

gemeente ermelo

**ontwerpbestemmingsplan
tweede verbindingsweg 2004**

Juni 2005

gemeente ermelo
ontwerpbestemmingsplan
tweede verbindingsweg 2004

toelichting
voorschriften
plankaart

vastgesteld d.d.
goedgekeurd d.d.

23-105
juni 2005
amer adviseurs b.v. ruimtelijke ordening

INHOUDSOPGAVE**Blz.**

1.	INLEIDING	1
1.1.	Aanleiding van het plan	1
1.2.	Doel van het plan	1
1.3.	Ligging van het plangebied	3
1.4.	Procedure en opbouw bestemmingsplan	3
1.5.	Vigerende bestemmingsplannen	4
2.	BELEIDSKADER	5
2.1.	Rijksbeleid	5
2.2.	Provinciaal beleid	5
2.3.	Regionaal beleid	5
2.4.	Interlokaal beleid	8
2.5.	Lokaal beleid	10
3.	ONDERZOEK	12
3.1.	Bodem en water	12
3.2.	Waterhuishouding	12
3.3.	Natuur	12
3.4.	Landschap	14
3.5.	Cultuurhistorie	16
3.6.	Verkeer	16
3.7.	Leidingen	18
3.8.	Milieu	19
4.	UITVOERINGSASPECTEN	25
4.1.	Wegprofiel	25
4.2.	Geluidwerende maatregelen	26
4.3.	Vormgeving en beeldkwaliteit	27
4.4.	Implicaties van overige onderzoeksresultaten	27
4.5.	Grondverwerving	30
4.6.	Economische uitvoerbaarheid	30
5.	JURIDISCHE PLANOPZET	33
5.1.	Planmethodiek	33
5.2.	Plankaart	33
5.3.	Voorschriften	33
6.	OVERLEG EN INSPRAAK	37
6.1.	Inspraak	37
6.2.	Overleg	37
6.3.	Zienswijzen	37

Bijlagen:	- Tabel met onderzoeksresultaten van de berekende geluidsbelastingen - Plankaart - Rapport bodemonderzoek - Rapport akoestisch onderzoek - Rapport aanvullende archeologische inventarisatie - Rapport Flora en fauna-onderzoek
------------------	---

Ontwerpbestemmingsplan Tweede Verbindingsweg 2004

0. INLEIDING

1.1. Aanleiding van het plan

De gemeenten Ermelo en Harderwijk spannen zich in voor de ontwikkeling van het wegennet in de zogenaamde "Randzone". De wijze waarop deze ontwikkeling moet plaatsvinden, is vastgelegd in:

- Een bestuurlijk convenant tot uitvoering van "Het Plan", dat werd gesloten in maart 1996;
- "Het Plan" voor de infrastructuur in de Randzone (vastgesteld 17 oktober 1997);
- het convenant dat werd aangevuld met een aansluitend bestuurlijk convenant op 14 mei 2001.

De bouwlocaties en wegtracering waren als bouwsteen reeds ingebracht in de nota "Structuurschets Randzone Ermelo-Harderwijk" (Kuiper Compagnons, medio 1995), in het kader van de Randzonestudie Ermelo-Harderwijk. Omtrent de hoofdwegenstructuur heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen beide gemeenten en de provincie Gelderland.

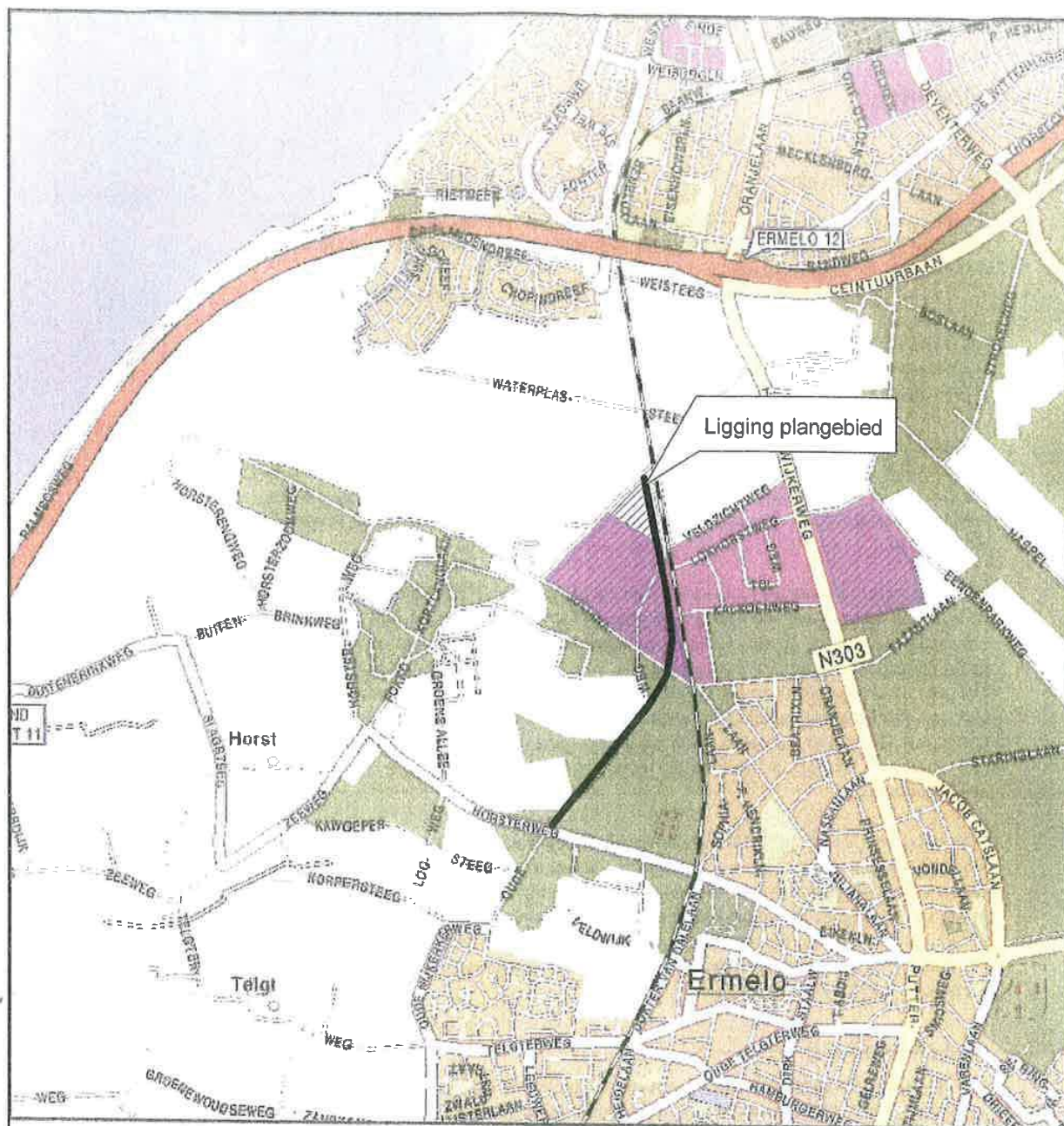
De gemeenten hebben het voornemen om de infrastructuur in de Randzone te ontwikkelen in maart 1996 vastgelegd middels een convenant. Op 14 mei 2001 is dit convenant herzien en is een nieuw uitvoeringsprogramma vastgesteld door de stuurgroep Randzone, waarin zowel de gemeente Ermelo als Harderwijk participeren. Eén van de actiepunten van het nieuwe convenant is het opnieuw in procedure brengen van het bestemmingsplan Parallelweg. De procedure voor dit plan is inmiddels doorlopen. Een ander actiepunt is het realiseren van de Tweede Verbindingsweg tussen Ermelo en Harderwijk. Middels dit bestemmingsplan wordt hiervoor een concrete stap genomen.

Uitvoering van "Het Plan" biedt een structurele oplossing voor de verkeersproblemen tussen beide gemeenten. Het convenant dat daartoe is gesloten tussen de gemeenten omvat afspraken over het ontwikkelen van de infrastructuur in de Randzone voortkomend uit "Het Plan". De ontwikkeling van deze regionale infrastructuur heeft als doel in te kunnen spelen op de diverse nieuwe ontwikkelingen en tevens verbetering aan te brengen in de bestaande situatie. De Tweede Verbindingsweg maakt deel uit van dit convenant voor de Randzone.

1.2. Doel van het plan

Om de voorgestelde infrastructurele voorzieningen uit het convenant in planologische zin mogelijk te maken, dienen de bestaande vigerende regelingen te worden herzien. Voor de gemeente Ermelo betekende dit dat voor de drie nieuw aan te leggen wegen een nieuw bestemmingsplan moest worden opgesteld:

- het eerste bestemmingsplan regelt de aanleg van een Parallelweg langs de A28;
- het tweede plan omvat de realisering van de Tweede Verbindingsweg tussen Harderwijk en Ermelo, hetgeen een reconstructie en verlegging van de Oude Nijkerkerweg inhoudt;



Figuur 1

Ligging plangebied

- het derde plan is nodig om de reconstructie van een gedeelte van de Harderwijkerweg, tussen de Fokko Kortlanglaan en de Jacob Catslaan / Nassaulaan, mogelijk te maken.

Aanvankelijk was het de bedoeling de drie wegen gezamenlijk, met de vier aan te leggen wegen in Harderwijk, in procedure te brengen. Om verschillende redenen is dit echter niet gelukt. Vervolgens is ervoor gekozen de wegen apart van elkaar in procedure te brengen en aan te leggen.

Dit plan betreft het bestemmingsplan ten behoeve van de realisatie van de Tweede Verbindingsweg tussen Ermelo en Harderwijk. Het is conform het bovenstaande 'stappenplan' het logisch gevolg van het afronden van de procedure voor de Parallelweg.

1.3. Ligging van het plangebied

Het plangebied is gelegen ten noordwesten van de kern Ermelo. De weg is gesitueerd in het buitengebied.

De weg sluit aan de zuidzijde aan op de Horsterweg en de Oude Nijkerkerweg middels een aan te leggen rotonde. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door de Fokko Kortlanglaan, die tevens de gemeentegrens met Harderwijk vormt. Overigens is de Tweede Verbindingsweg op het grondgebied van Harderwijk nog doorgetrokken naar de Westermeeenweg. De oost- en westgrens van het plangebied worden bepaald door de situering van het wegprofiel met bijhorende bermen, een deel van de Oude Nijkerkerweg die grotendeels parallelweg wordt en de verbreding bij de aan te leggen rotondes.

De globale ligging van het plangebied is aangeduid in de figuur 1, 'Ligging plangebied'; voor de exacte situering en begrenzing wordt verwezen naar de plankaart.

0.3. Procedure en opbouw bestemmingsplan

procedure

Voor het aanleggen van de Tweede Verbindingsweg was aanvankelijk gekozen deze gezamenlijk met de andere wegen te doen, zoals in paragraaf 1.3. werd aangegeven. Tussen de gemeenten Ermelo en Harderwijk is voor de gelijktijdige uitvoering een convenant afgesloten. Op basis van dit convenant is door beide gemeenten in maart 1996 een voorbereidingsbesluit vastgesteld voor het gebied waarin de betrokken hoofdwegenstructuur globaal gelegen is.

Het van kracht zijn van een voorbereidingsbesluit betekent enerzijds dat ontwikkelingen die strijdig zijn met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan kunnen worden tegengegaan en maakt het anderzijds mogelijk dat bouwvergunning wordt verleend voor bouwwerken die strijdig zijn met het vigerende bestemmingsplan, maar die passen in het nieuwe plan.

Een voorbereidingsbesluit is maximaal één jaar geldig. Aangezien in maart 1997 nog geen nieuwe bestemmingsplannen gereed waren, is een nieuw besluit genomen, dat tot maart 1998 geldig was.

Op 18 april 1998 is een nieuw voorbereidingsbesluit genomen, met een werkingsduur van een jaar. Deze voorbereidingsbesluiten zijn niet meer geldig.

