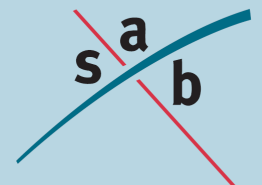


Bestemmingsplan

H. de Boer Aannemersbedrijf Naardervaart Muiden

Gemeente Muiden

20 september 2012
Projectnummer 100281
NL.IMRO.0424.BP1701ANBNRDVT2011-0301



Toelichting

INHOUD

1	Inleiding	4
1.1	aanleiding	4
1.2	het plangebied	5
1.3	vigerend bestemmingsplan	5
1.4	leeswijzer	6
2	Ontwikkelen van de ruimte	7
2.1	inleiding	7
2.2	inventarisatie bestaande ruimtelijke en functionele situatie	7
2.3	het plan	10
3	Haalbaarheid van het bestemmingsplan	13
3.1	inventarisatie huidige beleidskaders	13
3.2	milieu	29
3.3	water	32
3.4	archeologie	35
3.5	flora en fauna	37
3.6	verkeer en parkeren	40
3.7	economische uitvoerbaarheid	40
4	Wijze van bestemmen	41
5	Procedure	42
5.1	overleg	42
5.2	zienswijzen	42

- Verkennend bodemonderzoek Adviesbureau BV, 7191-A1, 5 november 2010;
- Onderzoek luchtkwaliteit Aannemersbedrijf De Boer, SAB, 27 juli 2010;
- Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek, verkennend booronderzoek, Syntegra, 07 oktober 2010, S100260;
- Flora en fauna rapportage Aannemersbedrijf H. de Boer, SAB, 11 augustus 2011, 100280_01;
- Nota Inspraak en Overleg, SAB, 2011_12_05

1 Inleiding

1.1 aanleiding

Het verkeer tussen Schiphol, Amsterdam en Almere is één van de (rijksweg) trajecten waar het steeds drukker wordt. De dagelijkse lange files op de A1/A6/A9/A10 ontstaan vooral door bevolkingsgroei en economische groei. Deze ruimtelijke en economische ontwikkelingen zetten op lange termijn de bereikbaarheid over de weg en het spoor in de regio Schiphol-Amsterdam-Almere verder onder druk.



Beoogde locatie (linksboven) en locatie Naardervaart 1 (rechtsonder)

Volgens Rijkswaterstaat zal zonder verdere wegwitbreidingen de wegen na 2020 zwaar overbelast raken. Dit heeft negatieve gevolgen voor het economisch functioneren van de Randstad. Dit is aanleiding geweest voor het opstarten van een “planstudie A6/A9”. Sinds 2004 wordt in deze planstudie onderzocht hoe de problemen in de regio kunnen worden opgelost. Het uiteindelijke doel is uitbreiding van de wegcapaciteit in de regio Schiphol-Amsterdam-Almere met mogelijke verbetering van het woon- en leefklimaat.

De planstudie, bestaande in hoofdzaak uit vier alternatieven, maakt onderdeel uit van de Tracéwetprocedure en heeft uiteindelijk geresulteerd in een Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA). Het Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) is gebaseerd op het ‘Stroomlijnalternatief’ en biedt de juridisch- planologische basis de maatregelen uiteindelijk te voeren.

De maatregelen, die verderop in de toelichting uitvoeriger besproken worden, houden onder meer in dat de A1 verbreed wordt en dat ecologische verbindingen worden gerealiseerd. Het perceel komt na het verplaatsen van bedrijf en woonhuis onder meer vrij ten goede van de wegeninfrastructuur A1, afslag A6, vkp Muiderberg en de zone Naardervaart eo. Bijkomend feit is dat met de realisatie van de vernieuwde infrastructuur A1-A6, vkp Muiderberg, dijklichaam A6 en NS-spoorrail met randsloten, op het maaiveld mogelijke nieuwe corridors ontstaan voor de Otter en Bever tussen de Naardervaart, Naardermeer en het Gooimeer. Deze meer ecologische / landschappelijke doelstelling valt onder het maatregelenpakket “de Groene Uitweg” en is een gevolg van de wens de barrièrewerking van de A1 tussen de Keverdijksepolder ten zuiden van de A1, en de BOBM polder ten noorden van de A1, te verminderen.

