.

Eventuele benodigde vervolgonderzoeken kunnen worden afgerond voordat de weg in de nabije toekomst zal worden gerealiseerd en vormen daarmee geen belemmering voor de uiteindelijke aanleg van de weg.

De vergroting van het plangebied ter hoogte van het fort voor de aansluiting van de N201 op de Tweede Bedijking ligt in een gebied met een zeer lage trefkans. Derhalve is geen nader onderzoek nodig.

5.3 Bodem
In het plangebied bevinden zich geen locaties waar bodemverontreiniging is geconstateerd. In opdracht van de gemeente is door de Milieudienst NWU in maart 2005 een historisch bodemonderzoek verricht met als kenmerk L&B\2005|468.

Binnen het geplande tracé bevinden zich geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging. Het tracé doorkruist de volgende locaties waar mogelijkerwijs sprake kan zijn van bodemverontreiniging:
- Voormalige spoorbaan Mijdrecht-Uithoorn
- Diverse bestaande sloten, slibkwaliteit: maximaal klasse 2;
- Enkele gedempte sloten (kwaliteit dempingsmateriaal onbekend)

Voorafgaand aan de aanleg van de busbaan heeft er bodemonderzoek plaatsgevonden bij het voormalige spoor (bovengrond, ondergrond, teen van het talud, slibkwaliteit parallelle sloot). Resultaat: lichte verontreining met PAK (bovengrond) en PAK en zware metalen (teen talud). Plaatselijk waren er plekken met sterkere PAK-verontreiniging (brandplaatsen, locatie Pothuizen, dijk tussen Tienboerenweg en boerderij). Die spots zijn in 1993 gesaneerd in het kader van grondverzet bij aanleg van de busbaan. Met de voorgenomen werkzaamheden wordt dus niet binnen een geval van ernstige bodemverontreiniging gewerkt.

De slibkwaliteit in de sloten langs het spoor was destijds klasse 2. Dit komt overeen met wat bekend is van de kwaliteit van de sloten in de omgeving.

De slibkwaliteit van de slootdelen die gedempt worden en van de reeds gedempte sloot dienen nader te worden onderzocht. Deze gegevens zijn nodig voor de ontheffing op grond van de Keur van het Waterschap. Naar aanleiding van de slootdempingen kan het Waterschap mogelijk compenserende maatregelen eisen.

Bij grondverzet dient rekening te worden gehouden met mogelijk lichte verontreiniging PAK en zware metalen in de bovengrond.
Voor het grondverzet gelden verder de richtlijnen van het Bouwstoffenbesluit en indien van toepassing het beleid conform het bodembeheersplan van de gemeente De Ronde Venen.

In het kader van het bestemmingsplan hoeft geen aanvullend bodemonderzoek te worden verricht. Als komt vast te staan wat de kwaliteit is van het slib van de te dempen sloten kan een ontheffing worden verkregen van het waterschap voor het dempen van de sloten.

Door de Milieudienst is voor de vergroting van het plangebied met de aansluiting van de N210 op de Tweede Bedijking schriftelijk op 25 april 2006 verslag gedaan van het door hen verrichte historische vooronderzoek. Uit dit schrijven komt naar voren dat op de betreffende gronden of de in de directe nabijheid gelegen gronden geen nader onderzoek hoeft plaats te vinden naar de kwaliteit van de bodem en het grondwater.

5.4 Waterhuishouding

Proces
In 2005 heeft een watertoets plaatsgevonden. Hiertoe heeft in mei en juni overleg plaatsgevonden met het waterschap. De uit dit overleg verkregen uitgangspunten zijn verwerkt tot een berekening en verwerkt tot een concept waterparagraaf.
Deze tekst is vervolgens toegestuurd naar het waterschap ter controle. Het commentaar van de drie betrokken afdelingen Waterkering, Beheer en onderhoud en emissies is verwerkt in onderstaande waterparagraaf.
De uitkomsten zijn verwerkt in de voorschriften en de plankaart door overeenkomstig de gemaakte afspraken op de plankaart gronden te bestemmen voor water.

Uitgangspunten voor waterhuishouding (en bestemmingsplan)
- Tracé B met aquaduct (variant 11 uit MER Amstelpassage); aquaduct met 1 doorlopende waterkering en 1 noodkering in de vorm van een kanteldijk aan de westzijde en een noodkering aan de oostzijde

- Wegbreedte N201 van 8.30 m (2 x 4.15 m), parallelweg 4.50 m, breedte verbindingsweg tussen Tienboerenweg en N201 van 6.20 m (2 x 3.10 m)
- Bermbreedten langs N201-gedeelte van 7.00 m, inclusief talud naar sloot, voor opvang "run-off water" (berminfiltratie)
- Nieuwe hoofdwatergang noordelijk van tracé en nieuwe bermsloot zuidelijk van tracé
- Hoofdwatergang 5.00 m breed water, bermsloten 3.00 m breed water; taluds boven de waterlijn 1:3
- Parallelweg om landbouwpercelen te kunnen bereiken
- Plaatselijk door middel van te dempen- en nieuw te graven sloten de aangrenzende landbouwpercelen geschikt houden voor bedrijfsvoering
- Beheer en onderhoud van alle watergangen, bermen en groen langs wegen en paden is voor rekening van de wegbeheerder
- Er moet bij het maken van het bestek rekening worden gehouden met het CIW-rapport "Afstromend wegwater" uit 2002
- Wegprofielbreedte volgens principe van Duurzaam Veilig

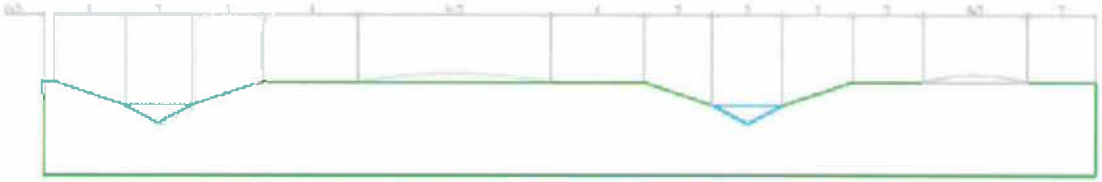
Berekening
Nieuwe verharding van wegen, bouwwerken en paden: 35.000 m^2.
Dit vereist een compensatie van 3.500 m^2 water (10%).
Te dempen water: 5000 m^2.
Verplicht nieuw te graven water 8.500 m^2.
Er wordt 15.000 m^2 water gemaakt.
(het overschot aan water van 6.500 m^2 wordt met name veroorzaakt door de verplichte aanleg van een hoofdwatergang van 5.00 m breed aan de noordzijde van het tracé, omdat er niet meer afgewaterd kan worden op de hoofdwatergang langs de Tienboerenweg)

Dwarsprofielen
Op basis van deze afspraken zijn de volgende profielen ontstaan:

Dwarsprofielen N201 en dwarsverbinding met Tienboerenweg

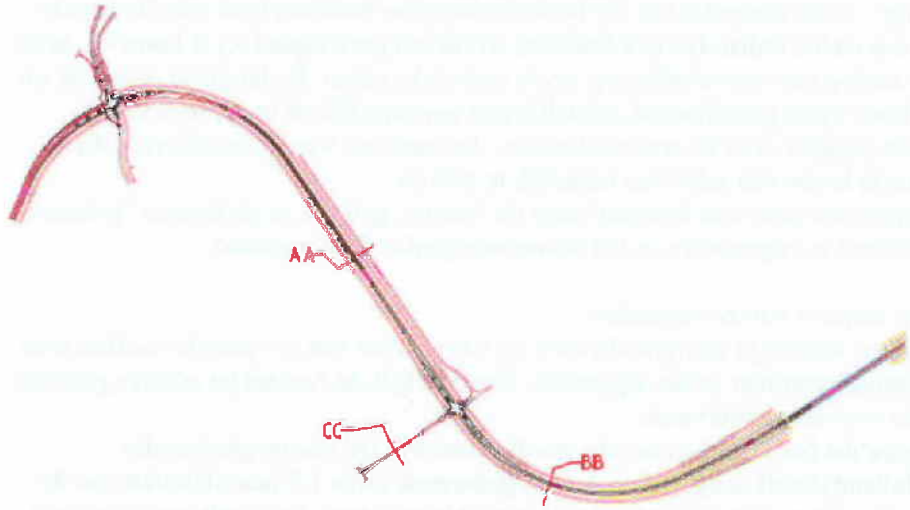
A A

B B



C C

Deze dwarsprofielen geven een beeld van de toekomstige inrichting van de N201 en de dwarsverbinding met de Tienboerenweg op de volgende locaties:



Aquaduct of brug
Vanuit waterhuishoudkundig oogpunt gaat de voorkeur uit naar een aquaduct. Argumenten hierbij zijn de landschappelijke inpasbaarheid en het ruimtebeslag. Wat betreft ruimtebeslag gaat het vooral om het gemaal Noorderlegmeerpolder en de daarbij gelegen dienstwoningen, die bij een brug in gedrang komen. Tevens betekent een brug, vanwege het ruimtebeslag, waterhuishoudkundige belemmeringen en/of kostbare voorzieningen. Verder is de aanwezigheid van de ecologische verbindingszone in het bovenland langs de Amstel een reden om te kiezen voor een aquaduct. In de praktijk blijkt dat geluid en gebrek aan daglicht onder de brug een grote barriere vormen voor het functioneren van de verbindingszone.

Type aquaduct
Het aquaduct met een minimale gesloten lengte (100 meter) heeft alleen een gesloten deel onder de Amstel. De totale lengte is 620 meter. De vorm van de Amsteloevers wordt niet gewijzigd, wel is er ter plaatse van de dijk een betonnen wand, met aan één zijde de Amstel en aan de andere kant de U-bak waar de N201 door heen loopt. De diepte van het aquaduct wordt bepaald door de diepte van de Amstel en het profiel van de vrije ruimte van de N201.
Uit veiligheidsoverwegingen verdient het de voorkeur te kiezen voor een aquaduct waarbij de waterkering aan twee kanten bestaat uit een dijk, in plaats van een aquaduct met 1 of 2 noodkeringen.
Een noodkering is een schuif die de aquaductdoorsnede in geval van calamiteit kan afsluiten. Een doorlopende waterkering, zoals een dijk, heeft een kleinere faalkans (is veiliger) dan een noodkering. Bij een noodkering is er meer kans op falen, bijvoorbeeld door mechanische storingen, stroomuitval of menselijk handelen. Een aquaduct met alleen noodkeringen verhoogt de kans op overstroming van een polder, vanwege de mogelijkheid van storingen bij het sluiten van de kering en de reactietijd die nodig is voor het sluiten.
Een ander aspect is dat een aquaduct met alleen noodkeringen minder ruimte vraagt dan met kanteldijken. Ook vanuit landschappelijk oogpunt zijn noodkeringen te verkiezen boven kanteldijken. Een kanteldijk aan de westzijde van de Amstel is landschappelijk wel goed inpasbaar. Verder kan een kanteldijk aan de oostzijde van de Amstel een grotere verstoring betekenen van de daar geplande ecologische verbindingszone dan de aanleg van een noodkering.
De waterbeheerder heeft, alle aspecten afwegende, de voorkeur voor een aquaduct in de vorm van een kanteldijk aan de westzijde en een noodkering aan de oostzijde. De noodkering aan de

oostzijde is een schuif, die een aantal meters boven de dijk uit steekt, de exacte vorm hiervan dient in een latere fase te worden bepaald.

