

Omgevingsvergunning reconstructie kruising N236 Geinbrug

IMRO: NL.IMRO.0363.T1409PBSTD-VG01

Toelichting

Deze toelichting bevat de volgende documenten:

- **Ruimtelijke onderbouwing**
- **Notitie bij ruimtelijke onderbouwing**
- **Watertoets**
- **Nota van beantwoording zienswijzen**
- **Aanvraagformulier omgevingsvergunning**

**Reconstructie N236 Geinbrug
Driemond**

ruimtelijke onderbouwing



Behoort bij de beschikking van de
Stadsdeelraad Amsterdam Zuidoost

d.d. 06 NOV. 2014

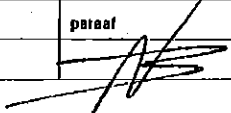
Afdeling Vergunningen
Directie D & V

B.
H.



**Reconstructie N236 Geinbrug
Driemond****ruimtelijke onderbouwing**

referentie	projectcode	status
HLM477-19/14-014.442	HLM477-19	definitief 02
projectleider	projectdirecteur	datum
Ir. A.S. van Belnum	Ir. O.G. Schopers	21 juli 2014

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	Ir. A.S. van Belnum	

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	1
1.1. Probleem- en doelstelling	1
1.2. Plangebied	1
1.3. Huidige situatie	2
1.4. Vigerende bestemmingsplannen	4
2. BELEIDSKADERS	7
2.1. Rijksbeleid	7
2.2. Provinciaal beleid	8
2.3. Gemeentelijk beleid	10
3. PLANBESCHRIJVING	13
3.1. Verkeer	13
3.2. Stedenbouw en landschap	14
3.3. Groen	14
3.4. Water	15
3.4.1. Watertoets	15
3.4.2. Beleidskaders	16
3.4.3. Waterhuishoudkundige situatie	17
3.4.4. Conclusie	19
3.5. Cultuurhistorie en archeologie	20
3.5.1. Inleiding	20
3.5.2. Cultuurhistorie	20
3.5.3. Archeologie	20
3.6. Kabels en leidingen	21
4. MILIEUASPECTEN	23
4.1. Geluid	23
4.1.1. Wettelijk kader en beleid	23
4.1.2. Onderzoeksaanpak en uitgangspunten	24
4.1.3. Resultaten en conclusie	25
4.2. Externe veiligheid	25
4.2.1. Wettelijk kader	25
4.2.2. Huidige situatie	27
4.2.3. Toetsing	27
4.2.4. Conclusie	28
4.3. Milieucontouren bedrijven	28
4.4. Luchtkwaliteit	28
4.4.1. Wettelijk kader	28
4.4.2. Toetsing	28
4.4.3. Conclusie	28
4.5. Bodem	29
4.5.1. Onderzoeksopzet en beoordelingskader	29
4.5.2. Onderzoeksresultaten	29
4.5.3. Conclusies	30
4.6. Ecologie	30
4.6.1. Wettelijke kaders	30
4.6.2. Onderzoeksresultaten	32
4.6.3. Maatregelen	33
4.6.4. Conclusies	34
4.7. Duurzaamheid	34

4.7.1.	Beleidskader	34
4.7.2.	Uitvoering	35
5.	MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	37
5.1.	Economische uitvoerbaarheid	37
5.1.1.	Planschade	37
5.1.2.	Financiering en beheer	37
5.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37
5.2.1.	Ontwerpproces	37
5.2.2.	Procedure	38
5.2.3.	Vooroverleg	38
	laatste bladzijde	38

BIJLAGEN

aantal blz.

I	Beeldkwaliteitsplan (als aparte bijlage verzonden)
II	Watertoets (als aparte bijlage verzonden)
III	Archeologisch bureauonderzoek (als aparte bijlage verzonden)
IV	Akoestisch onderzoek (als aparte bijlage verzonden)
V	(water)bodemonderzoek (als aparte bijlage verzonden)
VI	Natuurtoets (als aparte bijlage verzonden)

1. INLEIDING

1.1. Probleem- en doelstelling

De N236 is een provinciale weg die loopt van Amsterdam Zuidoost naar Bussum, door de kernen Driemond (Amsterdam Zuidoost), Weesp, Ankeveen (Wijdmeren) en Hilversum. Binnen het project 'N236 Reconstructie Loosdrechtdreef-Noordereinde' heeft de provincie Noord-Holland het voornemen de provinciale weg N236 te reconstrueren. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de relatief smalle rijbaan en een aantal onveilige kruispunten. Een onderdeel van deze reconstructie betreft de vervanging van de Geinbrug te Driemond op het kruispunt N236-Zandpad Driemond.

Het kruispunt N236-Zandpad Driemond is een kruising van vier wegen en twee waterwegen, de Gaasp en het Gein. Dit kruispunt moet worden gereconstrueerd, omdat de huidige inrichting niet meer voldoet aan de veiligheidseisen. Het nieuwe kruispunt moet ook zorgen voor een capaciteitsvergroting en een betere doorstroming van het verkeer. Verder is de Geinbrug in zeer slechte staat en dringend aan vervanging toe. Het doel van dit (deel)project is de uiteindelijke realisatie van een duurzaam veilig kruispunt, dat past bij de identiteit van het gebied, aansluit bij de wensen van de belanghebbenden en bewoners en zich voegt in de landschapsvisie voor de N236.

1.2. Plangebied

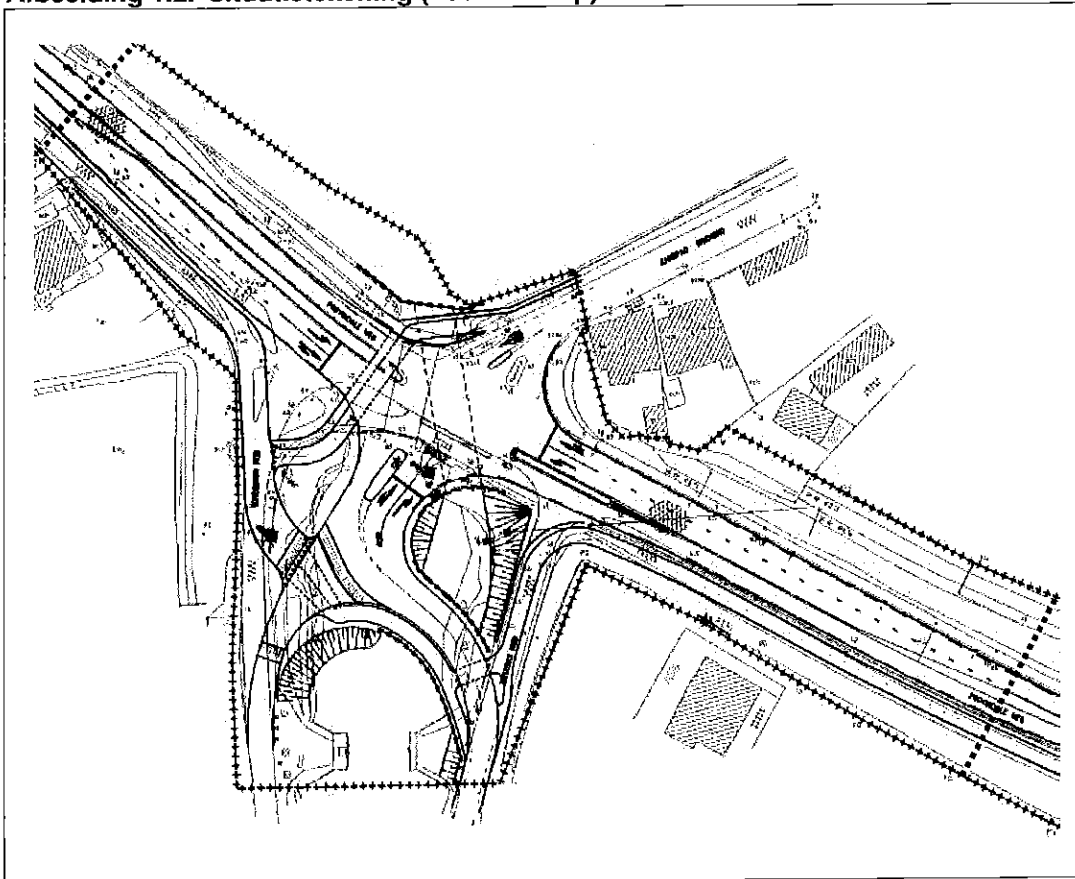
Het plangebied omvat het kruispunt van de N236 met de wegen Zandpad Driemond, Gein-Noord en Gein-Zuid. Het plangebied is globaal met een rode lijn omkaderd in afbeelding 1.1.

Afbeelding 1.1. Ligging plangebied te Driemond



In afbeelding 1.2 is de toekomstige situatie weergegeven, waarop de aanpassingen aan het kruispunt zichtbaar zijn.

Afbeelding 1.2. Situatietekening (voorontwerp)



1.3. Huidige situatie

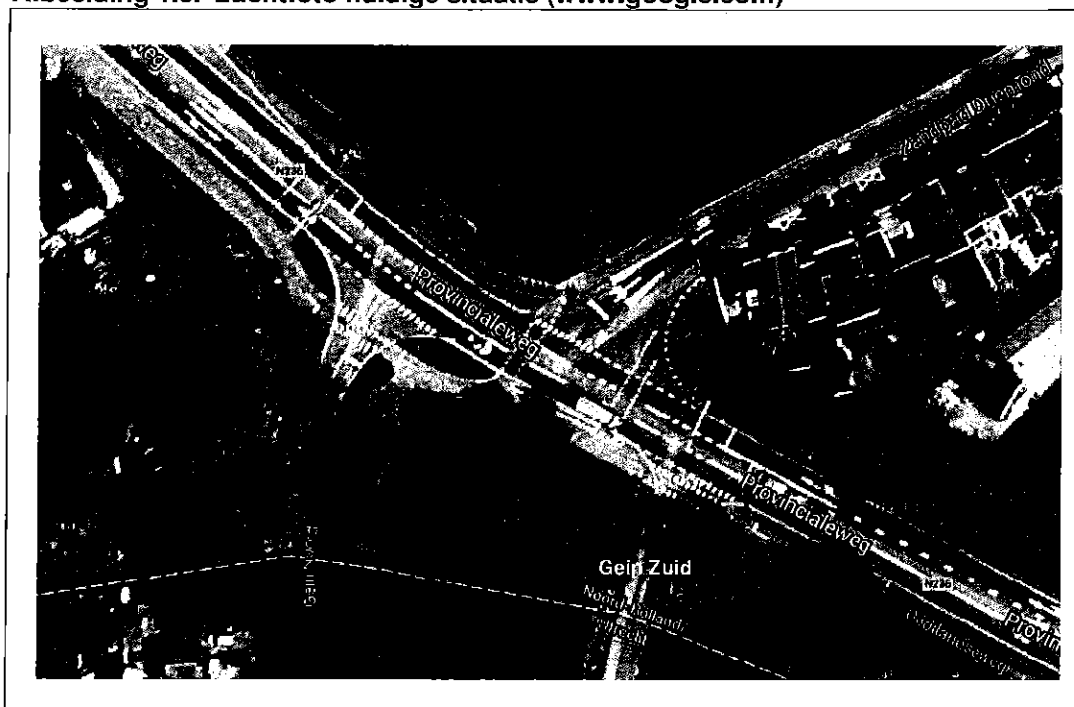
Inleiding

In deze paragraaf is de huidige situatie beschreven. Achtereenvolgens is ingegaan op de verkeerssituatie, het groen en water in het plangebied, de bebouwing rondom het kruispunt en de recreatieve routes op en rondom het kruispunt. Voor een uitgebreide beschrijving van de huidige situatie en geschiedenis van de Geinbrug en foto's van de bestaande situatie wordt verwezen naar het beeldkwaliteitsplan, dat is opgesteld voor de Geinbrug (bijlage I).

Verkeerssituatie

De N236 is een gebiedsontsluitingsweg. De maximumsnelheid ter plaatse van het kruispunt in het plangebied is 50 km/uur. In het plangebied sluiten de wegen Zandpad, Driemond, Gein-Noord en Gein-Zuid op de N236 aan. De N236 is een voorrangsweg en de aansluitingen van de zijwegen op de N236 zijn geregeld door middel van een verkeersregelininstallatie. De drie aansluitingen zijn geregeld als één kruispunt. Afbeelding 1.3 geeft de huidige situatie weer.

Afbeelding 1.3. Luchtfoto huidige situatie (www.google.com)



De huidige vormgeving van het kruispunt is niet duurzaam veilig en heeft een beperkte capaciteit. Het kruispunt bestaat uit drie opeenvolgende T-kruisingen (N236/Gein-Zuid, N236/Zandpad Driemond en N236/Gein-Noord). Alle drie de kruisingen zijn, vanwege hun korte onderlinge afstand, in één verkeersregeling opgenomen. De omvang van het kruispunt leidt echter tot een suboptimale verkeersregeling en verkeersafwikkeling. Daarnaast is het kruispunt niet als één kruispunt herkenbaar en zijn veel potentiële conflictpunten aanwezig op het kruispunt. Het kruispunt is hiermee niet duurzaam veilig vormgegeven.

Water

De N236 kruist het Gein. Ten noorden van het kruispunt ligt de Gaasp. Deze twee watergangen worden onder het kruispunt met elkaar verbonden.

Groen

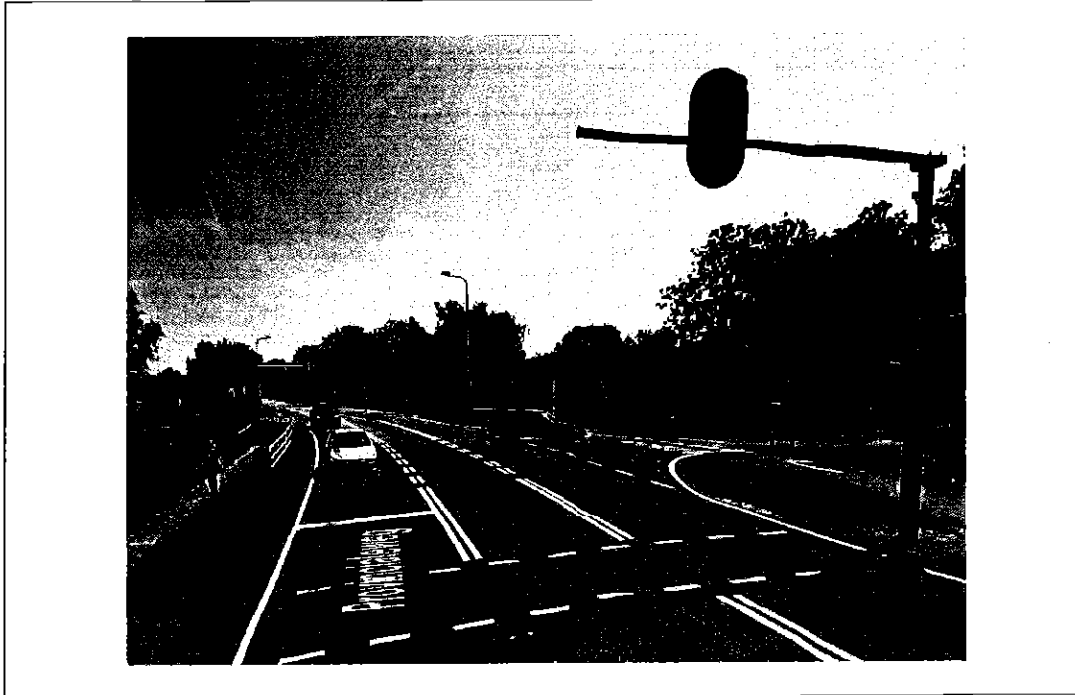
De huidige beplanting bij het kruispunt bestaat voornamelijk uit privébeplanting bij erven, laanbeplanting langs de N236, een essenlaantje langs het Gein, beplanting op de nabij gelegen begraafplaats en overig laag struweel rond de Gaasp en het Gein. Buitenplaats Schoonoord ligt aan de oostzijde van het Gein, tegen het kruispunt aan en bevat een paar monumentale bomen zoals een kastanje, een paar tulpenbomen en een rode beuk.

Bebouwing

De brug over het Gein bestaat uit donkerrood metselwerk met een witte reling. Afbeelding 1.4 toont het brugdek, gezien van de N236 uit westelijke richting.

Rondom het kruispunt staan verschillende gebouwen, vooral woningen. De villa van buitenplaats Schoonoord, ten zuidoosten van het kruispunt, springt in het oog. Ook langs Zandpad Driemond staan enkele karakteristieke panden, waaronder een huis dat stamt uit 1754. Langs het Gein en in Driemond staat verder lage bebouwing.

Afbeelding 1.4. Zicht op de brug vanuit westelijke richting (www.google.com)



Recreatie

De twee wegen langs het Gein, Gein-Noord en Gein-Zuid, zijn recreatieve fiets- en wandelroutes.

Het Gein en de Gaasp worden gebruikt door recreatievaart. Vlakbij de Geinbrug is een opstapplaats, die 's zomers wordt gebruikt door bootjes en 's winters door schaatsers.

1.4. Vigerende bestemmingsplannen

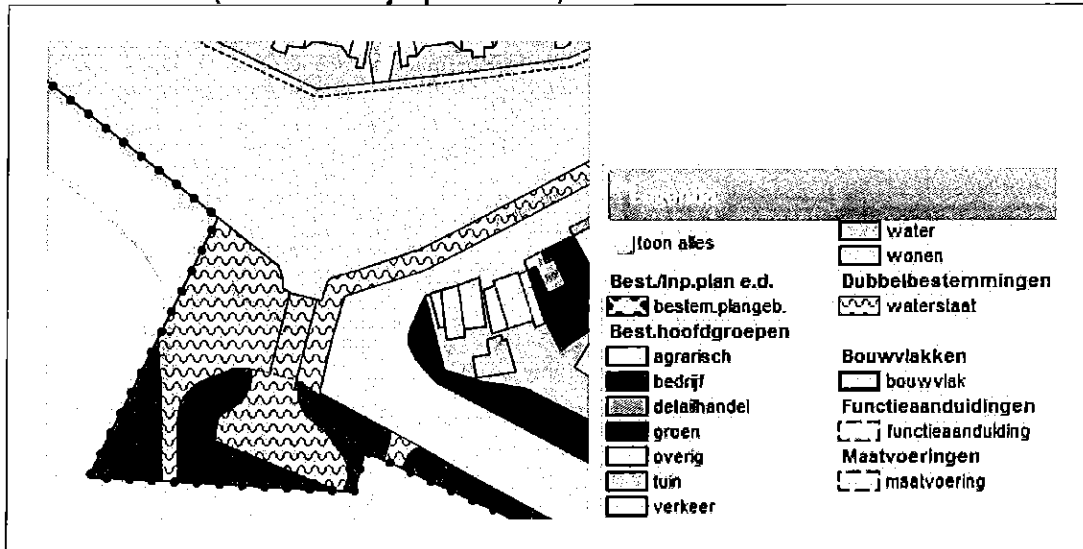
Inleiding

Het kruispunt ligt gedeeltelijk in de gemeente Amsterdam en gedeeltelijk in de gemeente De Ronde Venen. De gemeente De Ronde Venen ligt in de provincie Utrecht. Het kruispunt ligt binnen de grenzen van het bestemmingsplan Driemond-Bestaand Dorp (Amsterdam) en het bestemmingsplan Buitengebied (De Ronde Venen). Hieronder is ingegaan op het vigerende planologisch regime.

Bestemmingsplan Driemond-Bestaand Dorp

Het deel van het plangebied in de gemeente Amsterdam ligt binnen het bestemmingsplan Driemond-Bestaand Dorp (onherroepelijk op 1 juli 2011, vastgesteld door de gemeente Amsterdam). Op de locatie liggen de bestemmingen Verkeer, Groen, Water en een dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering. Het kruispunt wordt geheel opnieuw ingericht en het nieuwe kruispunt past niet binnen de bestemmingsgrenzen. Het bestemmingsplan biedt hiervoor geen ontheffingsmogelijkheden.

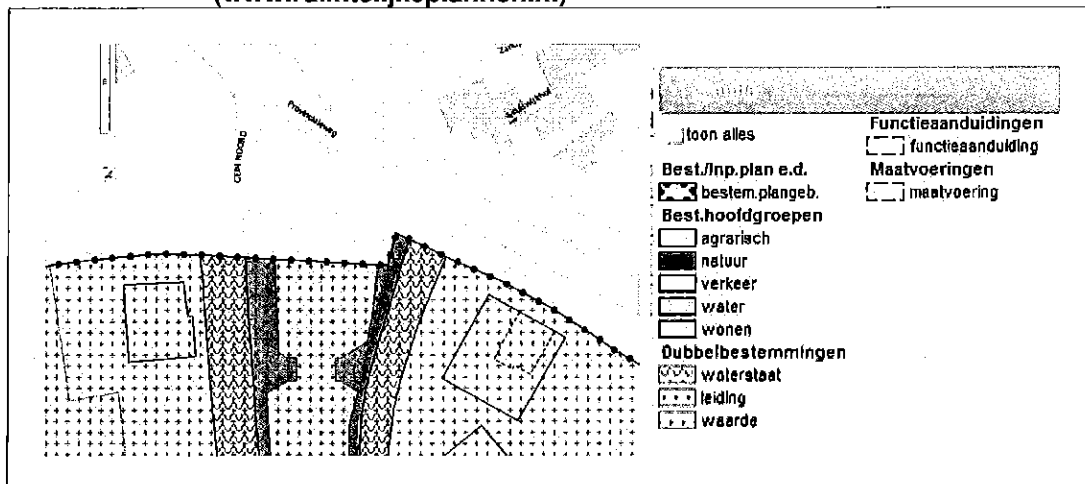
Afbeelding 1.5. Uitsnede uit bestemmingsplan Driemond-Bestaand Dorp
(www.ruimtelijkeplannen.nl)



Bestemmingsplan Buitengebied

Het deel van het plangebied in de gemeente De Ronde Venen ligt binnen het bestemmingsplan Buitengebied (onherroepelijk op 23 november 2011, vastgesteld door de gemeente De Ronde Venen). Op de locatie liggen de bestemmingen Verkeer, Natuur, Water, dubbelbestemming Waterstaat-Waterkeringing en dubbelbestemming Waarde-Archeologie. Het kruispunt wordt geheel opnieuw ingericht en het nieuwe kruispunt past niet binnen de verschillende bestemmingsgrenzen.

Afbeelding 1.6. Uitsnede uit bestemmingsplan Abcoude Buitengebied
(www.ruimtelijkeplannen.nl)



Op grond van artikel 29 van het bestemmingsplan Buitengebied, kunnen de burgemeester en wethouders van de gemeente De Ronde Venen ontheffingen verlenen van bestemmingsplanregels en toestaan dat bestemmingsgrenzen ten behoeve van 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.

Een ontheffing wordt verleend, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden. Het kruispunt N236-Zandpad Driemond wordt geheel nieuw ingericht. Er is geen sprake van het in geringe mate afwijken van het wegprofiel of aansluiting van wegen. Een ontheffing kan daarom niet worden verleend.

Planologisch strijdig gebruik

Op grond van artikel 2.1, lid 1 onder a en c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), is het verboden zonder omgevingsvergunning een project uit te voeren, voor zover dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit het gebruiken en/of bebouwen van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan. De herinrichting van het kruispunt is, vanwege het ruimtebeslag van het nieuwe kruispunt, in strijd met de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen. Om de herinrichting van het kruispunt planologisch mogelijk te maken, is een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan nodig (artikel 2.2, lid 1, onder c in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

De vergunning kan slechts worden verleend, indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Voorliggend document bevat de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de vergunningaanvraag.

Bevoegd gezag vergunningverlening

Op grond van artikel 2.4 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) zijn burgemeester en wethouders van de gemeente, waar het betrokken project in hoofdzaak zal worden of wordt uitgevoerd, bevoegd gezag voor het verlenen van een omgevingsvergunning. Voor onderhavig project betekent dit, dat de gemeente Amsterdam bevoegd gezag is voor het verlenen van de omgevingsvergunning. De provincie Noord-Holland is initiatiefnemer en vraagt de vergunning aan.