Een en ander is slechts mogelijk wanneer het aannemersbedrijf van H. de Boer, gevestigd aan de Naardervaart 1 verplaatst wordt. Als nieuwe locatie heeft Rijkswaterstaat een plek op het oog eveneens gelegen aan de Naardervaart, meer in het westelijke richting gelegen, richting de kern Muiden. Het betreft een thans nog ongenummerd perceel en is gelegen temidden van het verkeersknooppunt Muiderberg tussen het dijklichaam van de A6, de spoorlijn, de rijksweg A1 en de Naardervaart in de gemeente Muiden (zie bovenstaande afbeelding).

Het vigerend bestemmingsplan “Landelijk gebied 1993” voorziet niet in het vestigen van een aannemersbedrijf ter plaatse. Om de verplaatsing van het bedrijf juridisch-planologisch mogelijk te maken dient een (postzegel)bestemmingsplan opgesteld te worden. Daartoe dient dit plan.

1.2 het plangebied

Het perceel ligt in het landelijk gebied van de gemeente Muiden ten zuidwesten van de kern Muiderberg. Het perceel ligt zoals aangegeven ingeklemd tussen de A6 en de A1 en het spoorlichaam. De dijklichamen van het spoor en de A1 en A6 scheiden het perceel visueel af van de omgeving waardoor het plangebied min of meer ‘verholen’ in het landschap ligt. Bovendien wordt het omringd door dicht begroeide bosschages van zowel hoog als laagopgaand groen.



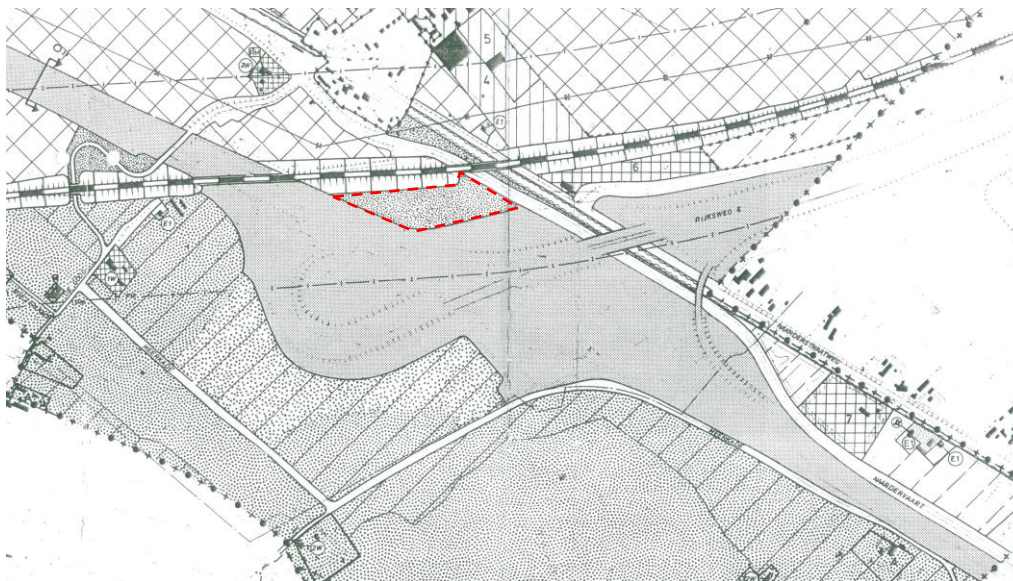
Zicht op planlocatie vanaf de Naardervaart richting de A1

1.3 vigerend bestemmingsplan

Voor het perceel vigeert het bestemmingsplan Landelijk gebied 1993 van de gemeente Muiden zoals vastgesteld door de Raad van de gemeente Muiden op 30 september 1993 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 17 mei 1994. Het perceel heeft hierin de bestemming ‘Openbaar Groen’. Gronden met deze bestemming zijn ingevolge artikel 36 van de planvoorschriften bestemd voor groenvoorzieningen en bermen, voor voet- en fietspaden alsmede voor zover de gronden daartoe zijn aangeduid mede voor een hoogspanningsleiding en een aardgastransportleiding. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, evenals bouwwerken geen gebouwen zijnde voor verkeersdoeleinden.