Aquaduct, waterkering en bestemmingsplan
Het aquaduct komt op de oostelijke oever voor het grootste deel te liggen in de bestemming "primaire waterkering", zoals aangeduid in het bestemmingsplan Buitengebied van De Ronde Venen. Wanneer er om welke reden dan ook besloten wordt om geen aquaduct te bouwen, maar een brug, vervalt de aanleg van een noodkering op de oostelijke oever. In dat geval wordt de uit veiligheidsoogpunt beste optie gerealiseerd, namelijk een gewone dijk of kade, waarvan de vorm en hoogte wordt bepaald door de waterbeheerder. Ten aanzien van de noodkering dient het bestemmingsplan de bouw van schuiven mogelijk te maken.
Het aquaduct wordt gekruist door een fietspad langs de Amstel, gelegen in de functie "primaire waterkering". Dit fietspad is opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied.

Overige aspecten ten aanzien van het aquaduct
Een aquaduct geeft geen verhoogd veiligheidsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over water of bij het scheepvaartverkeer in het algemeen. Tevens blijft de Amstel ter plaatse geschikt als staande mastroute voor de pleziervaart.
Er wordt vanuit gegaan dat het aquaduct in-situ wordt gebouwd. De vaarwegbeheerder (Provincie Noord-Holland) heeft aangegeven dat het gedurende circa 1,5 jaar afsluiten van de halve vaarweg voor de scheepvaart geen onoplosbaar probleem vormt. Er wordt vanuit gegaan dat dit ook voor het Hoogheemraadschap geen probleem is.
De bouw zorgt voor tijdelijke reductie van het doorstroomprofiel in de Amstel van 94 m^2 en een afname van de bergingscapaciteit van 1500 m^3. Door aanleg beneden het grondwaterniveau zijn bemalingen nodig en zal in de omgeving van de brug tijdelijke verdroging optreden. Tevens vinden er graafwerkzaamheden plaats ter plaatse van de rivierkruising en inritten; worden er paalfunderingen geslagen over de gehele lengte van de inritten en ter plaatse van de rivierkruising en komen er damwanden over de gehele lengte van de inritten en ter plaatse van de rivierkruising.
Als het aquaduct gereed is zijn er geen nadelige effecten op het grondwater, doorstroomprofiel en bergingscapaciteit.

Emissies en Wvo-vergunning
Zoals aangegeven dient het CIW-rapport "Afstromend wegwater" te worden gebruikt bij het maken van het bestek voor de omlegging. Een en ander betekent dat alles zoveel mogelijk dient te worden ingericht op berminfiltratie, waarmee emissies via run-off worden voorkomen. Bij bermen van 7.00 m breed langs het N201 (incl. talud) wordt daaraan voldaan. Bij viaducten en tunnels is er soms geen andere optie dan direct naar het oppervlaktewater af te voeren. In sommige van dit soort situaties zal er een beoordeling in het kader van de Wvo moeten plaatsvinden en is een vergunning nodig. Van belang is dat de aanvrager van de Wvo-vergunning voldoende duidelijk maakt er alles aan gedaan te hebben om directe lozing op het oppervlaktewater te voorkomen.
Verder mogen er bij de aanleg van de weg en het aquaduct geen uitlogende materialen worden gebruikt en moeten er maatregelen worden genomen om emissies door verwaaiing vanaf de weg tegen te gaan. Het gebruik van ZOAB is zeer effectief om de belasting door verwaaiing terug te dringen.

Vergroting plangebied
Het tracé van de om te leggen N201 in de 1e Bedijking heeft een overcompensatie aan waterberging.
De 1700 m^2 nieuwe verharding bij de kruising N201-Ringdijk 2e Bedijking vraagt een watercompensatie van 170 m^2. Door Waternet (bureau Waverveen) is aangegeven dat dit kan vallen binnen de overcompensatie in de Eerste Bedijking bij de aanleg van de N201.
Waternet wenst dat er in de strook langs het fort, waar nu ook een sloot ligt in het gemeentelijke bosje, een nieuwe volwaardige bermsloot wordt aangelegd (3.00 m waterbreedte, taluds 1:3),

goed beheerbaar vanaf de weg. Deze sloot dient haar water te kunnen afvoeren, waarvoor de fortgracht het meest voor de hand ligt. Dit betekent een sloot van ca. 25 meter door het fortterrein of een duiker van die lengte. Deze uitgangspunten zijn overgenomen door op de plankaart planologisch ruimte te laten voor de aanleg van de bedoelde watergang. Met het waterschap heeft hierover op 17 mei 2006 nader overleg plaatsgevonden.

5.5 Flora en fauna

In het kader van de wet- en regelgeving voor natuur dient, voordat ergens ruimtelijke ingrepen plaatsvinden, te worden onderzocht of er beschermde natuurwaarden voorkomen en welke procedures moeten worden doorlopen. In het kader van de MER heeft een dergelijke toetsing plaatsgevonden (Grontmij, 2004).

Aanwezige beschermde soorten

Op basis van beschikbare inventarisaties van de provincie Utrecht, aangevuld met overzichten van het Natuurloket is vastgesteld is dat in het plangebied en omgeving beschermde soorten voorkomen.

De polder, waarin het plangebied is gelegen is een belangrijk broedgebied voor weidevogels, met name grutto's en in mindere mate kievit, scholekster en tureluur. De gebieden met de hoogste broeddichtheden liggen echter op meer dan 500 meter van het tracé en hiermee buiten de verstoringzone.

De polder waarin het tracé is gelegen herbergt waardevolle water- en oevervegetaties met verschillende fonteinkruidsoorten (spits-, gekroesd-, drijvend-, tenger- en haarfonteinkruid) en minder algemene waterplanten als brede waterpest, kranswier, pijlkruid en stijve waterranonkel. Als beschermde soort (Flora en faunawet) komt de zwanebloem voor.

In de polder komt de rugstreeppad voor. Daarnaast is het voorkomen van de bruine kikker, meerkikker en groene kikker bekend. Al deze amfibiesoorten zijn beschermd in het kader van de Flora en faunawet . De rugstreeppad is tevens beschermd volgens de Habitatrichtlijn (bijlage IV).

Aan vissen zijn geen waarnemingen van beschermde soorten als kleine modderkruiper of bittervoorn bekend. Wel is het voorkomen van niet beschermde soorten als brasem, karper, blankvoorn, tiendoornig stekelbaarsje en Rode lijstsoorten vetje en de kroeskarper aannemelijk.

Van zoogdieren zijn geen specifieke gebiedsgegevens bekend. Gezien het intensieve gebruik van het plangebied en afwezigheid van natuurlijke begroeiing en dekking zal het voorkomen van zoogdieren beperkt zijn tot landelijk algemene soorten als veldmuis, egel, mol, konijn, hermelijn, wezel, rosse woelmuis, dwergmuis en aardmuis. Aan vleermuizen is alleen de watervleermuis foeragerend te verwachten. Het voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen voor vleermuizen op het tracé worden uitgesloten door het ontbreken van hiervoor geschikte bomen of gebouwen.

Aan ongewervelde diersoorten, waaronder weekdieren, vlinders en libellen is het voorkomen van beschermde soorten onwaarschijnlijk.

Effecten

Als gevolg van de aanleg en het gebruik van de omleidingsweg zijn de volgende effecten te verwachten:

- Vernietiging van leefgebieden en minder mobiele soorten bij aanleg van het tracé; de effecten zijn beperkt gezien de omvang van het resterende leefgebied in de polder;
- Verstoring als gevolg van het gebruik van de weg met name op verstoringsgevoelige soorten als weidevogels en zoogdieren; de effecten zijn beperkt aangezien er binnen de

verstoringszone geen hoge dichtheden of bijzondere soorten vogels of amfibieën voorkomen;
- Barrièrewerking/versnippering door doorsnijding van leefgebieden en verbindingszones met als gevolg aanrijding of isolatie van populaties. De effecten zijn beperkt gezien de afwezigheid van bijzondere soorten en de omvang van de resterende leefgebieden. Deze barrièrewerking kan worden beperkt door de aanleg van faunapassages zoals opgenomen in de voorschriften en de plankaart;

Toetsing effecten aan wet- en regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn:
Aangezien het plangebied niet gelegen is in de speciale beschermingszone of de omgeving daarvan zijn er geen effecten in dit kader te verwachten. In het kader van de soortbescherming van de Habitatrichtlijn heeft de rugstreeppad als zogenaamde "Bijlage IV-soort" een strikte beschermingsstatus. Voor mogelijke verstoring dient in het kader van de Flora en faunawet (doorwerking Habitatrichtlijn) ontheffing te worden aangevraagd. Aangezien er geen significante effecten op de gunstige staat van instandhouding van de soort te verwachten zijn als gevolg van de ingreep mag verwacht worden dat deze ontheffing zal worden verleend. Eventuele compensatie is in dit kader naar verwachting hierbij niet aan de orde.

Flora en Faunawet
Alle aanwezige zoogdieren, amfibieën en vogels zijn beschermd in het kader van de Flora en faunawet. Daarnaast is de zwanebloem beschermd. De overige waargenomen diersoorten waaronder vissen, dagvlinders en libellen zijn niet beschermd. Voor de rugstreeppad dient een ontheffing te worden aangevraagd (zie ook hierboven). Voor de overige aanwezige soorten geldt een vrijstelling voor ruimtelijke ingrepen (AMvB wijzigingsbesluit Flora en faunawet, 23 februari 2005), omdat deze soorten zo algemeen zijn, dat de gunstige staat van instandhouding bij voorbaat niet in het geding is.
Ontheffing voor verstoring van vogels wordt nagenoeg nooit verleend. De werkzaamheden dienen in dit kader buiten het broedseizoen plaats te vinden, dan wel voor aanvang van het broedseizoen te zijn gestart.

Structuurschema Groene Ruimte
Het SGR biedt bescherming aan de EHS en andere bos- en natuurgebieden. Hierbij wordt het "nee-tenzij" principe gehanteerd en moeten effecten bij "tenzij" volgens het compensatiebeginsel worden gecompenseerd. Het plangebied maakt echter geen deel uit van de groene contour. Compensatie is in het kader van de SGR dan ook niet aan de orde.