2. BELEIDSKADERS

2.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De SVIR vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit. In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

In de SVIR is het actuele beleid van de rijksoverheid op het gebied van onder meer bereikbaarheid en verkeersveiligheid beschreven. In de SVIR zijn diverse nationale belangen

gedefinieerd. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en in stand houden.

Concrete kaders voor de uitwerking van het beleid in de SVIR zijn onder meer opgenomen in bijlage 6 van de SVIR (betreft essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit) en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

In bijlage 6 van de SVIR is het nationale doel wat betreft verkeersveiligheid beschreven: permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden.

De reconstructie van de provinciale weg N236, waar het kruispunt N236-Zandpad Driemond met de Geinbrug deel van uitmaakt, sluit aan op dit beleid, omdat de verkeersveiligheid wordt verbeterd.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de SVIR vastgesteld, dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen, zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

In het Barro staan voor het voornemen geen relevante regels.

Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)

De planlocatie grenst aan het gebied waarin, in het LIB Schiphol, hoogtebeperkingen zijn vastgelegd. Volgens de Overzichtskaart Hoogtebeperking, behorend bij het LIB, grenst de planlocatie aan het gebied waar een maximale bouwhoogte van 150 m is toegestaan. De maximale bouwhoogte van het voornemen ligt ruim onder deze bouwhoogte. Daarom conflicteert het plan niet met de bepalingen in het LIB.

2.2. Provinciaal beleid

Inleiding

Het plangebied ligt binnen de provincie Noord-Holland en de provincie Utrecht. Hieronder is ingegaan op het relevante ruimtelijke beleid van beide provincies.

Structuurvisie Noord-Holland 2040

In september 2006 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland besloten één structuurvisie te maken voor de provincie Noord-Holland: de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Daarbij richt de provincie zich uitdrukkelijk op ruimtelijke vraagstukken, die op regionale en bovenregionale schaal spelen en/of daarop gevolgen hebben. De drie hoofdbelangen ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de provincie Noord-Holland zal een afweging van deze drie belangen voorafgaan. Voor de doorwerking van provinciale belangen in het gemeentelijk beleid zijn regels opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

Bereikbaarheid is cruciaal voor de verdere economische ontwikkeling van de provincie Noord-Holland en de toegankelijkheid van voorzieningen voor bewoners en bezoekers. Daarom investeert de provincie Noord-Holland in de bereikbaarheid. De provincie Noord-Holland benut de bestaande verkeers- en vervoersnetwerken zo goed mogelijk, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang. Daarnaast wil de provincie Noord-Holland een enkele ontbrekende schakel in de netwerken toevoegen. De provincie streeft naar een snel, veilig, betrouwbaar en robuust regionaal wegennet. Om robuust en betrouwbaar te functioneren moet het wegennet worden verbeterd. De reconstructie van de bestaande N236 past binnen dit beleid.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) Noord-Holland

De PRVS schrijft voor waaraan onder meer bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen, voor het afwijken van bestemmingsplannen, moeten voldoen. De regels van het beleid zijn ruimtelijk begrensd. Het plangebied is daarbij gelegen in de volgende onderdelen van het beleid:

- 'bestaand bebouwd gebied (BBG)', 'landelijk gebied', 'gebieden voor gecombineerde landbouw', 'gebieden voor kleinschalige oplossingen voor duurzame energie':
 - het voornemen conflicteert niet met de regels voor deze gebieden;
- rijksbufferzone:
 - de regels schrijven voor, dat het in het bestemmingsplan en de toelichting moet worden aangegeven op welke wijze de open en groene ruimte wordt beschermd, op welke wijze de ruimtelijke kwaliteit wordt beschermd en op welke wijze de dagrecreatieve functie wordt versterkt. Voor het voornemen is een beeldkwaliteitsplan opgesteld, waarbij rekening is gehouden met deze aandachtspunten. Het voornemen conflicteert niet met de regels voor rijksbufferzones;
- het Groene Hart (Nationaal Landschap):
 - voor de gronden gelegen binnen de Nationale Landschappen, dienen in het bestemmingsplan regels te worden opgenomen ten behoeve van het behoud of versterking van de kernkwaliteiten van het betreffende Nationale Landschap. Voor het voornemen is een beeldkwaliteitsplan opgesteld, waarbij rekening is gehouden met deze aandachtspunten. Het voornemen conflicteert niet met deze regel;
- regionale waterkeringen:
 - de PRVS schrijft hierbij voor dat het bestemmingsplan in bescherming van de waterkerende functie moet voorzien door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels. Het bestemmingsplan moet tevens voorzien in een vrijwaringzone aan weerszijden van de waterkeringen, opdat reconstructies van de

waterkeringen niet onmogelijk worden gemaakt. In het kader van voorliggende ruimtelijke onderbouwing is een watertoets uitgevoerd in overleg met de waterbeheerder. Hierin is rekening gehouden met bovenstaande aandachtspunten. Zie daarvoor paragraaf 3.4 over water;

- aardkundig waardevol gebied:
 - de PRVS schrijft voor dat in de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangegeven in hoeverre rekening is gehouden met de in het gebied, zoals aangegeven op kaart 10 en op de digitale verbeelding ervan, voorkomende bijzondere aardkundige waarden zoals beschreven in het rapport Actualisatie Intentie-programma Bodembeschermingsgebieden (vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 12 januari 2004, nummer 68). In het kader van het voornemen is onderzoek uitgevoerd naar archeologische en aardkundige waarden. Zie daarvoor paragraaf 3.5 over cultuurhistorie en archeologie.

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 Utrecht

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) beschrijven Gedeputeerde Staten van Utrecht het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2028. De provincie geeft in de structuurvisie de doelstelling van provinciaal belang aan, welk beleid bij deze doelstellingen hoort en hoe uitvoering wordt gegeven aan dit beleid. Deels geeft de Provincie uitvoering aan het beleid via de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) welke tegelijk met de PRS is opgesteld.

Het verkeersbeleid in de PRS staat in dienst van 'vitale dorpen en steden'. De provincie Utrecht wil de infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling op elkaar afstemmen. In het hele verkeersbeleid wordt vooral eerst gekeken naar verbetering van bestaande infrastructuur en pas indien dat niet afdoende is, naar aanleg van nieuwe infrastructuur. Reconstructie van de bestaande N236 past binnen dit beleid.

Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 Utrecht

In de PRV hebben Provinciale Staten regels gesteld over de inhoud, toelichting of onderbouwing van ruimtelijke plannen. Hieronder vallen bestemmingsplannen, besluiten op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) waarbij afgeweken wordt van een bestemmingsplan, beheersverordeningen en projectuitvoeringsbesluiten op basis van de Crisis en herstelwet. Het doel van de verordening is een aantal provinciale belangen te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. De regels van de verordening hebben betrekking op nieuwe planologische besluiten. Dit betekent dat bijvoorbeeld vigerende bestemmingsplannen niet onder de werking van de verordening vallen. De regels van het beleid zijn ruimtelijk begrensd. Het plangebied is gelegen in de volgende onderdelen van het beleid:

- 'windturbines landelijk gebied', 'luchtvaartterrein', 'verstedelijking landelijk gebied', 'woningen landelijk gebied', 'bebouwingsenclaves en -linten', 'woonschepen', 'algehele agrarische bedrijfsbeëindiging of bedrijfsverplaatsing', 'kernrandzone', 'bestaande niet-agrarische bedrijven', 'agrarische bedrijven', 'glastuinbouw niet toegestaan', 'boven-lokaal recreatieterrein', 'recreatiewoningen':
 - het voornemen conflicteert niet met de regels voor deze gebieden;
- 'vrijwaringzone versterking regionale waterkering':
 - de verordening schrijft voor, dat een ruimtelijk plan bestemmingen of regels bevat, die de waterkerende functie beschermen en voorzien in een vrijwaringszone aan weerszijden van de waterkering. In het kader van voorliggende ruimtelijke onderbouwing is een watertoets uitgevoerd in overleg met de waterbeheerder. Hierin is rekening gehouden met bovenstaande aandachtspunten. Zie daarvoor paragraaf 3.4 over water;

- 'cultuurhistorische hoofdstructuur, historische buitenplaatszone':
 - een bestemmingsplan moet regels bevatten, waardoor de cultuurhistorische waarde van de buitenplaatszone wordt behouden en versterkt. De toelichting op een ruimtelijk plan bevat een beschrijving van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en het door de gemeente te voeren beleid ter zake en van de wijze waarop met eventuele veranderingen wordt omgegaan. Bij de beschrijving van de verschillende waarden wordt gebruik gemaakt van de bijlage Cultuurhistorie. In het kader van het voornemen is onderzoek uitgevoerd naar cultuurhistorische waarden. Zie daarvoor paragraaf 3.5 over cultuurhistorie en archeologie. Ook is een beeldkwaliteitsplan opgesteld waarbij rekening is gehouden met de cultuurhistorische waarden in het plangebied;
- 'mobiliteitstoets':
 - de toelichting op een ruimtelijk plan, waarbij ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, bevat een beschrijving van het aantal verplaatsingen, die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. Het plan leidt niet tot (extra) voertuigbewegingen. Een mobiliteitstoets is daarom niet uitgevoerd;
- 'landschap, Groene Hart':
 - een ruimtelijk plan bevat bestemmingen en regels ter bescherming en versterking van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten, zoals genoemd in de bijlage Kernkwaliteiten landschap. De toelichting op een ruimtelijk plan bevat een beschrijving van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten en de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten is omgegaan. Voor het voornemen is een beeldkwaliteitsplan opgesteld, waarbij rekening is gehouden met deze aandachtspunten;
- 'ecologische hoofdstructuur':
 - een ruimtelijk plan bevat bestemmingen en regels, die de wezenlijke kenmerken en waarden beschermen, in stand houden en ontwikkelen. Verder is het zogenaamde 'nee, tenzij' regime van toepassing. Het voornemen is getoetst aan het beleid in het kader van de EHS. Zie daarvoor paragraaf 4.6 over ecologie.

2.3. Gemeentelijk beleid

Inleiding

Het plangebied ligt binnen de gemeente Amsterdam en de gemeente De Ronde Venen. Hieronder is ingegaan op het relevante ruimtelijke beleid van beide gemeenten.

Structuurvisie Amsterdam 2040

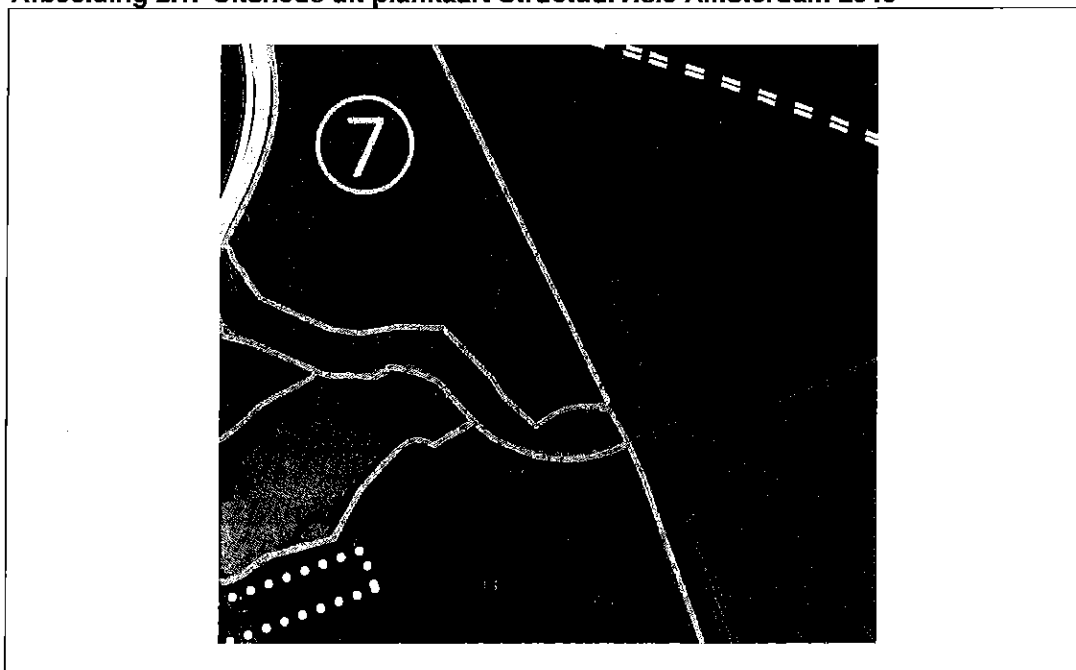
In de structuurvisie van Amsterdam zijn zeven ruimtelijke opgaven bepalend voor de ontwikkeling van Amsterdam:

- verdichten:
 - via intensiever gebruik van de ruimte in de stad kan aan veel meer mensen en bedrijven woon- en werkruimte worden geboden;
- veranderen van functies:
 - als onderdeel van de verdichting zullen verschillende bedrijventerreinen worden omgezet naar gebieden waar wonen en werken samengaan;
- regionaal openbaar vervoer:
 - een regio, die wil functioneren als metropool kan niet zonder snel, frequent en comfortabel openbaar vervoer op regionale schaal;

- hoogwaardige openbare ruimte:
 - de kwaliteit van leven in de stad wordt steeds belangrijker en daarmee de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte;
- meer gebruik van groen en water:
 - het gebruik van groen en water in en rondom de stad neemt toe en vervult een steeds belangrijker rol;
- duurzame energie:
 - de fossiele brandstoffen raken hoe dan ook een keer op. De stad moet zich daar op voorbereiden. Daarom moet Amsterdam energiezuiniger worden;
- Olympische spelen 2028:
 - Nederland wil de Olympische Spelen van 2028 binnenhalen. Amsterdam kan en wil hier een aanzienlijke rol in vervullen.

In de structuurvisie Amsterdam ligt het plangebied in de zogenaamde Diemerscheg (aangegeven met cijfer 7 in afbeelding 2.1). Langs de N236 is een regionale fietsroute aanwezig (oranje lijn in afbeelding 2.1).

Afbeelding 2.1. Uitsnede uit plankaart Structuurvisie Amsterdam 2040



Het voornemen conflicteert niet met het beleid conform de Structuurvisie van Amsterdam.

Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA)

De Mobiliteitsaanpak Amsterdam is het overkoepelende kader voor het mobiliteitsbeleid voor Amsterdam in de periode tot 2025. In het nieuwe mobiliteitsbeleid van Amsterdam blijft bereikbaarheid belangrijk voor het goed functioneren van de stad, maar snelheid is niet meer de centrale factor. Het aantal voorzieningen dat inwoners en bedrijven ook lopend en fietsend kan bereiken is minstens zo belangrijk. Bij de inrichting van straten blijft een goede doorstroming belangrijk, maar factoren als kwaliteit van de openbare ruimte, veiligheid en betrouwbaarheid wegen even zwaar mee. In het mobiliteitsbeleid wordt gedifferentieerd naar gebieden. Buiten de ring is meer ruimte voor de auto en zitten vervoerwijzen elkaar minder in de weg.

Reconstructie van de N236, met als onderdeel daarvan vervanging van de Geinbrug sluit, gezien de projectdoelen, aan op het gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

Structuurvisie De Ronde Venen 2030

De Ontwerp Structuurvisie De Ronde Venen is door de gemeenteraad van De Ronde Venen vastgesteld op 17 oktober 2013. De Structuurvisie heeft een looptijd tot 2030 en wordt in die periode twee maal geëvalueerd en eventueel geactualiseerd. In de Structuurvisie zijn de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling en de hoofdzaken van het gemeentelijk ruimtelijk beleid beschreven.

Relevante onderdelen van het beleid zijn:

- het Gein is aangewezen als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Hiermee wordt uitvoering gegeven aan nationaal en provinciaal beleid. De effecten op de EHS zijn onderzocht en beschreven in paragraaf 4.6;
- het Gein is aangewezen als onderdeel van de Oude Hollandse Waterlinie. De verschillende verdedigingslinies van de Oude Hollandse Waterlinie worden door regels in bestemmingsplannen of beheersverordeningen beschermd. De recreatieve beleefbaarheid van de linie moet worden bevorderd. De effecten op cultuurhistorie en archeologie zijn onderzocht en beschreven in paragraaf 3.5;
- het Gein is aangewezen als onderdeel van het (recreatieve) groene en blauwe netwerk. Het gaat hier om verbetering van recreatieve verbindingen. De recreatieve verbindingen worden in het voornemen in stand gehouden.

Het beleid in de structuurvisie van de gemeente De Ronde Venen vormt geen belemmering voor het voornemen.

Verkeersvisie De Ronde Venen 2030

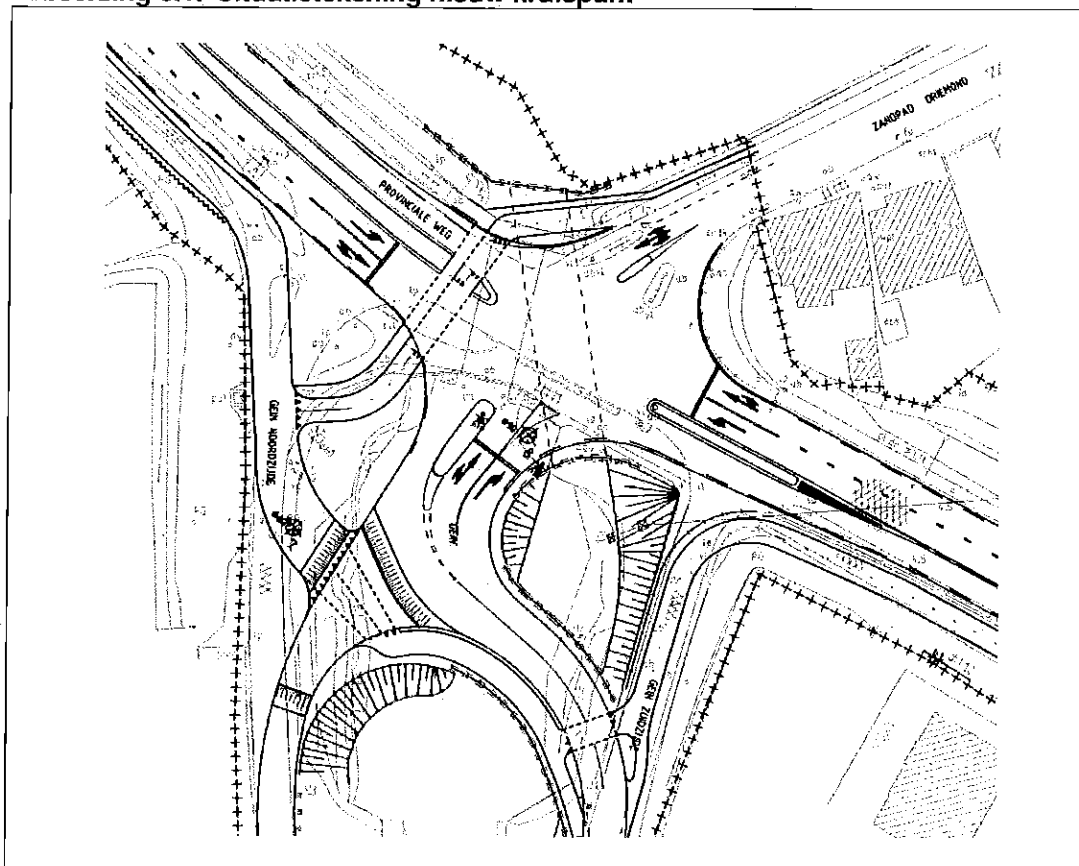
De verkeersvisie is onderdeel van de Structuurvisie De Ronde Venen 2030 en geeft het gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer en bereikbaarheid weer. De hoofdthema's in de visie zijn bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De reconstructie van de N236 draagt bij aan verbeterde bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Gezien deze doelen is het voornemen in lijn met de verkeersvisie van De Ronde Venen.

3. PLANBESCHRIJVING

3.1. Verkeer

Vanuit verkeerskundig oogpunt is gekozen voor een compacte oplossing. Het kruispunt wordt compacter gemaakt door de bestaande aansluitingen Gein-Noord en Gein-Zuid te combineren tot één aansluiting. De nieuwe aansluiting wordt daarbij gerealiseerd tegenover de bestaande aansluiting van Zandpad Driemond. Zo ontstaat een volwaardig viertakskruispunt, zie onderstaande afbeelding. Het kruispunt blijft geregeld door middel van verkeerslichten.

Afbeelding 3.1. Situatietekening nieuw kruispunt



Fietsers worden ter hoogte van het kruispunt omgeleid via een veilige (verkeersluwe) route via Gein-Noord en Gein-Zuid, ten zuiden van het kruispunt. Doordat de fietsroutes niet zijn opgenomen in de regeling van het kruispunt, wordt ook de doorstroming van het verkeer op het kruispunt (verder) verbeterd.

Brede middenbermen zorgen voor een veilige gefaseerde oversteek voor langzaam verkeer en zorgen, vanwege de optische versmalling van de rijbaan dat auto's snelheid minderen. De middenbermen worden uitgevoerd met bakstenen klinkers.

3.2. Stedenbouw en landschap

Ondanks de compactere vormgeving in verkeerskundig opzicht is er sprake van optische vergroting van het kruispunt.

De Geinbrug is in de huidige situatie relatief smal en er is aan beide kanten van de brug (visueel) contact met het water. In de nieuwe situatie is de relatie met het Gein minder beleefbaar vanwege het verminderde (zichtbare) wateroppervlak.

Om het kruispunt op een goede wijze landschappelijk in te passen, is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hierin zijn alternatieven voor de landschappelijke inpassing geschetst. De alternatieven zijn besproken met belanghebbenden op een bijeenkomst d.d. 28 augustus 2013. Naar aanleiding hiervan is een voorkeursvariant voor de landschappelijke inpassing opgesteld. Het plan is vervolgens op een informatiebijeenkomst d.d. 25 november 2013 aan bewoners en andere belanghebbenden gepresenteerd. De voorkeursvariant heeft een breed draagvlak. De hoofdlijnen van de voorkeursvariant zijn: een korte duiker en Gein-Zuid kruist het Gein door middel van een brug. Een uitgebreidere beschrijving en beelden van deze voorkeursvariant zijn opgenomen in het beeldkwaliteitsplan in bijlage I.

Het beeldkwaliteitsplan is een integraal onderdeel van de contractstukken behorende bij het contract tussen de provincie en de opdrachtnemer voor de verdere uitwerking en realisatie van het plan. Daarmee is de uitvoering van het beeldkwaliteitsplan geborgd.

3.3. Groen

In het beeldkwaliteitsplan is een inrichtingsvoorstel/landschapsontwerp opgenomen, waarin ook een plan voor het behoud en de plant van groen is opgenomen. Zie afbeelding 3.2 voor dit plan. In het beeldkwaliteitsplan zijn een nadere toelichting en onderbouwing opgenomen.

Afbeelding 3.2. Groen in beeldkwaliteitsplan



3.4. Water

3.4.1. Watertoets

Landelijk is vastgesteld, dat bij ruimtelijke plannen en besluiten het watertoetsproces doorlopen dient te worden, zodat voldoende rekening wordt gehouden met het waterbelang. In de praktijk betekent dit, dat de initiatiefnemer vroegtijdig afstemming zoekt met de waterbeheerder over de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan de uitgangspunten van duurzaam waterbeheer. Op deze manier wordt nagedacht over behoud en mogelijke versterking van de waterhuishouding in het plangebied en de omgeving en het voorkomen van negatieve effecten (zoals wateroverlast en verdroging).

De N236 ligt in het beheergebied van hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV). Het hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor de beveiliging tegen hoog water, peil-beheer, vaarwegbeheer, handhaving van een goede waterkwaliteit en de verwerking van afvalwater. Andere aspecten van het waterbeheer, zoals afvoer van hemelwater vanaf particulier terrein, zijn een verantwoordelijkheid van de gemeentes. Voor een zo integraal mogelijk waterbeheer laten AGV en de gemeente Amsterdam hun watertaken uitvoeren door de gemeenschappelijke organisatie Waternet.