Op onderstaand plankaartfragment is de ligging van het plangebied met een stippellijn geprojecteerd op de bestemmingsplankaart. Gelet op bovenstaande wordt

geconcludeerd dat het plan niet past in het vigerend bestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan vervangt het bestemmingsplan Landelijk gebied 1993 voor zover betrekking hebbend op onderstaand gebied.



Uitsnede plankaart vigerend bestemmingsplan

1.4 leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart) met bijbehorende planregels, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting bestaat uit een planbeschrijving met de relevante onderzoeksresultaten. Tevens worden hierin de resultaten van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro en eventueel de inspraak opgenomen. De toelichting, planregels en verbeelding vormen samen het bestemmingsplan en zullen te allen tijde in onderlinge samenhang moeten worden gezien.

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 de beschrijving van het plangebied en de ontwikkeling. In hoofdstuk 3 wordt de beschrijving gegeven van het geldende beleidskader en de diverse haalbaarheidsaspecten op het gebied van milieuhygiëne, geluid, archeologie, ecologie etcetera. Steeds wordt de relatie met de ontwikkeling gelegd, zodat in dit hoofdstuk duidelijk wordt dat de in dit bestemmingsplan vervatte ontwikkeling ook haalbaar is c.q. past binnen geldend beleid en wet- en regelgeving. In het bijzonder wordt nader ingegaan op het Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) en de Nota Mobiliteit, omdat de aanleiding van dit bestemmingsplan daar zo nauw mee verweven is. Hoofdstuk 4 gaat in op de wijze van bestemmen. Er wordt een antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan juridisch wordt geregeld. Aangegeven wordt hoe de verbeelding en de planregels zijn opgebouwd en welke bestemmingen er in het plan voorkomen. Ook wordt in dit hoofdstuk aangegeven hoe de planregels moeten worden geïnterpreteerd en uitgelegd.

In het laatste hoofdstuk van dit bestemmingsplan wordt ingegaan op de procedure die voorliggend bestemmingsplan doorloopt.

2 Ontwikkelen van de ruimte

2.1 inleiding

In dit hoofdstuk wordt eerst beschreven waar het plangebied uit bestaat. Beschreven wordt welke functies zich binnen het plangebied bevinden en wat de ruimtelijke structuur is. Daarna wordt ingegaan op de toekomstige ontwikkelingen en de wijze waarop dit bestemmingsplan daar al dan niet in voorziet.

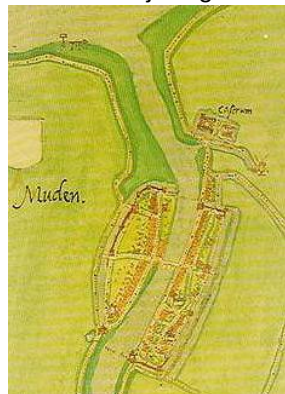
2.2 inventarisatie bestaande ruimtelijke en functionele situatie

Voordat ingegaan wordt op de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het gebied wordt allereerst een korte beschrijving gegeven van de ontstaansgeschiedenis.