Rode en Oranje Lijst
Rode en Oranje lijstsoorten genieten een beleidsmatige bescherming vanuit het provinciale beleid. Dit betekent dat de provincie als bevoegd gezag de aanwezigheid van deze soorten mee zal wegen in de goedkeuringsbesluiten bij planologische procedures en vergunningen.
In het plangebied aanwezige (landelijke) Rode Lijstsoorten zijn grutto, rugstreeppad, brede waterpest en spits fonteinkruid. Aanvullende Oranje Lijstsoorten van de provincie Utrecht zijn Zannichellia en Chara globularis. De provincie hanteert echter geen compensatieplicht voor rode of oranje lijstsoorten. De effecten op deze soorten zijn beperkt gezien de omvang van het resterende leefgebied.

Conclusie
Op basis van de uitkomst van het in kader van de MER verrichte onderzoek kan worden geconcludeerd dat vanuit ecologie geen belemmeringen aanwezig zijn voor de aanleg van de N201.
In het plangebied komen rugstreeppadden voor. Voor deze soort zal een ontheffing moeten worden aangevraagd. Aangezien er geen significante effecten op de gunstige staat van instandhouding van de soort te verwachten zijn als gevolg van de ingreep mag verwacht worden

dat deze ontheffing zal worden verleend. Eventuele compensatie is in dit kader naar verwachting hierbij niet aan de orde. Deze ontheffing heeft maar een beperkte geldigheidsduur. Zodra duidelijk is wanneer de werkzaamheden zullen worden opgestart zal deze ontheffing worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV.

Vergroting plangebied voor aansluiting N201 op Tweede Bedijking

Aanwezige waarden
Door de aansluiting verdwijnt een deel (1200 m^2) van een bij de provincie horend bosje, een deel van een gemeentelijk bosje (800 m^2), 150 m^2 meidoornstruweel en 12 essen in 2 rijen. De bosjes hebben een matig ontwikkelde onderbeplanting van struiken. Er ligt een behoorlijke invloed op van de wegen, met name geluid van de N201, met files nabij de bosjes en ook files op de Ringdijk 2e Bedijking.
Er zullen vogelsoorten kunnen broeden die 'gewend' zijn aan deze stress, of dat niet zo ervaren (o.a merel, kauw, kraai, ekster, mees). Bij een bezoek ter plaatse (mei 2006) zijn geen broedende vogels gezien.

Het gemeentelijk bosje gaat in kwaliteit achteruit, er ontstaan dode bomen en struiken, vanwege de natte situatie, omdat het water niet weg kan. Een aanwezige, vrijwel dichtgegroeide sloot kan haar water niet kwijt. Het bosje is gelegen tussen het hoger gelegen fortterrein en de Ringdijk 2e Bedijking. In beide bosjes komen weinig kruidachtige planten voor. In het gemeentelijk bosje vrijwel niet. Bijzondere of zeldzame planten zijn niet aangetroffen.
In de bosjes kunnen kleine zoogdieren en algemene amfibieën voorkomen als de egel, mol, muizensoorten, gewone pad en kleine watersalamander.
Er worden geen verbodsbepalingen overtreden als het verwijderen van de beplantingen plaats vindt buiten het broedseizoen (1 maart – 1 juli).

Zoogdieren en amfibieën
Ten aanzien van de kleine zoogdieren en algemene amfibieën dient tijdens de start en uitvoering van de werkzaamheden de uiterste zorgvuldigheid te worden betracht. Een mitigerende en verzachtende maatregel is het opnieuw graven van de dichtgegroeide sloot op de locatie van en nabij het gemeentelijk bosje en deze sloot te voorzien van een langzaam glooiende niet beschoeide oever (talud 1:3). Daarmee krijgt het resterende bosje betere groeiomstandigheden. Voorwaarde is dat de sloot water kan afvoeren, in verbinding wordt gebracht met ander water.

Conclusie ten aanzien van soorten
De aangetroffen soorten zijn opgenomen in tabel 1 waarvoor een algemene vrijstelling geldt voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden verleend wel dient de algemene zorgplicht in acht te worden genomen waaronder ook het valt niet kappen in het broedseizoen. In het te kappen bosje zouden mogelijkerwijs vleermuizen kunnen voorkomen. De gemeente heeft opdracht gegeven voor een nadere veldinventarisatie. Op basis van de hieruit voortvloeiende onderzoeksgevens kan worden bepaald welke maatregelen nodig. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan zal dit nader worden uitgewerkt

Landschap en groen
De aanwezige beplantingen vullen overhoeken tussen ingang van het fort, N201 en Ringdijk 2e Bedijking. Een deel van de achterkant van het fort wordt met de beplantingen afgeschermd. Beplantingen op en rond forten kunnen van verschillende kanten bekeken worden.
Oorspronkelijk gold in tijden van de militaire functie het camoufleren van de forten aan voor en achterkant met beplantingen. Bij mobilisatie of naderende oorlog werd de beplanting aan de voorzijde gekapt (schootsveld). Aan de achterkant bleef het gehandhaafd. Meestal waren dit één of meerdere rijen populier. De beplantingen waar het hier om gaat liggen buiten het fortterrein.

Boswet en APV
Beplantingen van meer dan 1000 m^2 en bomenrijen van meer dan 20 st. in één rij of meerdere rijen vallen onder de Boswet en zijn herplantplichtig. Er verdwijnt 1200 m^2 bosbeplanting die onder de Boswet valt en herplant moet worden. De overige beplanting valt onder de APV, waarvoor niet automatisch een herplantplicht geldt.

Bestemmingsplan
Ter plaatse geldt het bestemmingsplan buitengebied. Het fort en het tracé van de om te leggen N201 liggen in het militair landschap of schootsveld Stelling van Amsterdam (landschappelijke- cultuurhistorische waardenkaart). Verwijderen van beplanting in deze zone kan zonder vergunning plaatsvinden. Aanplanten is strijdig met het bestemmingsplan.

Verplichting
De Boswet eist herinplant van 1200 m^2 bosbeplanting. Het bestemmingsplan staat dit niet toe, niet nabij het fort en niet in het tracé van de N201, waarin bij twee kruisingen vlakken liggen met een groenaanduiding. Voor deze groenvlakken komt dus alleen gras in aanmerking, dan wel een periodiek af te zetten struikbeplanting of struweel, maar geen bomen.
De Boswet maakt het met ontheffing mogelijk elders binnen de gemeente (op provinciale) grond te herplanten of buiten de gemeente. De eigenaar van de grond (provincie) dient dit te regelen. Met de provincie zullen hier omtrent nadere afspraken worden gemaakt.

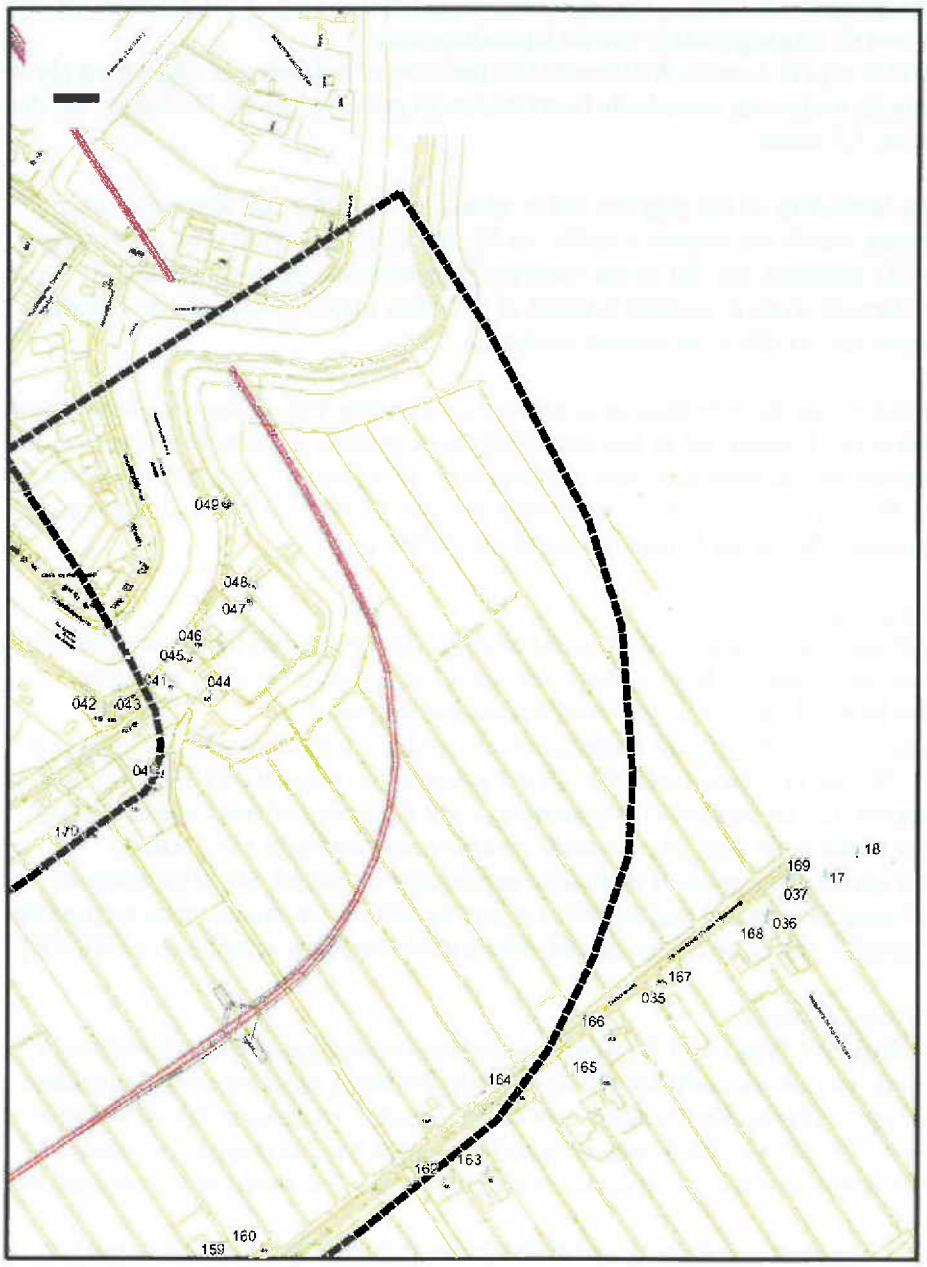
5.6 Geluid

Berekeningsresultaten

Algemeen
Bij de aanleg van een nieuwe weg geldt een grenswaarde van 50 dB(A) voor de bestaande woningen en het wettelijke plafond is 60 dB(A). Indien de 50 dB(A) niet wordt overschreden, dan zijn er geen maatregelen of geluidsprocedures vereist. Voor de reconstructiewegvakken geldt de heersende of eventueel vastgestelde geluidbelasting als voorkeursgrenswaarde en dient het akoestische effect van de geplande werkzaamheden onderzocht te worden. Indien de toename 2 dB(A) of meer bedraagt is er sprake van een reconstructie conform de Wet geluidhinder (Wgh).
Indien geluidsmaatregelen moeten worden onderzocht is de wettelijke volgorde bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en gevelisolatie.
Vanwege de kwetsbaarheid van het gebied waar de omlegging van de N201 door heen gaat, is gekozen voor de toepassing dubbellaags geluidsreducerend zeer open asfaltbeton. Als dit akoestisch niet voldoende is, is het mogelijk om deze toename met geluidschermen of geluidswallen te reduceren.