Het bestemmingsplan "Hoofdwegenstructuur Ermelo-Noordwest; Deelplan Parallelweg" (opgesteld door KuiperCompagnons, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 26

november 1998) is destijds, als onderdeel van "Het Plan", op grond van het ontbreken van een financiële onderbouwing buiten goedkeuring gehouden. AmerAdviseurs RO heeft vervolgens voor de Parallelweg in 2002 een nieuw bestemmingsplan opgesteld, dat is vastgesteld op 20 februari 2003 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 9 september 2003.

Het proces van verwerving van de betreffende gronden bevindt zich momenteel in een onderhandelingsstadium, waarbij de meeste gronden binnen het plangebied inmiddels door de gemeente verworven zijn. Een nieuw voorbereidingsbesluit, om conflicterende ontwikkelingen te voorkomen en vooruitlopend op het vast te stellen bestemmingsplan te kunnen handelen, wordt niet noodzakelijk geacht.

opbouw

Het bestemmingsplan "Tweede Verbindingsweg 2004" is vervat in:

- een plankaart, tekeningnummer 23-105-20, bestaande uit 1 blad, schaal 1:2000. Op de plankaart zijn de bestemmingen met de daarbij behorende aanduidingen van de in het plangebied gelegen gronden aangegeven;
- de voorschriften, waarin bepalingen zijn opgenomen over de inhoud van de bestemmingen en bepalingen omtrent het gebruik van de gronden en de toelaatbaarheid van bebouwing.

Het bestemmingsplan gaat vergezeld van de toelichting. Hierin wordt de opzet van het plan beschreven en zijn de aan het plan ten grondslag liggende gedachten vermeld, alsmede de resultaten van inventarisatie en onderzoek.

1.5. Vigerende bestemmingsplannen

Voor het onderhavige plangebied vigeert deels thans het bestemmingsplan "Buitengebied 1968". Voor een ander deel geldt het bestemmingsplan "De Driehoek".

2. BELEIDSKADER

In de aanleiding van het plan is al kort aangegeven wat de directe aanleiding voor de Tweede Verbindingsweg is, te weten het gesloten bestuurlijke convenant. Aan dit convenant ligt een aantal onderzoeken ten grondslag naar de verkeerssituatie en de mogelijke aanpak van de problematiek.

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidskaders en onderzoeken ten behoeve van de Tweede Verbindingsweg benoemd. Achtereenvolgens worden het Rijks-, Provinciaal, Regionaal en Lokale beleid en onderzoek weergegeven.

1.0. Rijksbeleid

Het convenant vond in 1996 ondermeer een basis in het destijds vigerende Rijksbeleid, te weten:

- de aansluitingen op de A28;
- de te treffen maatregelen in relatie tot de spoorverbindingen.

Wel bestaan de mogelijkheden tot financiële ondersteuning door middel van de Wet Infrastructuurfonds en de Brede Doeluitkering (BDU).

Het landelijk beleid is verwoord in de nota Mobiliteit, die is vastgesteld in 2004. Op het traject Amersfoort-Zwolle worden gedeeltelijke uitbreidingen van het spoor voorzien en lokale maatregelen getroffen om de capaciteit te vergroten. De A28 van Amersfoort naar Zwolle krijgt uitbreidingsruimte om de capaciteit te vergroten.

Streekplan (Vastgesteld, 1996)

In het Streekplan Gelderland 1996 wordt met betrekking tot de mobiliteit en infrastructuur vermeld dat:

- een nieuwe NS-halte Drielanden (*is inmiddels achterhaald*) en korte baanvakverdubbelingen ter oplossing van capaciteitsproblemen wordt beoogd;
- op termijn de aanleg van de "Harderwijk-boog" mogelijk is; (*is inmiddels achterhaald*)
- de verbetering van de verbinding met Flevoland gewenst is onder meer door een vergroting van de capaciteit van de verbinding over de Hardersluis;
- nader onderzoek is gewenst naar een tweede oeververbinding (Zeewolde);
- nader onderzoek is gewenst naar een Tweede Verbindingsweg Harderwijk-Ermelo;
- er een tracé-onderzoek loopt naar de spoorlijn Lelystad-Zwolle (Hanzelijn).

Inmiddels is de provincie Gelderland begonnen met het ontwikkelen van een nieuw streekplan. Tot de officiële vaststellingsdatum blijft het oude vigerend. De beleidsvoornemens over het verbeteren van de verbinding tussen Flevoland en Gelderland en het mogelijk verkrijgen van een intercitystatus voor Harderwijk hebben invloed op de Tweede Verbindingsweg, maar op welke wijze is nog moeilijk aan te geven.

Provinciaal Verkeers- en vervoersplan 2 (Vastgesteld, juni 2004)

Daarnaast is het Provinciale Verkeers- en Vervoerplan van belang. Hierin wordt uitvoering gegeven aan de uitgesproken intenties in het streekplan met betrekking tot verkeer en vervoer. Onder meer wordt aandacht besteed aan de problematiek met

RVVP Noordwest

Het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) voor de Regio Noordwest Veluwe beschrijft een groot aantal beleidsvoornemens en maatregelen. In relatie tot de Randzone wordt voor de auto-infrastructuur het voorgestane beleid beschreven zoals dat reeds is opgenomen in het convenant. Tevens is sprake van:

- de zuidwestelijke omleiding van de N303 langs Putten en een doortrekking naar de A28;
- reconstructie van de N302/Hardersluis en de traverse Harderwijk;
- de mogelijkheid voor een nieuwe vaste oeververbinding tussen Horst en Zeewolde.

Ten aanzien van het openbaar vervoer geeft het RVVP aan dat de mogelijkheid voor een NS-station Drielanden aanwezig is. *(is inmiddels achterhaald)*

2.4. Interlokaal beleid

Hoofdstructuur Randzone (Vastgesteld, 1995)

Bij de ontwikkeling van de infrastructuur in de Randzone zijn diverse overheden en partijen betrokken. Een onderling op elkaar afgestemd beleid is noodzakelijk om tot realisatie te kunnen komen. In een overleg tussen de gemeenten Ermelo en Harderwijk, de provincie Gelderland en het Rijk op 3 juli 1995 is de gewenste hoofdstructuur in hoofdlijnen vastgesteld. Een kaartje hiervan is bijgevoegd als figuur 2. De overeengekomen hoofdstructuur bevat de volgende elementen:

- aanleg Tweede Verbindingsweg;
- aanleg Groene Zoomweg;
- aansluiting van de Groene Zoomweg op de A28;
- verlenging Ceintuurbaan;
- optimaliseren van de Harderijkerweg.

Structuurschets randzone (Vastgesteld, 1995)

Voor de Randzone is in 1995 de "Structuurschets Randzone Ermelo-Harderwijk, Ruimtelijke verkenning" opgesteld, waarin onder meer auto-, fiets- en openbaar vervoerverbindingen een plaats hebben gekregen.

Plan van Aanpak t.b.v. infrastructuur Randzone (Vastgesteld, 1997)

Zoals eerder vermeld, is de gezamenlijke inspanning van Ermelo en Harderwijk voor de ontwikkeling van de infrastructuur in de Randzone, vastgelegd in een convenant. Om verdere afstemming van het beleid en de uitwerking daarvan te bewerkstelligen, is aan Arcadis Heidemij Advies de opdracht verleend voor het opstellen van een "Plan van aanpak". Dit plan is in de stuurgroepvergadering (als bestuurlijke vertegenwoordigers verantwoordelijk voor de uitvoering van het project) van 30 mei 1997 vastgesteld. In het Plan van aanpak wordt het proces besproken dat moet worden doorlopen om te komen tot realisering van de infrastructuur. Daarbij is voorgesteld de ontwikkeling stapsgewijs ter hand te nemen. Als eerste stap wordt genoemd het gezamenlijk vaststellen van "Het Plan".

Rapportage infrastructuur Randzone, "Het Plan" (Vastgesteld, 1997)

Het door Arcadis Heidemij Advies opgestelde rapport "Het Plan" bevat het advies van de project- en stuurgroep. De rapportage bestaat uit vier hoofdstukken. In hoofdstuk 1

worden de aanleiding en de inhoud van het rapport toegelicht. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de infrastructuur in regionale context. Daaruit blijkt onder meer dat, zeker op termijn, de te ontwikkelen infrastructuur in de randzone ook een functie heeft op regionaal niveau. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de infrastructuur op lokaal niveau. Dit is van belang om gezamenlijk vast te stellen en overeenstemming te hebben over de precieze uitvoering. Tot slot worden in hoofdstuk 4 van "Het Plan" de conclusies nog eens op een rijtje gezet. Het eerder genoemde convenant is als bijlage 1 van het "Het Plan" opgenomen.

"Het Plan" is vastgesteld in de Stuurgroepvergadering van 17 oktober 1997 en is door beide gemeenteraden vastgesteld.

Hoofdinfrastructuur Drielanden (Vastgesteld, 1997)

Het doel van deze door Haskoning verrichte studie, was een gefundeerde uitspraak te kunnen doen over de vereiste verkeerstechnische vormgeving van de hoofdinfrastructuur voor auto, fiets en openbaar vervoer. De studie bevat veel kaartmateriaal met een eerste schetsuitwerking van de in het convenant opgenomen wegtracés met plaatselijke varianten, indicatieve wegprofielen, mogelijke verkeerspleinen en andere kruisingen. Ook zijn kostenramingen gemaakt.

De eerste vormgeving van de hoofdwegenstructuur-tracés tot een verkeerstechnisch ontwerp is van groot belang geweest als nader ruimtelijk onderzoek voor de bestemmingsplannen.

Samenwerking Harderwijk en Zeewolde.

Naast de samenwerking tussen de gemeenten Ermelo en Harderwijk, is er ook een samenwerking tussen de gemeenten Zeewolde en Harderwijk. Daaruit is de intergemeentelijke structuurschets Wolderwijd voortgekomen.

Deze structuurschets is relevant omdat hierin, mede op basis van de LAHA-studie, de basis is gelegd voor de wens om te komen tot een nieuwe vaste oeververbinding tussen Ermelo en Zeewolde. Hiermee wordt, in samenhang met de infrastructuur in de Randzone (Groene Zoomweg en de verlengde Ceintuurbaan) en de verbetering van de Hardersluis / traverse Harderwijk, het perspectief geschetst voor een carré als nieuwe (boven)stedelijke ontsluitingstructuur.