Het resultaat van de watertoets is beschreven in de waterparagraaf, die tot stand is gekomen in overleg met Waternet, namens AGV. De volledige waterparagraaf is opgenomen in bijlage II en bestaat uit twee delen. Het algemeen deel, het hoofdrapport, is van toepassing op de gehele N236. In de bijlagen van de waterparagraaf is ingezoomd op enkele wegdelen.

In voorliggend rapport is ingegaan op de relevante beleidskaders, de huidige situatie en de toekomstige situatie voor wat betreft de reconstructie van het kruispunt N236/Zandpad Driemond.

3.4.2. Beleidskaders

Europees en nationaal beleid

Diverse beleidsdocumenten liggen ten grondslag aan de uitgangspunten op het gebied van duurzaam waterbeheer. Op Europees niveau gaat het om de Kaderrichtlijn Water, die voorschrijft dat de waterkwaliteit van alle wateren in 2015 in 'goede ecologische toestand' dienen te verkeren. Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid voor de periode 2009-2015. Hierin is onder andere opgenomen dat een integrale en duurzame benadering van de wateraspecten in ruimtelijke plannen dient plaats te vinden, waarbij de watersysteembenadering wordt gehanteerd. Dit houdt onder andere in, dat geen afwenteling van waterhuishoudkundige problemen op de omgeving mag plaatsvinden (waterneutraal ontwikkelen) en dat rekening wordt gehouden met klimaatveranderingen.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW uit 2003 en NBW-actueel uit 2008) leggen de overheden vast op welke wijze, met welke middelen en langs welk tijdspad zij gezamenlijk de grote wateropgave voor Nederland in de 21^e eeuw willen aanpakken.

De Wet milieubeheer, de Waterwet en de Wet bodembescherming maken het mogelijk algemene regels te stellen met betrekking tot nadelige gevolgen van het milieu. Een relevant voorbeeld is het Besluit lozen buiten inrichtingen (2011). Hiermee vervalt voor een aantal lozingen, waaronder afvloeiend hemelwater van wegen, de vergunningplicht en volstaat een melding. In het besluit is aangegeven dat gecontroleerd infiltreren in de bodem (berm) de voorkeur heeft boven lozen in een oppervlaktewaterlichaam.

Provinciaal beleid

In het Waterplan 2010-2015 staat hoe de provincie Noord-Holland het waterbeheer in Noord-Holland uitvoert. Het plan is een regionale uitwerking van onder andere de Europese Kaderrichtlijn Water en het Nationaal Bestuursakkoord Water. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. De provincie streeft naar een integrale manier van omgaan met water bij ruimtelijke gebiedsontwikkeling. Streefdoelen zijn verder:

- waarborgen van voldoende bescherming tegen overstromingsrisico's;
- verantwoord benutten en beleven van water door mens, natuur en bedrijvigheid;
- zorg voor schoon en voldoende water.

De provincie stimuleert dat nieuw bestemde gebieden of herstructureringsgebieden duurzaam en klimaatbestendig worden ingericht (veilig, zuinig watergebruik, minimale wateroverlast, geen watertekort, voldoende waterkwaliteit).

Het voornemen is deels gelegen in de provincie Utrecht. De provincie Utrecht heeft haar beleid opgenomen in het Waterplan 2010-2015. De provincie streeft naar duurzame, robuuste watersystemen, die goed in staat zijn om zelfstandig extremen op te vangen, zonder dat afwenteling plaatsvindt en met voldoende ontwikkelingsmogelijkheden van landgebruiksfuncties binnen de watersystemen. De provincie Utrecht toetst, net als de provincie Noord-Holland, aan de volgende criteria:

- vasthouden-bergen-afvoeren;
- herschikken van functies-bufferzones-technische maatregelen;
- schoonhouden-scheiden-zuiveren;
- preventie-gevolgenbeperking-calamiteitenbeheersing.

Beleid hoogheemraadschap

De algemene visie, doelstellingen en aanpak van het hoogheemraadschap zijn uitgewerkt in het Waterbeheerplan van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015. Hierin worden de volgende thema's onderscheiden:

- veiligheid;
- voldoende water;
- schoon water;
- vaarwegbeheer en nautisch beheer;
- recreatie, cultuur en landschap;
- grondwater.

Het beleid is per thema of taak verder uitgewerkt in specifieke beleidsnota's. Om de beleidsdoelen te kunnen realiseren, beschikt het hoogheemraadschap over een eigen verordening, genaamd de Keur AGV 2011. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden een watervergunning worden verleend. Het bestuur van het hoogheemraadschap beoordeelt de vergunningaanvraag en bepaalt de voorwaarden met behulp van de Beleidsregels Keurvergunningen (augustus 2013). In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een vergunning nodig is. In veel gevallen geldt wel een meldplicht.

3.4.3. Waterhuishoudkundige situatie

Inleiding

Hieronder is de waterhuishoudkundige situatie beschreven voor wat betreft het weggedeelte tussen de Gaasperdammerweg (km 2.4) en het Amsterdam-Rijnkanaal (km 5.1).

Grondwater

De huidige weg beschikt op dit traject over voldoende ontwateringsdiepte (minimaal 50 cm), door een verhoogde ligging op een zandlichaam/waterkering. De toekomstige weg zal deels op gelijke hoogte worden aangelegd en gedeeltelijk worden opgehoogd. Op enkele locaties is een grondkerende damwand/keerwand voorzien, indien onvoldoende ruimte voor een talud beschikbaar is. De aannemer is verantwoordelijk voor de precieze wijze van keren en de diepte van de wanden. Op basis van nader geohydrologisch onderzoek op locatie, zal de constructie worden afgestemd op zo min mogelijke verstoring van grondwaterstanden en -stromingen. Waternet en de provincie zijn overeengekomen, dat de constructie ter hoogte van de parkeervakken en net voor kruising Driemond, waterdoor-latend worden gemaakt. Dit in verband met de afvoer van kwel, die in de bestaande situatie overlast veroorzaakt bij de achterliggende bebouwing. De overlast zal daardoor niet ver-ergeren.

Waterkwantiteit en compensatie verharding

Op dit deel van het tracé vindt een geringe wijziging plaats van de ligging en omvang van het verharde oppervlak. De grootste wijziging vindt plaats ter plaatse van de kruising van de N236 met het Gein en Zandpad Driemond, waar de verharding toeneemt en een deel van het oppervlaktewater wordt gedempt. De toename van het verharde oppervlak bedraagt 4.854 m² over het deeltraject. Bij een toename van meer dan 1.000 m² is compensatie verplicht. Minimaal 10 % van de toename dient gecompenseerd te worden als nieuw oppervlaktewater, ofwel circa 485 m². Daarnaast dient de demping van circa 675 m² oppervlaktewater bij het Gein volledig te worden gecompenseerd. Voor dit traject bedraagt de totale wateropgave daarmee 1.160 m².

In principe dient de compensatie plaats te vinden per peilgebied. In het geval van de N236 ziet Waternet de bergingsopgave van de verschillende trajecten echter als één geheel en is afgesproken dat de provincie Noord-Holland de benodigde compensatie zal meenemen in de 'Reconstructie G.J. Wiefferingdreef-Faunapassages'. In dit stadium zijn nog geen concrete locaties in beeld, hierover dient nog nadere afstemming plaats te vinden met Waternet.

Op de demping in het Gein na vinden geen wijzigingen plaats in de ligging en omvang van de hoofdwatgangen nabij het tracé. Voor de nieuwe kruising bij het Gein is in overleg met Waternet een voorkeurontwerp uitgewerkt, waarbij de afsluitingsweg wordt gescheiden van de hoofdweg en met twee aparte bruggen over het Gein wordt geleid. Op deze manier ontstaat een robuuste constructie waarbij zo min mogelijk oppervlaktewater wordt gedempt.

Stuwing

Voor de bestaande Geinbrug is een opstuwing berekend van 7,6 mm, bij een debiet van 2,75 m³/s. In de toekomstige situatie mag deze opstuwing niet toenemen. De brug wordt in de toekomstige situatie langer (de extra lengte bedraagt circa 15 m), maar doordat de brug ook iets breder wordt (circa 0,5 m) neemt de opstuwing licht af tot 6,8 mm. Voor nieuwe kunstwerken, zoals de brug bij de aansluitingsweg, geldt een maximale opstuwing van 3 mm. Uit de globale berekening volgt, dat vanaf een breedte van circa 9 m aan deze eis wordt voldaan. Door de brug breder te maken zal de opstuwing verder afnemen.

De toekomstige versmalling van de watergang ter plekke van de twee bruggen zal tot circa 1 mm extra opstuwing leiden. Dit kan worden gecompenseerd door de afname in opstuwing bij de Geinbrug en door verwijdering van de noodkering ten zuiden van de brug. Het uiteindelijke ontwerp en aspecten rondom de uitvoering dienen nader met Waternet te worden afgestemd.

In afstemming met Waternet worden bestaande duikers en gemalen zo goed mogelijk ingepast in het wegontwerp en worden afspraken gemaakt over de uitvoeringsfase, zodat de aan- en afvoer van water zo min mogelijk wordt belemmerd.

Waterveiligheid

De N236 is vanaf het Gaasperpark tot bij de kruising met het Gein gelegen in de kernzone van de primaire waterkering langs het Gaasp. Bij het wegontwerp is uitgegaan van handhaving van de bestaande hoogteligging van de weg. Omdat in de huidige situatie de kruinhoogte door verzakking niet voldoet aan de normering, is op verzoek van Waternet in het wegontwerp opgenomen dat de kade op twee locaties wordt opgevuld:

- voor de aansluiting op de Driemondweg, over een lengte van circa 200 m (kilometrerings 2.90 tot 3.1);
- in de bocht tussen aansluiting Driemondweg en het Gein, over een lengte van circa 450 m (kilometrerings 3.5 tot 3.95).

Om de stabiliteit van de waterkering te waarborgen, is een watervergunning nodig voor werkzaamheden aan de weg binnen de kern- en beschermingszones. De aannemer is verantwoordelijk voor het goed blijven functioneren van de waterkering tijdens en na de reconstructie. Door middel van geotechnische berekeningen dient te worden aangetoond dat er geen risico's zijn voor de hoogte, stabiliteit of erosiegevoeligheid van de waterkering.

Waternet heeft verder aangegeven dat het aanplanten van bomen binnen de kern en beschermingszone van de kering niet wenselijk, maar wel mogelijk is, mits goed onderbouwd en aan de eisen van het Hoogheemraadschap wordt voldaan.

Ter hoogte van de kruising met het Gein is een noodkering aanwezig haaks op het Gein. Het gaat om een compartimenteringswand in de vorm van twee landhoofden en een balgstuw. Aangezien de bestaande noodkering renovatie behoeft, is in overleg met de provincie Noord-Holland afgesproken een nieuwe compartimenteringswand te integreren in de nieuwe kruising en de oude noodkering, inclusief landhoofden, te verwijderen. De nieuwe noodkering zal bestaan uit sponningen waar tussen schotbalken kunnen worden geplaatst. Voor deze werkzaamheden is een vergunning benodigd. De eisen voor het nieuwe ontwerp zijn door Waternet vastgelegd in een programma van eisen (versie 2.0, oktober 2013).

Waterkwaliteit

In de huidige situatie stroomt het afstromende hemelwater via de berm af naar de bermstoot. Deze situatie zal in de toekomst worden gehandhaafd. Infiltratie in de bodem leidt tot het langer vasthouden van het water in het betreffende gebied en een beperkte verspreiding van verontreinigingen, voornamelijk in de bodem. Bij het reguliere wegbermbeheer wordt periodiek de toplaag van de berm afgeschraapt, waarmee ook een deel van de verontreinigingen wordt afgevoerd en doorslag naar grondwater wordt voorkomen. Voor het wegmeubilair wordt het gebruik van uitlopende materialen vermeden. Verder vormt de reconstructie van de weg geen (nieuw) obstakel voor vissen of andere dieren en wordt de oeverlengte en -kwaliteit niet aangetast.

Vaarwegbeheer

Bij de uitwerking van het uiteindelijke ontwerp voor de kruising van het Gein, inclusief de nieuwe noodkering, dient rekening gehouden te worden met de belangen van de recreatievaart, conform de Richtlijnen Vaarwegen 2011. In overleg met Waternet zal worden gekeken naar een zo optimaal mogelijke zichtbaarheid en bochtstraal. De doorvaarthoogte dient groter of gelijk aan de huidige doorvaarthoogte te zijn, met een minimale bodemhoogte van NAP -2,00 m (-1,80 ter plaatse van de noodkering). Aan weerszijden van het kunstwerk zullen geleide- en remmingswerken worden geplaatst, evenals seinvoering voor de doorvaartopening.

Kabels en leidingen

De aannemer(s) voor de realisatie van het werk draagt/dragen er zorg voor, dat het leggen van kabels en leidingen in of nabij waterstaatswerken geen risico's veroorzaakt voor de stabiliteit en watervoerbaarheid.

3.4.4. Conclusie

Voor de realisatie van het voornemen is een watervergunning nodig voor onder andere het verrichten van activiteiten op een waterkering, het aanleggen van verharding en dempen van oppervlaktewater en het aanpassen van kunstwerken (bruggen/duikers). De aannemer zal de Watervergunning aanvragen bij de waterbeheerder.

Voor het verkrijgen van de watervergunning dient aangetoond te worden, dat het ontwerp geen wezenlijke negatieve effecten heeft op het functioneren van het watersysteem. Dit is voor het voorontwerp gedaan in de waterparagraaf bij dit rapport. Op basis van de afspraken met Waternet en het ontwerp van de reconstructie, zal de watervergunning worden verleend. De benodigde watervergunning vormt daarmee geen belemmering voor het voornemen.

De aannemer moet, bij de verdere uitwerking van het ontwerp, uitwerking geven aan de relevante maatregelen. Tot in de uitvoeringsfase zal er overleg worden gevoerd met Waternet.

3.5. Cultuurhistorie en archeologie

3.5.1. Inleiding

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met het thema cultuurhistorie. Cultuurhistorie bestaat uit drie aspecten: historische geografische waarden (zoals landschappelijke kenmerken, verkaveling, dijken), historisch (steden)bouwkundige waarden (waaronder monumenten en stedenbouwkundige patronen/kwaliteiten) en archeologie (ondergrondse cultuurhistorie).

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor, dat in ruimtelijke plannen een inventarisatie van (alle) cultuurhistorie moet plaats vinden. Ook moet een gedegen afweging plaats vinden indien cultuurhistorie mogelijk wordt geraakt in de plannen. Op grond van de Monumentenwet is voor het aantasten van monumenten (zowel gebouwen, land-schappelijke elementen en archeologie) een vergunning nodig.

3.5.2. Cultuurhistorie

In het Beeldkwaliteitsplan (bijlage I) is de ontstaansgeschiedenis van het landschap in het plangebied beschreven. De ontstaansgeschiedenis en bestaande landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten bepalen de manier waarop het nieuwe kruispunt in het landschap is ingepast. Het beeldkwaliteitsplan is tot stand gekomen in overleg met gemeente De Ronde Venen, gemeente Amsterdam, provincie Utrecht, Waternet, Actiecomité Spaar het Gein en omwonenden. Het beeldkwaliteitsplan is één van de contractstukken voor de aannemer die het werk gaat uitvoeren.

Er worden door het voornemen geen gebouwen en/of monumenten verwijderd of aangetast.

Er staan geen monumentale bomen in het plangebied (http://maps.amsterdam.nl/monumentaal_groen/). Er staan monumentale bomen op het landgoed Schoonoord. Deze bomen worden niet aangetast.

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland heeft geen relevante aanvullende informatie opgeleverd.

3.5.3. Archeologie

Inleiding

Vanwege de verwachte archeologische waarde van het plangebied, is er bureauonderzoek uitgevoerd naar archeologische monumenten en waarden. Het volledige rapport van dit onderzoek is opgenomen in bijlage III.

Het bureauonderzoek omvat het verwerven van informatie over bekende en verwachte archeologische waarden en heeft tot doel een gespecificeerde archeologische verwachting op te stellen voor het plangebied. Ten behoeve van het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting is aandacht besteed aan bodemkundige, geomorfologische, geologische en historisch geografische aspecten in (de omgeving van) de Geinbrug te Driemond. Tevens zijn bekende archeologische gegevens geïnventariseerd.

Onderzoeksresultaten

Direct ten zuiden van het plangebied ligt een zone met een hoge archeologische verwachting. Deze hoge waardering is gebaseerd op aanwezigheid van een rivierinversierug in (de omgeving van) het plangebied.

Het plangebied maakt geen deel uit van een archeologisch monument (AMK-terrein). Tevens liggen in de omgeving (straal van 500 m) geen AMK-terreinen.

In de directe nabijheid van het plangebied zijn wel enkele waarnemingen bekend. Het betreft diverse fragmenten aardewerk voornamelijk afkomstig uit de late middeleeuwen tot en met nieuwe tijd, aangetroffen tijdens een veldkartering. Tevens is een voormalig AMK-terrein aangegeven.

Op basis van de landschappelijke ontwikkeling, de historische achtergrond en de bekende archeologische waarden op en rondom het plangebied is er een gespecificeerde archeologische verwachting opgesteld. Zie daarvoor bijlage III.

Op basis van de bouwtekeningen van de bestaande Geinbrug is de ondergrond bij de bouw van de huidige brug tot grote diepte verstoord, in ieder geval ter hoogte van het huidige kunstwerk en de funderingen. Het exacte oppervlak van de verstoring is voor zover niet bekend.

Conclusies

Op basis van de uitkomsten van het bureauonderzoek is geconcludeerd dat bodemingrepen binnen het plangebied mogelijk kunnen leiden tot aantasting van aanwezige archeologische waarden.

Op basis van de resultaten van dit bureauonderzoek is er aanvullend archeologisch onderzoek verricht in het plangebied in de vorm van een inventariserend veldonderzoek (IVO) verkennende fase, bestaande uit een booronderzoek. Dit onderzoek heeft als doel de mate van verstoring van de ondergrond en de opbouw van het landschap in het plangebied in kaart te brengen, waarmee de kans op aanwezigheid van archeologische waarden vastgesteld zal worden. Indien sprake is van mogelijke aantasting van archeologische waarden zullen er mitigerende of compenserende maatregelen worden getroffen, zoals het opstellen van een werkplan door de aannemer.

3.6. Kabels en leidingen

In het ontwerp is rekening gehouden met de aanwezige kabels en leidingen. Uitgangspunt is dat geen kabels en leidingen in lengterichting onder gesloten verharding komen te liggen. Het voorontwerp voor het gehele reconstructieproject wordt besproken met de betreffende eigenaren en beheerders van kabels en leidingen.

4. MILIEUASPECTEN

4.1. Geluid

4.1.1. Wettelijk kader en beleid

Inleiding

In de Wet geluidhinder (Wgh) is het wettelijk kader opgenomen ten aanzien van geluid bij een fysieke wijziging van een weg. Bij een dergelijke wijziging dient een toetsing plaats te vinden aan normen welke zijn vastgelegd in de Wgh. Hiervoor zijn twee peiljaren van belang, te weten één jaar voor de wijzigingen en tien jaar na openstelling van de wijzigingen.

Verder kan er sprake zijn van een saneringssituatie. Wanneer er een reconstructie in de zin van de Wgh optreedt bij een saneringswoning, dient dit eerst opgelost te worden. Een saneringswoning is een woning waarbij de geluidsbelasting in 1986 ten gevolge van de weg hoger was dan 60 dB(A).

Geluidszone

De Wgh is alleen van toepassing voor zover het gaat om geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een weg. De breedte van deze geluidszone is vastgelegd in artikel 74 van de Wgh.

De N236 bestaat uit twee rijstroken en bevindt zich buiten de bebouwde kom. De zonebreedte bedraagt derhalve 250 m.

Aftrek

In de Wgh is bepaald in artikel 110g, dat de minister een aftrek vaststelt welke toegepast moet worden op de berekeningsresultaten. Dit omdat naar verwachting de geluidsemissie van het verkeer in de toekomst zal afnemen. Momenteel gelden de volgende waarden:

- 5 dB voor wegen met een maximum snelheid tot 70 km/h;
- 2 dB voor wegen met een maximum snelheid van 70 km/h of meer.

De maximumsnelheid van de N236 op het beschouwde traject bedraagt voornamelijk 80 km/h. De toe te passen aftrek voor deze snelheid bedraagt 2 dB. Voor een klein deel van het beschouwde traject geldt een snelheid van 50 km/h. Hier geldt een aftrek van 5 dB.

Reconstructie (afdeling 4 Wgh)

Bij wijzigingen op of aan een weg dient onderzocht te worden of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. Hier is sprake van als voldaan wordt aan twee voorwaarden, te weten:

- de wijziging dient fysiek te zijn. Dit zijn bijvoorbeeld wijzigingen van het aantal rijstroken, kruispunten en aansluitingen, wijziging van de maximumsnelheid en dergelijke;
- ten gevolge van de wijziging is de toename van de geluidsbelasting 1,50 dB of meer. Dit verschil wordt berekend tussen een jaar voor wijziging en tien jaar na openstelling van de weg.

Als voor de woningen in het verleden nog geen hogere waarde is vastgesteld, is de grenswaarde waaraan de toename getoetst wordt de geluidsbelasting een jaar voor realisatie van de wijziging. Hierbij geldt dat een geluidsbelasting van 48 dB altijd is toegestaan, zodat toenames tot 48 dB niet meetellen bij de reconstructietoets.

Als dit wel het geval is, is de grenswaarde de laagste van deze hogere waarde en de waarde een jaar voor wijziging. De bepaling van de grenswaarde is samengevat in tabel 4.1.

Tabel 4.1. Bepaling grenswaarde

situatie	grenswaarde
niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting <48 dB	48 dB
niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting >48 dB	heersende geluidsbelasting
eerder vastgestelde hogere waarde	laagste van: heersende geluidsbelasting vastgestelde hogere waarde

Uit de informatie van Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) is niet gebleken dat voor de woningen al een hogere waarde is vastgesteld.

De toename van de geluidsbelasting wordt bepaald door de geluidsbelasting in het jaar tien jaar na openstelling te vergelijken met de grenswaarde. Als de toename 1,50 dB of meer bedraagt, is er sprake van reconstructie in de zin van de Wgh.

Actieplan geluid

In het actieplan geluid van de provincie Noord-Holland d.d. januari 2009 is opgenomen dat op de N236 stil asfalt wordt toegepast. In het project wordt asfalttype SMA-NL8 toegepast. Dit type asfalt heeft een geluidreducerend effect ten opzichte van het huidige asfalttype van circa 0,5 dB (zie ook paragraaf 4.1.2). Het project is daarmee niet strijdig met het provinciaal beleid.

4.1.2. Onderzoeksaanpak en uitgangspunten

Peiljaren

Uitgangspunt van dit onderzoek is dat de wijziging plaatsvindt in 2014. De peiljaren zijn derhalve 2013 en 2024.

Hogere waarden

Uit van BSV verkregen gegevens blijkt, dat er in het verleden geen hogere waarden zijn vastgesteld. Voor de reconstructie wordt derhalve getoetst aan de geluidsbelasting van 2013.

De wijziging

De wijziging bestaat uit het aanpassen van het type verharding en het aanpassen van het kruispunt.

Geluidsgevoelige bestemmingen

Binnen de zone van het traject bevinden zich geluidsgevoelige bestemmingen. Het betreft met name woningen.

Verkeersintensiteiten

De gehanteerde etmaalintensiteiten zijn weergegeven in onderstaande tabel 4.2.

Tabel 4.2. Etmaalintensiteiten relevante wegvakken

wegvak (kilometrerings)	etmaalintensiteit	
	2013	2023
2,5>3,0	7.805	8.336
3,0>2,5	8.125	8.678
3,0>4,6	8.005	8.550
4,6>3,0	7.695	8.219
4,6>5,5	6.364	6.797
5,5>4,6	6.381	6.815
5,5>7,0	5.728	6.117
7,0>5,5	4.619	4.934

De etmaalintensiteiten voor 2024 zijn gebaseerd op een autonome groei van 0,6 % per jaar.