Ontstaansgeschiedenis in het kort

Het plangebied maakt onderdeel uit van het Vechtlandschap waarvan de ondergrond bestaat uit zand en gevormd is tijdens de Pleistocene ijstijden. In de ontwikkeling van de Hollandse kust trad tussen ruim 4.000 en 500 v.Chr. een belangrijke kentering op. In een tijdsbestek van ruim 2000 jaar veranderde de open kust, bestaande uit een duinenrij met veel zeegaten, zich door verlanding langzaam steeds meer in een gesloten kust met een vrijwel geheel doorlopend strand en duinenrij en met nog slechts een enkele opening. Door het ontstaan van de nieuwe duinenrij, westelijk van de oude duinen - bij Heiloo, Haarlem en Oegstgeest - kwam een einde aan de invloed van de zee tot ver in het binnenland. Achter de duinenrij ontstond een enorme lagune, een laagte, die zich uitstreckte van Zeeland tot in Noord-Duitsland en die in het oosten begrensd werd door de Heuvelrug. In deze lagune heersten ideale omstandigheden voor grootschalige veenvorming, die enkele duizenden jaren min of meer ongestoord kon doorgaan. Veen ontstaat door ophoping van dood nat plantenmateriaal dat door gebrek aan zuurstof niet volledig afbreekt.

Rond 3500 jaar geleden bestond het Vechtlandschap uit een 6 km breed dal, het



Kern Muiden, ca. 1560

Vechtdal', met meren en een vlechtwerk van veenriviertjes. Rond het jaar 1.000 wordt de mens in ons gebied een factor van betekenis bij de vorming van het landschap. Vanuit de bewoonde oeverwallen kwamen de ontginningen op gang. De Gemeenschapspolder is gelegen nabij de vestingstad Muiden en gaat qua cultivatie op met de stad. De eerste bewoning in de gemeente Muiden vond plaats op de kleiige oeverwallen langs de Vecht. De vroegste vermelding van Muiden dateert uit de 12^e eeuw als Amuthon, als samenstelling van het Germaanse Aha (water of rivier) en muthon (monding).

In die tijd is sprake van een vissersnederzetting. Tussen de 10^e eeuw en de 13^e eeuw maakt de Vecht deel uit van de handelsroute tussen enerzijds Vlaanderen en Rijnland en anderzijds de Oostzeelanden. Van een regionaal samenhangend geheel van dijken is voor het eerst sprake in de 13^e eeuw.

Muiden heeft door de ligging in het betwiste grensgebied tussen het Sticht Utrecht en het opkomende graafschap Holland tot in de 15^e eeuw te lijden van oorlogsgeweld en wordt verschillende malen verwoest. Rond 1280-1285 bouwt Graaf Floris V een sterkte aan de Vechtmonding. Deze diende als Hollands militair steunpunt en ter

controle van de riviervaart. In 15^e eeuw worden vestingwerken aangelegd, vooral gericht op de verdediging van Amsterdam. Op de kaart van Muiden uit de 16^e eeuw is te zien dat de dijken ter weerszijden van de Vecht aaneengesloten zijn bebouwd en halverwege met elkaar door een brug zijn verbonden. In die tijd wordt een nieuwe vesting aangelegd.

In of omstreeks deze tijd (de exacte tijd is niet te achterhalen) wordt de verkaveling van de Binnendijksche Overscheense Berger en Meentpolder (BOBM polder) aangelegd. Meer naar het zuiden ligt de Keverdijk die het gebied beschermde tegen het water van het Naardermeer. Het plangebied maakt onderdeel uit van deze polder. Verschillende historisch-geografische structuurlijnen hangen samen met de middeleeuwse openlegging van het veen. Te onderscheiden zijn zij- en achterkaden, al dan niet gecombineerd, brede zijd-wenden en overige structuurlijnen. De oudste ontginningsfase heeft plaatsgevonden vanaf de oevers van Diemen, Gaasp, (Smal)Weesp en Vecht. In tweede instantie is hoger op de veenrug nieuw cultuurland aangemaakt. De middeleeuwse polders van Muiden maakten vanaf omstreeks de 16^e eeuw deel uit van de Hollandse Waterlinie en later de Stelling van Amsterdam en konden daarom tijdens oorlogstijd onder water worden gezet. De Hollandse Waterlinie werd vanaf 1672 aangelegd om de oprukkende Fransen tegen te houden. Door een ingenieus waterkundig systeem konden grote delen van het land onder water gezet worden. Het land werd daardoor verraderlijk en moeilijk begaanbaar voor de vijand. Een schijnbaar klein laagje water, gemiddeld maar 40 cm diep, was al genoeg om een gebied niet doorwaadbaar te maken voor mensen, voertuigen en paarden. Tegelijkertijd was het te ondiep om per boot te bevaren. Rond 1870 kon de Waterlinie binnen een kleine drie weken onder water gezet worden dankzij een slim systeem van sluizen, dijken en inundatiekanalen.