1.0. Lokaal beleid

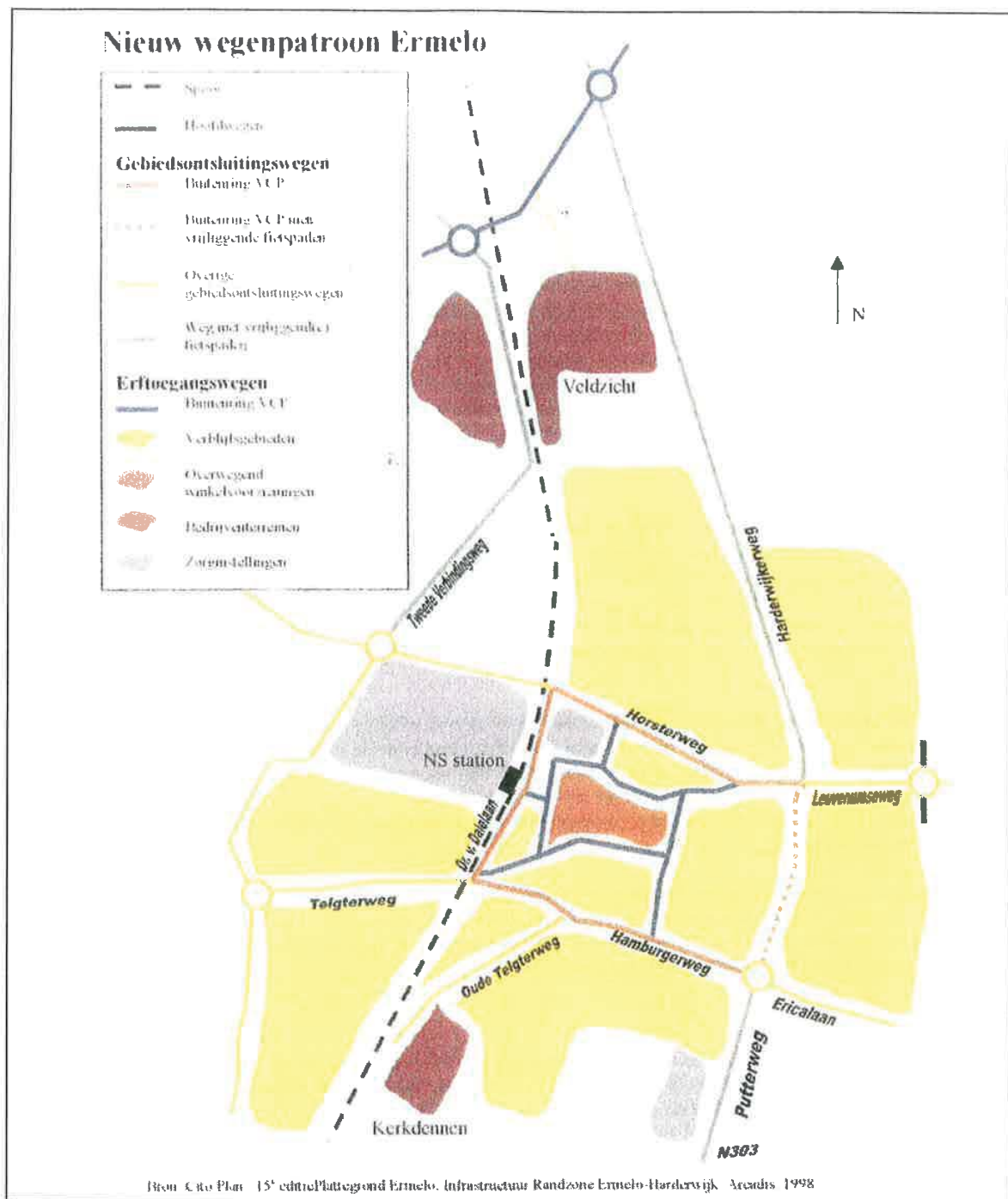
Het beleidskader waarbinnen de gemeente Ermelo haar visie omtrent de infrastructuur heeft neergelegd, is te vinden in:

- De "Structuurvisie Ermelo 2015". Hierin is de relatie tussen Ermelo en Harderwijk middels de Tweede Verbindingsweg geconcretiseerd.
- De "Beleidsnotitie Verkeer en Vervoer", vastgesteld door de gemeenteraad in 1999. In de nota wordt onder meer de problematiek op de Harderwijkerweg aangesneden, waarvoor de Tweede Verbindingsweg een mogelijke oplossing zou kunnen zijn. Wat de hiërarchische opbouw van de wegen betreft, wordt onderscheid gemaakt in (zie afbeelding wegenpatroon Ermelo):
 0. Hoofdwegen (tot deze categorie behoren de Harderwijkerweg en de Tweede Verbindingsweg);
 0. gebiedsontsluitingswegen;
 0. verblijfsgebieden.
- De beleidsnotitie 60 km wegen.
- De Ontwerp-Structuurschets Randzone Ermelo, januari 1997. Deze heeft nog niet tot besluitvorming geleid, maar heeft als bouwsteen gediend voor de "Structuurvisie Ermelo 2015".

In deze beleidsnota's wordt tevens het belang van een extra aansluiting op de A28 bepleit.

In bijgaande figuur 3 is een overzicht van de infrastructurele projecten in de omgeving van de Tweede Verbindingsweg weergegeven.

Binnenkort zal de beleidsnota Verkeer en Vervoer worden herzien. Hierin wordt met betrekking tot deze weg geen nieuwe visie verwacht.



Figuur 3

Overzicht plaatselijk wegenpatroon

3. ONDERZOEK

3.1. Bodem en water

De ondergrond van de Tweede Verbindingsweg betreft een eerdgrond. Deze bodem bestaat uit lemig zand, variërend van fijn tot grof, met plaatselijke keienvloertjes. Deze keienvloertjes dragen ertoe bij dat op sommige plaatsen de bodem moeilijk bewortelbaar is.

Door het variërende vochtgehalte in de bodem, als gevolg van schijngrondwaterspiegels door de keienvloertjes, ontstaat een afwisseling tussen natte graslanden en drogere bossen. (Bron: Inventarisatie landschappelijke en ecologische waarden ten behoeve van keuze wegtracé Tweede Verbindingsweg, Haver Droeze, 2001.)

Het tracé ten zuiden van de Julianalaan is gelegen in bos. Ten noorden van de Julianalaan, tot de Fokko Kortlanglaan is overwegend in gebruik als grasland, met uitzondering van enkele percelen die als akkerland in gebruik zijn. (Bron: Hoofdwegenstructuur Harderwijk-Zuid en Ermelo-noordwest, RAAP, 1999.)

3.1. Waterhuishouding

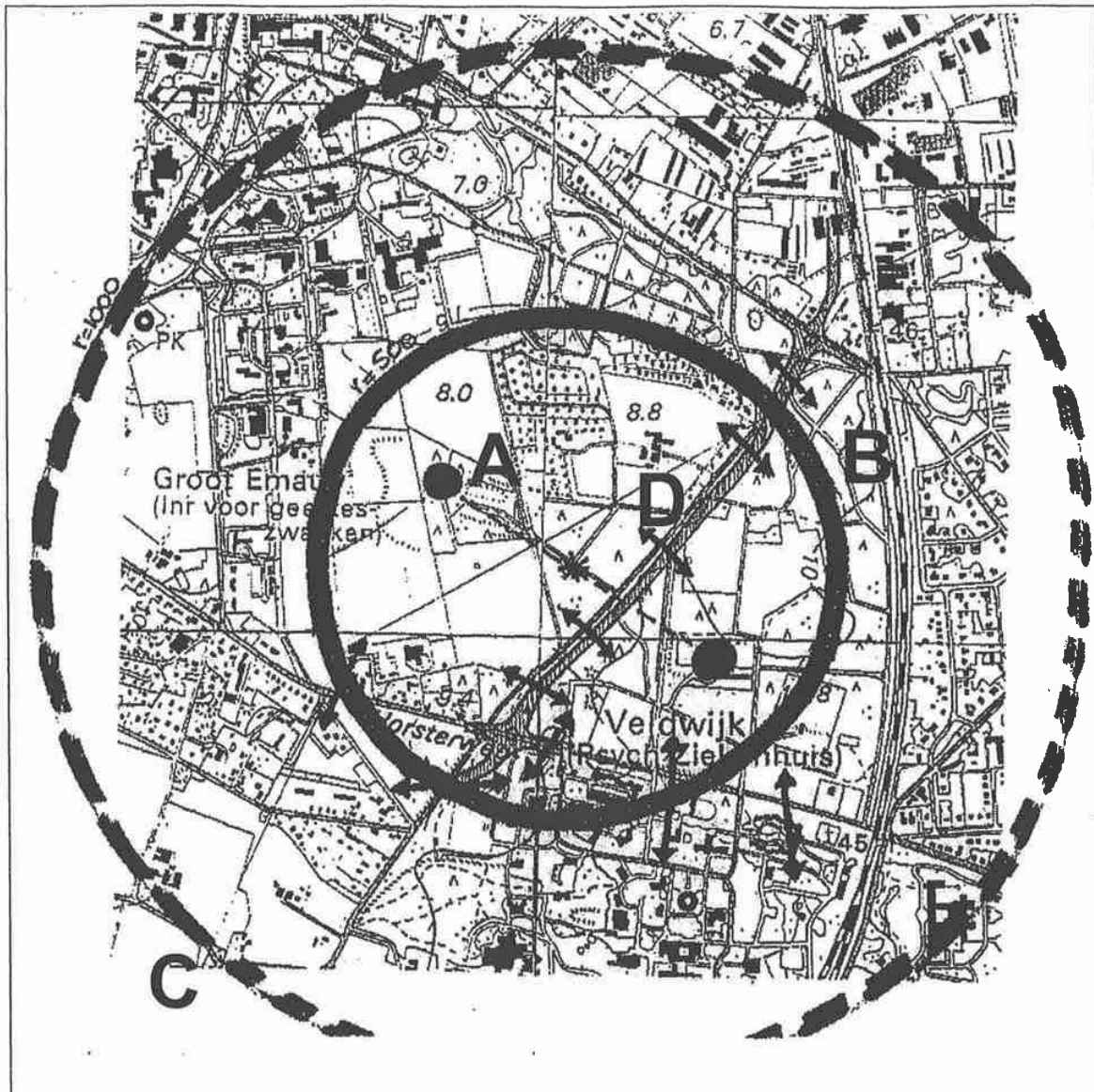
Sinds 1 november 2003 is het verplicht een watertoets in het bestemmingsplan op te nemen. Middels deze watertoets worden de gevolgen voor de hydrologie als gevolg van het bestemmingsplan weergegeven. Uitgangspunt hierbij is dat de veranderende hydrologische effecten moeten worden beschreven en dat voor eventuele knelpunten een oplossing dient te worden gezocht. In een vroegtijdig stadium dienen de verschillende waterbeherende instanties te worden gehoord en geïnformeerd over het nieuwe plan.

Met het Waterschap Veluwe is in het kader van de watertoets overleg gevoerd. Het waterschap is door de gemeente geïnformeerd omtrent de voorgenomen plannen. Het waterschap heeft de gemeente geïnformeerd over het voorkomen van een A-watergang en aangegeven de waterafvoer hiervan veilig te stellen door het aanbrengen van een duiker. Hierdoor worden nadelige effecten voorkomen in de waterhuishouding van dit gebied.

De gemeente heeft het waterschap tevens geïnformeerd over de wijze van waterafvoer. De gemeente is voornemens het regenwater af te voeren door middel van het laten infiltreren in de bodem. Dit past binnen het door het waterschap gehanteerde beleid inzake het afkoppelen van verhard oppervlak.

3.3. Natuur

De Tweede Verbindingsweg wordt in het buitengebied van Ermelo aangelegd en zal de huidige weg vervangen. Het is onvermijdelijk dat deze weg invloed zal hebben op de ecologie in het gebied. Voor de uitvoering van de Tweede Verbindingsweg is daarom uitvoerig ecologisch onderzoek gedaan. Dit ecologisch onderzoek richt zich op twee aspecten. Enerzijds gaat het om de gevolgen voor de omgeving van de weg, met name voor dieren- en plantensoorten die bescherming genieten middels de Flora- en faunawet en de vogel- en habitatrichtlijn. Anderzijds wordt de weg aangelegd in een leefgebied voor dassen, waarvoor een apart onderzoek is opgesteld. De resultaten van dit onderzoek worden weergegeven in figuur 4.



bron: Zoon, 2003

- A Burchtlocaties
- B Centrale leefgebied das
- C Totale leefgebied das
- D Geplande passages

Figuur 4 Dassenburchten bij de tweede verbindingsweg

Het ecologisch onderzoek is uitgevoerd door Bureau Natuurbalans – Limes Divergens in oktober 2003. Vanzelfsprekend is zowel het gebied van het wegtracé als het omliggende gebied onderzocht. In de bijgaande figuur 5 worden de belangrijkste resultaten van dit onderzoek weergegeven.

Flora

Er is één beschermde plantensoort aangetroffen, te weten het grasklokje. Er zijn geen 'rode lijst'-plantensoorten aangetroffen.

Vogels

In het gebied komt een aantal bijzondere vogelsoorten voor, die echter niet op de rode lijst staan of onder de vogelrichtlijn vallen. Dit zijn de boomklever, de glanskop, de appelvink, de gekraagde roodstaart en de zwarte roodstaart. De boomklever, glanskop en appelvink hebben een territorium in de driehoek Horsterweg, Oude Nijkerkerweg en de brede laan richting psychiatrisch centrum Meerkanten. De gekraagde roodstaart is aangetroffen achter een woonboerderij tussen de Oude Nijkerkerweg en de spoorlijn.