Aanleg N201
Voor de aanleg van de N201 is een akoestisch rapport opgesteld door Grontmij met als titel "N201, realisatie omleiding Uithoorn, in de gemeente De Ronde Venen, Akoestisch onderzoek ter plaatse van Amstelhoek", november 2005 met als documentnummer I&M-99366835/GdH/jj. Dit rapport is als seperate bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Een plottekening van het SRM2 rekenmodel met de woningen en de waarneempunten is opgenomen in een bij het akoestische rapport behorende bijlage. De dikke zwarte lijn is hierbij de begrenzing van het onderzoeksgebied. In overeenstemming met de Wgh systematiek moet het geluid van deze nieuwe weg worden bepaald, zonder het bestaande wegtracé van de N201. Uit de rekenresultaten voor de onafgeschermde situatie volgt dat op één woning met waarneempunt 049 (Amstelkade 125d) ter hoogte van de Amstelpassage de 50 dB(A) norm wordt overschreden met 2 dB(A). Het maximale ontheffingsplafond van 60 dB(A) wordt dus echter niet bereikt.



Overzicht alternatief B met aquaduct 1:5.000 Grontmij Verkeer & Infrastructuur

Bij de Tien Boerenweg zijn geen specifieke geluidmaatregelen nodig. Overal wordt voldaan aan de 50 dB(A) norm.

Schermmaatregel woning Amstelkade 125d
Bij overschrijding van de 50 dB(A) voorkeursgrenswaarde geldt dat een onderzoek naar geluidsbeperkende maatregelen is vereist. Er wordt al een bronmaatregel van dubbellaags geluidsreducerend zeer open asfaltbeton (2-ZOAB) toegepast. Resteert toepassing van een overdrachtsmaatregel. Hier is met een scherm gerekend.
Om de woning Amstelkade 125d af te schermen naar 50 dB(A) is een scherm in de berm van de N201 noodzakelijk van 1 meter hoog en 75 meter lang. Op de plottekening van het rekenmodel in bijlage 3 is de locatie aangegeven.

Uitgaande van een gemiddelde prijs van 500 euro per m2 scherm, is er een investering gemoeid van ca. 37.500 euro voor één woning. Dit moet worden opgebracht uit het budget voor de aanleg van de N201.

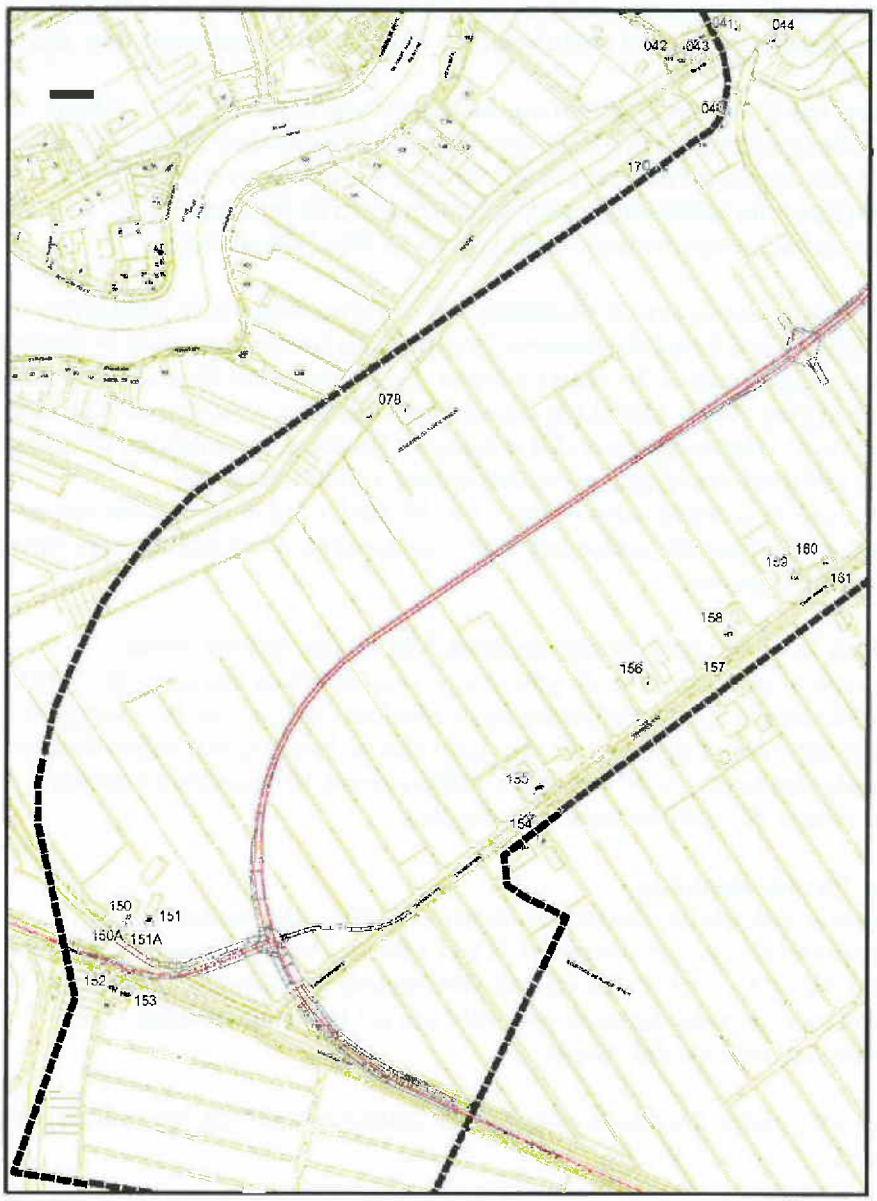
Gezien het aanwezige open landschap, zonder obstakels, is het de vraag of het plaatsen van een scherm niet botst met de uitgangspunten van de landschapsvisie.
Het scherm komt vlak bij De Amstel. Anderzijds kan het scherm ook worden uitgevoerd als een grondwal, er zijn in de omgeving meerderde (waterkerende) grondlichamen. De hoogte zal dan wel toenemen tot ca. 1,5 meter.

Vanwege het open landschap en het gegeven dat er sprake is van maar één woning en geen cluster van woningen, wordt een hogere waarde van 52 dB(A) aangevraagd voor de woning Amsteldijk 125d. Dit betekent ook dat er een wettelijk binnenniveau geldt van 35 dB(A). Op basis van gevelonderzoek dient te worden bepaald of en welke maatregelen moeten getroffen om de binnenwaarde van 35 dB(A) te kunnen realiseren.

De gemeente is trekker van de ontheffingsprocedure. Na verlening van de hogere waarde door Gedeputeerde Staten van Utrecht, zal er een gevelonderzoek moeten worden uitgevoerd en de eventuele maatregelen zijn aangebracht voor openstelling van de nieuwe weg. Op basis van de nieuwe Wet Geluidhinder gaat het College van Burgemeester en Wethouders in de toekomst in plaats van Gedeputeerde Staten de hogere grenswaarde verlenen.

Reconstructie bestaande N201
De bestaande N201 moet worden gereconstrueerd voor de aansluiting van de nieuwe omleiding van de N201. Overeenkomstig de Wgh systematiek moet het akoestische effect van deze aanpassing worden bepaald, zonder de bron van het nieuwe wegtracé.
In de nabijheid van dit wegvak zijn vier woningen binnen het onderzoeksgebied gelegen met waarneempunten 150 t/m 153. Een overzicht van het gehanteerde rekenmodel is opgenomen in het onderzoeksrapport. Uit de verrichte berekeningen volgt dat er een afname van het geluid optreedt. Dit effect is dus lager dan het maximale reconstructie criterium van 2 dB(A). Zodoende zijn hier geen maatregelen of wettelijke procedures benodigd. De geluidsafname wordt veroorzaakt door een afname van het verkeer met ca. 4600 mvt/etmaal en de toepassing van een "stiller" wegdek van dubbellaags geluidsreducerend zeer open asfaltbeton (2-ZOAB).

Uitstraling van de reconstructie
Als gevolg van artikel 99.2 Wgh dient bij wegreconstructies inzage gegeven te worden in de geluid toename op de wegvakken aansluitend op de onderzochte te reconstrueren wegvakken. Dit wordt ook wel de uitstraling van de reconstructie genoemd. Aan de hand van de bekende verkeersparameters voor 2010 en 2020 zijn de geluid toenamen berekend op de 'aansluitende' wegvakken door middel van een emissieverschil vergelijking van het aantal motorvoertuigen per etmaal.
Er bestaat vanuit de wet geen verplichting om maatregelen te treffen indien de toename 1,5 dB(A) of meer bedraagt bij uitstraling. In onderhavig geval is er geen geluidtoename.



Overzicht alternatief B met aquaduct 1:5.000 30 september 2004

Grontmij Verkeer & Infrastructuur

Aansluiting Parallelweg op kruispunt met bestaande N201
Om in de toekomst het verkeer komende van de in studie zijnde mogelijkheden voor de aanleg van een nieuw in studie zijnde bedrijventerrein Amstelhoek aan te laten takken op de bestaande N201 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in het bestemmingsplan. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om de parallelweg aan te laten sluiten ter hoogte van de nieuwe kruising met de bestaande N201.

Momenteel zijn er geen prognoses bekend omdat het nog een bedrijventerrein in studie betreft. Op basis van de verwachte verkeerstromen op de N201 kunnen wel inschattingen worden gedaan over de te verwachten gevolgen voor het geluid afkomstig van deze aan te leggen weg.

Wanneer de aansluiting dicht bij het nieuwe kruispunt met de bestaande N201 wordt gelegd, kan worden verondersteld dat er geen problemen zijn te verwachten met het van deze weg afkomstig verkeerslawaai op de in de omgeving aanwezige woningen gezien de in de toekomst te verwachten verkeersintensiteiten op de N201.

Wanneer wordt besloten om de weg verder weg van de kruising aan te sluiten op de N201 zal een berekening moeten worden uitgevoerd om te bekijken wat daarvan de consequenties zijn.

De bestaande N201 kent een doorgaande stroom aan motorvoertuigen. In de nieuwe situatie wordt de grootste verkeerstroom komende van de A-2 en de N212 de nieuwe N201 opgeleid. Door de vermindering van de verkeersstroom richting de kern Amstelhoek zal de verwachte toename van het verkeer door de aansluiting van de Parallelweg op de bestaande N201 naar alle waarschijnlijkheid niet leiden tot reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder.