Door hoogteverschillen in het landschap, bijvoorbeeld bij rivieren en dijken, bleven sommige gronden droog en dus begaanbaar door de vijand. Deze doorgangen werden verdedigd met o.a. forten, schansen en batterijen. Daar verbleven troepen en stond geschut opgesteld. De Linie heeft vijf vestingsteden, waaronder Muiden. Om in oorlogstijd vrij schootsveld in de Linie te hebben, was het gebied rond de verdedigingswerken ingedeeld in zones van driehonderd, zeshonderd en duizend meter. Dit waren de Verboden Kringen. In deze gebieden golden allerlei bouw- en beplantingsvoorschriften. Binnen een kring van 300 meter mochten bijvoorbeeld alleen houten huizen worden gebouwd. In geval van oorlog konden alle obstakels, zoals huizen, gebouwen en bomen binnen de drie kringen zonder pardon worden afgebroken of verbrand.

In de 17^e eeuw profiteert Muiden, vooral door leveranties aan voorbijvarende schepen, van de uitbreiding van de Rijnhandel van Amsterdam. Nieuwe bedrijfstakken vestigen zich in de stad, zoals zoutziederij, het vervoer van zand en scheepsbouw, die lange tijd het ruimtelijk karakter van Muiden bepaald hebben. Voor wat betreft de scheepsbouw geldt dat in feite nog steeds.

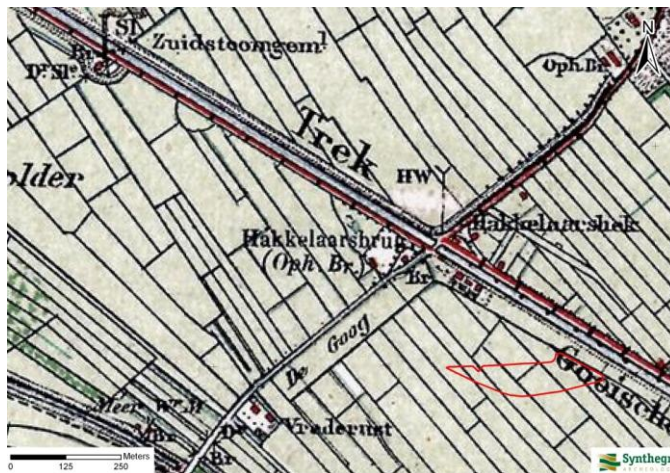
De functie van Muiden als pleisterplaats wordt onder andere vergroot door de aanleg van de trekvaart Amsterdam-Muiden-Naarden. Aanvankelijk vindt alleen personenvervoer plaats en wordt er, vanwege het verbod op het doorgraven van de Vechtdijken, overgestapt in Muiden. Met de aanleg van sluizen in de vestinggracht aan de zuidzijde van de stad, wordt aan het eind van de 17^e eeuw de directe

doorvaart mogelijk. Dit is voornamelijk van belang voor zandtransport van het Gooi naar Amsterdam. De voor het veengebied zo karakteristiek verkaveling van smalle, langgerekte stroken met daartussen afwateringssloten kan ook teruggezien worden langs de trekvaart, echter deze richt zich ter plaatse op de trekvaart door dat de kavels er in feite loodrecht op staan. Het plangebied is gelegen aan deze trekvaart.