Vleermuizen

In het gebied zijn de gewone en de ruige dwergvleermuis waargenomen. Beide soorten zijn in Nederland niet bedreigd.

Overige zoogdieren

Bijna alle zoogdiersoorten zijn in Nederland beschermd volgens de Flora- en faunawet. De egel, de eekhoorn, de haas en het konijn komen waarschijnlijk algemeen voor in het gebied. Het is niet waarschijnlijk dat het gebied onderdeel uitmaakt van het leefgebied van de ree. Overige kleine zoogdieren komen waarschijnlijk algemeen voor. Uit het sporenonderzoek van het wegtracé blijkt dat de Tweede Verbindingsweg door het leefgebied van de das heen gaat lopen. Tenslotte is er een individuele waarneming van een boommarter op korte afstand van het wegtracé. Deze bevinding is afkomstig van een apart onderzoek, uitgevoerd door bureau Zoon. De resultaten zijn, zoals eerder al aangegeven, weergegeven in figuur 4.

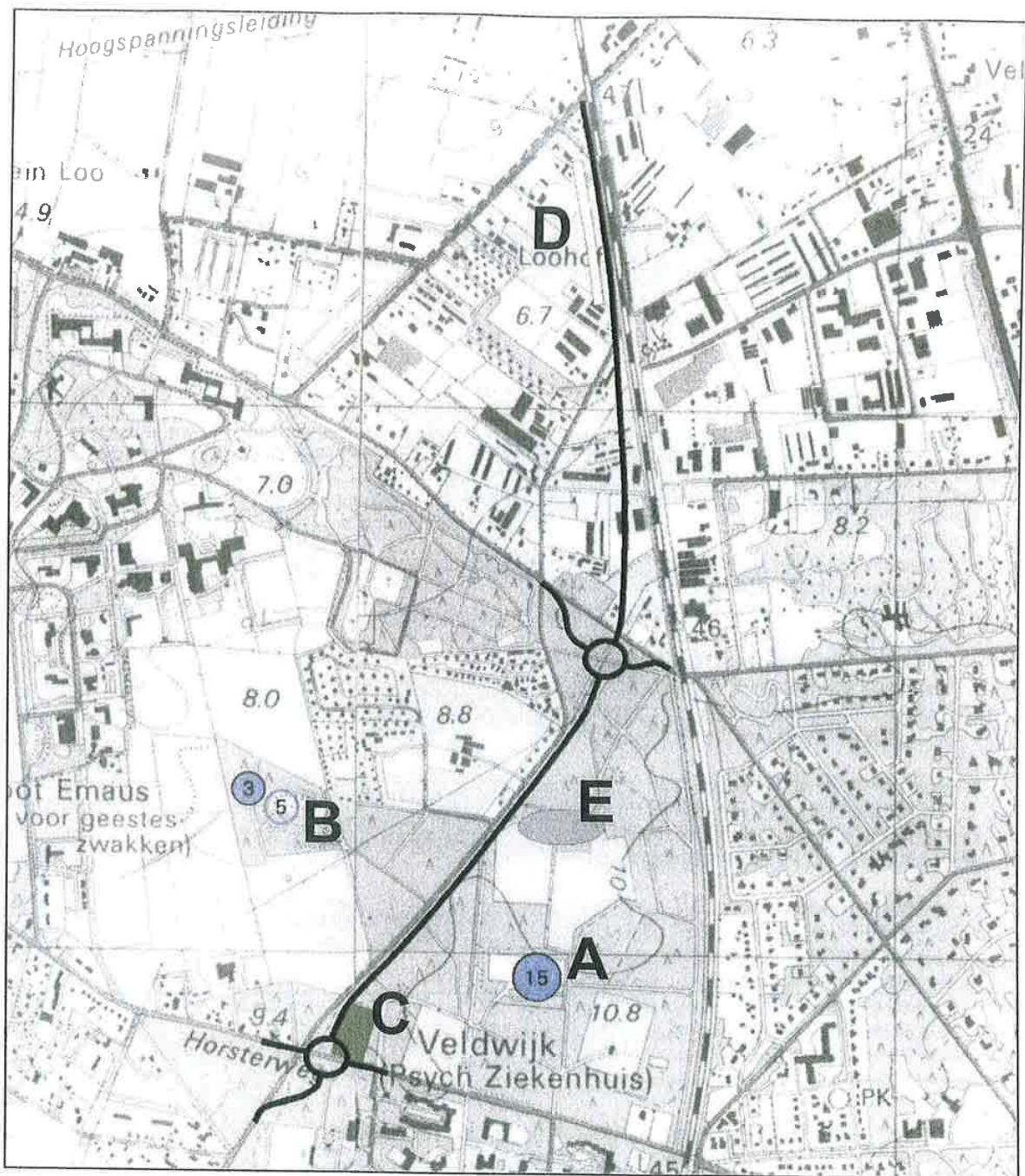
Overige diersoorten

In het gebied zijn geen reptielen waargenomen. Er bevinden zich dagvlinders en libellen in het gebied, maar dit zijn geen bedreigde of beschermde soorten in Nederland.

3.4. Landschap

Het wegtracé loopt dwars door de overgangzone van het Veluwemassief, naar de smalle polderstrook langs het Veluwemeer. Dit is een kleinschalig gebied met afwisselend bos en open graslanden. Dergelijke gebieden hebben door hun afwisseling een hoge ecologische potentie.

De bossen die worden doorsneden door het tracé van de Tweede Verbindingsweg hebben het droog wintereiken-beukenbos verbond als potentieel. In de omgeving van de voormalige beeklopen is dit potentieel het essen-iepenbos verbond en het vogelkers-essenbos verbond. (Bron: Inventarisatie landschappelijke en ecologische waarden ten behoeve van keuze wegtracé Tweede Verbindingsweg, Haver Droeze, 2001.)



bron: Natuurbalans-Limes Divergens, 2003

- A Belopen dassenburchten (met aantal pijpen)
- B Oude dassenburcht (met aantal pijpen)
- C Vindlocatie Ruige Dwergvleermuizen
- D Vindlocatie Grasklokjes
- E Vindlocatie Boommarter

Figuur 5

Natuurinventarisatie

3.5. Cultuurhistorie

Bureau RAAP heeft in het kader van de uitvoering van de hoofdwegenstructuur een aanvullende archeologische inventarisatie uitgevoerd, in opdracht van de gemeenten Harderwijk en Ermelo. Het tracé van de Tweede Verbindingsweg is ook onderdeel van deze studie.

Het bureau concludeert in het rapport Hoofdwegenstructuur Harderwijk-Zuid en Ermelo-Noordwest van september 1999 dat het nauwelijks vondsten heeft aangetroffen op de meeste tracés, inclusief dat van de (Noordelijke) Tweede Verbindingsweg in de gemeente Ermelo.

3.6. Verkeer

Regionale situatie: knelpunten

Al enkele decennia is de verkeersstructuur van Harderwijk en Ermelo, alsmede de ontwikkeling van het grensgebied tussen beiden gemeenten, onderwerp van studie en overleg. Daarbij staan vooral de aanwezige knelpunten op de Harderwijkerweg en de aansluiting op de A28 centraal. In dit verband kunnen de volgende overwegingen worden genoemd:

- doorstroming van en naar Ermelo stagneert op de route, met name nabij de aansluiting op de A28 in Harderwijk;
- leefbaarheid in Ermelo wordt door de grote hoeveelheid verkeer aangetast en geeft barrièrewerking;
- route is onveilig en heeft vele erfaansluitingen;
- ziekenhuis in Harderwijk is moeilijk bereikbaar vanuit Ermelo/Putten;
- geen "achterontsluiting" voor de woonwijk Stadsweiden in Harderwijk;
- snelbusverbinding Harderwijk - Barneveld

De problematiek op de Harderwijkerweg en de aansluiting op de A28 wordt met name veroorzaakt door het vele verkeer uit Ermelo naar A28/Lelystad en Zwolle en het doorgaande regionale verkeer op de N303. De knelpunten op deze route worden bij een toename van het verkeer alleen maar groter.

Als resultaat van deze studies en overleg is de noodzaak naar voren gekomen tot het aanleggen van een extra verbinding tussen de kernen Harderwijk en Ermelo: de Tweede Verbindingsweg. Deze weg draagt bij aan:

- ontlasting van de regionale verbinding Ermelo-Harderwijk;
- verbetering relatie Ermelo-oost en noord Nederland;
- verbetering verbinding met het ziekenhuis vanuit Ermelo en Putten.

Tevens is deze noodzakelijke route destijds mede aangewend om een deel van de verkeersontsluiting van de nieuwe woonwijk Drielanden op af te wikkelen.

Het netwerk bevat een hiërarchie van wegen, welke op elkaar afgestemd zijn. De rijkswegen A6, A28, A50 en A1 zijn de zware stroomwegen in en rond de regio en zijn voor de internationale en nationale verbindingen. Hierop bevindt zich ook veel doorgaand verkeer.

De interregionale verbindingen N302, N303, N305 en N301 zorgen voor de verbindingen tussen de regio's en de kernen binnen de regio's en geven aansluitingen op de rijkswegen. Hierop zit veel doorgaand verkeer en ook verkeer uit de aanliggende

plaatsen voor deze langere afstanden. Daarnaast komt er verkeer bij dat alleen tussen de plaatsen zelf aanwezig is; dit is het regionaal verkeer. De huidige N302 en N303 vervullen een dergelijke regionale functie, maar heeft daarbij ook nog een ontsluitende functie voor de aanliggende woningen en bedrijven. Door deze vele functies op de N302 en N303 zijn deze wegen nu overbelast en onveilig en dienen te worden aangepakt. De hoofdwegen in de kernen sluiten aan op deze (inter)regionale wegen.

Bij de verkeersberekeningen is steeds uitgegaan van een reductie van de groei van het autoverkeer en een relatieve toename van het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Dit is conform de doel- en taakstellingen zoals neergelegd in het SVV II en in het daaraan afgeleide regionale verkeer en vervoerplan (RVVP). De fietsstructuur is aangegeven in het regionaal fietspadenplan. Het openbaar vervoer is voor het interregionaal vervoer aangewezen op de trein. Het NS-station Harderwijk vervult nu reeds een interregionale rol met een verzamelplaats voor de stads- en streekbussen.

Lokale situatie: knelpunten

De huidige ontsluitingsstructuur omvat:

- de Harderwijkerweg/Oranjelaan die Ermelo en Harderwijk met elkaar verbinden en tevens voor de aansluiting op de A28 zorgen;
- de Ceintuurbaan, die (aansluitend op de Harderwijkerweg) eveneens voor een aansluiting op de A28 zorgt in de richting van Lelystad en Zwolle.

In de huidige situatie manifesteren de problemen zich met name op:

- Toename van de (auto)mobiliteit heeft tot gevolg dat de wegen volstromen tot aan of zelfs over hun capaciteit. Dit leidt bijvoorbeeld tot filevorming tot ver buiten de spijttijden op de Harderwijkerweg nabij de aansluiting met de A28. In Ermelo is de drukke Harderwijkerweg een barrière tussen het woongebied Ermelo-oost en de rest van Ermelo.
- De toename van het autoverkeer leidt tot onveilige situaties voor het langzaam verkeer (met name schoolgaande fietsers).
- Ontregeling van de dienstregeling van het openbaar busvervoer als gevolg van de drukte op de Harderwijkerweg.
- De voortgaande realisering van de woningbouw in Drielanden brengt een toename van het (auto)verkeer met zich mee. Voor dit verkeer is op dit moment één ontsluiting beschikbaar: de Westermeeenweg en de bestaande wegen in Harderwijk die naar de A28 leiden. De hiervoor genoemde knelpunten nemen daardoor toe.

Toekomstige categorisering

In tabel 1 wordt aangegeven wat de functionele indeling van de infrastructuur in de Randzone is. Daarbij zijn drie categorieën wegen onderscheiden:

- regionale wegen;
- intergemeentelijke wegen;
- gemeentelijke wegen.