Bij het bepalen van de exacte locatie van de aanhaking van de Parallelweg op de bestaande N201 dient naast het bepalen van de geluidstoename (reconstructie) nader onderzoek te worden gedaan naar de feitelijke ligging van de 50 dB(A)-contour. De uitkomst van dit onderzoek wordt vooral bepaald door de ligging van de aanhaking van de Parallelweg op de bestaande N201 ten opzichte van de in de directe omgeving aanwezige woningen. Wanneer de aanhaking voldoende dicht tegen het nieuwe kruispunt wordt gelegd, vinden er naar verwachting geen overschrijdingen plaats van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Bij het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid zal hier feitelijk onderzoek naar moeten worden verricht op basis van de op dat moment beschikbare gegevens.

Totdat duidelijk is of het in studie zijnde bedrijventerrein Amstelhoek feitelijk wordt gerealiseerd, kan het verkeer afkomstig van dit gebied ten noorden van de aan te leggen N201 gebruik maken van het kruispunt zoals opgenomen op de plankaart halverwege de omlegging van de N201. Dit kruispunt wordt uitgevoerd als een gelijkvloerse kruising met stoplichten en heeft daarmee voldoende capaciteit om de verwachte verkeerstroom ten noorden en zuiden (Tienboerenweg) van en naar de N201 te kunnen afwikkelen.

Aansluiting N201 op Tweede Bedijking
Voor deze aansluiting is ook akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit is opgenomen in het bijgevoegde akoestische onderzoek. Het onderzoek is met name relevant voor toetsing aan drie woningen (Mijdrechtse Zuwe 31, 34,36) waarvoor in 1990 hogere waarden zijn vastgesteld. Ten opzichte van deze waarden is de toename na de realisatie van het Bestemmingsplan 2 tot 3 dB(A), hetgeen maatregelen noodzakelijk maakt.

Deze maatregelen zijn in te vullen door de toepassing van dubbellaags ZOAB, hetgeen dan ook zal worden gerealiseerd.

5.7 Lucht

MER
In het kader van de MER N201 Utrecht, Passage Amstelhoek (2005) zijn de milieueffecten in beeld gebracht. In dit kader heeft ook onderzoek plaatsgevonden naar luchtkwaliteit. Dit onderzoek maakt onderdeel uit van het te gelijkertijd met het bestemmingsplan vast te stellen MER.
Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat er tot een afstand van vijf meter uit tracé B overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit. Dit onderzoek heeft alleen gekeken naar de omlegging van de Amstelhoek voorzover het betreft de gemeente Ronde Venen.

Gehele tracé
Het project N201+ voorziet in een nieuw tracé voor de N201 rond de kernen Uithoorn en Aalsmeer. Met deze omlegging wordt beoogd de leefbaarheid, bereikbaarheid en de veiligheid in de regio te bevorderen. De grootste milieuwinst is de omlegging zelf, dé maatregel voor de verbetering van o.a. de luchtkwaliteit in de regio.

Vanwege de grote gevolgen van het Besluit Luchtkwaliteit voor (infrastructurele) projecten is voor het project N201+ in opdracht van de provincie Noord-Holland door een ingenieursbureau onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit op en in de omgeving van het tracé. Onderzoek naar de luchtkwaliteit van de N201 is van belang omdat inzichtelijk moet zijn dat het project aan de normen van het Besluit Luchtkwaliteit voldoet.

De conclusie van het onderzoek luidt dat het project N201 niet voldoet aan het Besluit Luchtkwaliteit. Het grootste deel van het nieuwe tracé heeft te maken met overschrijdingen van de normen voor jaargemiddelde grenswaarde NO2 (stikstofdioxide) en de etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 (fijnstof). Alleen de 'Omlegging Amstelhoek' kent geen overschrijdingen.

Overschrijdingen, maar toch kansen?
Uit het rapport 'Luchtonderzoek Masterplan omlegging N201' blijkt ook dat de aanleg van de nieuwe N201 per saldo resulteert in een verbetering van de luchtkwaliteit. Door de omleiding worden de verkeersintensiteiten (en daarmee de luchtvervuiling) in de woonkernen lager dan in de autonome situatie (geen omlegging).
Er is weliswaar een overschrijding van de normen gemeten, maar per saldo wordt de leefbaarheid verbeterd. Deze redenering wordt in jurisprudentie aangeduid als de 'saldomethode'. Hij is in eerdere gevallen door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van state (ABRS) geaccepteerd.

Juridisch advies
Het project N201+ heeft naar aanleiding van bovenstaande conclusies in- en extern juridisch advies ingewonnen.
De juristen achten de toepassing van de saldomethode nog steeds aanvaardbaar, maar geven aan dat bij het nemen van het besluit gedegen informatie beschikbaar moet zijn over de vraag in hoeverre uitvoering van het project N201+ inderdaad een verbetering met zich brengt.
De saldomethode kan een rechtvaardiging vormen om de omlegging van de N201 planologisch mogelijk te maken. De saldomethode is mogelijk gemaakt in het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Deze benadering wordt momenteel nader uitgewerkt in een Wet Luchtkwaliteit.

Vervolgonderzoek
TNO heeft op basis van deze inzichten in de zomer van 2005 in opdracht van de Provincie Noord-Holland nader onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit langs de gehele N201 (TNO-studie "Effectbeoordeling Luchtkwaliteit Masterplan Luchtkwaliteit").
Het rapport bevat een presentatie van de berekende luchtkwaliteit en een vergelijking van de adressen en hectares die worden blootgesteld aan NO2 en PM10-concentraties hoger dan bepaalde grenswaarden in zowel de situatie zonder als met de realisatie van het Masterplan N201+. Hiermee worden de resultaten getoond van de saldobenadering.
Het studiegebied betreft het gebied van de gemeenten Haarlemmermeer tot en met Amstelhoek (De Ronde Venen) langs de A-4, de A9, de N201 en de belangrijke wegen uit het onderliggende wegennet rond de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en heeft een breedte van 1000 meter langs weerszijden van de wegen.

In dit onderzoek wordt kortweg het volgende geconcludeerd:
- er zijn geen overschrijdingen van de grenswaarden geconstateerd voor de stoffen koolmonoxide, zwaveldioxide, lood, benzeen en benzo(a)pyreen in 2010 en 2020;
- verder vinden er buiten het asfalt geen overschrijdingen plaats van de uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide;
- in de situatie Masterplan N201+ wordt de grenswaarde voor jaargemiddelde PM10 concentraties langs de snelwegen A4 en A9, langs een deel van de Fokkerweg en langs de tunnelmonden overschreden;
- in de situatie Masterplan N201+ wordt de PM10 dagnorm alleen langs de snelwegen en langs de Fokkerweg buiten asfalt overschreden.

Dit onderzoek is vervolgens door Gedeputeerde Staten vastgesteld en door Arcadis in opdracht van de provincie Noord-Holland gebruikt als basis voor het opstellen van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit N201+ van 16 augustus 2005 (RAL). Dit RAL is door de betrokken gemeenten ondertekend. De gemeente De Ronde Venen heeft dit actieplan ter kennisgeving aangenomen. De maatregelen die volgen uit het RAL hebben namelijk geen betrekking op het grondgebied van de gemeente De Ronde Venen.

Doordat er geen sprake is van overschrijding van de normen binnen de gemeente De Ronde Venen hoeft de gemeente geen specifieke aanvullende maatregelen te treffen om te kunnen voldoen aan het Besluit Luchtkwaliteit. Het Besluit Luchtkwaliteit vormt daardoor geen belemmering voor de aanleg van de nieuwe N201.

Gevolgen nieuwe wetgeving
De wetgeving is momenteel sterk in ontwikkeling. De eerder aangehaalde Wet Luchtkwaliteit is nog niet bekend op het moment van het opstellen van dit bestemmingsplan. Momenteel is daarom nog niet duidelijk wat de effecten van deze nieuwe wet zullen zijn voor de aanleg van de N201. Zodra deze effecten duidelijk worden zal het bestemmingsplan indien nodig daarop worden aangepast.

5.8 Externe veiligheid

Jaarlijks vindt over de N201 transport van brandbare vloeistoffen plaats (circa 1750 transporten van Pentaan en Heptaan).
De huidige N201 is een drukke provinciale weg die door de kernen Aalsmeer en Uithoorn en langs de kernen Mijdrecht en Vinkeveen loopt. Dit heeft tot gevolg dat relatief veel mensen wonen en werken op korte afstand van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Wanneer de N201 wordt omgelegd, wordt de afstand groter tussen de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen en de leefomgeving van de mensen. Dit heeft een positief effect op de externe veiligheid, met name in de kernen Amstelhoek en Uithoorn.

Voor de woningen in het buitengebied betekent dit dat de externe veiligheid in vergelijking met de huidige situatie ongunstiger wordt. Het aantal benadeelde woningen aan de Tienboerenweg valt echter in het niet bij het aantal benadeelde woningen in Uithoorn en Amstelhoek, waarvoor de situatie verbetert.

De Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wegverkeer geldt als uitgangspunt voor het bepalen of er nader onderzoek moet plaatsvinden in het kader van de al dan niet te maken belangenafweging in het kader van het de plaatsgebonden risicocontour en de oriëntatiewaarde voor het groepsgebonden risico voor de N201. De Nota hanteert als uitgangpunt dat als gebieden niet zijn opgenomen in de Risco-Atlas voor vervoer gevaarlijke stoffen voor het wegverkeer geen nader onderzoek hoeft plaats te vinden naar externe veiligheid.

In 2001 is door de provincie Noord-Holland onderzoek gedaan naar het aantal verkeersbewegingen voor het vervoer gevaarlijke stoffen. In de Risico-Atlas van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn deze gegevens als uitgangspunt gehanteerd voor het bepalen van de aandachtgebieden waarvoor nader onderzoek moet plaatsvinden. De N201 is niet opgenomen in de Risico atlas van het ministerie van Verkeer en Waterstaat als een dergelijk aandachtsgebied. Dit houdt in dat de genoemde verkeersaantallen voor de N201 op het te verleggen traject beneden de door het ministerie in het kader van de Risico-Atlas gehanteerde drempelwaarden vallen.

Daarom kan worden geconcludeerd dat de plaatsgebonden risicocontour van de N201 hierdoor samen valt met de buitenzijde van het wegvlak en dat de oriëntatiewaarde voor het groepsgebonden risico niet wordt overschreden. Hierdoor kan worden volstaan met de gegevens uit de Risico-Atlas en hoeft er geen aanvullend onderzoek plaats te vinden.

Dit beeld is bevestigd in het in opdracht van de provincie Utrecht door adviesgroep AVIV opgestelde rapport: Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen met als peiljaar 2001. Het rapport is opgesteld voor de gehele provincie Utrecht. In De Ronde Venen is een telpunt (31) bij de kruising van de N201 en de N212 nabij Waverveen. Een ander telpunt bij de N201 is in Loenersloot.

De N201 door De Ronde Venen is opgedeeld in twee delen: het deel ten westen van de N212 (WGV027) en het deel ten oosten van de N212 (WGV106).