Rijsnelheid

De toegestane rijsnelheid bedraagt grotendeels 80 km/h, behoudens het deel wat in de kern Driemond gelegen is. Daar geldt een maximaal toegestane rijsnelheid van 50 km/h.

Wegdektype

De top laag bestaat in de huidige situatie uit dicht asfaltbeton (dab). In akoestische termen wordt dit ook wel een referentiewegdek genoemd. In de nieuwe situatie zal over het gehele traject steenmastiek asfalt (SMA-NL8) aangebracht worden. Ten opzichte van een referentiewegdek levert dit een reductie van circa 0,5 dB op.

Aangezien de keuze voor SMA-NL8 niet is genomen op basis van akoestische overwegingen, wordt het nieuwe wegdek niet gezien als akoestische maatregel. Daarom is voor de toekomstige situatie uitgegaan van SMA-NL8.

Rekenmodel

Het gehanteerde rekenmodel is Geomilieu versie 2.30.

4.1.3. Resultaten en conclusie

Uit de berekeningen blijkt, dat de geluidtoename maximaal 0,3 dB bedraagt. Geconcludeerd is dat er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De wijziging kan daarom plaatsvinden zonder verdere akoestische maatregelen. De Wet geluidhinder vormt geen belemmering voor het voornemen.

Voor een uitgebreide beschrijving en onderbouwing van de rekenresultaten wordt verwezen naar het rapport in bijlage IV.

4.2. Externe veiligheid

4.2.1. Wettelijk kader

Algemeen

Externe Veiligheid (EV) gaat over het beheersen van risico's, die mensen lopen door opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen in hun omgeving. Het externe veiligheidsbeleid voor het transport gevaarlijke stoffen is vastgesteld in de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Hierin zijn voor het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) normen en richtwaarden vastgesteld.

In onderstaande tabel zijn alle wettelijke documenten genoemd, die van toepassing zijn op het deelproject externe veiligheid.

Tabel 4.3. Wettelijk kader externe veiligheid

wet-/regelgeving	omschrijving	relevantie voor NWO
circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (V&W, 2012)	in de circulaire is het rijksbeleid voor het omgaan met de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen beschreven	toldat het Besluit externe veiligheid transportroutes in werking is getreden is de circulaire van toepassing voor het beoordelen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen
Wet vervoer gevaarlijke stoffen (I&M, 1995)	de wettelijke basis voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS)	over de Rijkswegen in het studiegebied vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats
Wet basisnet (I&M, verwacht januari 2014)	de wet regelt de vervoerskant van het basisnet. Het voorziet onder meer in de aanwijzing van wegen, spoorwegen en binnenwateren waar spanning bestaat of kan ontstaan tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en externe veiligheid	de Rijkswegen in het studiegebied zijn aangewezen als zogenaamde basisnetroutes

In onderstaande tabel en daaronder zijn de twee criteria toegelicht waaraan in het kader van de regelgeving voor externe veiligheid wordt getoetst, en de wijze waarop deze toetsing plaatsvindt.

Tabel 4.4. Beoordelingskader externe veiligheid

aspect	criterium	methode
plaatsgebonden risico	PR 10^{-6} /jaar	kwalitatief
groepsrisico	oriëntatiewaarde	kwalitatief

Plaatsgebonden risico (PR 10^{-6})

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Het PR leent zich goed voor het vaststellen van een risicozone tussen een route en kwetsbare bestemmingen. Met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de activiteit en de kwetsbare functies in de omgeving. Deze risicoafstand zorgt er voor dat de individuele overlijdenskans van de burger niet groter mag zijn dan 10^{-6} per jaar en geldt als wettelijke norm voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico (oriëntatiewaarde)

Het groepsrisico (GR) wordt voor het gehele relevante gebied (invloedsgebied transportroutes) berekend. De grootte van het invloedsgebied is afhankelijk van de vervoerde gevaarlijke stoffen. Het invloedsgebied wordt bepaald aan de hand van de Handleiding risicoanalyse transport (HART). Het bestaande groepsrisico en de toename daarvan worden zo inzichtelijk. Het groepsrisico wordt bepaald per kilometerroute, waarbij de hoogst berekende waarde wordt vergeleken met de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is per kilometerroute of -tracé bepaald op $10^{-2}/N_2$, dat wil zeggen een frequentie (f) van 10^{-4} /jr voor tien slachtoffers (N), 10^{-6} /jr voor 100 slachtoffers, et cetera en geldt vanaf het punt met tien slachtoffers. Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico, ook als

hierbij de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden, moet het bevoegd gezag het groepsrisico verantwoorden bij de vaststelling van het vervoersbesluit of omgevingsbesluit.

4.2.2. Huidige situatie

Inleiding

In de nabijheid van de Geinbrug vinden de volgende activiteiten plaats waarbij handelingen met gevaarlijke stoffen worden verricht:

- het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg;
- het verwerken van gevaarlijke stoffen bij Abbott Health Care Products in Weesp;
- enkele bovengrondse gastanks op particuliere erven.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Over de N236 vindt beperkt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het betreft voornamelijk transporten met een plaatselijke bestemming, zoals LPG-tankstations.

In een verkennend onderzoek van de provincie Noord-Holland op de provinciale route N236 zijn geen overschrijdingen van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en/of de oriëntatiewaarde van het groepsrisico geconstateerd (provincie Noord-Holland, 2010, Verkennend onderzoek vervoer gevaarlijke stoffen over provinciale wegen).

Overige risicobronnen

Alleen het vervoer van gevaarlijke stoffen is in deze situatie relevant. Dit omdat de Geinbrug het vervoer van gevaarlijke stoffen faciliteert en daarom onderdeel uitmaakt van een risicobron voor de externe veiligheid. De Geinbrug is echter geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object, wat betekent dat andere risicobronnen in de omgeving geen wettelijke beperkingen opwerpen.

4.2.3. Toetsing

Plaatsgebonden risico

In de toekomstige situatie wijzigt de ligging van de rijbaan van de N236, evenals de aansluitingen op het onderliggende wegennet. Gezien het lage huidige plaatsgebonden risico, dat zich onder de grenswaarde van het plaatsgebonden risico bevindt en de relatief kleine schaal van de ingreep, vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering voor het voornemen.

De wijziging van de Geinbrug leidt verder niet tot een verandering in de transportintensiteiten van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hieruit volgt ook dat er na de reconstructie van de Geinbrug geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

De wijziging van de Geinbrug leidt niet tot een verandering in de transportintensiteiten van het vervoer van gevaarlijke stoffen en evenmin in een wijziging van de plaatselijke personendichtheden. Hieruit volgt dat het groepsrisico, dat zich in de huidige situatie ruim onder de oriëntatiewaarde bevindt, niet wijzigt en ook geen belemmering vormt voor het voornemen.

4.2.4. Conclusie

De reconstructie van de Geinbrug leidt niet tot een verandering van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Zowel in de huidige als toekomstige situatie bevinden deze zich onder respectievelijk de grenswaarde en de oriëntatiewaarde. Hieruit volgt dat de reconstructie van de Geinbrug in lijn is met de geldende regelgeving voor externe veiligheid. Omdat de omvang van het groepsrisico lager is dan oriëntatiewaarde en niet toeneemt, hoeft geen verantwoording groepsrisico plaats te vinden.

4.3. Milieucontouren bedrijven

De reconstructie van de N236 Geinbrug omvat geen realisatie van een bedrijf of een milieugevoelig object. Dit betekent dat toetsing aan de geldende kaders voor wat betreft bedrijven en milieuzonering (zoals het Activiteitenbesluit en het Besluit omgevingsrecht) voor dit plan niet nodig is en daarom niet is uitgevoerd.

4.4. Luchtkwaliteit

4.4.1. Wettelijk kader

In de Wet milieubeheer titel 5.2 ('Wet luchtkwaliteit') zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen. Projecten en ruimtelijke ontwikkelingen met mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit dienen te worden getoetst aan deze luchtkwaliteitseisen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt onder andere beoordeeld voor de componenten NO₂ en PM10. De grenswaarden voor NO₂ en PM10 bedragen voor beide 40 µg/m³ jaargemiddeld. Verkeer is een belangrijke bron van deze stoffen. De reconstructie van de N236 ter hoogte van de Geinbrug bij Driemond kan daardoor gevolgen hebben voor de concentraties van deze stoffen in de lucht.

Een project kan ondermeer doorgang vinden indien het project, al dan niet in combinatie met de met het project verbonden maatregelen, niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit (toename van maximaal 1,2 µg/m³) en/of indien er geen grenswaarden worden overschreden (Wm artikel 5.16.1.a).

4.4.2. Toetsing

Als gevolg van de reconstructie treedt er geen verkeerstoename op, waardoor ook geen extra uitstoot van luchtverontreinigende stoffen plaatsvindt. Hierdoor zal het project niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

De NSL-monitoringstool (<http://www.nsl-monitoring.nl/monitoring-nsl/inleiding/>) laat verder zien dat ter hoogte van het plangebied in alle zichtjaren wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ en PM10 (in alle zichtjaren liggen de concentraties van zowel NO₂ als PM10 ter hoogte van de toetspunten beneden de 35 µg/m³). Ook na realisatie van het project zal, omdat er geen sprake is van een verkeerstoename door de reconstructie, daarom worden voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

4.4.3. Conclusie

De wet- en regelgeving vormen geen belemmering voor het voornemen. Ten eerste omdat vanwege het project geen sprake is van een verkeerstoename en ook geen extra uitstoot van schadelijke stoffen door het verkeer. Ten tweede omdat de concentraties van

schadelijke stoffen in de huidige en toekomstige situatie onder de wettelijke grenswaarden liggen.

4.5. Bodem

4.5.1. Onderzoekopzet en beoordelingskader

Verkennd (water)bodemonderzoek

In het kader van de reconstructie van de N236 is verkennd (water)bodemonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage V. Met de onderzoeksresultaten kan beoordeeld worden of de (water)bodemkwaliteit een bezwaar vormt voor de voorgenomen reconstructie van de N236 en of er een wettelijke grondslag bestaat tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek.

Het bodemonderzoek is uitgevoerd volgens de onderzoeksstrategie voor verkennd (water)bodemonderzoek, zoals beschreven in respectievelijk de NEN 5740 en de NEN 5720. De interpretatie van de onderzoeksresultaten heeft plaatsgevonden aan de hand van de 'Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013' en het Besluit bodemkwaliteit en de bijbehorende Regeling.

Nader (water)bodemonderzoek

In het kader van de reconstructie van de N236 is nader (water)bodemonderzoek uitgevoerd. Voor het uitvoeren van een nader bodemonderzoek is de NTA 5755 van toepassing. De NTA 5755 vervangt het Protocol en de Richtlijn nader bodemonderzoek. Echter, gelet op de verwachte beperkte omvang van de verontreinigingen in relatie tot de voorgenomen werkzaamheden op de locatie, wordt het Protocol en de Richtlijn nader bodemonderzoek als meest doelmatig beoordeeld om de oorzaak, aard en omvang van de verontreinigingen nader vast te stellen.

4.5.2. Onderzoeksresultaten

Grond

Hieronder zijn de resultaten per boorpunt beschreven. Zie voor de ligging en nummering van de boorpunten bijlage V.

Ten zuidwesten van de kruising zijn in de berm van Gein-Noord in de bovengrond (VI-bg2) matig verhoogde gehalten aan koper en PAK en licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen gemeten. Bij separate analyse van de deelmonsters blijkt dat ter plaatse van één boring een matig verhoogd gehalte aan PAK is gemeten. In de onderliggende laag ter plaatse van boring 128 (0,5-1,0 m-mv) is een sterk verhoogd gehalte aan PAK gemeten. In de overige deelmonsters zijn licht verhoogde gehalten gemeten.

In de onderliggende laag ter plaatse van boring 127 is een sterk verhoogd gehalte aan zink, zijn matig verhoogde gehalten aan lood en koper en licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen en PAK gemeten.

In de overige (meng)monsters van de toplaag, bovengrond en tussenlaag zijn licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen en PAK gemeten.

Uit de analyseresultaten van aanvullend geplaatste boringen blijkt dat ter plaatse van boring 127 de verontreiniging met koper, lood en zink niet dieper reikt dan circa 1,0 m-mv; er zijn slechts licht verhoogde gehalten gemeten. In de rondom uitgevoerde boringen zijn licht tot hooguit matig verhoogde gehalten aan koper, lood en/of zink gemeten.

Uitzondering hierop zijn de gemeten sterk verhoogde gehalten aan lood en zink ter plaatse van boring 6.12. Hierbij wordt opgemerkt dat de betreffende boring in de walkant van het Gein is geplaatst en het - formeel - geen landbodem betreft.

Op basis van de resultaten wordt geconcludeerd, dat de horizontale en verticale omvang van de sterke verontreiniging met lood en zink binnen de contour van de voorgenomen grond roerende werkzaamheden, in voldoende mate is vastgesteld. Er is geen sprake van een geval van ernstige verontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming.

Ter bepaling van mogelijke hergebruikmogelijkheden van vrijkomende grond (toe te passen bodem) zijn de analyseresultaten van de grondmengmonsters indicatief getoetst aan het Besluit bodemkwaliteit en de bijbehorende Regeling (generiek beleid). In tabel 5.2 van bijlage V zijn de hergebruikmogelijkheden weergegeven. Om een uitspraak te doen over mogelijk hergebruik op de locatie of elders, wordt het volledige standaardpakket NEN 5740 beoordeeld.

Grondwater

In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten aan barium gemeten. Het betreffen waarschijnlijk natuurlijk verhoogde achtergrondwaarden.

Waterbodem

Eventueel vrijkomend materiaal van klei van de waterbodem van het Gein (zuidzijde N236) en van zand van de waterbodem van de Gaasp (noordzijde N236) kan, bij toepassing van de waterbodem in oppervlaktewater, worden toegepast onder de restricties van klasse B. Eventueel vrijkomend materiaal van klei van de waterbodem van de Gaasp (noordzijde N236) kan vrij worden toegepast. Het slib van de waterbodem van de Gaasp wordt, op basis van het gehalte aan koper, als nooit toepasbaar beoordeeld.

Uit de resultaten van het uitgevoerde asbestonderzoek blijkt dat in de waterbodem van de Gaasp en het Gein asbest niet is aangetoond.

4.5.3. Conclusies

Op basis van de onderzoeksresultaten is geconcludeerd dat geen sprake is van een geval van ernstige verontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming.

Voorafgaand aan de uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden wordt voor de verontreinigde grond een melding onder het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) opgesteld door de aannemer.

4.6. Ecologie

4.6.1. Wettelijke kaders

Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet (Nbw) biedt de juridische basis voor de aanwijzing van te beschermen gebieden en landschapsgezichten, vergunningverlening, schadevergoeding, toezicht en beroep. De Nbw heeft als doel het beschermen en in stand houden van

bijzondere gebieden. De gebiedsbescherming is geïmplementeerd in de Nbw voor wat betreft Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten.

Ecologische Hoofdstructuur

De EHS beoogt de realisatie van een samenhangend netwerk van natuurgebieden en verbindingzones. Door natuur te verbinden blijft diversiteit behouden en verkleint de kans op uitsterven van soorten. Een gebied kan tegelijk een Natura 2000-gebied zijn en onderdeel zijn van de EHS. Als er sprake zou zijn van tegenstrijdige vereisten, dan is het Natura 2000-beschermingsregime leidend.

De specifieke waarden en kwaliteiten (veelal vastgelegd in beheer- en natuurdoeltypen) van een EHS-gebied bepalen of ruimtelijke initiatieven doorgang kunnen vinden. Iedere provincie heeft deze voorwaarden in een zogeheten compensatiebeginsel vastgelegd.

Flora- en faunawet

De soortbescherming is geregeld in de Flora- en faunawet (Ffw). In de Ffw is onderscheid gemaakt naar verschillende soorten en beschermingsregimes.

Voor algemene soorten (tabel 1-soorten of licht beschermd) geldt een vrijstelling voor artikel 8 tot en met 13 van de Ffw.

Voor een aantal minder algemene soorten (tabel 2-soorten of middelzwaar beschermd) geldt een vrijstelling voor artikel 8 tot en met 13 van de Ffw, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van Economische zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I, voorheen LNV) goedgekeurde gedragscode.

Een ontheffing voor soorten van bijlage 1 van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten kan worden aangevraagd op grond van alle belangen uit dit Besluit. Hieronder vallen onder andere:

- bescherming van flora en fauna (b);
- volksgezondheid of openbare veiligheid (d);
- dwingende redenen van groot openbaar belang, van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten (e);
- uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling (j).

Een ontheffing voor soorten van bijlage IV van de Habitatrictlijn kan worden aangevraagd op grond van alle belangen uit de Habitatrictlijn.

De meeste vogelsoorten maken elk broedseizoen een nieuw nest of zijn in staat een nieuw nest te maken. Deze vogelnesten voor eenmalig gebruik vallen alleen tijdens het broedseizoen onder de bescherming van artikel 11 van de Ffw.

Verblijfplaatsen van vogels, die hun verblijfplaats het hele jaar gebruiken, zijn jaarrond beschermd. Voor verstoring van deze soorten is een ontheffing noodzakelijk. Deze kan alleen aangevraagd worden op basis van een wettelijk belang uit de Vogelrichtlijn. Dat zijn:

- bescherming van flora en fauna (b);
- veiligheid van het luchtverkeer (c);
- volksgezondheid of openbare veiligheid (d).

4.6.2. Onderzoeksresultaten

Voor het voornemen is een natuurtoets uitgevoerd. De volledige natuurtoets is opgenomen in bijlage VI. Hieronder is ingegaan op de belangrijkste resultaten en conclusies.

Natura 2000-gebieden

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. In de omgeving zijn drie Natura 2000-gebieden aanwezig, namelijk 'Naardermeer' (HR- en VR-gebied), 'Oostelijke Vechtplassen' (HR- en VR-gebied) en 'Markermeer & IJmeer' (HR- en VR-gebied).

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer ligt op 3,0 km afstand, de Oostelijke Vechtplassen op 3,9 km en Naardermeer op 4,3 km afstand.

Door de afstand tussen de werkzaamheden aan de Geinbrug en de omliggende Natura 2000-gebieden en de kleinschaligheid van het voornemen zijn negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen als gevolg van de werkzaamheden aan de brug uit te sluiten.

Beschermde natuurmonumenten

In de omgeving van het plangebied liggen de Beschermde Natuurmonumenten (BN) 'Oeverlanden Gein' (op circa 2,3 km van het plangebied) en 'Kustzone Muiden'. 'Kustzone Muiden' ligt op ruim 4 km afstand van het plangebied.

Door de afstand tussen de werkzaamheden aan de Geinbrug en de omliggende BN en de kleinschaligheid van het voornemen is verstoring van de waarden als gevolg van de werkzaamheden aan de brug uit te sluiten.

Ecologische hoofdstructuur

De werkzaamheden aan de Geinbrug vinden plaats binnen de begrenzing van de EHS in de provincie Utrecht. Hierdoor gaat een zeer beperkt deel van het oppervlak (circa 0,1 tot 0,2 ha) van de EHS verloren. Hieronder is het voornemen getoetst aan het beleid van de provincie Utrecht. Tevens zijn de potentiële ecologische effecten in beeld gebracht.

De werkzaamheden aan de Geinbrug betreffen werkzaamheden met een beperkte omvang, waarbij verstoring binnen een beperkte afstand tot het voornemen te verwachten is en waarbij de negatieve effecten zeker niet tot in de verre omtrek waarneembaar zijn. Daarbij vinden de werkzaamheden plaats in een verstedelijkte omgeving met relatief veel weg- en scheepvaartverkeer. Onder deze omstandigheden stelt de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie van de provincie Utrecht dat een dergelijke kleine ontwikkeling niet leidt tot significante gevolgen voor de waarden van de EHS.

Het Gein is aangewezen als verbindingszone voor diverse vissoorten, ringslang, vleermuizen en noordse woelmuis (bron: provincie Utrecht). Vanuit ecologisch perspectief geldt dat het voornemen leidt tot een extra barrière en dat de bestaande barrière (Geinbrug) langer wordt. Aan de hoogte en breedte van de bestaande barrière verandert er niets. Voor vissoorten en ringslang leidt het voornemen niet tot negatieve effecten op de migratie van deze soort(groep)en. Zij volgen zwemmend het Gein richting Gaasp en andersom. Wat betreft vleermuizen is nog onduidelijk of het Gein als route wordt gebruikt (zie daarvoor ook paragraaf 4.6.3 over vleermuizen). In beginsel geldt dat er geen (belangrijke) effecten optreden op de migratie van deze soort(groep). Vleermuizen volgen vliegend het Gein richting het Gaasp en andersom. Verlichting met het oog op vleermuizen is een belangrijk aandachtspunt. Eventuele maatregelen volgen uit het soortgerichte onderzoek in het kader van de Flora- en faunawet. Dit onderzoek is in uitvoering en is afgerond voordat een definitief besluit over de omgevingsvergunning wordt genomen. Van de noordse woelmuis is bekend dat deze niet in de omgeving van het Gein en de Gaasp

voorkomt en tevens op termijn niet te verwachten is. Negatieve effecten op de migratiemogelijkheden van deze soort ter plekke van de Geinbrug kunnen zodoende worden uitgesloten.

Geconcludeerd is dat het voornemen vanuit ecologisch perspectief slechts een gering effect heeft op de migratiemogelijkheden van de relevante soorten.

Beschermde soorten

Beschermde soorten zijn geïnventariseerd door middel van een bureauonderzoek en een veldbezoek. Hieruit blijkt dat diverse soorten (mogelijk) aanwezig zijn in het plangebied. Voor enkele soorten zijn mogelijk een ontheffing van de Ffw en/of mitigerende of compenserende maatregelen noodzakelijk. Dit betreft:

- vogels;
- amfibieën (rugstreeppad);
- vleermuizen;
- vissen.

4.6.3. Maatregelen

Vogels

Het aanvragen van ontheffing voor het verstoren van de broedende vogels in het plangebied is in principe niet mogelijk (broedseizoen: globaal 15 maart-15 juli). Er bestaat immers altijd een alternatief: werken wanneer geen broedende vogels aanwezig zijn.

Behalve werken wanneer geen broedende vogels aanwezig zijn, is het verstoren van vogels te voorkomen door de werkzaamheden voor het broedseizoen in te zetten en dan continu door te werken (werkzaamheden niet langer dan enkele dagen stilleggen), zodat vogels niet gaan broeden in het gebied waar gewerkt wordt.

Rugstreeppad

In de omgeving van de planlocatie komt mogelijk de rugstreeppad voor. De rugstreeppad is zwaar beschermd onder de Ffw (tabel 3-soort). Om te voorkomen dat deze pad zich tijdens de bouwwerkzaamheden kan vestigen op de planlocatie, dient op de planlocatie gedurende de aanlegfase het ontstaan van geschikt biotoop (ondiepe plasjes op zandgrond) te worden voorkomen.

Het treffen van mitigerende maatregelen gedurende de aanleg, voorkomt dat de rugstreeppad op de planlocatie verschijnt. Langdurig oponthoud in de realisatiefase (vanwege de rugstreeppad) wordt daarmee vermeden.

Vissen

In het Gein ter hoogte van de Geinbrug is het voorkomen van de rivierdonderpad vastgesteld. Voor de werkzaamheden in het Gein ter hoogte van de Geinbrug is geen ontheffing Ffw noodzakelijk, mits wordt gewerkt conform een goedgekeurde gedragscode.

Vleermuizen

Naar de aanwezigheid van vleermuizen wordt nader onderzoek uitgevoerd, alsook naar de noodzaak voor een ontheffing Ffw en de te treffen mitigerende en/of compenserende maatregelen. Dit onderzoek is in uitvoering en is afgerond voordat een definitief besluit over de omgevingsvergunning wordt genomen. Naar alle waarschijnlijkheid is het voornemen vergunbaar in het kader van de Ffw, op voorwaarde dat er voldoende maatregelen worden getroffen. De provincie treft vooruitlopend op de definitieve onderzoeksresultaten en voorafgaand aan de werkzaamheden reeds mitigerende

maatregelen, zoals het plaatsen van kasten nabij de Geinbrug (de Geinbrug is een potentiële verblijfplaats van vleermuizen).