Onder regionale wegen worden verstaan de wegen die gebruikt worden door verkeer dat zijn herkomst en bestemming buiten de gemeenten Ermelo en Harderwijk heeft, maar wel gebruik maakt van de infrastructuur in deze gemeenten. Daarnaast worden deze wegen gebruikt door verkeer dat vanuit Ermelo of Harderwijk zijn bestemming buiten de twee gemeenten heeft of in omgekeerde richting.

Het verkeer op de intergemeentelijke wegen is verkeer dat zijn herkomst heeft in de gemeente Ermelo en zijn bestemming in de gemeente Harderwijk of in omgekeerde richting.

De gemeentelijke wegen worden gebruikt door verkeer dat zowel herkomst als bestemming in dezelfde gemeente heeft.

Een weg kan worden gebruikt door zowel regionaal, intergemeentelijk als gemeentelijk verkeer. Om duidelijk te maken tot welke categorie de infrastructuur in de Randzone behoort, wordt in tabel 1 aangegeven wat de primaire, secundaire en tertiaire functie is.

Uit de tabel komt naar voren dat de meeste wegen een regionale functie hebben. Uitzondering zijn de Westermeeenweg en de Tweede Verbindingsweg. Deze wegen hebben primair een intergemeentelijke functie.

Zoals eerder vermeld is de categorisering voor de Tweede Verbindingsweg in het PVVP-2 aangemerkt als stedelijke ontsluitingsweg.

Tabel 1: Functionele indeling infrastructuur Randzone

- primaire functie
- secundaire functie
- tertiaire functie

	PROJECT	Regionaal	Inter-gemeentelijk	Gemeentelijk
1	Harderwijkerweg	●	○	•
2	Verkeersplein/aansluiting A28	●	○	•
3	Verlengde Ceintuurbaan (oost)	●	•	○
4	Ceintuurbaan oost t.p.v. kazeme	●	•	○
5	Verlengde Ceintuurbaan (west)	●	○	•
6	Westermeeenweg	•	●	○
7	Groene Zoomweg – Harderwijk	●	•	○
8	Parallelweg	•	●	○
9	Tweede Verbindingsweg	•	●	○

3.7. Leidingen

Binnen het plangebied komt een groot aantal leidingen voor. Deels betreft het leidingen die planologische bescherming behoeven en daarom apart zijn bestemd, anderzijds komen leidingen voor die niet van structurele betekenis zijn en daarom niet op de plankaart zijn aangegeven. De aardgastransportleidingen en de hoogspanningsleiding worden middels een dubbelbestemming op de plankaart weergegeven, de riooltransportleiding wordt middels een aanduiding weergegeven.

Op de plankaart worden de hoofdaardgastransportleidingen weergegeven. Voor de exacte ligging zij verwezen naar de tekeningen van de betrokken leidingbeheerders. De belangrijkste liggen min of meer evenwijdig aan de Julianalaan en de Oude Nijkerkerweg. In het algemeen geldt dat aan weerszijden van een leiding een beschermingszone gelegen is, waarvoor beperkingen omtrent het gebruik gelden. De breedte van deze

zone is afhankelijk van de diameter en de bedrijfsdruk van de leiding. Voor het onderhavige plan is echter voor alle leidingen dezelfde maat gehanteerd, die op basis van de beschikbare informatie voldoende wordt bevonden. Voor gasleidingen (met de dubbelbestemming "Aardgastransportleiding") geldt een beperkt gebruik tot vijf meter aan weerszijden van de leiding. Voor de rioolpersleidingen (met de aanduiding "Riooltransportleiding") geldt een beperkt gebruik tot aan twee meter aan weerszijden van de leiding. De belangrijkste rioolpersleiding ligt aan de Oude Nijkerkerweg, tot aan de nieuwe rotonde met de Julianalaan. Daar buigt hij naar het westen, evenwijdig aan de Julianalaan.

In het plangebied liggen gedeelten van het tracé van een 150 kV bovengrondse hoogspanningsleiding. Dit tracé loopt in noord-zuidrichting voor een gedeelte over de Tweede Verbindingsweg, te weten over de toekomstige rotonde bij de Julianalaan. Waar vervolgens het spoor en de Tweede Verbindingsweg samenkomen, buigt de hoogspanningslijn af naar het oosten.

In de nabijheid van deze leiding mag in beginsel niet worden gebouwd; dit kan alleen na overleg met de betrokken leidingbeheerder, en wanneer de belangen van de leiding niet worden geschaad. Op de plankaart is ook deze leiding als zone aangegeven, alsmede de strook aan weerszijden met een breedte van 22,5 meter, waarvoor de genoemde beperkingen omtrent het gebruik gelden.

3.8. Milieu

Bodemkwaliteit

Voor de vaststelling van een bestemmingsplan dient in verband met de uitvoerbaarheid een reëel beeld aanwezig te zijn van de bodemkwaliteit. Ingevolge artikel 9 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening dient met name onderzoek te worden verricht naar eventuele verontreinigingen van gronden waaraan een nieuwe bestemming wordt gegeven.

In het kader van een bestemmingsplan is het doel van het onderzoek te kunnen beoordelen of de uiteindelijke bodemkwaliteit van de locatie zodanig is, dat de daarop te realiseren bestemming uit oogpunt van volksgezondheid en milieu aanvaardbaar mag worden geacht. De resultaten van het onderzoek en de daarop gebaseerde besluitvorming dienen uit de plantoelichting te blijken en vormen de basis voor de provinciale toetsing van het plan op dit punt. Bij het aan de provincie ter goedkeuring aanbieden van het bestemmingsplan dient het onderzoek te worden meegezonden.

In principe is uitgegaan van een verkennend bodemonderzoek, gebaseerd op de Nederlandse Voornorm (NVN 5740). Deze norm wordt nog geaccepteerd, maar is inmiddels wel vervangen door de NEN 5740 norm.

Deze norm bestaat uit een vooronderzoek (historisch onderzoek) en een feitelijk bodemonderzoek (veldonderzoek). Indien het verkennend onderzoek uitwijst dat sprake is van enige vorm van verontreiniging kan nader onderzoek noodzakelijk zijn, waaruit blijkt dat:

- risico's eventueel door sanering tot een verwaarloosbaar niveau (onder de signaleringswaarde) zijn of worden teruggebracht voordat met de planuitvoering een begin kan worden gemaakt, of:
- weliswaar in de eindsituatie sprake zal blijven van een (rest-verontreiniging) boven de signaleringswaarde, doch als gevolg van locatiespecifieke omstandigheden gegronde redenen zijn om van sanering af te zien, en dat (zodig door aanvullende maatregelen) uiteindelijk een verantwoorde eindsituatie ontstaat.

De gemeentelijke verantwoordelijkheid staat voorop bij de vaststelling of de uiteindelijke bodemkwaliteit aanvaardbaar mag worden geacht. De gemeentelijke afweging wordt in het kader van de goedkeuringsprocedure van het bestemmingsplan door Gedeputeerde Staten marginaal getest. Dit betekent dat wordt beoordeeld of de gemeente gelet op de hiervoor genoemde afwegingsaspecten in redelijkheid heeft kunnen komen tot haar besluit.

In opdracht van de gemeente Ermelo is door Tauw Milieu bv een verkennend onderzoek van grond en grondwater op basis van NVN-5740 uitgevoerd ter plaatse van de geplande tracés van de Tweede Verbindingsweg. Uit de rapportage van november 1997 blijkt het volgende:

"Resumerend kunnen we stellen dat de grond en het grondwater ter plaatse van de geplande wegverbredingen en de nieuw aan te leggen wegen, op enkele uitzonderingen na, nagenoeg vrij zijn van verontreinigingen.

Onderstaand worden de uitzonderingen en opmerkingen aangegeven:

- Ter plaatse van de uitbreiding van de bestaande Oude Nijkerkerweg (vakken 20 en 21) wordt het verhoogde gehalte boven de T-waarde bodemonderzoek aan PAK-10 in de grond gemeten in een mengmonster. Hierdoor kunnen gehalten in de afzonderlijke monsterpunten hoger dan wel lager zijn.
- In het grondwater ter plaatse van de kruising Julianalaan-Oude Nijkerkerweg (peilbuis 112 in vak 20) wordt de concentratie aan benzeen boven de interventiewaarde gemeten. Derhalve is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging, zoals verwoord in de wet Bodembescherming. Afhankelijk van het volume verontreinigde grond ($> 25 \text{ m}^3$) of grondwater ($> 100 \text{ m}^3$) met gehalten boven de interventiewaarde en de risico's voor de volksgezondheid en het milieu dienen in zo'n geval op korte of langere termijn maatregelen te worden genomen.
- De gemeten interventiewaarde-overschrijding aan zink in de bovengrond ter plaatse van het tracé (vak 24) komen volgens de gemeente Ermelo niet van nature voor. Derhalve kan worden aangenomen dat er mogelijk sprake is van locatiespecifieke verontreiniging. Formeel gesproken moeten stappen worden ondernomen om de ernst en omvang van aangetroffen verontreiniging te bepalen.
- Daarnaast worden op enkele plaatsen interventiewaarde-overschrijdingen aan koper, nikkel en arseen in het grondwater gemeten. Deze zijn te verklaren door in de gemeente Ermelo voorkomende natuurlijke achtergrondgehalten of door in deze omgeving veel voorkomende eendenfokkerijen.
- De overige licht verhoogde concentraties (streefwaarde) zijn dusdanig gering verhoogd dat ons inziens hiervoor geen risico's voor de volksgezondheid of het milieu zijn te verwachten."

Ten aanzien van deze uitzonderingen en opmerkingen wordt vermeld dat voor een aantal gemeten T-waarde-bodemonderzoek- en interventiewaarde-overschrijdingen vooralsnog geen directe verklaring is te geven.

"Derhalve wordt aanbevolen voor deze gevallen in eerste instantie de ernst vast te stellen, waarbij tevens mogelijk het verspreidingspatroon duidelijk wordt. Op basis van deze gegevens kan in een vervolgstap de omvang worden bepaald. Om deze doelen te realiseren wordt het volgende aanbevolen:

- separaat analyseren van de grondmonsters van de verbreding van de Oude Nijkerkerweg (vakken 20 en 21) op PAK-10;
- de gemeten concentraties aan benzeen en fenolen in het grondwater ter plaatse van de kruising Julianalaan-Oude Nijkerkerweg (vak 20) te verifiëren en het grondwater tevens te controleren op minerale olie. Op basis van deze resultaten kunnen eventuele vervolgstappen worden bepaald;
- separaat analyseren van de grondmonsters van het alternatieve tracé (vak 24) op zink;
- confrontatie van verhoogde gehalten aan nikkel, koper en arseen in het grondwater met in de gemeente Ermelo bekende "achtergrondgehalten".

De resultaten van dit bodemonderzoek dateren van 1997.

In 2001 is een actualiserend bodemonderzoek gedaan. Hieruit is gebleken dat de resultaten niet wezenlijk verschillen ten opzichte van de situatie van 1997.

Wegverkeerslawaaï en verkeersregime

Een akoestisch onderzoek moet zo nauwkeurig mogelijk de toekomstige geluidbelasting aanduiden (binnen 10 jaar te verwachten). Daartoe is in oktober 2004 door ISV Noordwest Veluwe op basis van nieuwe verkeersprognoses en een gewijzigd verkeersregime een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek toont recentere en resultaten dan eerdere onderzoeken.

De toename van de verkeersintensiteit zal naar verwachting dan ook met name betrekking hebben op personenauto's. Daarom is de dagperiode als maatgevend aangehouden met als daguurintensiteit 7% van de etmaalintensiteit. Als percentage vrachtverkeer is uitgegaan van ca. 7% vrachtverkeer. Voor motoren is 0.5% aangehouden.