Voor het westelijk deel is het plaatsgebonden risico bepaald op:
10-6: 0 m uit de as van de weg
10-7: 110 m uit de as van de weg
10-8: 200 m uit de as van de weg.

Bij het groeprisico wordt de oriënterende waarde niet overschreden (maximaal 20% van de oriënterende waarde).

In de conclusie van het rapport van de provincie Utrecht komt de N201 niet meer terug omdat er geen knelpunten zijn. In 2006 zal een routering in De Ronde Venen aangewezen worden. Dit zal geen gevolgen hebben op de huidige functie van de N201. Het is wel de bedoeling dat de N212 wordt uitgesloten.

In 2005 is door Grontmij in opdracht van de provincie Noord-Holland een onderzoek gedaan naar externe veiligheid voor de omlegging van de gehele N201 In het rapport "Externe veiligheid omlegging N201" (Grontmij, 2005) zijn de volgende conclusies en aanbevelingen opgenomen:
"Bij de normaal verwachte groei van de transporten van gevaarlijke stoffen wordt aan de normen voldaan in 2020 en 2030. Er bevindt zich geen bebouwing binnen de 10^{-6} contouren, terwijl de optredende groepsrisico's 0,1 tot 0,3 maal de oriënterende waarde bedragen. Ook bij de doorgerekende groei van het aantal GF3-transporten met 20% tot 2030 wordt nog ruim aan de normen voldaan. Er zijn derhalve geen knelpunten ten aanzien van het plaatsgebonden risico en groepsrisico die voortvloeien uit de transporten van gevaarlijke stoffen".

De route die loopt over de vergroting van het plangebied voor de aansluiting van de N201 op de Tweede Bedijking wordt niet gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Er zijn geen inrichtingen in de nabijheid van deze aansluiting gevestigd waarvan de invloedssfeer over het plangebied loopt.

Al met al kan worden geconcludeerd dat externe veiligheid geen belemmeringen vormt voor de aanleg van de N201, ook in relatie tot zijn omgeving.

5.9 Kabels- en leidingen

Het tracé van de N201 wordt door een tweetal leidingen doorsneden. Het gaat hierbij om transportleiding voor water en een loze transportleiding voor brandstof. Deze leidingen zijn door middel van een dubbelbestemming leidingenstrook op de plankaart en voorschriften opgenomen. Hierbij is de bebouwingsvrije afstand die moet worden aangehouden ten opzichte van de leidingen als uitgangspunt genomen.

6 Juridische planopzet

6.1 Algemeen

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd de realisering van de om te leggen N201 in de gemeente Ronde Venen planologisch juridisch mogelijk te maken. Hierbij is een zorgvuldige inpassing in het landschap het uitgangspunt.

Gegeven de aard van het project is gekozen voor een globaal eindplan. Uiteraard zijn de voor het bestemmingsplan relevante elementen van het verkeerskundig eontwerp in dit plan verwerkt (profiel van de weg, bermen, kunstwerken, hoogte verkeersvoorzieningen en dergelijke).
Het bestemmingsplan kent eindbestemmingen voor achtereenvolgens Verkeersdoeleinden en Water. In paragraaf 6.2 wordt nader ingegaan op deze eindbestemmingen.

Omwille van bruikbaarheid, doelmatigheid en handhaafbaarheid is in het voorliggende bestemmingsplan gekozen voor een plansysteem met een overzichtelijk aantal bestemmingsplangebieden met een toegankelijke voorschriftenregeling in combinatie met een uitwerkingsbevoegdheid.
De bestemmingsvlakken hebben een "1 op 1 aansluiting" met de voorschriften. Dat wil zeggen dat per bestemming alle relevante voorschriften zijn vastgelegd in één artikel.

6.2 Opbouw planvoorschriften

De bestemmingsvlakken en andere aanduidingen op de kaart krijgen de preciese juridische betekenis in combinatie met de planvoorschriften.
De bestemmingsplanvoorschriften zijn opgedeeld in drie hoofdstukken:
1. Inleidende bepalingen;
2. Bestemmingsbepalingen;
3. Algemene bepalingen.

Alle artikelen zijn opgedeeld in een aantal 'leden'. Ieder artikellid heeft een eigen nummer en een eigen opschrift en bevat de bij elkaar behorende regels voor één aspect binnen een bestemmingsvlak.

Inleidende bepalingen
Het eerste hoofdstuk bevat 'Inleidende bepalingen'. Ter voorkoming van onduidelijkheden over de interpretatie (met het oog op de rechtszekerheid) is in artikel 1 een aantal in de verdere voorschriften gehanteerde begrippen gedefinieerd. Met het oogmerk op het voorkomen van interpretatieverschillen is in artikel 2 vastgelegd op welke wijze de in het bestemmingsplan opgenomen maten moet worden gemeten.

Bestemmingsbepalingen
De eigenlijke kern van bepalingen, specifiek voor het onderhavige plangebied, wordt gevormd door hoofdstuk 2 van de planvoorschriften. In dit hoofdstuk 'Bestemmingsbepalingen' wordt in de betreffende artikelen een nadere juridische uitwerking gegeven aan de op de kaart aangegeven bestemmingsvlakken en nadere aanduidingen. Voor het plangebied betreft dit de bestemmingsvlakken Verkeersdoeleinden, Water, Groenvoorziening, Agrarische doeleinden en de dubbelbestemmingen Primaire waterkering, Leidingenstrook en Faunapassage.

Verkeersdoeleinden
Tot de bestemming worden onder meer wegen, fiets- en wandelpaden, parkeer- en groenvoorzieningen, bermen, taluds, verkeersremmende voorzieningen en watergangen, alsmede de daarbij behorende bouwwerken, als duikers, straatmeubilair, bruggen en lichtmasten gerekend.
In deze bestemming is tevens de parallelweg langs de N201 meegenomen.

Water
In deze bestemming zijn opgenomen de waterlopen en waterpartijen, welke een belangrijke functie hebben ten behoeve van de waterberging en waterbeheersing. Taluds, overbeschoeiingen, duikers, bruggen, groenvoorzieningen, ontsluitingspaden en dergelijke maken ook deel uit van de bestemming Water.

Groenvoorziening
Deze bestemming maakt de aanleg van openbare groenstroken mogelijk.

Agrarische doeleinden
Deze bestemming is opgenomen om ter plaatse op basis van een wijzigingsbevoegdheid de parallelweg te kunnen aansluiten op de N201.

Dubbelbestemmingen Leidingenstrook
Parallel aan de N201 lopen een tweetal leidingen te weten een watertransportleiding en een brandstofleiding van defensie. De gronden waarin deze leidingen lopen zijn tevens bestemd voor de dubbelbestemming leidingen om de veiligheid van de leiding te kunnen waarborgen.

Dubbelbestemming Primaire waterkering
De N201 komt in de toekomst door de bestaande waterkering heen te lopen. Om de belangen van de dijk in voldoende mate veilig te stellen mag deze weg en de daarbij behorende kunstwerken pas worden aangelegd nadat toestemming is verkregen van de waterbeheerder.

Dubbelbestemming Faunapassage
Door de mogelijke komst van bedrijventerrein Amstelhoek en de aanleg van de N201 zal de EHS worden verplaatst. Om de betreffende deelgebieden met elkaar te verbinden zonder dat de N201 een belemmering daartoe vormt, is in het bestemmingsplan de mogelijkheid opgenomen om onder de N201 een aantal faunapassages aan te leggen, waarlangs de betreffende diersoorten zich kunnen verplaatsen naar de gebieden aan de andere zijde van de N201.

Ad. 3. Algemene bepalingen
In het derde hoofdstuk is een aantal 'Algemene bepalingen' opgenomen betreffende het verlenen van vrijstelling van voorschriften, de toepassing van de dubbeltelbepaling, het gebruik van gronden, de wijziging van bestemmingen en het overgangsrecht.

Aanvullende vrijstellingsbevoegdheden
In dit artikel is voor het College van Burgemeester en Wethouders een aantal beperkte afwijkingsmogelijkheden opgenomen van de in hoofdstuk 2 opgenomen bestemmingsbepalingen. Deze vrijstellingsbevoegdheden zijn opgenomen om het bestemmingsplan op ondergeschikte punten te kunnen aanpassen onder de voorwaarde dat de belangen van derden in redelijkheid niet mogen worden geschaad. Kleine afwijkingen (maximaal 10%) van de in de voorschriften opgenomen, dan wel op de kaart aangegeven maten, kunnen volgens dit artikel mogelijk worden gemaakt. Tevens kunnen volgens dit artikel kleine bouwwerken ten dienste van het openbaar nut worden opgericht.

Dubbeltelbepaling
Deze bepaling is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te kunnen voorkomen. Dit kan zich met name voordoen, indien een deel van het bouwperceel, dat reeds bij

de berekening van een maximaal bebouwingspercentage was betrokken, wederom - nu ten behoeve van de berekening van het maximale bebouwingspercentage van een ander bouwperceel - wordt betrokken.

Gebruiksbepalingen
Voor de redactie van de gebruiksbepaling is de algemene formulering aangehouden. Deze gaat uit van de gedachte dat het gebruik uitsluitend mag plaatsvinden in overeenstemming met de bestemming.

Overgangsbepalingen
Bebouwing die niet voldoet aan de bepalingen van dit bestemmingsplan op het tijdstip van het ter inzage leggen van dit plan, is onder het overgangsrecht gebracht. Een geringe uitbreiding van de bebouwing wordt mogelijk gemaakt. Indien de onder het overgangsrecht gebrachte bebouwing door een calamiteit verloren gaat, is volledige herbouw toegestaan.

Strafbepaling
In dit artikel wordt overtreding van de gebruiksbepaling, ingevolge het bepaalde in artikel 1a van de Wet op Economische Delicten strafbaar gesteld, waardoor administratieve of strafrechtelijke sancties mogelijk zijn.

6.3 Plankaart
Op de plankaart zijn de genoemde bestemmingen aangegeven. Als aanduidingen zijn onder meer de plangrens, de bestemmingsgrenzen, de primaire waterkering en de faunapassages vermeld.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De N201 is een provinciale weg. De afspraken over de aanleg van de N201 zijn vastgelegd in het realisatiebesluit N201. Hierin zijn de afspraken tussen de gemeenten en de provincie Noord-Holland voor het te kiezen tracé en wie financieel verantwoordelijk is voor welk onderdeel van de N201 en de benodigde aanvullende infrastructuur.
De gemeente De Ronde Venen is verantwoordelijk voor het opstellen van het bestemmingsplan. De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor de realisatie van de weg.

7.2 Handhaafbaarheid

Een ander belangrijk aspect bij toepassing van het plan, is van juridische aard. Het gaat hierbij om de handhaving en het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan.
Deze handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: in beginsel dienen alle grondeigenaren en gebruikers door de gemeente op eenzelfde wijze daadwerkelijk aan het plan te worden gehouden.