In de tweede helft van de 19^e eeuw neemt de bedrijvigheid toe. Het Merwedekanaal - als belangrijke handelsroute tussen Amsterdam en Utrecht - raakte begin 20^e eeuw achter op de eisen van die tijd. Om die reden werd uiteindelijk het Amsterdam Rijnkanaal gegraven.

Het plangebied ligt ten zuiden van Muiderberg, vlakbij het buurtschap Hakkelaarsbrug, in het veengebied ten oosten van de Vecht. De ontginningsgeschiedenis van het gebied begon omstreeks het midden van de 1^{ee} eeuw. De ontginningen werden vanuit de Vecht, waarvan de oeverwallen al eerder waren ontgonnen, uitgezet aan de hand van natuurlijke bakens op de Heuvelrug, die ten zuidoosten van het plangebied ligt. Het veenmosgebied buiten de invloed van de Vecht was geschikt voor turfwinning. Dit leidde rond 1700 tot turfwinning tot onder het grondwaterniveau waardoor veenplassen zoals het Naardermeer ontstonden.

Op de kaart uit circa 1900 is geen verandering in grondgebruik binnen het plangebied zichtbaar en is het plangebied niet bebouwd. Rond de Hakkelaarsbrug is de bebouwing enigszins toegenomen.



Ligging plangebied ca. 1900, bron Syntegra

Samenvattend zijn van waarde de cultuurhistorisch waardevolle Naardense trekvaart, de middeleeuwse polderverkaveling en de ligging in de Hollandse Waterlinie.

Ruimtelijke structuur van het plangebied

Hoewel in de directe omgeving van het plangebied langs de Naarder trekvaart de oorspronkelijke verkaveling zichtbaar is, geldt dat niet voor dit plangebied, waarschijnlijk omdat het gebied ingekapseld is tussen grote infrastructurele elementen en het zijn oorspronkelijke functie (agrarisch) verloren heeft. Ook is daardoor geen sprake van openheid of zich op of vanuit schootsvelden / forten.