Het deel van de Oude Nijkerkerweg tussen de Horsterweg en de Julianalaan bestaat nu nog uit klinkers en wordt in de nieuwe situatie geasfalteerd. De maximum snelheid op deze weg bedraagt thans 80 km/uur, en wordt in de toekomst 60 km/uur. Op de rotonde is 35 km/uur aangehouden.

Het verkeersregime van 60 km/uur is in overeenstemming met de omgeving. In het kader van de hoofdwegenstructuur Ermelo –Harderwijk geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur op het wegennet van Harderwijk. Deze eenduidigheid wenst Ermelo voort te zetten. Daarnaast is de Provincie Gelderland voornemens voor de Harderwijkerweg tussen Ermelo en Harderwijk een verkeersregime te hanteren van 50 km/uur. Thans is dit nog een 80 km/uur regime. Het is zeker niet de intentie van de gemeente om hiermee te voorkomen dat men door deze maatregel minder hoeft te investeren in te nemen geluidwerende maatregelen. Om de inrichting van de weg enigszins aan te laten sluiten bij een snelheidsregime van 60 km/uur zullen aanvullende infrastructurele maatregelen

getroffen worden. Dit is passend in de wegennetvisie van het PVVP-2, gezien de gelijkwaardigheid van functies van de wegen in het omliggende gebied.

Op alle nieuw aan te leggen wegvakken is vooralsnog gerekend met toepassing van een geluidreducerende deklaag van SMA 0/6.

Bij de verkeersprognoses is als uitgangspunt het peiljaar 2015 genomen. De gemeente Ermelo had op basis van telgegevens, verkeersmodellen en regionale studies voor de verschillende wegvakken een prognose opgesteld voor 2012. Door het bureau Goudappel zijn in 2004 nieuwe prognosecijfers opgesteld die in onderstaande tabel zijn verwerkt.

Tabel 1: Gehanteerde verkeersgegevens Oude Nijkerkerweg, gemeente Ermelo

Tussen	Horsterweg en Jullanalaan	Jullanalaan en F. Kortlanglaan	Opmerkingen
Etmaalintensiteit 2004	2.031	3.889	telling
Etmaalintensiteit 2015	7.500	7.500	prognose model
Daguurintensiteit 2015	7% = 525	7%=525	
Cat. 1: Motoren	0.5%	0.5%	
Cat. 2: Lichte motorvoertuigen	92.5%	92.0%	
Cat. 3: Middelzware vrachtauto's	4.0%	4.5%	
Cat. 4: Zware vrachtauto's	3.0%	3.0%	
Max.snelh. wegen	60	60	km/uur
rotonde	35	35	
Wegdek 2004	Glad asfalt	Glad asfalt	
2015	SMA 0/6	SMA 0/6	

Tabel 2: Gehanteerde verkeersgegevens Julianalaan, gemeente Ermelo

Julianalaan	Oost	West	Opmerkingen
Etmaalintensiteit (mvt/etm) 2004	2.000	2887	
Etmaalintensiteit (mvt/etm) 2015	2100	1.588	Prognose
Daguurintensiteit (% van etm)	7% =147	7%=111	
% Lichte motorvoertuigen	95	96	
% Middelzwaar vrachtverkeer	3	3	
% Zwaar vrachtverkeer	2	1	
Snelheid (km/uur)	60 km/uur		
Rotonde	35 km/uur		
Wegdek	2003: glad asfalt 2015:SMA 0/6e		In 2003 zijn de klinkers vervangen door DAB

Gegevens spoorbaan:

De gegevens over intensiteiten vanwege de spoorbaan zijn vermeld in het akoestisch spoorboekje van ProRail Railned (Aswin2002). Hierbij is uitgegaan van de prognose 2010/2015.

Bij de prognoses voor peiljaar 2010/2015 gaat ProRail Railned er van uit dat er geen goederentreinen meer over dit baanvak komen, waardoor de geluidemissie ca. 3-5 dB lager is dan in het vorige peiljaar (2005/2010).

Hieronder zijn de prognoses voor railverkeer weergegeven:

Peiljaar 2010/2015 (v.8/00)						Bepalend dag-deel
Intensiteit Spoor A en spoor B (in bakken/uur)						
KmTot	Dagdeel	1 MAT64	2 ICR/ICM	4 CARGO	8 IRM/DDM	
84900	1 dag	0	14,16	0	19,84	
84900	2 avond	0	14,16	0	25,84	avond
84900	3 nacht	0	2,65	0	4,85	

In de bijlagen is een tabel opgenomen, met daarin per woning de berekende geluidsbelasting na aanleg van de Tweede Verbindingsweg. Deze tabel dient als basis voor de uitvoeringsaspecten voor wat betreft geluidsreductie.

4. UITVOERINGSASPECTEN

4.1. Wegprofiel

Weggedeelte tussen Fokko Kortlanglaan en Julianalaan

Aan de noordzijde sluit de Tweede Verbindingsweg op het grondgebied van de gemeente Harderwijk aan op de verlengde Westermeeuweg. Deze weg heeft vanaf het kruispunt met de reeds aangelegde Groene Zoomweg en de verlengde Ceintuurbaan een ruim profiel met twee gescheiden rijbanen. Dit profiel wordt geleidelijk versmald na de kruising met de Fokko Kortlanglaan; ongeveer ter plaatse waar het tracé evenwijdig aan de spoorbaan loopt, worden de rijbanen gecombineerd, zonder tussenberm.

Dit gedeelte is gelegen buiten de bebouwde kom. De noodzakelijke verbreding van het wegprofiel van de bestaande Oude Nijkerkerweg is gevonden door het aanwezige profiel aan weerszijden uit te breiden. Daarbij is aan de oostzijde een eenzijdig vrijliggend fietspad voor fietsers in twee richtingen gesitueerd (zie profiel A op de plankaart). Daarnaast is getracht de verkeersveiligheid ter plaatse van de in- en uitritten van de bestaande woningen te vergroten.

Het gebied ten westen van de spoorbaan, tussen de Fokko Kortlanglaan en de Julianalaan, wordt mogelijk in de toekomst als bedrijventerrein ontwikkeld (De Driehoek).

Wanneer het bedrijventerrein De Driehoek wordt ontwikkeld, is het niet uit te sluiten dat het dan daarin gelegen oude tracé van de Oude Nijkerkerweg vervalst. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat het betrokken weggedeelte een verblijfsfunctie krijgt.

Om een verdere ontsluiting van de bedrijventerreinen in de toekomst te bevorderen, wordt tevens gedacht aan een aansluiting van de verbinding tussen De Driehoek en de Tweede Verbindingsweg. Een reeks studies is verricht naar de mogelijke situering hiervan. Daarbij zijn zowel modellen ontwikkeld voor aansluiting ten noorden van de plaats waar de Oude Nijkerkerweg thans afbuigt van de spoorbaan, als een model ten zuiden daarvan (ter hoogte van de Lokhorstweg).

Deze eventuele toekomstige ontwikkelingen zijn niet in het onderhavige bestemmingsplan opgenomen. Wel is er bij de vaststelling van het tracé voor de Tweede Verbindingsweg rekening mee gehouden dat deze ontwikkelingen mogelijk zijn.

Weggedeelte tussen Julianalaan en Horsterweg

Dit weggedeelte is gelegen buiten de bebouwde kom.

De huidige Oude Nijkerkerweg zal gaan fungeren als parallelweg en als fietspad (dwarsprofiel B en C op de plankaart). Ter hoogte van de rotonde met de Julianalaan wordt een nieuw vrijliggend fietspad aangelegd. De rotonde Julianalaan maakt een veilige fietsverbinding mogelijk met het eenzijdig vrijliggend fietspad aan de oostzijde van de Tweede Verbindingsweg in de richting van Harderwijk..

Buiten het plangebied vallen twee locaties die in het bestemmingsplan "Buitengebied 1968" de bestemmingen "Verpleeginrichting" en "Agrarisch gebied IV" blijven houden. Deze locaties zullen te zijner tijd middels een integrale afweging worden meegenomen in het bestemmingsplan "De Driehoek" of "Buitengebied Midden West". Hier zal een

maatschappelijke functie kunnen ontstaan als een kerk en verder zou ruimte kunnen worden gereserveerd voor een kantoorfunctie.

4.1. Geluidwerende maatregelen

De resultaten van het akoestisch onderzoek van ISV Noordwest Veluwe leiden tot de volgende conclusies:

- De gemeente Ermelo heeft een wijziging van de bestemming in voorbereiding ter realisatie van een zogenaamde Tweede Verbindingsweg tussen Ermelo en Harderwijk. Een deel van het traject betreft een reconstructie en een deel is feitelijk aanleg van een nieuwe weg.
- Er is een nieuwe studie uitgevoerd naar de regionale verkeersontwikkeling door bureau Goudappel Coffeng, waaruit gewijzigde gegevens naar voren komen t.o.v. de studie van bureau DHV in 2000. De bijgestelde prognoses zijn verwerkt in dit rapport.
- De gemeenteraad heeft de intentie uitgesproken de maximum snelheid op de Oude Nijkerkerweg te willen vaststellen op 60 km /uur. Daarmee kan conform art. 103 van de Wet Geluidhinder een aftrek van maximaal 5 dB worden toegepast op de berekende geluidbelasting. Bij een snelheid van 70 of 80 km/uur bedraagt deze aftrek door het stiller worden van het verkeer maximaal 2 dB.
- Als wegdek is uitgegaan van toepassing van SMA 0/6.
- Voor 10 woningen komt de geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 50 dB (A). Hiervan geldt voor 5 woningen een toename waarvoor een hogere waarde moet worden aangevraagd. De geluidbelasting is op geen van de woningen hoger dan 55 dB(A)
- Hoewel de geluidbelasting bij een aantal woningen (fors) toeneemt, zal de geluidbelasting bij een groter aantal andere woningen afnemen.
- Bij de woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd, is onderzoek noodzakelijk naar realisatie van een binnenniveau van 35 dB(A). Eventuele geluidwerende gevelmaatregelen zullen uiterlijk bij realisatie van het tracé moeten zijn aangebracht. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan dient de gemeenteraad te verklaren dat zij de kosten hiervan voor haar rekening neemt.
- Naast gevelmaatregelen kan voor een aantal situaties worden overwogen een wal of scherm aan te leggen van 2,5 m hoogte. Dit geeft een reductie van het geluidniveau op de begane grond en zorgt er tevens voor dat de tuinen uit het zicht van de weg liggen.

Adviezen

- Bij realisatie van het voorgestelde tracé met een wegdek van SMA 0/6 en een maximum snelheid van 60 km/uur een hogere waardeprocedure starten voor 5 woningen vanwege de Oude Nijkerkerweg.
- In overleg met de bewoners/eigenaren van de betrokken woningen bezien of aanleg van een wal van ca. 2,5 m hoog wenselijk en mogelijk is. Afhankelijk van het effect van eventuele maatregelen in bron en overdracht onderzoek doen naar de benodigde gevelmaatregelen om een binnenniveau van 35 dB(A) te garanderen.
- Per (hogere waarde) normale woning een bedrag reserveren voor geluidisolatie van € 5.000- € 8.000,-. Voor de betrokken noodwoning zal het bedrag naar verwachting hoger zijn. .
- Waar mogelijk en zinvol de uitvoering van geluidisolierende maatregelen koppelen aan geluidisolatie van de woningen op de Raillijst.

4.3. Vormgeving en beeldkwaliteit

Het onderhavige deel-bestemmingsplan bevat het gedeelte van de Tweede Verbindingsweg dat deel uitmaakt van de hoofdwegenstructuur voor de Randzone. Daarbij is, overeenkomstig de bestuurlijke randvoorwaarden, als uitgangspunt gehanteerd, dat de weg zoveel mogelijk het bestaande tracé van de Oude Nijkerkerweg volgt. Om aan de vereiste functie binnen de hoofdwegenstructuur te kunnen voldoen, is het nodig de bestaande Oude Nijkerkerweg te reconstrueren en deels te verleggen.