4.6.4. Conclusies

Wat betreft Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten geldt dat vanwege de reconstructie van de N236 Geinbrug negatieve effecten zijn uitgesloten. Het voornemen ligt voor een deel binnen de EHS in de provincie Utrecht. Een 'nee, tenzij'-toets is, vanwege de beperkte omvang van het voornemen in stedelijk gebied, niet aan de orde. De ecologische effecten op de functie van de EHS zijn gering.

Wat betreft beschermde soorten geldt dat voor enkele beschermde soorten negatieve effecten niet zijn uitgesloten. De noodzaak voor een ontheffing in het kader van de Ffw is afhankelijk van nader (soortgericht) onderzoek naar vleermuizen. Naar alle waarschijnlijkheid is het voornemen vergunbaar in het kader van de Ffw. Daarnaast dienen mitigerende maatregelen te worden getroffen om negatieve effecten op vogels en rugstreeppad te voorkomen. Dit betreft in ieder geval:

- werkzaamheden buiten het broedseizoen uitvoeren of werkzaamheden starten voor het broedseizoen en vervolgens doorwerken, om negatieve effecten op vogels te voorkomen;
- voorkomen van het ontstaan van geschikt biotoop voor de rugstreeppad.

Deze maatregelen worden als eis(en) opgenomen in het contract tussen de provincie en de opdrachtnemer voor de verdere uitwerking en realisatie van het project.

4.7. Duurzaamheid

4.7.1. Beleidskader

Het duurzaamheidsbeleid van de provincie Noord-Holland is opgenomen in het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013. Het plan kent twee overkoepelende doelen:

- het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid, dier en plant;
- het stimuleren van duurzame ontwikkeling in Noord-Holland voor nu en in de toekomst, zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

In het milieubeleidsplan staan acht milieuthema's: afval, bodem, externe veiligheid, geluid, geur, licht en donkerte, lucht, klimaat en energie. Op al deze thema's voert de provincie activiteiten uit om de doelen per thema te halen. De keuze voor de activiteiten is gebaseerd op enerzijds de wettelijke taken, anderzijds op de rol die de provincie kan spelen. Ook sluiten de activiteiten aan bij de gesignaleerde trends en knelpunten. De omvang en aard van de activiteiten verschillen per thema.

De rol en verantwoordelijkheid van de provincie is afhankelijk van de fase in het beleidsproces, het schaalniveau en de aard van de opgave. De provincie kiest een rol waarbij zij reguleert, regisseert, stimuleert, faciliteert of informeert, of een mix van die rollen.

4.7.2. Uitvoering

In dit project is de provincie Noord-Holland initiatiefnemer en heeft zij de regie over de uitvoering van het project. In het contract met de aannemer worden duurzaamheidseisen opgenomen. Deze eisen volgen uit het provinciaal beleid rondom duurzaamheid. Dit betekent dat in ieder geval wordt voldaan aan de wettelijke normen, aan de provinciale (eigen) normen en dat een hoge kwaliteit wordt geleverd.

5. MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

5.1. Economische uitvoerbaarheid

5.1.1. Planschade

Op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening kent de gemeente Amsterdam aan degene die in de vorm van inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van de omgevingsvergunning voor de reconstructie van de Geinbrug, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

Pas nadat de omgevingsvergunning in werking is getreden, kan formeel een verzoek om tegemoetkoming in de planschade worden ingediend. Een aanvraag om tegemoetkoming in planschade moet worden ingediend binnen vijf jaar nadat het schadeveroorzakende besluit onherroepelijk is geworden. Anders is de schadeclaim verjaard. De voorwaarden voor een tegemoetkoming in planschade zijn opgenomen in artikel 6.1 Wro.

Een aanvraag voor een tegemoetkoming in planschade kan worden ingediend bij de gemeente Amsterdam. Een onafhankelijke beoordelingscommissie brengt een advies uit. Vervolgens besluit de gemeente over het verzoek.

5.1.2. Financiering en beheer

Financiering

De provincie Noord-Holland is initiatiefnemer en financier van het project. Eventuele aanvullende werkzaamheden aan de waterkering worden apart verrekend met Waternet. Hierover vindt overleg plaats met Waternet.

Beheer

De N236 inclusief de brug in de N236 vallen onder het reguliere wegbeheer van de provincie Noord-Holland.

Vaarwegmeubilair, de waterkering en de vaarweg zijn en blijven in het beheer van Waternet.

Met Waternet worden nadere afspraken gemaakt over het beheer van de inlaat bij de kruising.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1. Ontwerpproces

Als gevolg van de reconstructie van de N236 Geinbrug wordt het kruispunt optisch vergroot. Omwonenden hebben mede om die reden gereageerd op het ontwerp van het nieuwe kruispunt. Daarom besteedt de provincie Noord-Holland extra aandacht aan de inpassing van het kruispunt. Hiervoor is een beeldkwaliteitsplan opgesteld (bijlage I). Om tot een gedragen plan te komen heeft de Provincie een werksessie met belanghebbenden georganiseerd op 28 augustus 2013. Hierbij waren namens de belanghebbenden aanwezig: vertegenwoordigers van de Dorpsraad Driemond, omwonenden, Spaar het Gein, gemeente De Ronde Venen, gemeente Amsterdam en Waternet. Tijdens de werksessie is een inrichtingsvoorstel gepresenteerd, waarover discussie heeft

plaatsgevonden. In het beeldkwaliteitsplan is de input uit de werksessie meegenomen om uiteindelijk tot een voorkeursvariant te komen, voor de landschappelijke inpassing van het nieuwe kruispunt. Het beeldkwaliteitsplan is eveneens voorgelegd aan de provincie Utrecht. De provincie Utrecht heeft een reactie gegeven, die betrekking heeft op het effect van het plan op de ecologische functie van het Gein. In de verdere uitwerking van het ontwerp, voorafgaand aan de realisatie, zal hieraan nog nadere aandacht worden besteed.

5.2.2. Procedure

Op de te doorlopen procedure voor de omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Het ontwerpbesluit zal gedurende zes weken ter inzage liggen. Gedurende deze periode kunnen zienswijzen op het plan worden ingediend. Binnen zes weken na beslissing op de vergunningaanvraag kunnen belanghebbenden, die een zienswijze op het ontwerp-besluit hebben ingebracht, een beroep schriftelijk indienen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). De ABRvS doet in beginsel binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn een uitspraak.

5.2.3. Vooroverleg

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt ter beoordeling voorgelegd aan de betrokken overheden en adviesorganen.

BIJLAGE I BEELDKWALITEITSPLAN (ALS APARTE BIJLAGE VERZONDEN)

BIJLAGE II WATERTOETS (ALS APARTE BIJLAGE VERZONDEN)

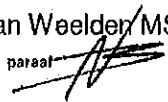
**BIJLAGE III ARCHEOLOGISCH BUREAUONDERZOEK (ALS APARTE BIJLAGE
VERZONDEN)**

BIJLAGE IV AKOESTISCH ONDERZOEK (ALS APARTE BIJLAGE VERZONDEN)

BIJLAGE V (WATER)BODEMONDERZOEK (ALS APARTE BIJLAGE VERZONDEN)

BIJLAGE VI NATUURTOETS (ALS APARTE BIJLAGE VERZONDEN)

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
Postbus 233
7400 AE Deventer
0570 69 79 11
www.witteveenbos.nl

onderwerp	notitie bij de ruimtelijke onderbouwing	
project	reconstructie N236 Geinbrug	
opdrachtgever	provincie Noord-Holland	
projectcode	HLM477-19	
referentie	HLM477-19/14-014.444	
opgemaakt door	mw. I.H. Tinneveld LLB / ing. P. van Weelden MSc	
goedgekeurd door	ir. A.S. van Belnum	paraaf 
status	definitief	
datum opmaak	21 juli 2014	
bijlagen	-	

aan	gemeente Amsterdam Zuidoost	I. Delsing
kopie	provincie Noord-Holland	mw. D. Janmaat

1.1. Inleiding

Voor het project 'reconstructie N236 Geinbrug' is een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan bij de gemeente Amsterdam Zuidoost ingediend. Bij de aanvraag is een ruimtelijke onderbouwing als bijlage opgenomen ('Reconstructie N236 Geinbrug Driemond', Witteveen+Bos, referentie: HLM477-19/14.005.334 d.d. 13 maart 2014). De heer I. Delsing, juridisch adviseur bij de gemeente, heeft de ruimtelijke onderbouwing beoordeeld en heeft door middel van een notitie vragen gesteld ('Notitie van Ivo Delsing d.d. 7 juli 2014, bij de ruimtelijke onderbouwing reconstructie N236 Geinbrug Driemond van Witteveen+Bos d.d.13 maart 2014'). Onderhavige notitie bevat de beantwoording van de vragen van de gemeente.

1.2. Reactie notitie gemeente Amsterdam Zuidoost

In deze paragraaf wordt puntsgewijs ingegaan op de notitie van de gemeente Amsterdam.

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 3.4.4

'Op bladzijde 20 staat vermeld dat de watervergunning moet worden aangevraagd. Deze watervergunning is nog niet verleend. Wanneer wordt de watervergunning aangevraagd/ verleend. Deze vergunning dient er eigenlijk te zijn uiterlijk voor het besluit omgevingsvergunning, maar eerder nog bij het ter visie leggen van het ontwerpbesluit met bijbehorende stukken/onderzoeken'.

De aannemer gaat de aanvraag voor een watervergunning bij Waternet indienen, dit is nog niet gebeurd. De watertoets is wel besproken met Waternet en akkoord bevonden, behoudens de locaties waar oppervlaktewater moet worden gecompenseerd. Momenteel worden tussen de provincie en Waternet enkel nog nadere afspraken gemaakt over watercompensatie.

Behoort bij de beschikking van de
Stadsdeelraad Amsterdam Zuidoost

d.d. 06 NOV. 2014

Afdeling Vergunningen
Directie D & V

Wij wijzen er op dat het voor de verlening van een omgevingsvergunning niet noodzakelijk is dat reeds over een watervergunning kan worden beschikt. Uit de in de ruimtelijke onderbouwing opgenomen Watertoets (en de daarop verkregen instemming van Waternet) blijkt afdoende dat vergunningverlening kan worden verwacht en dat daarmee het plan uitvoerbaar is.

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 3.5.3

Op bladzijde 21 wordt bij de conclusies vermeld dat - naar aanleiding van het bureauonderzoek - een inventariserend veldonderzoek wordt verricht. Uit deze woorden begrijp ik dat het onderzoek nog niet heeft plaatsgevonden. Dit onderzoek dient er te zijn uiterlijk voor het besluit omgevingsvergunning, maar eerder nog bij het ter visie leggen van het ontwerpbesluit met bijbehorende stukken/onderzoeken.

Het IVO Archeologie is uitgevoerd. Het rapport wordt in juli 2014 opgeleverd en - als aanvulling op de aanvraag - daarna ingediend bij de gemeente. Het rapport kan derhalve met het ontwerpbesluit ter inzage gelegd worden.

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 1.1

Op bladzijde 1 staat het volgende: 'Het nieuwe kruispunt moet ook zorgen voor een capaciteitsvergroting en een betere doorstroming van het verkeer'.

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 1.3. 'Verkeerssituatie'

Op bladzijde 3 bovenaan van de ruimtelijke onderbouwing staat het volgende: 'De huidige vormgeving van het kruispunt heeft een beperkte capaciteit.'

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 4.1.2

In tabel 4.2 op bladzijde 24 gaat men uit van een groei van verkeer(intensiteiten) van 0,6 % per jaar. Hoe verhoudt zich dat met de capaciteitsvergroting van het kruispunt genoemd in paragraaf 1.1 en 1.3 en de aanname bij de paragraaf luchtkwaliteit waar wordt aangenomen dat verkeer(intensiteit) gelijk blijft?

De groei van 0,6 % per jaar betreft de autonome groei van het verkeer. De autonome groei staat los van het project. De reconstructie van het kruispunt op de Geinbrug is daarnaast onderdeel van de reconstructie van een groter deel van de N236. Bij de reconstructie van de N236 wordt de capaciteit van de N236 niet in belangrijke mate vergroot. Zo blijft onder meer het aantal rijstroken op de N236 gelijk. Alleen lokaal wordt de capaciteit van kruispunten vergroot waardoor de doorstroming van het verkeer op kruispunten verbetert. De vergroting van de capaciteit leidt niet tot een (extra) verkeerstoename op de N236 bovenop de autonome groei van het verkeer.

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 4.1.3

Op bladzijde 25 bij Resultaten en conclusie mis ik de toets aan het Actieplan geluid januari 2009 van de provincie Noord-Holland. Een van de omwonenden - de heer D. van Galen - heeft al verzocht om maatregelen.

In het actieplan geluid van de provincie Noord-Holland d.d. januari 2009 is opgenomen dat op de N236 stil asfalt wordt toegepast. In het project wordt asfalttype SMA-NL8 toegepast. Dit type asfalt heeft een geluidreducerend effect ten opzichte van het huidige asfalttype van 0,5 dB. Dit volgt uit het onderzoek dat is uitgevoerd door Advin (Rapportage verhardingsonderzoek N236-03, Loosdrecht-dreef tot en met Nooreind Km 2,500-11,00 en km 13.200-14,500 PNH-dossiernummer 18679 Jaar 2012, 10 september 2012). Het onderzoek is door de provincie goedgekeurd en past binnen het provinciaal beleid.

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 4.2.3

Op bladzijde 27 wordt aangenomen dat de wijziging van de Geinbrug niet tot een verandering in de transportintensiteiten van het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt. Hoe verhoudt zich dat met de capaciteitsvergroting van het kruispunt genoemd in paragraaf 1.1 en 1.3?

De capaciteitsvergroting van het kruispunt heeft geen invloed op de verkeersintensiteiten op de N236 (zie ook het antwoord op uw opmerking bij paragraaf 4.1.2) en heeft ook geen invloed op het aantal transporten van gevaarlijke stoffen.

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 4.4

In deze paragraaf (blz. 28) valt op dat wordt aangenomen dat als gevolg van de reconstructie er geen verkeerstoename optreedt. Hoe verhoudt zich dat met de capaciteitsvergroting van het kruispunt genoemd in paragraaf 1.1 en 1.3?

De capaciteitsvergroting van het kruispunt heeft geen invloed op de verkeersintensiteiten op de N236.

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 4.5.3

De BUS- melding dient er eigenlijk te zijn uiterlijk voor het besluit omgevingsvergunning (blz. 30).

In artikel 6.2c van de Wabo is een koppeling gemaakt met de Wet bodembescherming. Ingevolge artikel 6.2c, eerste lid onder c Wabo is bepaald dat een omgevingsvergunning bouwen, indien het te bouwen bouwwerk een bouwwerk betreft als bedoeld in artikel 8, derde lid Woningwet, niet eerder in werking treedt dan nadat een BUS-melding is gedaan en dat de gestelde termijn voor de melding is verstreken. Aangezien de aanvraag geen omgevingsvergunning bouwen betreft is artikel 6.2c Wabo in dit geval niet van toepassing en kan de BUS-melding na het besluit omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan gedaan worden.

De aannemer dient de aanvraag om een omgevingsvergunning bouwen in en doet de BUS-melding op het moment dat de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan is verleend.

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 4.6.2

Op bladzijde 32 staat vermeld dat het soortgerichte onderzoek in uitvoering en afgerond is voordat een definitief besluit over de omgevingsvergunning wordt genomen. Bij voorkeur ontvangen wij dit onderzoek voordat het ontwerpbesluit ter inzage wordt gelegd.

Het soortgericht onderzoek (vleermuizen) wordt naar verwachting begin oktober 2014 afgerond. We doen ons uiterste best het rapport spoedig gereed te hebben. De planning is gebaseerd op het vigerende protocol voor vleermuisonderzoek, waar niet van afgeweken kan worden.

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 4.6.3

Op bladzijde 33 kopje 'Vleermuizen' wordt vermeld dat naar de aanwezigheid van vleermuizen nader onderzoek wordt uitgevoerd, alsook naar de noodzaak een ontheffing Ffw en de te treffen mitigerende en/of compenserende maatregelen. Dit onderzoek is in uitvoering en is afgerond voordat een definitief besluit over de omgevingsvergunning wordt genomen. Bij voorkeur ontvangen wij dit onderzoek voordat het ontwerpbesluit ter inzage wordt gelegd.

Momenteel wordt het jaarrond vleermuizenonderzoek uitgevoerd. In oktober 2014 wordt dit onderzoek afgerond en wordt het onderzoek naar de gemeente gestuurd. Indien een ontheffing Flora- en faunawet noodzakelijk is, wordt deze aangevraagd. Naar verwachting is het voornemen vergunbaar in het kader van de Flora- en faunawet, op voorwaarde dat er voldoende maatregelen worden getroffen. De provincie treft vooruitlopend op de definitieve onderzoeksresultaten en voorafgaand aan de werkzaamheden al mitigerende maatregelen.

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 5.1.1

Op bladzijde 35 wordt vermeld dat Gedeputeerde Staten eventuele planschadeverzoeken afhandelt op grond van de Wro en de Verordening planschade Noord-Holland 2010 d.d. 12 april 2010. Het betreft hier echter geen inpassingsplan van PNH. Het betreft een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Afgegeven door gemeente Amsterdam stadsdeel Zuidoost. Er dient een planschadeovereenkomst te worden opgesteld door PNH en gemeente Amsterdam Stadsdeel Zuidoost, omdat de gemeente Amsterdam stadsdeel Zuidoost de planschadeverzoeken zal moeten afhandelen. Paragraaf 5.1.2 zal op voornoemde moeten worden aangepast.

Akkoord. De tekst in paragraaf 5.1.1 wordt aangepast en luidt dan:

'Op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening kent de gemeente Amsterdam aan degene die in de vorm van inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van de omgevingsvergunning voor de reconstructie van de Geinbrug, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

Pas nadat de omgevingsvergunning in werking is getreden, kan formeel een verzoek om tegemoetkoming in de planschade worden ingediend. Een aanvraag om tegemoetkoming in planschade moet worden ingediend binnen vijf jaar nadat het schadeveroorzakende besluit onherroepelijk is geworden. Anders is de schadeclaim verjaard. De voorwaarden voor een tegemoetkoming in planschade zijn opgenomen in artikel 6.1 Wro.

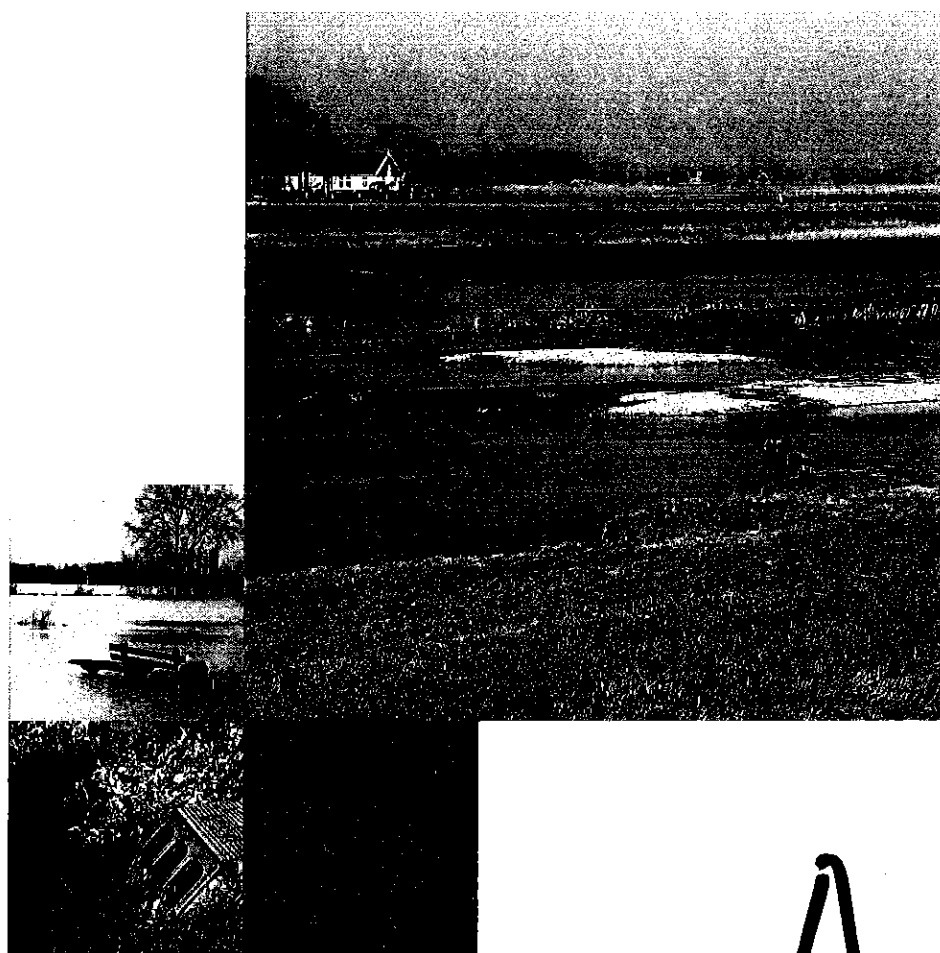
Een aanvraag voor een tegemoetkoming in planschade kan worden ingediend bij de gemeente Amsterdam. Een onafhankelijke beoordelingscommissie brengt een advies uit. Vervolgens besluit de gemeente over het verzoek'.

Gemeente Amsterdam Zuidoost: paragraaf 5.2.1

Op bladzijde 36 staat het volgende vermeld: 'De provincie Utrecht heeft een reactie gegeven (op het beeldkwaliteitplan), die betrekking heeft op het effect van het plan op de ecologische functie van het Gein. In de verdere planvoorbereiding zal hieraan nog andere aandacht worden besteed'. In welke verdere planvorming zal hieraan aandacht worden besteed?

Hier wordt de verdere uitwerking van het ontwerp van het kruispunt bedoeld. Dit is de verantwoordelijkheid van de aannemer. De tekst in paragraaf 5.2.1 wordt aangepast. Als het gaat om de ecologische functie van het Gein, zijn de effecten en haalbaarheid van het plan beschreven in paragraaf 4.6 van de ruimtelijke onderbouwing. Het plan is in dat kader toelaatbaar en uitvoerbaar.

Watertoets N236



Behoort bij de beschikking van de
Stadsdeelraad Amsterdam Zuidoost

d.d. 06 NOV. 2014

Afdeling Vergunningen
Directie D & V

A
W



Watertoets N236

referentie	projectcode	status
HLM477-19/14-005.294	HLM477-19	definitief
projectleider	projectdirecteur	datum
Ir. A.S. van Beinum	Ir. O.G. Scheepers	12 maart 2014

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	Ir. A.S. van Beinum	

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	1
2. REGELGEVING EN BELEID DUURZAAM WATERBEHEER	3
2.1. Nationaal	3
2.2. Provinciaal	3
2.3. Waterschap	4
3. BESTAANDE WATERHUISHOUDKUNDIGE SITUATIE	5
3.1. Grondwater	5
3.2. Oppervlaktewater	5
4. ALGEMENE AANDACHTS- EN UITGANGSPUNTEN BIJ RECONSTRUCTIE N236	7
4.1. Grondwater	7
4.2. Waterkwantiteit	7
4.3. Waterveiligheid	8
4.4. Waterkwaliteit en ecologie	10
4.5. Vaarwegbeheer	10
4.6. Kabels en leidingen	11
laatste bladzijde	11
BIJLAGEN	aantal blz.
I Watersysteemkaarten	3
II Traject oranje (km 2.4-5.1)	5
III Traject rood (km 5.1-7.0)	3
IV Relevante beleidsdocumenten	1

1. INLEIDING

In landelijk beleid is vastgesteld dat bij ruimtelijke plannen en besluiten het watertoetsproces doorlopend dient te worden, zodat voldoende rekening wordt gehouden met het waterbelang. In de praktijk betekent dit dat de planontwikkelaar vroegtijdig afstemming zoekt met de waterbeheerder over de wijze waarop invulling kan worden geven aan de uitgangspunten van duurzaam waterbeheer. Op deze manier wordt nagedacht over behoud en mogelijke versterking van de waterhuishouding in het plangebied en de omgeving en het voorkomen van negatieve effecten (zoals wateroverlast en verdroging).