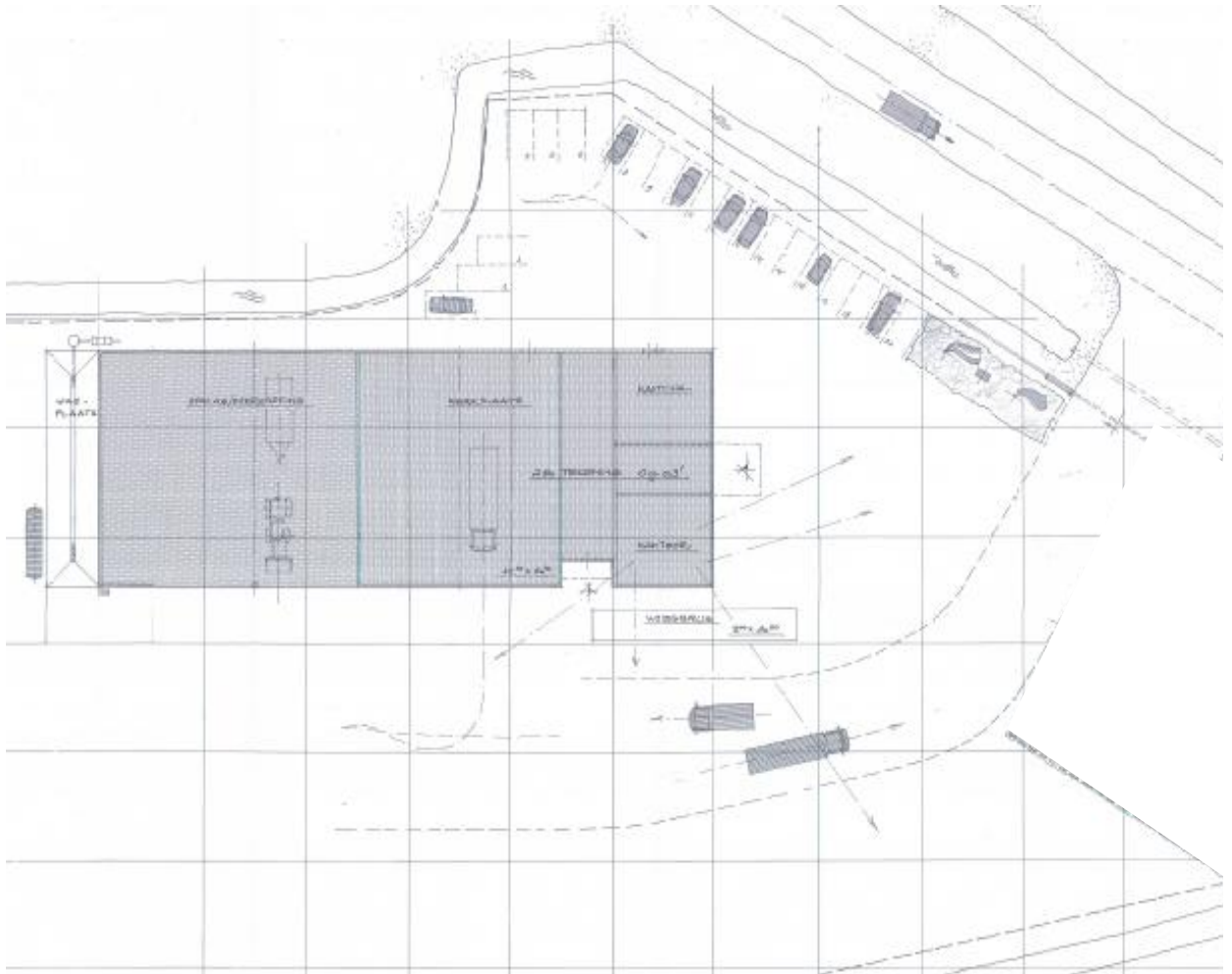
Bestaande functionele structuur

Het gebied bestaat voornamelijk uit grasland met enkele bloemsoorten. De gronden zijn formeel in gebruik als openbaar groen ingevolge het bestemmingsplan, maar vervullen feitelijk niet of nauwelijks die rol vanwege de slechte toegankelijkheid van het gebied. In wezen ligt het gebied braak.

2.3 het plan

Het bouwplan gaat uit van het verplaatsen van het aannemersbedrijf van De Boer, exclusief bedrijfswoning. Dit houdt in dat op de bestaande locatie het bedrijf, inclusief alle opstallen geamoveerd wordt. Op de nieuwe locatie wordt de beoogde locatie ingericht als bedrijf waarbij dit bestemmingsplan de mogelijkheid biedt het perceel te gebruiken als bedrijfslocatie evenals gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde op te richten ten behoeve van het bedrijf. Belangrijke constatering is dat de thans tevens bij het bedrijf aanwezige bedrijfswoning *geen* onderdeel uitmaakt van het plan. Als reden hiervoor geldt de ligging van het plangebied tussen drie grote infrastructurele elementen die de nodige (geluid) overlast met zich meebrengen. Het realiseren van een (bedrijfs) woning ter plekke wordt niet gewenst geacht vanuit het oogpunt van het bieden van een goed woon- en leefklimaat.

Het plan bestaat bijgevolg uit een bedrijfsloods, wasplaats, weegbrug, parkeervoorzieningen en de benodigde verhardingen voor aan- en afvoer. In de bedrijfsloods van ca. 1.310m² komen onder één dak meerdere functies, te weten een kantine, een kantoor, een werkplaats en een opslagruimte (zie onderstaande afbeelding).



Situatietekening nieuwe situatie

Het Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) onderscheidt een aantal weggedelen waarvoor verschillende maatregelen zijn opgenomen. Dit gaat dan over infrastructurele aanpassingen maar ook over het realiseren van onder meer ecologische verbindingen met een landschappelijke en ecologische doelstelling ('Groene Uitweg').