De Oude Nijkerkerweg is een oude bestaande weg die bepalend is voor het landschap. Langs een deel van de weg komt lintbebouwing voor. Door dit tracé zoveel mogelijk te volgen, kan de structuur van het gebied behouden blijven.

Aan de noordkant loopt de Oude Nijkerkerweg voor een deel evenwijdig aan de spoorlijn Amersfoort-Zwolle. Van de spoorlijn gaat een belangrijke barrièrewerking uit. Verzwaring van de verkeersfunctie van het weggedeelte dat van de spoorlijn afbuigt, zou mogelijk tot gevolg kunnen hebben dat er een tweede barrière ontstaat. De ontsluiting van het tussenliggende gebied zou daarbij tevens problemen opleveren. Daarom wijkt het tracé van de Tweede Verbindingsweg hier af van de Oude Nijkerkerweg; en loopt tot voorbij de kruising met de Julianalaan dichter langs de spoorlijn. Hiermee wordt een betere ruimtelijke inpassing verkregen.

4.4. Implicaties van overige onderzoeksresultaten

Boscompensatie

Voor een deel gaat het nieuwe tracé door een bosperceel.

Het (provinciale) beleid ten aanzien van boscompensatie is vastgelegd in de "Richtlijn compensatie natuur en bos" van 30 juni 1998. Deze richtlijn betreft niet alleen de bosgebieden maar ook natuurgebieden. Als rode draad voor deze richtlijn geldt dat een aantasting van oppervlakte en kwaliteit van natuur en bos niet acceptabel is. Natuur en bos kunnen alleen plaatsmaken voor een ander ruimtegebruik als voor de specifieke locatiegebonden ontwikkeling geen alternatieve locaties aanwezig zijn. Onttrekking dient altijd aansluitend aan een natuur- of boskern te worden gecompenseerd, binnen dezelfde of aangrenzende gemeente.

Ten gevolge van de realisatie van dit plan zal ca. 9.000 m² bos verdwijnen. Hoewel dit feitelijk bos is, hebben deze gronden op de plankaart de bestemming "Verpleeginrichting". Deze boscompensatie kan plaatsvinden in het bestemmingsplan voor Horst Noord. In plan Horst Noord is hiermee inmiddels rekening gehouden. Daarnaast zal het tracé landschappelijk worden ingepast en zal plaatselijk nieuwe laanbeplanting worden aangebracht. Ook blijkt het mogelijk te zijn de boscompensatie te laten plaatsvinden door de landschappelijke inpassing van de Spijkweg. Hierover is overleg geweest en zijn afspraken gemaakt met de Provincie. Uitgangspunt is nu de boscompensatie te regelen middels een wijziging in het bestemmingsplan voor de Spijkweg. Mocht dit evenwel niet haalbaar blijken te zijn doordat hier b.v. bezwaren tegen worden ingediend dan zal alsnog de boscompensatie plaatsvinden in het bestemmingsplan Horst Noord. De boscompensatie is hiermee voldoende gegarandeerd.

Natuur

Flora

Mogelijk zal een deel van de groeiplaats van het grasklokje door de aanleg van de weg verdwijnen. Een ontheffing op de Flora- en faunawet is dan noodzakelijk. Aangezien het grasklokje een algemene soort is, zal deze waarschijnlijk zonder problemen worden toegekend.

Broedvogels

Broedende vogels mogen in het kader van de Flora- en faunawet niet worden verstoord. Dit betekent dat versturende werkzaamheden niet mogen worden uitgevoerd in de broedtijd. Afhankelijk van de soort valt deze in de periode 1 maart tot 1 juli. Voor het verstoren van broedende vogels wordt door LNV geen ontheffing verleend.

Indien de werkzaamheden worden uitgevoerd buiten de broedperiode van de in het gebied aanwezige vogels, ondervinden de meeste soorten geen hinder van voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden. Het leefgebied van een aantal soorten wordt wel vernietigd. Dit geldt met name in het bosstuk net ten zuiden van de Horsterweg.

Een aantal vogelsoorten maakt ook buiten de broedperiode gebruik van hun nest als vaste verblijfplaats. Daarnaast zijn er soorten die hun nest meerdere jaren achter elkaar gebruiken als broedplaats. Hiermee wordt het bewuste nest een vaste verblijf- en/of voortplantingsplaats. Deze broedlocaties genieten bescherming krachtens de Flora- en faunawet. Het gaat binnen het onderzoeksgebied dan met name om de boomkruiper. Vaste verblijf- en voortplantingsplaatsen worden door het aanleggen van de weg permanent vernietigd.

Doordat de verkeersintensiviteit na realisatie van de Tweede Verbindingsweg hoger zal zijn dan de huidige situatie, zal dit gepaard gaan met een toename van de geluidsoverlast op alle in het gebied voorkomende vogelsoorten.

Vleermuizen

Alle vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen zijn beschermd. Hieronder vallen ook de paarverblijven van de ruige dwergvleermuis. De verblijfplaatsen bevinden zich in het in figuur 2 aangegeven gebied. De verblijfplaatsen bestaan uit holten in bomen. Indien (oude) bomen met holten in het aangegeven gebied worden gekapt, is ontheffing op de Flora- en faunawet noodzakelijk. Geadviseerd wordt zoveel mogelijk (oude) bomen met holten te sparen.

De aanwezigheid van foeragerende (dwerg)vleermuizen in het plangebied heeft geen consequenties in het kader van de Flora- en faunawet.

Overige zoogdieren

Enkele van de waargenomen zoogdiersoorten gebruiken het plangebied als vaste verblijfs-, rust- of voortplantingsplaats. Indien de uitvoering van de ontwikkelingsplannen op het behoud hiervan negatief van invloed is, dient voor deze soorten een ontheffing op de Flora- en faunawet te worden aangevraagd.

Op de das en boommarter na zijn het allemaal soorten die in grote delen van Nederland algemeen zijn. Het verdwijnen van leefgebied in het plangebied doet geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de regionale of landelijke populaties van deze diersoorten. Compensatie is daarom niet noodzakelijk.

De waarnemingen van de das (sporen en burchten) geven aan dat het tracé door het leefgebied van de dassen loopt. Een belangrijk deel van het foerageergebied ligt ten

westen van het tracé terwijl de hoofdburcht aan de oostzijde ligt. Dit betekent dat de dassen de weg regelmatig zullen oversteken. Intensivering van het verkeer door aanleg van de Tweede Verbindingsweg zal zonder twijfel leiden tot verkeersslachtoffers. Mitigerende maatregelen zijn daarom noodzakelijk. Langs het zuidelijke deel van het tracé, waar de weg door het bosrijke gebied loopt, zal een wildraster met tunnels aangelegd worden.

De boommarter staat vermeld op de rode lijst als kwetsbaar. Er is in het plangebied geen verblijfplaats (nestboom) aangetroffen. In 2003 is de soort in het geheel niet waargenomen. De status van de boommarter binnen het plangebied blijft daarmee onduidelijk.

Reptielen, dagvlinders en libellen

Reptielen zijn in het geheel niet waargenomen. Onder de dagvlinders en libellen zijn geen bedreigde of beschermde soorten aangetroffen. Ontheffing op de Flora- en faunawet is voor deze diergroepen dan ook niet nodig.

Wijziging Flora- en faunawet

Momenteel wordt gewerkt aan een wijzigingsvoorstel van de Flora- en faunawet, met betrekking tot de bescherming van algemene plant- en diersoorten. De meeste van de in het plangebied aangetroffen soorten zijn beschermd, maar in Nederland niet bedreigd. Het wijzigingsvoorstel houdt in dat in de toekomst voor dergelijke algemene plant- en diersoorten geen ontheffing meer hoeft worden aangevraagd. Voorlopig blijft echter de Flora- en faunawet ongewijzigd van kracht en dient voor alle beschermde soorten ontheffing te worden aangevraagd. Onbekend is wanneer het wijzigingsvoorstel operationeel wordt. Het grasklokje en de algemene zoogdieren zullen hier naar alle waarschijnlijkheid onder gaan vallen.

Conclusie

Bij de realisatie van de Tweede Verbindingsweg bij Ermelo is een ontheffing op de Flora- en faunawet noodzakelijk, indien de vaste verblijf-, rust- en voortplantingsplaatsen van de in § 5.1 behandelde soorten worden geschaad. Voor het grasklokje en de meeste zoogdiersoorten geldt dat ze landelijk (vrij) algemeen zijn en niet bedreigd worden. Daarom zal een aanvraag van een ontheffing op de Flora- en faunawet voor deze soorten normaal gesproken zonder problemen worden toegekend. Compensatie van verlies van leefgebied van deze soorten wordt niet noodzakelijk geacht.

- Voor de broedvogels geldt dat alleen buiten de broedtijd versturende activiteiten uitgevoerd mogen worden. Voor het verstoren van broedvogels wordt geen ontheffing verleend. De broedtijd loopt van 1 maart tot 1 juli.
- In het aangegeven gebied in figuur 2, waar de aanwezigheid van paarverblijven van ruige dwergvleermuizen is vastgesteld, dienen zoveel mogelijk (oude) bomen met holten gespaard te worden. Worden bomen gekapt, dan is een ontheffing op de Flora- en faunawet nodig.
- Voor de das dienen mitigerende maatregelen te worden getroffen. Er dient een raster met dassentunnels te worden aangelegd langs de zuidelijke helft van het tracé. Het tracé loopt hier vlak langs de bestaande Oude Nijkerkerweg. Geadviseerd wordt zowel de nieuwe als de bestaande weg in het raster op te nemen en te ondertunnelen. De gemeente heeft besloten deze aanbeveling over te nemen bij de aanleg van de Tweede Verbindingsweg.

- De boommarter is in 2003 niet aangetroffen. Ontheffing op de Flora- en faunawet is op dit moment dan ook niet noodzakelijk. Wel dient de locatie in de gaten gehouden te worden en indien mogelijk te worden gespaard. Indien de locatie verloren gaat, dient voortijdig onderzoek naar het voorkomen van de boommarter uitgevoerd te worden.

Water

De aanwezige duiker zal moeten worden aangepast en hiervoor zal een keurontheffing bij het waterschap moeten worden aangevraagd.

Cultuurhistorie

Bijzondere aandachtspunten met betrekking tot archeologie zijn in het onderzoek niet naar voren gekomen.

Leidingen

Door de hoogspanningsleiding en de aardgastransportleiding dubbel te bestemmen, krijgen zij voldoende planologische bescherming in het plangebied. Deze bescherming is ook nodig voor de riooltransportleiding, die echter aangeduid wordt.

4.5. Grondverwerving

Voor de realisatie van de Tweede Verbindingsweg dienen diverse gronden te worden aangekocht. Om de verwervingskosten zo laag mogelijk te houden, is bij het vaststellen van het tracé zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande bebouwing. Het tracé zal zoveel mogelijk door tuinen, weilanden e.d. aangelegd worden. Er wordt met de eigenaren onderhandeld voor aankoop van de gronden.

De verwervingskosten van de gronden welke aangekocht dienen te worden, zijn globaal getaxeerd. Daarbij is tevens rekening gehouden met de te betalen vergoedingen voor het (ver)plaatsen van afasteringen, de reconstructie van tuinen, inkomensschade, de minder-opbrengst van het gewas door verkoop van de grond, de aanwezige bestrating en dergelijke.

Doordat de weg bij sommige huizen dichterbij komt te liggen, is het mogelijk dat bewoners, in verband met akoestische aspecten, bijzondere voorzieningen (bijvoorbeeld dubbel glas) bij de aankoop van de gronden bedingen. Hiermee is nog geen rekening gehouden.

Het betreft een globale taxatie, die vóór de daadwerkelijke aankoop definitief vastgesteld zal worden.

4.6. Economische uitvoerbaarheid

De kosten van dit plan zijn in de volgende hoofdgroepen te onderscheiden:

- a Grondverwervingen
- b Voorbereidingskosten
- c Uitvoeringskosten en geluidwerende voorzieningen
- d Kosten buiten het plangebied (o.a. boscompensatie)

Deze ramingen zijn recent geactualiseerd en geïndexeerd. Het totaal aan uitgaven is geprognostiseerd op € 9.098.361,- exclusief de BTW.