De N236 ligt in het beheergebied van waterschap Amstel Gooi en Vecht (AGV). Het waterschap is verantwoordelijk voor de beveiliging tegen hoog water, peilbeheer, vaarwegbeheer, handhaving van een goede waterkwaliteit en de verwerking van afvalwater. Andere aspecten van het waterbeheer, zoals afvoer van hemelwater vanaf particulier terrein, zijn een verantwoordelijkheid van de gemeentes. Om het waterbeheer zo integraal mogelijk in te steken laten AGV en de gemeente Amsterdam hun watertaken uitvoeren door de gemeenschappelijke organisatie Waternet. Waternet functioneert daarmee als watercyclusbedrijf. De overige gemeentes binnen het plangebied zijn zelf verantwoordelijk voor riolering van het stedelijke gebied.

Het resultaat van het watertoetsproces wordt beschreven in deze waterparagraaf, die tot stand is gekomen in overleg met Waternet, namens AGV. De waterparagraaf bestaat uit twee delen. Het algemeen deel, dit hoofdrapport, is van toepassing op de gehele N236 en gaat in op het beleid (H2, zie ook het overzicht in bijlage IV), de huidige waterhuishouding (H3) en de te verwachten effecten van de reconstructie (H4). In de bijlagen wordt ingezoomd op de betreffende wegtracés, waarbij nader wordt toegelicht met welke waterhuishoudkundige aspecten in het ontwerp rekening is gehouden.

2. REGELGEVING EN BELEID DUURZAAM WATERBEHEER

2.1. Nationaal

Diverse beleidsdocumenten liggen ten grondslag aan de uitgangspunten op het gebied van duurzaam waterbeheer. Op Europees niveau gaat het om de Kaderrichtlijn Water, die voorschrijft dat de waterkwaliteit van alle wateren in 2015 in 'goede ecologische toestand' dienen te verkeren. Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid voor de periode 2009-2015. Hierin is onder andere opgenomen dat een integrale en duurzame benadering van de wateraspecten in ruimtelijke plannen dient plaats te vinden, waarbij de watersysteembenadering wordt gehanteerd. Dit houdt onder andere in, dat geen afwenteling van waterhuishoudkundige problemen op de omgeving mag plaatsvinden (waterneutraal ontwikkelen) en er rekening wordt gehouden met klimaatveranderingen. Deze gedachtegang borduurt voort op de nota Waterbeheer 21^e eeuw (WB21) uit 2001, waarin werd vastgelegd dat water zoveel mogelijk in de omgeving moet worden vastgehouden en geborgen en pas daarna mag worden afgevoerd. In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW uit 2003 en NBW-actueel uit 2008) leggen de overheden vast op welke wijze, met welke middelen en langs welk tijdspad zij gezamenlijk de grote wateropgave voor Nederland in de 21^e eeuw willen aanpakken. Zo geven de werknormen uit het Nationaal Bestuursakkoord Water aan in welke mate (frequentie) wateroverlast wordt geaccepteerd. Ook de aanpak voor verbetering van de waterkwaliteit en ecologie wordt in het NBW beschouwd. De voorkeursstrategie schoonhouden, scheiden, zuiveren is daarbij een belangrijke leidraad. De aanpak van diffuse bronnen zoals bouwmaterialen (duurzaam bouwen), het gebruik van bestrijdingsmiddelen en het wegverkeer zijn belangrijke aandachtspunten.

De Wet milieubeheer, de Waterwet en de Wet bodembescherming maken het mogelijk om algemene regels te stellen met betrekking tot nadelige gevolgen van het milieu. Deze algemene regels kunnen op AMvB-niveau worden opgenomen of op het niveau van een ministeriële regeling. Een relevant voorbeeld op AMvB-niveau is het Besluit lozen buiten inrichtingen (2011). Hiermee vervalt voor een aantal lozingen, waaronder afvloeiend hemelwater van wegen, de vergunningplicht en volstaat een melding. In het besluit wordt aangegeven dat gecontroleerd infiltreren in de bodem (berm) de voorkeur heeft boven lozen in een oppervlaktewaterlichaam. Alleen als lozing in de bodem redelijkerwijs niet mogelijk is, is lozing op oppervlaktewater of vuilwaterriool toegestaan.

2.2. Provinciaal

In het Waterplan 2010-2015 staat hoe de provincie het waterbeheer in Noord-Holland uitvoert. Het plan is een regionale uitwerking van onder andere de Europese Kaderrichtlijn Water en het Nationaal Bestuursakkoord Water. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. De provincie streeft naar een integrale manier van omgaan met water bij ruimtelijke gebiedsontwikkeling. Streefdoelen zijn verder:

- waarborgen van voldoende bescherming tegen overstromingsrisico's via de meerlaagsveiligheidsbenadering (preventie, gevolgschade beperken en calamiteitenbeheersing);
- verantwoord benutten en beleven van water door mens, natuur en bedrijvigheid. Dit door versterken van het watersysteem door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie;
- zorg voor schoon en voldoende water, door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.

De provincie stimuleert dat nieuw bestemde gebieden of herstructureringsgebieden duurzaam en klimaatbestendig worden ingericht (veilig, zuinig watergebruik, minimale wateroverlast, geen watertekort, voldoende waterkwaliteit).

2.3. Waterschap

De algemene visie, doelstellingen en aanpak van het waterschap zijn uitgewerkt in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015. Hierin worden de volgende thema's onderscheiden:

- veiligheid; het garanderen van voldoende waterstaatkundige veiligheid heeft de hoogste prioriteit van het waterschap;
- voldoende water; AGV beheert dit door peilbeheer, waterberging, wateraan- en -afvoer en grondwaterbeheer;
- schoon water; AGV zet, naast de KRW-maatregelen, in op twee sporen: het bestrijden van verontreinigingsbronnen en het veerkrachtiger maken van het watersysteem;
- riolering; belangrijk hierbij is bevorderen van het scheiden van vuilwater van 'schone' afvalwaterstromen als regen- en grondwater, om vervolgens die laatste zoveel mogelijk nuttig te hergebruiken;
- vaarweg- en nautisch beheer; het op diepte brengen van de vaarwegen, modernisering van sluizen en bruggen en waar mogelijk scheiding van beroeps- en pleziervaart moeten de doorstroming en veiligheid van het vaarverkeer verder bevorderen;
- recreatie, cultuur en landschap: AGV zal in zijn plannen en uitvoeringsprogramma's actief zoeken naar kansen voor het ondersteunen en versterken van recreatie, cultuur en landschap;
- grondwater; bij vergunningverlening voor grondwateronttrekkingen en -infiltraties staat een doelmatige en duurzame benutting van de grondwatersystemen centraal.

Het beleid is per thema of taak verder uitgewerkt in specifieke beleidsnota's. Het Handboek hemelwater bevat de Visie van het waterschap op afvloeiend hemelwater. Het waterschap heeft voorkeur voor scheiden van hemelwater en vuilwater en vindt het belangrijk dat steeds een robuuste maar ook flexibele inrichting van het hemelwaterstelsel wordt gekozen. Het waterschap beveelt duurzame onkruidbestrijding aan en toepassing van duurzame materialen in de bouw. In de Handreiking stedelijk grondwater wordt de rol en visie van het waterschap op het gebied van grondwater beschreven. Het waterschap ziet er op toe dat de bestaande grondwaterstand wordt gehandhaafd door grondwaterneutraal bouwen, waarbij er geen (semi-)permanente verticale drainage wordt toegepast en geen negatieve effecten optreden voor grondwaterafhankelijke ecosystemen. Het waterschap is bevoegd tot het verlenen van vergunningen voor (tijdelijke) onttrekkingen tot 150.000 m³/jaar. Tenslotte is het waterschap vaarwegbeheerder op de meeste vaarwegen in het gebied Amstel, Gooi en Vecht. Het waterschap heeft, in aanvulling op de algemene regels uit de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitiereglement en de Provinciale Scheepvaartwegenverordeningen, aanvullende regels vastgelegd in de Verkeersbesluiten 1 en 2.

Om de beleidsdoelen te kunnen realiseren beschikt het waterschap over een eigen verordening, genaamd de Keur AGV 2011. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden een watervergunning worden verleend. Het bestuur van het waterschap beoordeelt de vergunningsaanvraag en bepaalt de voorwaarden met behulp van de Beleidsregels Keurvergunningen (augustus 2013). In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een vergunning nodig is. In veel gevallen geldt wel een meldplicht.

3. BESTAANDE WATERHUISHOUDKUNDIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op het bestaande watersysteem in de omgeving van de N236. Kenmerken van het bestaande watersysteem zijn hiernaast weergegeven op de watersysteemkaarten in bijlage I.

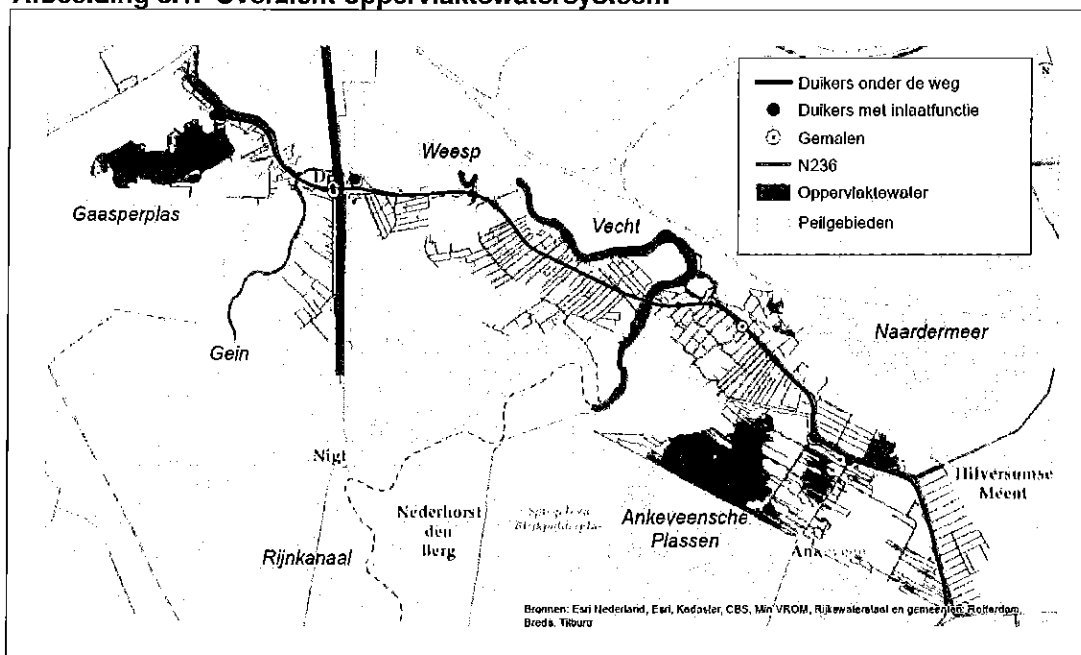
3.1. Grondwater

In de omgeving van het wegtracé bestaat de bovengrond van de bodem voornamelijk uit kleigrond. Het freatische grondwater bevindt zich van nature niet erg diep (grondwatertrap $III = H < 40$ L 80-120 cm onder maaiveld).

3.2. Oppervlaktewater

In de omgeving van de N236 liggen diverse grote wateren. De weg loopt langs de Ankeveense Plassen en kruist de Vecht, het Amsterdam-Rijnkanaal en het Gein middels een brug. Het Amsterdam-Rijnkanaal, het Gein en de Vecht vervullen een functie voor scheepvaart/recreatievaart. Op afbeelding 3.1 is een overzichtskartaal van het oppervlaktewatersysteem weergegeven. Het systeem bestaat uit een aaneengesloten stelsel van hoger liggend water (boezem) en lager gelegen polders. Langs de boezem ligt vaak een waterkering, die de polders beschermt tegen overstroming vanuit de boezem. De N236 ligt op een groot deel van het traject boven op deze boezemkades.

Afbeelding 3.1. Overzicht oppervlaktewatersysteem



Geodata ontvangen van waternet, december 2012.

In de meeste polders wordt een vast peil gehandhaafd (zie tabel 3.1). Met behulp van gemalen en inlaten wordt het te veel of te kort aan water in de polder afgevoerd dan wel aangevoerd van/naar de boezem. Met behulp van duikers wordt het water op verschillende locaties onder de weg door geleid.

Tabel 3.1. Streefpeilen

peilgebied	peilbeheer (m ten opzichte van NAP)
's-Gravelandsevaartboezem	vast -0,3
Gaasperboezem	vast -0,4
Polders Noordelijke Vechtplassen, peilgebied 6	winter -1,33/zomer - ,31
Broekerpolder Oost	vast -1,9
Broekerpolder Centraal	vast -2,05
Broekpolder Noord	vast -1,6 en -1,4
Aetsveldse Polder Oost, Peilgebied I	vast -2
Aetsveldse Polder Oost, Peilgebied II	flexibel, tussen -2 en -0.74
Aetsveldse Polder Oost, Peilgebied V	vast -2,25
Aetsveldse Polder Oost, Peilgebied V	vast -2,2
Aetsveldse polder noord	vast -2,32
Hoogwatervoorziening Noord	flexibel, tussen -1,96 en -0.92
Bijlmerring, hoofdpeilvak	vast -2,38
Bijlmerring, 2, bestaande hoogwatervoorzieningen	flexibel, tussen -2 en -1,7
Bijlmerring, bemalen peilgebied	vast -2,7
Bijlmerring, HWV Provincialeweg	vast -2,4

4. ALGEMENE AANDACHTS- EN UITGANGSPUNTEN BIJ RECONSTRUCTIE N236

4.1. Grondwater

De aangepaste weg moet voldoende hoog komen te liggen om grondwateroverlast te voorkomen. Waternet hanteert bij herstructurering (sloop/nieuwbouw), herinrichting van de openbare ruimte en in nieuw in te richten gebieden de grondwaternorm als ontwerpnorm. De grondwaterstand mag hierbij niet vaker dan eens in de twee jaar gedurende maximaal vijf dagen hoger zijn dan -0,5 m onder het maaiveld bij kruipruimteloos bouwen. Het uitgangspunt bij de norm is dat er geen drainagebuizen of andere ondergrondse ontwateringmiddelen worden toegepast.

De huidige weg beschikt over voldoende ontwateringsdiepte (minimaal 50 cm) door een verhoogde ligging, deels op kaden en deels op een zandlichaam. Drainage is daarom niet aan de orde. Het uitgangspunt bij de reconstructie is minimaal handhaven van het bestaande wegpell.

Realisatie van een ruimtelijk plan mag de loop en de hoedanigheid van het grondwater noch de grondwaterstand zodanig wijzigen, dat dit negatieve effecten op de omgeving veroorzaakt. Middels vergunningaanvraag voor bijvoorbeeld tijdelijke bronbemalingen controleert het waterschap of hieraan wordt voldaan. Er worden compenserende maatregelen verlangd als er nadelige effecten zijn te verwachten (zoals retourbemaling). Ondergrondse constructies zijn bij reconstructie van de N236 niet aan de orde, waardoor wordt verwacht dat de reconstructie van de weg weinig invloed zal hebben op grondwaterstanden en stromingen in de omgeving.

4.2. Waterkwantiteit

De toekomstige weg zal niet veel meer ruimte innemen dan de bestaande weg en daarom kunnen de meeste bestaande watergangen ongewijzigd blijven liggen. Het kan echter voorkomen dat het ruimtebeslag van de nieuwe weg een deel van een bestaande watergang overlapt. Het (gedeeltelijk) afsluiten, dempen of isoleren van bestaande watergangen leidt tot vermindering van het bergend vermogen van het watersysteem en is dan ook verboden, tenzij een vergunning is verleend. Een vergunning kan enkel worden verkregen wanneer minimaal een even groot oppervlak open water gecompenseerd wordt. Een demping mag niet leiden tot belemmeringen voor het vaarwegverkeer, de aan- afvoermogelijkheden of het recreatief medegebruik van water. Bij een demping nabij een waterkerende constructie dient bovendien aangetoond te worden, dat de werking en afwatering van de kering niet wordt belemmerd.

De reconstructie van de weg zal leiden tot een beperkte toename aan verharding. Dit leidt ertoe dat er minder regenwater infiltreert in de bodem en versnelt tot afstroming komt. Daarom bevat de Keur een verbod om verharding aan te leggen, tenzij dit op voorgeschreven wijze wordt gecompenseerd. Het is verboden in stedelijk en glastuinbouwgebied meer dan 1.000 m² verhard oppervlak aan te brengen of in overig gebied meer dan 5.000 m² verhard oppervlak aan te brengen, tenzij een vergunning is verleend. Om hiervoor een vergunning te verkrijgen dient het verlies aan bergend oppervlak gecompenseerd te worden door het graven van voldoende nieuw open water. De richtlijn is dat tenminste 10 % van de toename in verhard oppervlak wordt ingericht voor extra waterberging.

De compensatie voor zowel het dempen als een toename aan verharding dient aan een aantal voorwaarden te voldoen:

- de compensatie moet in principe worden gerealiseerd voordat de verharding plaatsvindt;
- de compensatie moet plaatsvinden in hetzelfde peilgebied als de verharding;
- het nieuw te creëren oppervlaktewater dient in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem;
- het nieuw te creëren oppervlaktewater moet voldoen aan de hetgeen vermeld in hoofdstuk 13 regel 4 van de 'Beleidsregels Keurvergunningen'. Voor primaire watergangen worden hier minimale eisen ten aanzien van de afmetingen omschreven. Voor secundaire watergangen staan de eisen vermeld in hoofdstuk 2, artikel 2.6 van de 'Keur' (zie tabel 4.1). Houd in overeenstemming met de beheerder een marge aan voor baggeraanwas;
- er dient voldoende ruimte voor onderhoud te worden vrijgehouden. Voor onderhoud vanaf de kant gaat het om een onderhoudsstrook van 5 m breed waarbinnen het plaatsen van obstakels niet is toegestaan.

Tabel 4.1. Minimale afmetingen secundaire watergangen (Keur art. 2.6 lid 1.B)

breedte watergang	minimale diepte op de waterbodem	talud
0-2,5 m	0,4	1:1,5 of flauwer
2,5-4,0 m	0,5	1:1,5 of flauwer
> 4,0 m	0,8	1:1,5 of flauwer

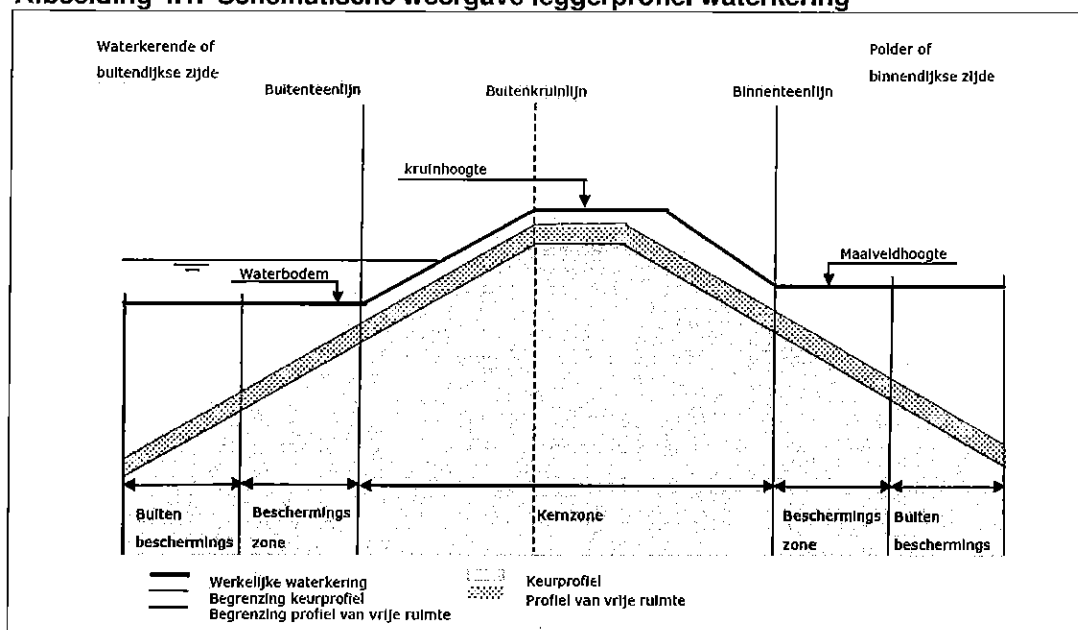
Werken (waaronder kunst- of bouwwerken) mogen de afvoer van water niet belemmeren. Dat wil zeggen dat ze het water niet te veel 'tegenhouden', waardoor stuwingsoptreedt. Het peilverschil tussen het water boven- en benedenstrooms van het werk mag nauwelijks verschillen (niet meer dan een halve centimeter). In primaire wateren geldt een andere voorwaarde: het verhang mag niet groter worden dan 1 cm/km.

De aan- en afvoer van water mag door de reconstructie van de weg niet worden belemmerd. Onder en nabij de weg liggen diverse (inlaat-)duikers. Bij het verbreden van de weg dienen de betreffende duikers te worden verlengd met het zelfde materiaal en minimaal dezelfde diameter als de oorspronkelijke duiker.

4.3. Waterveiligheid

De N236 loopt over een groot deel van het tracé over boezemkaden. Risico van het aanleggen van een weg of verkeersvoorziening op een kering is, dat het de stabiliteit van de waterkering kan aantasten en de gevoeligheid voor erosie kan vergroten. Daarom worden er in de Keur strenge eisen gesteld aan activiteiten in en rondom waterkeringen, waarvoor een vergunning verplicht is. AGV legt in de legger vast wat de ligging en het gewenste profiel van alle keringen is. Dit profiel bestaat uit het keurprofiel (minimaal benodigde profiel) en soms een profiel van vrije ruimte (ruimte voor toekomstige versterking). Binnen het profiel zijn verschillende zones gedefinieerd, waarbinnen bepaalde regels gelden voor inrichting en gebruik (zie afbeelding 4.1).

Afbeelding 4.1. Schematische weergave leggerprofiel waterkering



Voor vergunningverlening op het gebied van openbare wegen en verkeersvoorzieningen op of nabij waterkeringen zijn speciale beleidsregels opgesteld, met betrekking tot de volgende verboden in de Keur:

- artikel 3.1:
 - verboden handelingen in en nabij oppervlaktewateren, waterkerende dijklichamen en waterkerende constructies;
- artikel 3.3:
 - verboden handelingen in en nabij verholen waterkeringen en beschermende gronden.

Een Watervergunning is nodig voor het aanleggen, verzwaren of verbreden van wegen in de kernzone en beschermingszone van waterkeringen en in beschermende gronden. Het bestuur van het waterschap kan onder de volgende voorwaarden vergunning verlenen:

- de verwachte verkeersbelasting mag de maximaal toegestane belasting van 13 kN/m² over een breedte van 2,5 meter niet overschrijden;
- de weg inclusief de verkeersvoorzieningen moet bij voorkeur buiten het keurprofiel van de waterkering komen te liggen, rekening houdend met verkeersbelasting en inklinking;
- de stabiliteit en het waterkerend vermogen van de waterkering mogen niet in gevaar komen en de afwatering van de waterkering mag niet worden belemmerd;
- de aanleg van een brug, tunnel of aquaduct is vergunningplichtig en wordt enkel toegestaan als er sprake is van een maatschappelijk belang, en onder strikte voorwaarden. De aanvrager moet kunnen aantonen dat er geen risico's voor het functioneren van de waterkering zijn. Het ontwerp dient te voldoen aan de meest recente NEN-normen;
- verkeersdrempels en -plateaus mogen geen onevenredig grote zetting veroorzaken door stootbelasting van het verkeer dat over de drempels rijdt en dient te worden uitgevoerd in voldoende waterdicht en erosiebestendig materiaal.