Met deze oogmerken is in dit plan allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van in het bijzonder de voorschriften van het plan. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de 'toegankelijkheid' en 'leesbaarheid'), hoe groter in de praktijk de mogelijkheden om toe te zien op de naleving van het plan.

8 Procedure

8.1 Stappen

Voordat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te worden doorlopen, zoals deze is neergelegd in de Wet op de Ruimtelijke Ordening en/of de gemeentelijke inspraakverordening.

Kort weergegeven betreft het de volgende stappen:

1 Ter inzage legging van het voorontwerp bestemmingsplan. In deze fase vindt plaats:
   1.1 overleg over het voorontwerp bestemmingsplan met diverse betrokken instanties, waaronder de Inspectie Ruimtelijke Ordening, Waterschappen en de Provincie (art. 10 Bro);
   1.2 overleg met belanghebbenden en belangstellenden: inspraak op basis van de gemeentelijke inspraakverordening;
   1.3 verwerken resultaten vooroverleg en inspraak.
2 Ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan met de bekendmaking van ondermeer de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen bij de gemeenteraad (art. 23 WRO).
3 Horen van diegenen die hun zienswijze naar voren hebben gebracht.
4 Vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad.
5 Beslissing omtrent goedkeuring van het plan door Gedeputeerde Staten.
6 Beroepsprocedure.
7 Onherroepelijk worden van het plan.

8.2 Inspraak en artikel 10-overleg

Zodra het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen en de reacties in het kader van het vooroverleg zijn ontvangen zal deze paragraaf worden aangevuld met de samengevatte reacties en de beantwoording door de gemeente.

Voorontwerp bestemmingsplan Omlegging N201 De Ronde Venen

Voorschriften Concept 3b

Concept

In opdracht van:
Gemeente De Ronde Venen

Grontmij Nederland bv
Waddinxveen, 6 december 2005

Verantwoording

Titel	:	Voorontwerp bestemmingsplan Omlegging N201 De Ronde Venen
Projectnummer	:	176679
Documentnummer	:	
Versie	:	3b
Datum	:	6 december 2005

Auteur(s)	:	Dercksen, La Fors
e-mail adres	:	gilbert.lafors@grontmij.nl
Gecontroleerd	:	G.J.B. La Fors
Paraaf gecontroleerd	:	
Goedgekeurd	:	F.B.H. Dercksen
Paraaf goedgekeurd	:	
Contact	:	Coenecoop 55 2741 PH Waddinxveen Postbus 190 2740 AD Waddinxveen T +31 182 62 55 00 F +31 182 62 55 10 E midwest@grontmij.nl

Inhoudsopgave

1 Inleidende bepalingen 4
Artikel 1 Begripsbepalingen 4
Artikel 2 Wijze van meten 6

2 Bestemmingsbepalingen 7
Artikel 3 Verkeersdoeleinden (V) 7
Artikel 4 Groenvoorziening (G) 8
Artikel 5 Water (WA) 9
Artikel 6 Agrarisch gebied (A) 10
Artikel 7 Primaire waterkering (dubbelbestemming) 10
Artikel 8 Leidingenstrook (dubbelbestemming) 12
Artikel 9 Faunapassage (dubbelbestemming) 13

3 Overige bepalingen 14
Artikel 10 Anti-dubbeltelbepaling 14
Artikel 11 Algemene vrijstellingsbevoegdheid 14
Artikel 12 Algemene wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van overschrijding bestemmingsgrenzen 15
Artikel 13 Algemeen procedurevoorschrift 15
Artikel 14 Overgangsbepalingen 15
Artikel 15 Slotbepaling 16

1 Inleidende bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

1. Het plan:
   Het Bestemmingsplan Omlegging N201 De Ronde Venen van de gemeente De Ronde Venen.

2. De kaart:
   De kaart van het Bestemmingsplan Omlegging N201 De Ronde Venen.

3. Antennedrager
   Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

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

5. Aquaduct:
   Watervoerende tunnelbak met een onderdoorgang voor verkeer;

6. Bebouwing:
   Één of meerdere gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde

7. Bedrijfswoning:
   Een woning in of bij een gebouw of op een terrein, kennelijk slechts bedoeld voor (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is.

8. Bestaand:
   - Bij bebouwing: bebouwing zoals aangegeven op het tijdstip van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, dan wel mag worden gebouwd krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning.
   - Bij gebruik: gebruik zoals aanwezig op het tijdstip dat het plan rechtskracht heeft verkregen.

9. Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen:
   Besluit van 20 november 1981, houdende uitvoering van de artikelen 82-86 van de Wet geluidhinder (Stb. 1979, 99).

10. Bestemmingsgrens:
    Een op de kaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bestemmingsvlak.

11. Bestemmingsvlak:

Een op de kaart aangegeven vlak met een zelfde bestemming.

12. Bouwwerk:
Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

13. Gebouw:
Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

14. Geluidbelasting vanwege het wegverkeer:
De etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau in dB(A) op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke wegverkeer op een bepaald weggedeelte en of een combinatie van weggedeelten, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

15. Hogere grenswaarde:
Een maximale waarde voor de geluidbelasting, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder c.q. het Besluit grenswaarden binnen zones rondom industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en/of het Besluit geluidhinder spoorwegen.

16. Kampeermiddelen:
   a. Tenten, tentwagens, kampeerauto's of caravans;
   b. Enige andere onderkomens of enige andere voertuigen of gewezen voertuigen of gedeelten daarvan, voorzover geen bouwwerk zijnde, waarvoor ingevolge artikel 40 van de Woningwet een bouwvergunning is vereist.

   Een en ander voorzover deze onderkomens of voertuigen geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht, dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf en waarvan de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

17. Kunstwerken
Civieltechnische bouwwerken als viaducten, (loop)bruggen, aquaducten en dergelijke.

18. Motorbrandstofverkooppunt
Een verkooppunt van motorbrandstoffen met de daarbij behorende detailhandel en service aan motorvoertuigen, waaronder begrepen een wasstraat, verzorgingsplaatsen, alsmede in- en uitritten.

19. Nutsvoorzieningen:
Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling, telefooncellen en apparatuur voor telecommunicatie.

20. Onderkomens:
De voor verblijf geschikte, al dan niet aan hun bestemming onttrokken voer- of vaartuigen, caravans, kampeerauto's, tenten en soortgelijke verblijfsmiddelen, voor zover deze niet als bouwwerken zijn aan te merken.

21. Peil:

a. Voor gebouwen, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
b. In andere gevallen: de gemiddelde bouwhoogte van het aansluitende maaiveld.

22. Voorkeursgrenswaarde:
De maximale waarde voor de geluidbelasting, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de Wet geluidhinder c.q. het Besluit grenswaarden binnen zones rondom industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en/of het Besluit geluidhinder spoorwegen.

23. Wet geluidhinder:
Wet van 16 februari 1979, houdende regels inzake het voorkomen of beperken van geluidhinder.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van de voorschriften wordt als volgt gemeten:

1. De bouwhoogte van een bouwwerk:
Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van kleine bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2. De hoogte van een antenne-installatie:
Vanaf het peil en het hoogste punt van de antenne-installatie.

2 Bestemmingsbepalingen

Artikel 3 Verkeersdoeleinden (V)

3.1. Bestemmingsomschrijving
De op de plankaart voor verkeersdoeleinden (V) aangewezen gronden zijn bestemd voor:
a. verkeer met bijbehorende kunstwerken en voorzieningen;
b. bermen en taluds;
c. voet- en fietspaden;
d. straatmeubilair;
e. verkeersremmende maatregelen
f. geluidwerende voorzieningen;
openbaar vervoer met bijbehorende voorzieningen
Ten dienste van en in verband met deze bestemming zijn toegelaten:
g. daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals duikers en lichtmasten;
h. water, infiltratie- en groenvoorzieningen;

3.2. Beschrijving in hoofdlijnen
3.2.1 De beschrijving in hoofdlijnen dient als referentiekader voor de ruimtelijke inrichting van het gebied. De aan de gronden toegekende doeleinden zullen met inachtneming van de hierna genoemde doelstellingen worden nagestreefd bij de realisatie van de N201.

3.2.2 Ten aanzien van de realisatie van de N201 geldt het volgende:
a. inrichting van het wegtracé moet voldoen aan het concept Duurzaam Veilig;
b weg uitvoeren als 2 maal één rijstrook;
c industrieterrein Amstelhoek wordt ontsloten via een parallelweg langs de N201;
d de kruising met de parallelweg wordt uitgevoerd als gelijkvloerse kruising;

3.3. Bouwvoorschriften
3.3.1 Op of in deze gronden zijn uitsluitend gebouwen toegestaan ten dienste van het verkeer en openbare nutsvoorzieningen met een maximum inhoud van 25 m^3 en een hoogte van 3 m;

3.3.2 De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de beveiliging en geleiding van het verkeer, het treffen van geluidwerende voorzieningen en de daarbij behorende voorzieningen kunstwerken zoals lichtmasten en aquaducten en overbruggingen mag niet meer bedragen dan 15 m

3.3.3 De hoogte van andere bouwwerken geen gebouw zijnde mag niet meer bedragen dan 2;

3.4. Gebruiksvoorschriften

3.4.1 Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de gegeven bestemming.

3.4.2 Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 3.4.1, indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

3.5. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in lid 3.4.1 is een economisch delict in de zin van artikel 1a van de Wet op Economische Delicten en als zodanig strafbaar op grond van deze wet.

Artikel 4 Groenvoorziening (G)

4.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor Groenvoorzieningen (G) aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen;
b. bermen en beplantingen;;
c. paden
d. waterlopen

Ten dienste van en in verband met deze bestemming zijn toegelaten:

e. verhardingen,
f. parkeervoorzieningen
g. bouwwerken geen gebouw zijnde

4.2 Bouwvoorschriften

4.2.1 Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

4.2.2 Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde niet meer mag bedragen dan

4.2.3 De hoogte van bouwwerken geen gebouw zijnde, anders dan ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer bedragen dan 6 meter.

4.3. Gebruiksvoorschriften

4.3.1 Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de gegeven bestemming.

4.3.2 Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 4.4.1, indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

4.4. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in lid 4.2.1 is een economisch delict in de zin van artikel 1a van de Wet op Economische Delicten en als zodanig strafbaar op grond van deze wet.

Artikel 5 Water (WA)

5.1. Bestemmingsomschrijving
De op de plankaart voor water (WA) aangewezen gronden zijn bestemd voor:
a. waterberging;
b. waterhuishouding;
c. waterlopen en waterpartijen;
d. infiltratievoorzieningen;
Ten dienste van en in verband met deze bestemming zijn toegelaten:
e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
f. taluds, oevers, onderhoudsstroken en groenvoorzieningen.
g. kruisingen en overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden.

5.2. Beschrijving in hoofdlijnen
5.2.1 De beschrijving in hoofdlijnen dient als referentiekader voor de ruimtelijke inrichting van het gebied. De aan de gronden toegekende doeleinden zullen met inachtneming van de hierna genoemde doelstellingen worden nagestreefd bij de realisatie van de bestemming water en bijbehorende kunstwerken en voorzieningen.