De gronden die worden aangekocht en niet nodig zijn voor realisatie van dit bestemmingsplan worden herbestemd en doorverkocht. Dit is in de totaalopzet verwerkt.

In het meerjarenperspectief 2003 – 2006 is de kostenraming voor dit plan vastgesteld op een totaal van € 9.098.361,- waardoor de financiële haalbaarheid van dit plan gewaarborgd is.

In onderstaand overzicht zijn de subtotalen van de raming weergegeven (excl. de BTW).

In het kader van de nog te houden aanbestedingen en grondonderhandelingen zijn enkel de totalen per hoofdpst weergegeven.

Civiele werken	€ 3.203.361,-
Geluidwerende voorzieningen	€ 136.135,-
Grondverwervingen incl. planschades	€ 6.616.000,-
Diverse uitgaven en grondopbrengsten	€ 857.135,- (negatief)
Subtotaal	€ 9.098.361,-

5. JURIDISCHE PLANOPZET

5.1. Planmethodiek

In dit onderdeel van de toelichting wordt nader ingegaan op de wijze waarop de voor het plan gewenste ruimtelijke ontwikkeling juridisch gezien is vastgelegd.

Het bestemmingsplan is opgezet als een gedetailleerd bestemmingsplan en bevat vijf bestemmingen: de bestemming "Verkeersdoeleinden", de bestemming "Fietspaden", de bestemming "Groen", en de dubbelbestemmingen "Aardgastransportleiding" en "Hoogspanningsleiding".

'Gedetailleerd' betekent in dit plan dat de hoofdvorm van het openbare gebied is vastgelegd binnen de op de plankaart als zodanig aangeduide strook gronden. Binnen deze strook kunnen de benodigde verkeersvoorzieningen worden gerealiseerd, met als uitgangspunt de op de kaart aangegeven dwarsprofielen. Tevens is het mogelijk een geluidwerende of geluidsreducerende voorziening aan te leggen.

Verdere flexibiliteit wordt verkregen door in de voorschriften opgenomen vrijstellings- en wijzigingsbepalingen.

5.2. Plankaart

De plankaart bestaat uit één blad (nummer 23-105-20). Op dit blad zijn alle bestemmingen weergegeven via een combinatie van letteraanduidingen en/of arceringen en/of kleur.

5.3. Voorschriften

De voorschriften bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen omtrent het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De voorschriften zijn onderverdeeld in een viertal paragrafen, welke hierna afzonderlijk worden toegelicht. Een artikelsgewijze uitleg is daarbij opgenomen.

5.4. Artikelsgewijs commentaar

Hoofdstuk I Inleidende (algemene en technische) bepalingen

Deze paragraaf bevat drie artikelen, welke van belang zijn voor een goede interpretatie van de bestemmingsbepalingen.

Artikel 1 ("Begripsomschrijvingen") geeft de betekenis aan van een aantal in de voorschriften voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de uitleg van de diverse begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid en daardoor de rechtszekerheid wordt vergroot.

Artikel 2 ("Wijze van meten en berekenen") geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden gemeten. Het geeft bijvoorbeeld aan hoe de hoogte en grondoppervlakte van gebouwen dienen te worden bepaald.

Hoofdstuk II Bestemmingsbepalingen

Deze paragraaf bevat bepalingen die direct verband houden met de op de kaart voorkomende bestemmingen. De indeling van de artikelen in deze paragraaf is in beginsel als volgt:

Doeleindenomschrijving

In dit onderdeel wordt de doeleindenomschrijving gegeven, welke aangeeft welke functies zijn toegelaten.

Realiserings- en bebouwingsbepalingen

De voorschriften vermeld onder 'toegestane bouwwerken' en 'bouwen' hebben betrekking op realiseringsaspecten en bevatten tevens bouwvoorschriften.

Artikel 3 betreft de gronden met de bestemming "Verkeersdoeleinden". Binnen deze bestemming wordt een onderscheid gemaakt naar wegvakken, welke zijn benoemd als respectievelijk "categorie 1", "categorie 2", en "categorie 3". Binnen categorie 1 zijn de gronden bestemd voor onder meer wegen, fietspaden, bermen en bermsloten, en andere verkeersvoorzieningen. Binnen categorie 2 is een overeenkomstige bestemming van toepassing met uitsluiting van de mogelijkheid tot het aanleggen van opstellen in- en uitvoegstroken en fietspaden. Categorie 3 betreft de parallelweg.

Dit artikel bevat een bestemmings specifieke beschrijving in hoofdlijnen, waarin wordt bepaald dat als uitgangspunt geldt dat de bestemming wordt gerealiseerd conform het op de kaart aangegeven inrichtingsprofiel. In de realiserings- en bebouwingsbepalingen is bepaald dat uitsluitend bouwwerken ten dienste van de genoemde bestemming mogen worden gebouwd, zoals onder meerabri's, tunnels, viaducten, ondertunneling, watergangen, lichtmasten en verkeersgeleiders. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidwerende voorzieningen' kunnen geluidsschermen worden geplaatst.

Artikel 4 betreft de gronden met de bestemming "Fietspaden". Het fietspad is als zodanig bestemd omdat het hier gaat om een zelfstandig, vrijliggend fietspad.

Artikel 5 betreft de gronden met de bestemming "Groen". Deze bestemming is gehanteerd om aan de door de omgeving vereiste landschappelijke inpassing van de weg te voldoen en voor het reeds bestaande groen. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidwerende voorzieningen' kunnen geluidsschermen worden geplaatst.

Artikel 6 en 7 betreffen de gronden met de dubbelbestemmingen "Beschermingszone langs aardgastransportleiding" en "Hoogspanningsleiding". Deze bestemming heeft als doel dat er niet zomaar kan worden gebouwd (of werkzaamheden kunnen worden verricht) binnen een bepaalde zone rondom deze leidingen. Eerst moet worden overlegd met de leidingbeheerder.

Hoofdstuk III Bijzondere bepalingen

Artikel 8 betreft de regeling voor bouwen en gebruik van de gronden rondom de aangeduide riooltransportleiding. Ook hier geldt dat voordat wordt gebouwd, eerst de leidingbeheerder wordt gehoord alvorens vrijstelling te verlenen.

Hoofdstuk IV Algemene bepalingen

Deze laatste paragraaf van de voorschriften bevat een aantal bepalingen welke op de bestemmingen van de vorige paragraaf van toepassing zijn.

Gebruiksbepalingen

De gebruiksbepalingen in **artikel 9** ("Gebruik van gronden en bouwwerken") bevatten naast het algemeen verbod de gronden anders te gebruiken dan overeenkomstig de gegeven bestemming nog een aantal met name genoemde verboden. Buiten deze verboden is een aantal gebruiksvormen, ook al zijn deze niet genoemd, door hun aard toch strijdig met de doeleindenomschrijving als aangegeven in lid 1 van resp. art. 4 t/m art. 8.

Overeenkomstig hetgeen in **artikel 10** ("Algemene vrijstellingsbevoegdheid") is vermeld, wordt aan burgemeester en wethouders de mogelijkheid geboden vrijstelling te verlenen van de voorschriften voor bepaalde onderwerpen. Te denken valt hierbij aan de oprichting van onder meer nutsgebouwen en geringe wijzigingen in de maatvoeringen van bouwwerken.

Artikel 11 betreft de "Wijzigingsbevoegdheden". Dit artikel geeft aan op welke onderdelen het plan mag worden gewijzigd. De wijzigingsbevoegdheid anticipeert op kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen die vooralsnog niet noodzakelijk en wenselijk worden geacht, maar die gedurende de looptijd van het bestemmingsplan noodzakelijk of wenselijk kunnen worden. Binnen dit artikel zijn algemene (voor het hele plan geldende) wijzigingsbevoegdheden opgenomen. De wijzigingen behoeven, gezien het niet-ingrijpende karakter, in beginsel niet de goedkeuring van Gedeputeerde Staten.

Artikel 12 bevat de overgangsbepalingen, die tot doel hebben de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken welke op het tijdstip van het in ontwerp ter visie leggen van het plan gebouwd zijn of kunnen worden gebouwd en welke afwijken van de bouwingsvoorschriften van het plan. Bouwwerken welke onder dit overgangsrecht vallen kunnen na vrijstelling worden vergroot met 10%.

In **artikel 13** wordt overtreding van bepaalde verbodsbepalingen strafbaar gesteld ex artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 14 tenslotte, betreft de slotbepaling die aangeeft onder welke naam de voorschriften dienen te worden aangehaald (citeer-artikel).

6. OVERLEG EN INSPRAAK

6.1. Inspraak
[PM]

6.2. Overleg
[PM]

6.3. Zienswijzen
[PM]

Tabel 1: Geluidbelasting in dB(A) op een aantal woningen langs de Tweede Verbindingsweg.
Bijdrage per bronsoort, benodigde isolatie en vanuit akoestisch oogpunt aanbevolen maatregelen.

afname per bronnoort, benodigde isolatie en vanuit akoestisch oogpunt aanbevolen maatregelen.													
wnp.	Adres	Gevel	2015			2010-2015			Meest Geluidluwe gevel				Aanbevolen maatregel
			O. Nijker- kerweg	Julianalaan	Beide wegen	Spoorbaan	Railijst						
			incl. aftr. 5	incl. aftr.2	excl. aftr.ek	elmaal							
76	FK Noodw. 152	N.Oost	53		58	66	nee	west					isolatie + H. waarde of wal 2.5 m en geen hogere waarde
83	J174	Zuid	44	49	53	59	ja						Hogere waarde verkeer niet nodig
94		Oost	5	46	48	71							isolatie railijst
99		West	45	46	52	56			noord				Profiteert mee van eventueel railscherm
68	J176	West	48	44	54	49	ja						Hogere waarde verkeer niet nodig
112		Oost	26	48	50	56			noord				Alleen isolatie railijst
95		Zuid	45	48	53	57							Profiteert mee van eventueel railscherm
82	J178	West	48	41	53	58	ja						Hogere waarde verkeer niet nodig
96		Oost	26	31	36	71			noord				Alleen isolatie railijst
101		Zuid	45	40	50	66							Profiteert mee van eventueel railscherm
69	J180	West	52	41	57	52	ja						Hogere waarde en isolatie ver- keer
100		Zuid	45	40	50	62			noord				isolatie railijst andere gevel

97	Oost	38	33	43	70				Profiteert mee van eventueel railscherm
66	J184	55	44	60	59	ja	west		Hogere waarde + isolatie verkeer; bij wal 2,5 m hoog op bgg voorkeurswaarde – op 1° verdieping hogere waarde 53 dB(A)
105	Zuid	51	47	56	51				Isolatie raillijst mogelijk niet nodig
71	ON114	55		60	68	ja	west		Hogere waarde + isolatie verkeer+isolatie raillijst zelfde gevel. Bij aanleg wal 2,5 m op bgg voorkeurswaarde – op 1° verdieping hogere waarde 53 dB(A)
70	ON118a	54		59	68	ja	west		Hogere waarde + isolatie verkeer + isolatie raillijst zelfde gevel. Bij aanleg wal 2,5 m op bgg + 1° verd. voorkeurswaarde verkeer i.e. geen hogere waarde nodig
72	ON120	49		54	65	ja	west		Hogere waarde verkeer niet nodig. Alleen isolatie raillijst. Profiteert mee van eventuele wal O. Nijkerk, Weg 118 A
81	ON135	43	50	52	54	nee	west		Hogere waarde verkeer niet nodig
102	ON169	55		60	69	ja	west		Hogere waarde verkeer niet nodig. Wel isolatie raillijst. Bij aanleg wal 2,5 m op bgg voorkeurswaarde – op 1° verdieping

86	ON171	N.Oost	43			48	63	ja	west		23	51 dB (A)
Hogere waarde verkeer niet nodig. Alleen isolatie raillijst												