Andere beleidsregels die relevant zijn voor openbare wegen en verkeersvoorzieningen zijn:

- aanleggen en aanpassen van waterkerende werken en inlaten in waterkeringen;
- graven en grond verstoren in of nabij waterkeringen (zowel tijdelijk als permanent);

- uitvoeren van 'overige activiteiten' in, op en nabij waterkeringen (tijdens de bouwfase, gebruik van kranen, heien en dergelijk);
- leggen van kabels en leidingen in of nabij waterstaatswerken.

De bestaande N236 ligt gedeeltelijk binnen het Keurprofiel van de boezemkaden. Bij de reconstructie wordt de bestaande hoogteligging van de weg gehandhaafd. Aanleggen of verbreden van een weg binnen het Keurprofiel mag alleen als er geen acceptabel alternatief is en een maatschappelijk belang en als de aanvrager, als daarom wordt gevraagd, kan aantonen dat er geen risico's zijn voor de hoogte, stabiliteit of erosiegevoeligheid van de waterkering.

4.4. Waterkwaliteit en ecologie

Afstromend hemelwater is over het algemeen schoon genoeg om direct te kunnen lozen op oppervlaktewater en hiermee het riool te ontlasten. Het waterschap is daarom voorstander van de weg niet aan te sluiten op de riolering. De weg zal wel leiden tot beperkte verontreiniging van afstromend hemelwater. In de AmvB lozing afvalwater buiten inrichtingen is opgenomen dat uitsluitend mag worden geloosd, als door de samenstelling, eigenschappen of hoeveelheid van de lozing, de nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de bodem en het oppervlaktewater zoveel mogelijk wordt beperkt. Hemelwater en grondwater zijn van dusdanige kwaliteit en kwantiteit dat in de meeste gevallen wordt voldaan aan deze voorwaarden en hiervoor geen vergunning nodig is. In de huidige situatie stroomt het afstromende hemelwater oppervlakkig via de berm af naar de bermsloot. Deze situatie zal in de toekomst worden behouden. Infiltratie in de bodem leidt tot het langer vasthouden van het water in het betreffende gebied en de verontreinigingen zijn in de bodem veel minder mobiel dan in het compartiment water. Bij het reguliere wegbermbeheer wordt regelmatig de toplaag (circa 5 cm) van de berm afgeschraapt, omdat anders na verloop van tijd het afstromen van water naar de berm wordt belemmerd. Hiermee wordt ook een deel van de verontreiniging afgevoerd.

Naast het wegverkeer vormen ook uitlogende materialen een bedreiging voor de waterkwaliteit. Het toepassen van uitlogende materialen gedurende de bouwfase en definitieve fase dient dan ook te worden voorkomen.

Een kunst- of bouwwerk mag de ecologische kwaliteit niet te veel beïnvloeden: het mag bijvoorbeeld geen obstakel vormen voor vissen of andere dieren. In groene oeverzones is compensatie verplicht. Daarbij is het vooral belangrijk dat de totale oeverlengte in het betreffende water niet kleiner wordt, omdat juist in de oever de ecologische waarde van het watersysteem het hoogst is. Ook de vorm van de oever is bepalend voor de ecologische waarde en deze moet dus vergelijkbaar zijn met de oorspronkelijke vorm.

4.5. Vaarwegbeheer

Veel wateren in de omgeving van de N236 vervullen een functie voor beroeps- of recreatievaart. Risico's van (kunst- of bouw)werken in wateren zijn, dat ze een belemmering vormen voor het vaarverkeer. Het waterschap streeft er naar de vaarwegen zoveel mogelijk open te houden, vanuit het oogpunt van zicht beleving en landschap. In de algemene voorwaarden voor werken in of nabij wateren is opgenomen dat de vaarfunctie in zijn algemeenheid niet mag worden gehinderd. Zo moet rekening worden gehouden met de geldende doorvaarthoogten en de vastgestelde vaarwegdiepten. Ook gelden er specifieke eisen voor de plaatsing ten opzichte van een bocht in het vaarwater. Boten hebben relatief veel ruimte nodig om een bocht te kunnen nemen.

Deze benodigde ruimte heet de 'bochtverbreding'. Een werk moet in ieder geval buiten de bochtverbreding blijven om het vaarverkeer niet te hinderen.

4.6. Kabels en leidingen

Risico's van kabels en leidingen zijn dat ze een negatief effect op de stabiliteit van de waterkering kunnen hebben, zowel tijdens als na het aanleggen. Vanwege deze risico's stelt AGV voorwaarden aan de vergunningen voor het leggen van kabels en leidingen in of nabij waterstaatswerken middels de Beleidsregels Leggen van kabels en leidingen in of nabij waterstaatswerken.

Leidingen moeten voldoen aan de eisen voor buisleidingsystemen, zoals in de NEN-normen aangegeven. Kabels en leidingen in de kernzone en beschermingszone van waterkerende dijklichamen mogen met de onderkant niet dieper liggen dan strikt noodzakelijk. Binnen een zone langs de dijk is het aanleggen van leidingen of kabels ongewenst. Voor leidingen heet dit de veiligheidszone, die is vastgelegd in de NEN-normen voor leidingen. Hoe groter het verwachte effect bij een leidingbreuk, des te verder moet de leiding van de dijk liggen, maar in ieder geval op een afstand van minstens vier keer de hoogte van de kering. Een vergunning binnen de veiligheidszone is alleen mogelijk als er een maatschappelijk belang is en geen alternatief tracé. Het aanleggen van kabels en leidingen in deze zones mag alleen door middel van een open ontgraving (niet met ondergrondse boringen of persingen).

Wanneer kabels en leidingen een waterkering kruisen is het van belang de kruislengte zo kort mogelijk te houden, door de kabels bij voorkeur haaks op de richting van de dijk te leggen, zodat is. Bundels van meer dan twee kabels of leidingen zijn niet wenselijk, omdat tussen de kabels en leidingen holle ruimtes kunnen ontstaan. Hierin kan water gaan stromen dat grondmateriaal met zich meeneemt, wat de stabiliteit van de dijk kan ondermijnen.

BIJLAGE I WATERSYSTEEMKAARTEN



Tracé ontwerp N236 Kaart 3

Verklaring

Kruisvervoersort

- Dijk
- Oever
- Trek
- Caisson
- Dijk
- Sloot
- Sloot / Inlaat
- Sloot
- Veldweg
- Kruisweg / Inlaat

Watersysteem

- Kruisweg (over de waterkering)
- Kruisweg (over de waterkering)
- Kruisweg (over de waterkering)

Kerken & beschermingszones kerken

Watersysteem (over de waterkering)

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

(kerken & beschermingszones (O.L.v. de Heilige))

11.4.5 WP-3.2

11.4.5 WP-3.3

11.4.5 WP-3.4

11.4.5 WP-3.5

11.4.5 WP-3.6

11.4.5 WP-3.7

11.4.5 WP-3.8

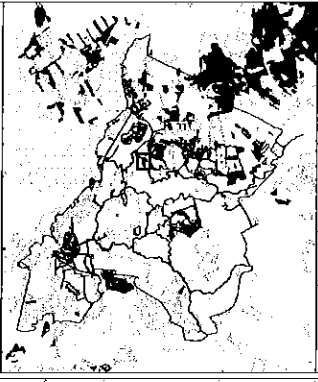
11.4.5 WP-3.9

11.4.5 WP-3.10

11.4.5 WP-3.11

11.4.5 WP-3.12

11.4.5 WP-3.13



Naam	Adres	Postcode	Plaats	Land
WaterNet	1118 CA Amsterdam	1118 CA	Amsterdam	Nederland

Naam	Adres	Postcode	Plaats	Land
WaterNet	1118 CA Amsterdam	1118 CA	Amsterdam	Nederland

Tracé ontwerp
N236

Kaart 3

Sector Watersysteem

WaterNet

WaterNet

WaterNet

WaterNet

waterNet

waterNet

waterNet

waterNet

BIJLAGE II TRAJECT ORANJE (KM 2.4-5.1)

WATERHUISHOUDKUNDIGE ASPECTEN

Deze bijlage zoomt in op de waterhuishoudkundige aspecten bij reconstructie van de weg op het traject 'oranje', vanaf de Gaasperdammerweg (km 2.4) tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal (km 5.1). Voor het fietspad is de projectscope vastgesteld vanaf de Gaasdammerweg tot de aansluiting op de Basisweg (kruispunt Verlengde Rijnkade).

In bijlage I is de watersysteemkaart van dit traject weergegeven, met daarop onder andere de ligging van de bestaande en toekomstige weg en de hoofdwatertangen, waterkeringen en kunstwerken in de omgeving van de weg.

Grondwater

De huidige weg beschikt op dit traject over voldoende ontwateringsdiepte (minimaal 50 cm) door een verhoogde ligging op een zandlichaam/waterkering. De toekomstige weg zal deels op gelijke hoogte worden aangelegd en gedeeltelijk worden opgehoogd (zie ook paragraaf waterveiligheid). Op enkele locaties, aangegeven op de ontwerptekeningen N236-18679-61-11-01 t/m N236-18679-61-11-04, is een grondkerende damwand /keerwand voorzien, indien onvoldoende ruimte voor een talud beschikbaar is. De aannemer is verantwoordelijk voor de precieze wijze van kermen en de diepte van de wanden. Op basis van nader geohydrologisch onderzoek op locatie zal de constructie worden afgestemd op zo min mogelijk verstoring van grondwaterstanden en -stromingen. Waternet en de provincie zijn overeengekomen dat de constructie ter hoogte van de parkeervakken en net voor kruising Driemond waterdoorlatend worden gemaakt. Dit in verband met de afvoer van kwel, die in de bestaande situatie overlast veroorzaakt bij de achterliggende bebouwing. De overlast zal daardoor niet verergeren.

Waterkwantiteit

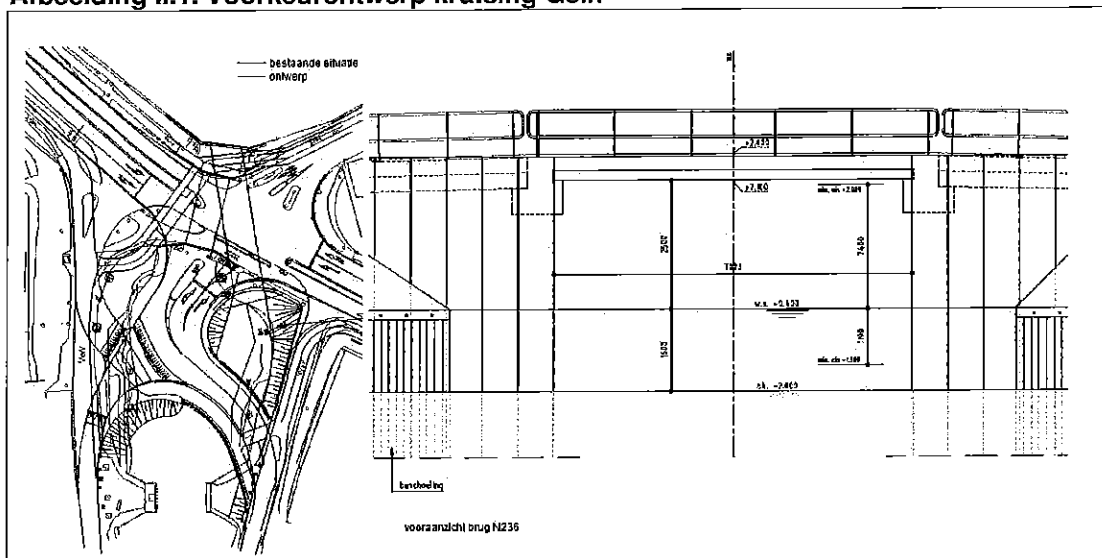
Op dit deel van het tracé vindt een geringe wijziging plaats van de ligging en omvang van het verharde oppervlak ten opzichte van de bestaande weg. De grootste wijziging vindt plaats bij de kruising van de N236 met het Gein, waar door nieuwe aansluitingswegen de verharding toeneemt en een deel van het oppervlaktewater wordt gedempt. In de bestaande situatie heeft de N236 deel oranje inclusief fietspad een verhard oppervlak van 30.633 m². In het ontwerp voor de toekomstige situatie neemt het verharde oppervlak toe tot 35.487 m². De toename voor traject oranje bedraagt daarmee 4.854 m² over het hele traject rood. Bij een toename van meer dan 1.000 m² is compensatie verplicht. Minimaal 10 % van de toename dient gecompenseerd te worden als nieuw oppervlaktewater, ofwel circa 485 m². Daarnaast dient de demping van circa 675 m² oppervlaktewater bij het Gein volledig te worden gecompenseerd, in de vorm van boezemwater. Voor dit traject bedraagt de totale wateropgave daarmee 1.160 m².

In principe dient de compensatie plaats te vinden per peilgebied. In het geval van de N236 ziet Waternet de bergingsopgave van de verschillende trajecten echter als één geheel en is afgesproken dat de provincie Noord-Holland de benodigde compensatie voor de trajecten oranje en rood zal meenemen in de 'Reconstructie G.J. Wiefferingdreef-Faunapassages'. In dit stadium zijn nog geen concrete locaties in beeld, hierover dient nog nadere afstemming plaats te vinden met waternet.

Op de demping in het Gein na vinden er geen wijzigingen plaats in de ligging en omvang van de hoofdwatertangen nabij het tracé. Enkel net ten oosten van de Driemondweg zal in overleg met Waternet een (oever van de) watertang wat worden aangepast in verband met realisatie van een nieuwe bushalte op deze locatie.

Voor de nieuwe kruising bij het Gein is in overleg met Waternet een voorkeurontwerp uitgewerkt, waarbij de afsluitingsweg wordt gescheiden van de hoofdweg en met twee aparte bruggen over het Gein wordt geleid. Op deze manier ontstaat een robuuste constructie waarbij zo min mogelijk oppervlaktewater wordt gedempt. Het ontwerp is weergegeven op onderstaande afbeelding.

Afbeelding II.1. Voorkeurontwerp kruising Gein



Door Waternet is aangegeven dat voor de bestaande Geinbrug een opstuwing is berekend van 7,6 mm, bij een debiet van $2,75 \text{ m}^3/\text{s}$. Dit blijkt ook uit een globale berekening met de formule van Gelok, zie tabel II.1. In de toekomstige situatie mag deze opstuwing niet toenemen. Voor de toekomstige situatie is eveneens een globale berekening gemaakt met de formule van Gelok, zie ook tabel II.1. De brug wordt in de toekomstige situatie weliswaar langer (circa 15 m), maar doordat de brug ook iets breder wordt (circa 0,5 m) neemt de opstuwing licht af tot 6,8 mm. Voor nieuwe kunstwerken, zoals de brug bij de aansluitingsweg, geldt een maximale opstuwing van 3 mm. Uit de globale berekening volgt dat vanaf een breedte van circa 9 m aan deze eis wordt voldaan (zie tabel II.1). Door de brug breder te maken zal de opstuwing verder afnemen.

De toekomstige versmalling van de watergang ter plekke van de twee bruggen zal tot circa 1 mm extra opstuwing leiden. Dit kan worden gecompenseerd door de afname in opstuwing bij de Geinbrug en door verwijdering van de noodkering ten zuiden van de brug (zie ook paragraaf veiligheid). Er wordt daarom vooralsnog geen gevaar voor de waterafvoer verwacht. Het uiteindelijke ontwerp en aspecten rondom de uitvoering dienen nader met Waternet te worden afgestemd.

Tabel II.2. Opstuwingsberekening

formule van Gelok (CV 1988, pag. 803):	$Q = u \cdot A \cdot (2 \cdot g \cdot z)^{0.5}$		
	Geinbrug bestaand	Geinbrug ontwerp	aansluitingsbrug ontwerp
invoergegevens			
maatgevende afvoer Q (m ³ /s)	2.75	2.75	2.75
breedte (m)	6.50	7.00	9.00
hoogte (m)	3.50	3.50	3.50
waterdiepte (m)	1.50	1.50	1.50
lengte brug (m)	20.00	35.00	15.00
intreeweerstand (-)	1.00	1.00	1.00
wandruweheidsfactor Km (m ^{1/3} /s)	55.00	55.00	55.00
uittredeverliescoëfficiënt (-)	1.00	1.00	1.00
nalte oppervlak benedenstroomse waterloop (m ²)	70.00	70.00	20.00
bocht- en knikverliezen (-)	0.00	0.00	0.00
berekende waarden			
A = nalte oppervlak (m ²)	9.75	10.50	13.50
Stroomsnelheid Q (m/s)	0.28	0.26	0.20
P = nalte omtrek (m)	9.50	10.00	12.00
R = hydraulische straal= A / P (m)	1.03	1.05	1.13
wrijvingsverlies Zw (-)	0.13	0.21	0.08
uittreeverlies (-)	0.74	0.72	0.11
weerstandcoëfficiënt u (-)	0.73	0.72	0.92
opstuwung z (mm)	7.57	6.77	2.51

Op vier locaties kruisen watergangen de N236 met een duiker:

- bij de aansluiting met de Loosdrechtdreef (duiker KDU04582, PVC Ø 380 mm);
- net voorbij de aansluiting met de Loosdrechtdreef (duiker KDU01063, beton Ø 700 mm);
- ter hoogte van de aansluiting op de Driemondweg (inlaatduiker KDU11388, beton 7,8 bij 1,5 m);
- ter hoogte van Gein Zuid (inlaatduiker, KDU16716, PVC Ø 200 mm);
- ter hoogte van de Kanaaldijk West (KDU10760, beton Ø 400 mm).

Langs de weg zijn drie oppervlaktewatergemalen gelegen:

- poldergemaal Zuid-Bijlmer (KGM00071) bij de Gaasperplas;
- poldergemalen Driemond (KGM00271) en Aetsveld West (KGM0299) bij de Kanaaldijk West.

In afstemming met Waternet worden de duikers en gemalen zo goed mogelijk ingepast in het wegontwerp en worden afspraken gemaakt over de uitvoeringsfase, zodat de aan- en afvoer van water zo min mogelijk wordt belemmerd.

Waterveiligheid

Op de watersysteemkaart in bijlage I is te zien dat de N236 vanaf het Gaasperpark tot bij de kruising met het Gein is gelegen in de kernzone van de primaire waterkering langs het Gaasp.

Bij het wegonwerp is uitgegaan van handhaving van de bestaande hoogteligging van de weg. Omdat in de huidige situatie de kruinhoogte door verzakking niet voldoet aan de normering is op verzoek van Waternet in het wegonwerp opgenomen dat de kade op twee locaties wordt opgevuld:

- voor de aansluiting op de Driemondweg, over een lengte van circa 200m (metreering 2.90 tot 3.1);
- in de bocht tussen aansluiting Driemondweg en het Gein, over een lengte van circa 450 m (metreering 3.5 tot 3.95).

Om de stabiliteit van de waterkering te waarborgen is een watervergunning nodig voor werkzaamheden aan de weg binnen de kern- en beschermingszones. De daadwerkelijke uitvoering van de reconstructie wordt aanbesteed op basis van een E&C-contract. Daarmee is de aannemer verantwoordelijk voor het goed blijven functioneren van de waterkering tijdens en na de reconstructie. Middels geotechnische berekeningen dient aangetoond te worden dat er geen risico's zijn voor de hoogte, stabiliteit of erosiegevoeligheid van de waterkering. Waternet heeft verder aangegeven dat het aanplanten van bomen binnen de kern en beschermingszone van de kering niet wenselijk is. Ten aanzien van de damwanden in de keringen geldt dat de damwand geen negatieve invloed op de eigenschappen van de kering mag hebben. Door de damwanden te perforeren kan verstoring van grondwaterstromingen worden tegengegaan. Ter controle dient monitoring plaats te vinden van de grondwaterstanden aan beide kanten van de damwand.

Ter hoogte van de kruising met het Gein is een noodkering aanwezig haaks op het Gein. Het gaat om een compartimenteringswand in de vorm van twee landhoofden en een balgstuw. Aangezien de bestaande noodkering renovatie behoeft is in overleg met de provincie Noord-Holland afgesproken om een nieuwe compartimenteringswand te integreren in de nieuwe kruising en de oude noodkering, inclusief landhoofden, te verwijderen. De nieuwe noodkeringen zal bestaan uit sponningen waartussen schotbalken kunnen worden geplaatst. Voor deze werkzaamheden is een vergunning benodigd. De eisen voor het nieuwe ontwerp zijn door Waternet vastgelegd in een programma van eisen (versie 2.0, oktober 2013). De belangrijkste eisen zijn:

- dubbelzijdig kerend met een kerende hoogte van NAP +0,10 m;
- voldoende werkruimte op de oever bij de sponningen en opstelplaats van de schotten;
- de oude noodkering mag pas worden verwijderd wanneer de nieuwe is gerealiseerd;
- bij verwijdering van de landhoofden dient de bestaande kerende hoogte gehandhaafd te worden en dient een talud van minimaal 1:3 te worden toegepast.

De locatie van de noodkering (Gein- zijde of Gaasp-zijde) is ten aanzien van de kerende werking van ondergeschikt belang en zal door de aannemer in overleg met waternet nader worden bepaald.

Waterkwaliteit en ecologie

In de huidige situatie stroomt het afstromende hemelwater oppervlakkig via de berm af naar de bermsloot. Deze situatie zal in de toekomst worden behouden. Infiltratie in de bodem leidt tot het langer vasthouden van het water in het betreffende gebied en een beperkte verspreiding van verontreinigingen, voornamelijk in de bodem. Bij het reguliere wegbermbeheer wordt periodiek de toplaag van de berm afgeschrapt, waarmee ook een deel van de verontreinigingen worden afgevoerd en doorslag naar grondwater wordt voorkomen. Voor het wegmeubilair wordt het gebruik van uitlogende materialen vermeden.

Verder vormt de reconstructie van de weg geen (nieuw) obstakel voor vissen of andere dieren en wordt de oeverlengte en -kwaliteit niet aangetast.

Vaarwegbeheer

Bij de uitwerking van het uiteindelijke ontwerp voor de kruising van het Gein, inclusief de nieuwe noodkering, dient rekening gehouden te worden met de belangen van de recreatievaart (geen functie voor beroepsvaart), conform de Richtlijnen Vaarwegen 2011. In overleg met Waternet zal worden gekeken naar een zo optimaal mogelijke zichtbaarheid en bochtstraal. De doorvaarthoogte dient groter of gelijk aan de huidige doorvaarthoogte te zijn, met een minimale bodemhoogte van NAP -2,00 m (-1,80 ter plaatse van de noodkering). Aanweerszijde van het kunstwerk zullen geleide- en remmingswerken worden geplaatst, evenals seinvoering voor de doorvaartopening.

Kabels en leidingen

De aannemer dient er zorg voor te dragen dat het leggen van kabels en leidingen in of nabij waterstaatswerken geen risico's veroorzaakt voor de stabiliteit en watervoerbaarheid.

BIJLAGE III TRAJECT ROOD (KM 5.1-7.0)

WATERHUISHOUDKUNDIGE ASPECTEN

Deze bijlage zoomt in op de waterhuishoudkundige aspecten bij reconstructie van de weg op het traject 'rood', tussen het Amsterdam-Rijnkanaal (km 5.1) tot aan het einde van de kern Weesp (km 7.0).

In bijlage I is de watersysteemkaart van dit traject weergegeven, met daarop onder andere de ligging van de bestaande en toekomstige weg en de hoofdwatertgangen, waterkeringen en kunstwerken in de omgeving van de weg.

Grondwater

De huidige weg beschikt op dit traject over voldoende ontwateringsdiepte (minimaal 50 cm) door een verhoogde ligging op een zandlichaam. De toekomstige weg zal op gelijke hoogte worden aangelegd. Mogelijke beïnvloeding van grondwaterstanden en -stromingen door ondergrondse constructies of damwanden is op dit traject niet aan de orde. De reconstructie heeft dan ook geen effect op de grondwaterdynamiek in het gebied.