5.2.2 Ten aanzien van de realisatie van de bestemming water geldt het volgende:
a. de verhouding van het talud dient minimaal 1:3 te bedragen;
b. De duikers van de wegkruisingen dienen een minimale diameter van 1 m te hebben;

5.3 Bouwvoorschriften
5.3.1 Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

5.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de waterhuishouding en waterkering zijn toegestaan;

5.3.3 De hoogte van bouwwerken geen gebouw zijnde ten behoeve van kruisingen, aquaducten en overbruggingen mogen ten hoogste 15 m bedragen;

5.3.4 De hoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag ten hoogste 2 m bedragen;

5.4. Gebruiksvoorschriften
5.4.1 Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de gegeven bestemming.

5.4.2 Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 5.4.1, indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

5.5. Strafbepaling
Overtreding van het bepaalde in lid 5.4.1 is een economisch delict in de zin van artikel 1a van de Wet op Economische Delicten en als zodanig strafbaar op grond van deze wet.

Artikel 6 Agrarisch gebied (A)

6.1. Bestemmingsomschrijving

6.1.1 De op de plankaart voor Agrarisch gebied (A) aangewezen gronden zijn bestemd voor:
- a. een duurzame agrarische bedrijfsuitoefening;
- b. extensief recreatief medegebruik;

6.1.2 Deze gronden zijn tevens bestemd voorde instandhouding en versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het militaire landschap

6.1.3 Ten dienste van en in verband met deze bestemming zijn toegelaten:
- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- b. taluds, oevers, onderhoudsstroken en groenvoorzieningen.

6.2 Bouwvoorschriften

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van:

a beperkte voorzieningen -bouwwerken geen gebouw zijnde- ten behoeve van extensieve recreatie zoals zitbanken, routeborden met een maximale hoogte van 2 m;

b veekerende afrasteringen met een maximale hoogte van 1,5 m;

c bruggen vanaf de weg naar het agrarische perceel of tussen agrarische percelen, met een breedte van maximaal 4 m en een hoogte van maximaal 2 m.

6.3. Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de bestemming te wijzigen voor de aansluiting van de parallelweg op de N201, onder de voorwaarde dat wordt voldaan aan:

a de voorkeurswaarde zoals omschreven in de Wet Geluidhinder of een hogere grenswaarde van Gedeputeerde Staten is verkregen voor de omliggende woningen;

b de afspraken zoals neergelegd in de watertoets

6.4. Gebruiksvoorschriften

6.4.1 Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de gegeven bestemming.

6.4.2 Onder strijdig gebruik wordt in ieder geval verstaan:
- a. het planten van houtgewas;
- b. het omzetten van grasland naar boomteelt;
- c. het aanbrengen van teeltondersteunende voorzieningen.

6.4.3 Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 6.4.1, indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

6.5. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in lid 6.4.1 is een economisch delict in de zin van artikel 1a van de Wet op Economische Delicten en als zodanig strafbaar op grond van deze wet.

Artikel 7 Primaire waterkering (dubbelbestemming)

7.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor Waterkering (dubbelbestemming) aangewezen gronden zijn, naast andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voorde waterkering en de waterhuishouding met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouw zijnde.

7.2. Voorschriften vanwege samenvallende bestemmingen
Al hetgeen in deze voorschriften omtrent de ondergeschikte bestemmingen binnen het gebied met de dubbelbestemming Waterkering is toegestaan, is uitsluitend toelaatbaar indien het voorover zulks verenigbaar is met het belang van de primaire waterkering.

7.3. Bouwvoorschriften

7.3.1 In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag alleen worden gebouwd na toestemming van de waterbeheerder.

7.3.2 De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de dubbelbestemming Waterkering mag ten hoogste 3 m bedragen.

7.4. Aanlegvoorschriften

7.4.1 Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Waterkering (dubbelbestemming) zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen.
b. het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van gronden;
c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen.
d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen.
e. het aanleggen van kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies.
f. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.

7.4.2 Het verbod als bedoeld in lid 7.5.1 is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die:

a. Betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
b. Reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
c. Mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

7.4.3 De werken of werkzaamheden als bedoeld in 7.5.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

a. Geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de belangen van de waterkering
b. Vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

7.5. Gebruiksvoorschriften

7.5.1 Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de gegeven bestemming.

7.5.2 Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 7.6.1, indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

7.6. Strafbepaling
Overtreding van het bepaalde in lid 7.5.1 en lid 7.6.1 is een economisch delict in de zin van artikel 1a van de Wet op Economische Delicten en als zodanig strafbaar op grond van deze wet.

Artikel 8 Leidingenstrook (dubbelbestemming)

8.1. Bestemmingsomschrijving
De op de plankaart voor Leidingenstrook aangewezen gronden zijn, naast andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor:
a. Ondergrondse watertransportleidingen.
b. Ondergrondse brandstofleidingen.
Ten dienste van en in verband met deze bestemming zijn toegelaten bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

8.2. Voorschriften vanwege samenvallende bestemmingen
Al hetgeen in deze voorschriften omtrent de ondergeschikte bestemmingen binnen het gebied met de dubbelbestemming Leidingenstrook is toegestaan, is uitsluitend toelaatbaar indien het voorover zulks, gehoord de beheerder van de leiding(en), verenigbaar is met het belang van de leiding(en).

8.3. Bouwvoorschriften
8.3.1 In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming.

8.3.2 Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

8.3.3 De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 3 m bedragen.

8.4. Vrijstelling van bouwvoorschriften
8.4.1 Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 8.3.1 en 8.3.2 en toestaan dat ten behoeve van de andere bestemming bouwwerken worden gebouwd, mits:
a Geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding.
b Vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

8.5. Aanlegvoorschriften
8.5.1 Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Leidingenstrook zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
a. Het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen.
b. Het veranderen van het huidige maaiveldniveau door bodemverlagen, egaliseren, afgraven of ophogen.
c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen.

d. Het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen.
e. Diepploegen.
f. Het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de doeleindenomschrijving aangegeven, en daarmee verband houdende constructies.
g. Het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.

8.5.2 Het verbod als bedoeld in lid 5.5.1 is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die:
a. Betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
b. Reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
c. Mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

8.5.3 De werken of werkzaamheden als bedoeld in 5.5.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:
a. Geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding.
b. Vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

8.6. Gebruiksvoorschriften

8.6.1 Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de gegeven bestemming.

8.6.2 Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 8.6.1, indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

8.7. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in lid 8.5.1 en lid 8.6.1 is een economisch delict in de zin van artikel 1a van de Wet op Economische Delicten en als zodanig strafbaar op grond van deze wet.

Artikel 9 Faunapassage (dubbelbestemming)

9.1. Bestemmingsomschrijving

9.1.1 De op de plankaart voor Faunapassage aangewezen gronden zijn, naast andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor de aanleg van faunapassages:

9.1.2 Ten dienste van en in verband met deze bestemming zijn toegelaten bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

9.2. Bouwvoorschriften

In aanvulling van het bepaalde bij de andere bestemmingen mogen bouwwerken geen gebouw zijnde worden gebouwd ten behoeve van de dubbelbestemming Faunapassage.

3 Overige bepalingen

Artikel 10 Anti-dubbeltelbepaling

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

Artikel 11 Algemene vrijstellingsbevoegdheid

11.1. vrijstelling:
Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van:

a De bij recht in de voorschriften gegeven maten, afmetingen, percentages tot ten hoogste 10% van die maten, afmetingen en percentages.

b De bij recht in de voorschriften gegeven maten, afmetingen, percentages tot ten hoogste 10% van die maten, afmetingen en percentages.

c De bestemmingsbepalingen en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geeft.

d De bestemmingsbepalingen en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft.

e De bestemmingsbepalingen en toestaan dat nutsgebouwtjes, wachthuisjes ten behoeve van het openbaar vervoer, telefooncellen, gebouwtjes ten behoeve van de bediening van kunstwerken, toiletgebouwtjes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen gebouwtjes worden gebouwd, mits de inhoud per gebouwtje ten hoogste 50 m^3 zal bedragen.

f De bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot ten hoogste 10 m.

g De bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot ten hoogste 40 m.

h Het bepaalde ten aanzien van de maximale (bouw)hoogte van gebouwen en toestaand dat de (bouw)hoogte van de gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers en lichtkappen, mits:

1 De maximale oppervlakte van de vergroting ten hoogste 10% van het betreffende bouwvlak zal bedragen.

2 De hoogte ten hoogste 1,25 maal de maximale bouwhoogte van het betreffende gebouw zal bedragen.

11.2 Voorwaarden vrijstelling
Vrijstelling wordt niet verleend indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 12 Algemene wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van overschrijding bestemmingsgrenzen

12.1 Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van:
a. Overschrijding van bestemmingsgrenzen, voorzover dit van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voorzover dit noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein.
b. Overschrijding van bestemmingsgrenzen en toestaan dat het beloop van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of –intensiteit daartoe aanleiding geeft.

12.2 De overschrijdingen mogen echter niet meer dan 3 m bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot.

Artikel 13 Algemeen procedurevoorschrift

Bij toepassing van de vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden, zoals die onderdeel uitmaken van dit plan, dient de procedure zoals omschreven in afdeling 3.4 Awb in acht te worden genomen.

Artikel 14 Overgangsbepalingen

14.1. Overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken
Bouwwerken, welke ten tijde van de eerste terinzagelegging van dit plan bestaan dan wel worden gebouwd of kunnen worden gebouwd krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde bouwvergunning en in enigerlei opzicht van het plan afwijken, mogen, mits de bestaande afwijkingen naar de aard en omvang niet worden vergroot:
a. Gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd.
b. Na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning geschiedt binnen 2 jaar na het tenietgaan.

14.2. Vrijstellingsbepaling
Burgemeester en Wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 11.1, dat de bestaande afwijkingen naar de omvang niet mogen worden vergroot en toestaan dat een eenmalige vergroting plaatsvindt van de inhoud van de in lid 11.1 toegelaten bouwwerken met ten hoogste 10%.

14.3. Overgangsbepaling ten aanzien van het gebruik
Het gebruik van gronden en bouwwerken dat bestond ten tijde van het van kracht worden van dit plan, mag worden voortgezet of gewijzigd, zolang en voor zover de strijdigheid van dat gebruik ten opzichte van het gebruik overeenkomstig de bestemmingen in dit plan, naar de aard en omvang niet wordt vergroot.

14.4. Uitzonderingen op het overgangsrecht
14.4.1 Lid 14.1 is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan, doch zijn gebouwd in strijd met het toen geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

14.4.2 Lid 14.3 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 15 Slotbepaling

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de titel: Omlegging N201 De Ronde Venen.

Voorschriften deel uitmakend van het bestemmingsplan Omlegging N201 De Ronde Venen van de gemeente De Ronde Venen

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van
.....

De voorzitter,
.....

De raadsgriffier,
.....