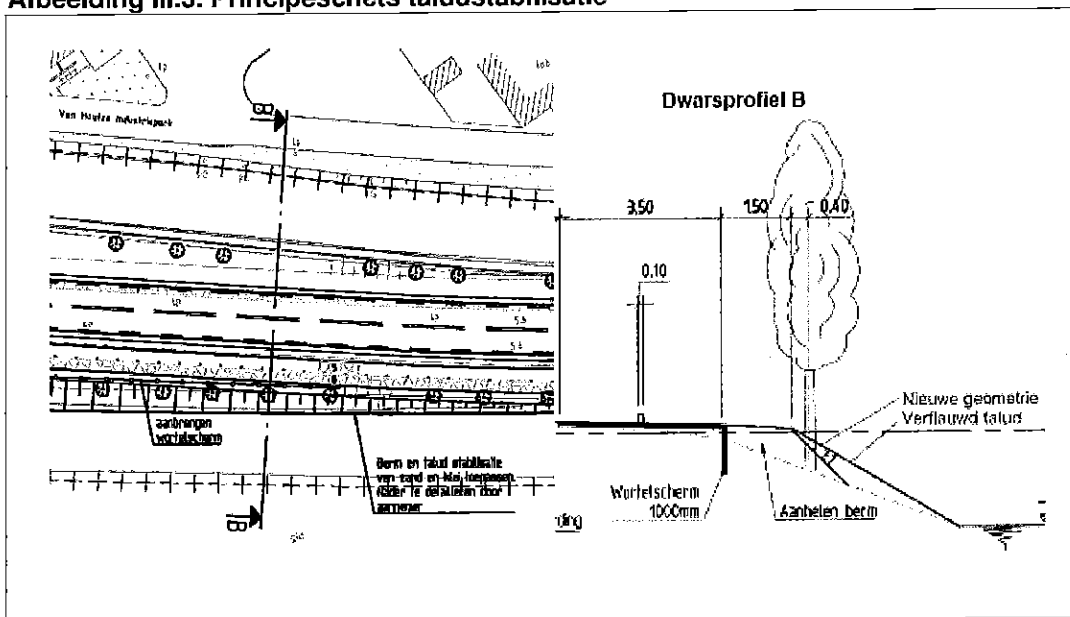
Waterkwantiteit

Op dit deel van het tracé wijzigt de ligging en omvang van het verharde oppervlak slechts minimaal ten opzichte van de bestaande weg. In de bestaande situatie heeft de N236 deel rood een verhard oppervlak van 29.501 m². In het ontwerp voor de toekomstige situatie vindt over de gehele lengte van de weg een lichte verbreding plaats waardoor het verhard oppervlak toeneemt tot 30.290 m². De toename bedraagt daarmee 789 m² over het hele traject rood. Onder de 1.000 m² is in principe geen compensatie verplicht. Maar het waterschap ziet de reconstructie van de totale weg als één geheel, en dan bedraagt de totale toename aan verharding wel meer dan 1.000 m². Er dient dan minimaal 10 % van de toename gecompenseerd te worden als nieuw oppervlaktewater. Voor traject rood bedraagt de wateropgave daarmee 78,9 m².

In principe dient de compensatie plaats te vinden per peilgebied. In het geval van de N236 ziet Waternet de bergingsopgave van de verschillende trajecten echter als één geheel en is afgesproken dat de provincie Noord-Holland de benodigde compensatie voor de trajecten oranje en rood zal meenemen in de 'Reconstructie G.J. Wiefferingdreef-Faunapassages'. In dit stadium zijn nog geen concrete locaties in beeld, hierover dient nog nadere afstemming plaats te vinden met waternet.

Langs de weg liggen diverse hoofdwatertgangen, die in de toekomst ongewijzigd blijven. (Gedeeltelijke) demping van watertgangen is niet aan de orde. Enkel tussen meterring 5.40 en 5.70, ter hoogte van het Van Houten Industriepark, bestaat de kans dat het talud en de bodem van de watertgang aan de zuidzijde wordt aangepast. Door het toegenomen ruimtebeslag van het fietspad, en daarmee gepaard gaan het verder opzetten van de taluds, kan de stabiliteit van de al redelijk steile oever in gevaar komen. Bij het aanpassen van watertgangen of oevers gelden de uitgangspunten zoals beschreven in hoofdstuk 13 van de 'Beleidsregels Keurvergunningen'. Geadviseerd wordt om de taluds iets te verflauwen, omdat anders kostbare maatregelen nodig zijn om het talud stabiel te houden. Voorgesteld wordt om het talud geleidelijk te laten verlopen van de kruin naar de sloot, met een minimale hellingshoek van 1:1,5 (zie principeschets in afbeelding 1). Het betreffende talud is als aandachtspunt weergegeven op de ontwerptekening. Door het uitvoeren van grondonderzoek in uitvoeringsfase wordt een beter beeld van de (stabiliteit van de) ondergrond verkregen. Hiermee kan het taludontwerp worden geoptimaliseerd. De provincie is zelf beheerder van de watertgang aan de zuidzijde en dient er zorg voor te dragen dat de oever voldoende stabiel is en dat er voldoende ruimte voor onderhoud (afzet van maaisel op de oever) beschikbaar blijft.

Abbeelding III.3. Principeschets taludstabilisatie



Op vier locaties kruisen watergangen de N236 met een duiker of brug:

- net voorbij de aansluiting met de verlengde Rijnkade (brug KBR05034, betonnen overspanning);
- ter hoogte van het Molenpad (duiker KDU15712, beton Ø 600 mm);
- ter hoogte van Ravelijn (duiker KDU11663, beton Ø 600 mm);
- vlak voor de kruising met G.J. Wiefferingdreef (duiker KDU02770, beton Ø 1.000 mm).

De reconstructie van de weg heeft geen gevolgen voor deze kunstwerken en vormt daarmee geen belemmering voor de aan- en afvoer van water.

Waterveiligheid

Op dit deel van het wegtracé ligt de weg niet op een waterkering. Ook valt de weg niet binnen een beschermingszone van een kering. De reconstructie zal zodoende ook geen effecten hebben op de veiligheid van de waterkeringen.

Waterkwaliteit en ecologie

In de huidige situatie stroomt het afstromende hemelwater oppervlakkig via de berm af naar de bermsloot. Deze situatie zal in de toekomst worden behouden. Infiltratie in de bodem leidt tot het langer vasthouden van het water in het betreffende gebied en een beperkte verspreiding van verontreinigingen (voornamelijk in de bodem). Bij het reguliere wegbermbeheer wordt periodiek de toplaag van de berm afgeschraapt, waarmee ook een deel van de verontreinigingen worden afgevoerd en doorslag naar grondwater wordt voorkomen. Voor het wegmeubilair wordt het gebruik van uitlogende materialen vermeden.

Verder vormt de reconstructie van de weg geen (nieuw) obstakel voor vissen of andere dieren en wordt de oeverlengte en -kwaliteit niet aangetast.

Vaarwegbeheer

Doordat er op dit traject geen sprake is van aanpassingen aan watergangen of kunstwerken of realisatie van nieuwe kunstwerken is er geen spraken van een belemmering voor het vaarverkeer.

Kabels en leidingen

Het leggen van kabels en leidingen in of nabij waterstaatswerken is op dit traject niet aan de orde.

BIJLAGE IV RELEVANTE BELEIDSDOCUMENTEN

Relevante beleidsdocumenten, handboeken en richtlijnen voor reconstructie:

- Waterbeheerplan Amstel, Gooi en Vecht;
- Waterbeheerplan Europese Kaderrichtlijn Water;
- Keur (inclusief beleidsregels en besluit vrijstellingen): AGV;
- Handboek Hemelwater AGV;
- Handreiking Stedelijk Grondwater AGV;
- Programma van eisen beheer: Waternet;
- Verkeersbesluit deel 1 en 2: AGV;
- Richtlijn Vaarwegen: Rijkswaterstaat
- Leidraad kunstwerken: Technische Adviescommissie Waterkeringen (TAW);
- Richtlijn keringen: Stichting Toegepast Wateronderzoek (STOWA);
- Leidraad toetsen op veiligheid regionale keringen;
- Leidraad waterkerende kunstwerken in regionale keringen;
- CUR 166 (voor het ontwerpen van stalen damwanden).

Nota van beantwoording zienswijzen

Ontwerp-omgevingsvergunning

Reconstructie N236 ter hoogte van Gein-Noord en Gein-Zuid op de locatie Provinciale weg N236, T-kruisingen (N236 Gein-Noord, N236 Zandpad Driemond en N236 Gein-Zuid) te Amsterdam

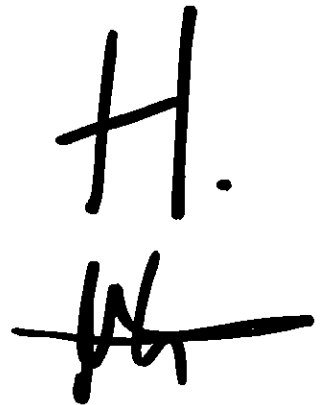
Behoort bij de beschikking van de
Stadsdeelraad Amsterdam Zuidoost

d.d. 06 NOV. 2014

Afdeling Vergunningen
Directie D & V

14 oktober 2014

Afdeling Personeel & Organisatie en Juridische Zaken



Inleiding

De ontwerp-omgevingsvergunning Reconstructie N236 ter hoogte van Gein-Noord en Gein-Zuid op de locatie Provinciale weg N236, T-kruisingen (N236 Gein-Noord, N236 Zandpad Driemond en N236 Gein-Zuid) te Amsterdam, heeft, inclusief bijbehorende stukken, in het kader van de terinzagelegging van 7 augustus 2014 tot en met 17 september 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Gedurende de periode van terinzagelegging zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. In totaal zijn vier zienswijzen ingediend, waarvan er twee ontvankelijk en twee niet ontvankelijk worden verklaard. Er is sprake van vijf unieke zienswijzen. De ontvankelijke zienswijzen zijn hieronder samengevat en van een antwoord voorzien.

Beantwoording zienswijzen

1. Zienswijze 1

- 1.1 Adressant bepleit een versterking van de positie van de fietser. Op grond van het huidige ontwerp inrichting kruising N236 is er voor fietsers nog steeds mogelijk een alternatief te zoeken bij het oversteken van de N236 vanuit Driemond en vanuit Weesp/Amsterdam.

Antwoord:

Provincie Noord-Holland (hierna: PNH) heeft een verkeerskundig ontwerp gemaakt, waarbij de N236 duurzaam veilig wordt ingericht. Er is één oversteekplaats in het kruispunt gecreëerd om fietsers veilig over te laten steken van Amsterdam en Weesp naar Driemond heen en terug (van west naar oost heen en terug). Voor fietsers is er geen alternatieve mogelijkheid om over te steken, omdat dit fysiek onmogelijk wordt gemaakt. Met de inrichting van het kruispunt is er helderheid voor al het verkeer, omdat er maar één locatie is waar fietsers op het kruispunt kunnen oversteken. De inrichting is ten opzichte van de door adressant voorgestelde ondergrondse doorgang ook betaalbaar.

Conclusie:

Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de omgevingsvergunning.

- 1.2 Adressant is van mening dat de N236 op het huidige traject een maximumsnelheid kent van 50 km per uur en dat deze maximumsnelheid moet worden gehandhaafd.

Antwoord:

De verwachting is dat door de nieuwe inrichting van het kruispunt, waaronder de middenbermen, het verkeer minder wordt uitgenodigd hard te rijden. De handhaving van de maximumsnelheid is geen taak van PNH.

Conclusie:

Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de omgevingsvergunning.

- 1.3 Adressant woont in een Rijksmonument. Adressant verzoekt PNH rekening te houden met de kwetsbare status van het Rijksmonument en schade vanwege de werkzaamheden te voorkomen.

Antwoord:

Opdrachtnemer van de werkzaamheden zal een nulmeting uitvoeren voorafgaand aan de werkzaamheden. Tijdens de werkzaamheden werkt de opdrachtnemer met een monitoringsplan,

waarin is beschreven welke risico's er zijn en hoe de opdrachtnemer deze beheerst en bewaakt. De opdrachtnemer zal ook na afronding van de werkzaamheden een opname doen.

Conclusie:

Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de omgevingsvergunning.

- 1.4 Adressant wordt graag tijdig op de hoogte gebracht van ernstige overlast als gevolg van de werkzaamheden.

Antwoord:

In het Bouwbesluit 2012 (hierna: bouwbesluit) en in de Algemene Plaatselijke Verordening 2008 van gemeente Amsterdam (hierna: APV) zijn regels opgenomen in verband met hinder als gevolg van (bouw)werkzaamheden. Indien de werkzaamheden door opdrachtnemer van PNH niet binnen de regels van het bouwbesluit of APV kunnen worden verricht, moet de opdrachtnemer een ontheffing aanvragen bij het bevoegd gezag. Aan de ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. Bovendien heeft PNH in het contract met opdrachtnemer opgenomen dat hij betrokkenen vooraf informeert over de werkzaamheden. Opdrachtnemer maakt hiervoor een communicatieplan, waarin hij belanghebbenden inventariseert, een omgevingshinderanalyse maakt en maatregelen treft om hinder te beperken.

Conclusie:

Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de omgevingsvergunning.

2. Zienswijze 2

- 2.1 Adressant is van mening dat de nieuwe brug een gemetselde brug moet zijn met een gemetselde balustrade. Adressant verwacht van de gemetselde balustrade een gunstig effect op geluidhinder.

Antwoord:

In paragraaf 3.1 van het beeldkwaliteitsplan wordt aangegeven dat het gemetselde karakter van de brug moet terugkomen in de nieuwe situatie. In hoofdstuk 4 van het beeldkwaliteitsplan wordt opgemerkt bij de uitgangspunten met betrekking tot het ontwerp dat de nieuwe brug een gemetseld karakter moet krijgen door het gebruik van rode bakstenen. De brug moet weer dezelfde kenmerkende reling krijgen. In paragraaf 5.2 van het beeldkwaliteitsplan is een opsomming gegeven van vragen en ideeën van belanghebbenden. Een van deze ideeën is dat de uitstraling van de bestaande brug terugkomt in de nieuwe brugconstructie(s). In hoofdstuk 6 tweede bullit wordt opgemerkt dat de duikerbrug het uiterlijk krijgt van een rode bakstenen boogbrug. Het beeldkwaliteitsplan is een integraal onderdeel van de contractstukken behorende bij het contract tussen PNH en opdrachtnemer voor de verdere uitwerking en realisatie van het plan. Daarmee is de uitvoering van het beeldkwaliteitsplan geborgd.

Conclusie:

Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de omgevingsvergunning.

- 2.2 Adressant is van mening dat het voorliggende plan voor reconstructie van de kruising niet voldoende bijdraagt aan de verlaging van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

Antwoord:

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.2.

Conclusie:

Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de omgevingsvergunning.

- 2.3 Adressant verwacht dat fietsers een alternatieve route zullen kiezen bij het oversteken van de N236.

Antwoord:

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1.

Conclusie:

Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de omgevingsvergunning.

3. Zienswijze 3

Deze zienswijze is ingediend na de termijn van terinzagelegging.

4. Zienswijze 4

Deze zienswijze is ingediend na de termijn van terinzagelegging.

Formulierversie
2013.01

Aanvraaggegevens

Ingediende aanvraag/melding

Aanvraagnummer	1193665
Aanvraagnaam	Reconstructie kruispunt N236 Geinbrug
Uw referentiecode	HLM477-19
Ingediend op	14-03-2014
Soort procedure	Onbekend
Projectomschrijving	Het kruispunt N236 met Gein-Noord en Gein-Zuid te Amsterdam (kruispunt bij de Geinbrug) wordt duurzaam veilig ingericht. Hierbij wordt afgeweken van de bestemmingsplannen van de gemeenten Amsterdam en de De Ronde Venen. Op grond van artikel 2.4 lid 1 van de Wabo is de gemeente, waar het betrokken project in hoofdzaak wordt uitgevoerd, bevoegd gezag voor het verlenen van de omgevingsvergunning. Voor dit project betekent dit dat de gemeente Amsterdam bevoegd gezag is.
Opmerking	Ten aanzien van deze aanvraag en het project heeft afstemming plaatsgevonden met de heer René de Vries van de gemeente Amsterdam Zuidoost.
Gefaseerd	Nee
Blokkerende onderdelen weglaten	Nee
Persoonsgegevens openbaar maken	Nee Behoort bij de beschikking van de Stadsdeelraad Amsterdam Zuidoost
Kosten openbaar maken	Nee
Bijlagen die later komen	- d.d. 06 NOV. 2014
Bijlagen n.v.t. of al bekend	- Afdeling Vergunningen Directie D & V
Bevoegd gezag	
Naam:	Gemeente Amsterdam
Bezoekadres:	U kunt uw uitgeprinte aanvraag per post of aan de balie bij uw stadsdeel indienen. Kijk voor informatie op www.amsterdam.nl/omgevingsvergunning
Postadres:	Voor vragen kunt u contact opnemen met Antwoord, via onderstaand telefoonnummer of mailadres. U kunt uw aanvraag echter niet per mail indienen
Telefoonnummer:	14 020
E-mailadres algemeen:	antwoord@amsterdam.nl
Website:	www.amsterdam.nl/omgevingsvergunning

Overzicht bijgevoegde modulebladen

Aanvraaggegevens

Aanvragergegevens

Locatie van de werkzaamheden

Werkzaamheden en onderdelen

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

- Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Bijlagen

Kosten

Aanvrager bedrijf

1 Bedrijf

KvK-nummer	34362354
Vestigingsnummer	000026599600
Statutaire naam	Provincie Noord-Holland
Handelsnaam	-

2 Contactpersoon

Geslacht	☒ Man ☐ Vrouw
Voorletters	P.
Voorvoegsels	-
Achternaam	Vos
Functie	Projectmanager

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode	2012 HR
Huisnummer	3
Huisletter	-
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Dreef
Woonplaats	Haarlem

4 Correspondentieadres

Postbus	3007
Postcode	2001 DA
Plaats	Haarlem

5 Contactgegevens

Telefoonnummer	023-5143143
Faxnummer	-
E-mailadres	vosp@noord-holland.nl

Formuliersversie
2013.01

Gemachtigde bedrijf

1 Bedrijf

KvK-nummer 38020751
Vestigingsnummer 000007345658
Statutaire naam Witteveen+Bos
Handelsnaam -

2 Contactpersoon

Geslacht ☐ Man
☒ Vrouw
Voorletters I.H.
Voorvoegsels -
Achternaam Tinneveld
Functie adviseur vergunningen

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode 7411 SC
Huisnummer 2
Huisletter -
Huisnummertoevoeging -
Straatnaam van Twickelostraat
Woonplaats Deventer

4 Correspondentieadres

Postbus 233
Postcode 7400 AE
Plaats Deventer

5 Contactgegevens

Telefoonnummer 0570 697133
Faxnummer -
E-mailadres i.tinneveld@witteveenbos.nl

Locatie

1 Kadastraal perceelnummer

Burgerlijke gemeente Amsterdam

Kadastrale gemeente ☒ Weesperkarspel

Kadastrale sectie N

Kadastraal perceelnummer 298

Bouwplannaam -

Bouwnummer -

Gelden de werkzaamheden in deze
aanvraag/melding voor meerdere
adressen of percelen? ☒ Ja
☐ Nee

Specificatie locatie

Gemeente Amsterdam: Kadastrale gemeente Amsterdam
met perceelnummer N87.

Gemeente De Ronde Venen: Kadastrale gemeente
Abcoude met perceelnummers H227, H228 en H206.

2 Eigendomssituatie

Eigendomssituatie van het perceel ☐ U bent eigenaar van het perceel
☐ U bent erfpachter van het perceel
☐ U bent huurder van het perceel
☒ Anders

Uw belang bij deze aanvraag

De provincie Noord-Holland is eigenaar van de provinciale
weg. De gemeente Amsterdam en de gemeente De
Ronde Venen zijn ieder eigenaar van een gedeelte van het
plangebied ten zuiden van de brug.

3 Toelichting

Eventuele toelichting op locatie

Het plangebied omvat het kruispunt van de N236 met de
wegen Zandpad Driemond, Gein-Noord en Gein-Zuid nabij
Driemond.

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

1 Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Met welke regels voor ruimtelijke ordening zijn de voorgenomen werkzaamheden in strijd?

- ☒ Bestemmingsplan
- ☐ Beheersverordening
- ☐ Exploitatieplan
- ☐ Regels op grond van de provinciale verordening
- ☐ Regels op grond van een AMvB
- ☐ Regels van het voorbereidingsbesluit

Beschrijf hoe en in welke mate de voorgenomen werkzaamheden in strijd zijn met de regels voor ruimtelijke ordening.

De herinrichting van het kruispunt is, vanwege het ruimtebeslag van het nieuwe kruispunt, in strijd met de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen en hun bestemmingen. Zie het rapport 'Reconstructie N236 Geinbrug Driemond, ruimtelijke onderbouwing' bij de aanvraag.

Beschrijf het huidige gebruik van de gronden of het bouwwerk.

Het kruispunt bestaat uit drie opeenvolgende T-kruisingen (N236/Gein-Zuid, N236/Zandpad Driemond en N236/Gein-Noord). Alle drie de kruisingen zijn, vanwege hun korte onderlinge afstand, in één verkeersregeling opgenomen. De omvang van het kruispunt leidt echter tot een suboptimale verkeersregeling en verkeersafwikkeling. Daarnaast is het kruispunt niet als één kruispunt herkenbaar en zijn veel potentiële conflictpunten aanwezig op het kruispunt. Het kruispunt is hiermee niet duurzaam veilig vormgegeven.

Beschrijf het beoogde gebruik van de gronden of het bouwwerk.

Het kruispunt wordt compacter gemaakt door de bestaande aansluitingen Gein-Noord en Gein-Zuid te combineren tot één aansluiting. De nieuwe aansluiting wordt daarbij gerealiseerd tegenover de bestaande aansluiting van Zandpad Driemond. Zo ontstaat er een volwaardig viertakskruispunt. Het kruispunt blijft geregeld door middel van verkeerslichten. Zie de ontwerptekeningen bij de aanvraag.

Beschrijf de gevolgen van het beoogde gebruik voor de ruimtelijke ordening.

Zie het rapport 'Reconstructie N236 Geinbrug Driemond, ruimtelijke onderbouwing' bij de aanvraag.

Is het beoogde gebruik tijdelijk van aard?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Hebt u een rapport nodig waarin de archeologische waarde van het terrein dat zal worden verstoord in voldoende mate is vastgelegd?

- ☒ Ja
- ☐ Nee

Wordt er afgeweken van het exploitatieplan?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Formuliersversie
2013.01

Bijlagen

Formele bijlagen

Naam bijlage	Bestandsnaam	Type	Datum ingediend	Status document
Ruimtelijke onderbouwing N236_pdf	Reconstructie N236 Geinbrug - ruimtelijke onderbouwing.pdf	Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	14-03-2014	In behandeling
Bijlage 1 beeldkwaliteit-splan_pdf	Bijlage 1 beeldkwaliteitsplan Geinbrug.pdf	Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	14-03-2014	In behandeling
Bijlage 2 Watertoets N236_pdf	Bijlage 2 Watertoets N236.pdf	Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	14-03-2014	In behandeling
Bijlage 3 archeologisch onderzoek_pdf	Bijlage 3 archeologisch bureauonderzoek N236.pdf	Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	14-03-2014	In behandeling
Bijlage 4 Akoestisch onderzoek_pdf	Bijlage 4 Akoestisch onderzoek reconstructie N236.pdf	Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	14-03-2014	In behandeling
Bijlage 5 water- en bodemonderzoek_pdf	Bijlage 5 water- en bodemonderzoek N236.pdf	Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	14-03-2014	In behandeling
Bijlage 6 natuurtoets N236_pdf	Bijlage 6 natuurtoets N236.pdf	Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	14-03-2014	In behandeling
Situatietekening bestaande situatie_pdf	Situatietekening N236 bestaande situatie.pdf	Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	14-03-2014	In behandeling
Situatietekening nieuwe situatie_pdf	Situatietekening N236 nieuwe situatie.pdf	Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	14-03-2014	In behandeling

Formuliersversie
2013.01

Kosten

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Wat zijn de geschatte kosten in 3300000
euro's (exclusief BTW)?

Projectkosten

Wat zijn de geschatte kosten 3300000
voor het totale project in euro's
(exclusief BTW)?