De overweging hierbij is dat de A1 in het landschap een fysieke en visuele barrière vormt tussen de Keverdijkse polder in het zuiden en de BOBM polder ten noorden van de A1 vormt. De zone Naardervaart eo/parallelweg A1 is te omschrijven als een strook land dat onderdeel uit maakt van de Naarder(trek)vaart en Amsterdamse straatweg. De zone Naardervaart eo is van oudsher verbonden aan de Keverdijkse polder en het Naardermeer; de BOBM polder strekt zich uit richting Gooimeer. De zone fungeert als een soort van 'overgangszone/intermediair' tussen de BOBM-polder enerzijds en

Keverdijkse polder en Naardermeer anderzijds. Om de barrièrewerking van de A1 te verminderen wordt gedacht aan het realiseren een fysieke natte verbinding tussen de beide polders. Ter plaatse wordt daarom een 'natte doorgang' gemaakt tussen het Naardermeer en de BOBM-polder. Een ca. 50 m brede verbinding ('ecozone') mondt uit in de Naardervaart (trekvaart) en splitst zich in de BOBM-polder af in smalle corridors, verloopt via diverse nieuw te trekken waterprofielen in noordelijke richting naar het Gooimeer. In voorliggend plangebied wordt mogelijk een deel van die ecozone gerealiseerd.

3 Haalbaarheid van het bestemmingsplan

3.1 inventarisatie huidige beleidskaders

Inleiding

Alvorens een bestemmingsplan te kunnen opstellen is het noodzakelijk te bekijken welke beleidslijnen zowel de gemeente als ook andere overheden uitgestippeld hebben.

Reikwijdte beleidskaders

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De Wro is geënt op twee belangrijke basisprincipes. Transparantie in beleid en in normstelling en verantwoordelijkheden en bevoegdheden op het juiste niveau. De vereiste transparantie in ruimtelijk beleid verplicht het rijk, de provincie en de gemeente tot het vaststellen van een structuurvisie waarin de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid worden weergegeven. De vereiste transparantie in normstelling verplicht rijk en provincie om zoveel mogelijk pro-actief te sturen. Wat betreft de verantwoordelijkheidstoedeling en bevoegdheden zijn het rijk, de provincie en de gemeente voortaan verantwoordelijk voor hun eigen belangen. Er kan slechts sprake zijn van bemoeienis van provincie of rijk met de gemeente indien dat noodzakelijk is vanwege provinciaal, respectievelijk nationaal belang.

Rijksbeleid

Nota Ruimte (2004)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. Het kabinet gaat daarbij uit van een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen rijk en decentrale overheden.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies op het relatief beperkte oppervlak van Nederland. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

Beoordeling van het plan: Voor onderhavig bestemmingsplan zijn relevant de bevordering van vitaal platteland en borging en ontwikkeling van ruimtelijke waarden.

Vitaal platteland

Bij de bevordering van het vitaal platteland gaat het er enerzijds om de middelen en de inzet te richten op een vernieuwd sociaaleconomisch draagvlak met behoud van de sociaal-culturele identiteit en anderzijds de bijdrage aan kwaliteitsborging en -verbetering van de groene ruimte (water, natuur, toerisme, recreatie en landschapsontwikkeling). Belangrijk is dat iedereen kan meedoen om een goede toekomst van het platteland te garanderen.

In de Nota Ruimte wordt geconstateerd dat het economisch draagvlak en de vitaliteit van de meer landelijke gebieden onder druk staan. Om deze te vergroten wil het

kabinet de mogelijkheden voor zowel hergebruik als (vervangende) nieuwbouw in het buitengebied verruimen, gekoppeld aan ontwikkeling van de landschappelijke kwaliteit en realisatie van bijvoorbeeld nieuwe natuurgebieden of extra capaciteit voor waterberging.

Borging en ontwikkeling van ruimtelijke waarden

Het rijk constateert een toenemende verrommeling en versnippering van landelijk gebied waardoor de kwaliteit van natuur, landschap en cultuurhistorie onder druk staat. De nota biedt de nodige randvoorwaarden de waarden te borgen en ontwikkelen. Onder meer door een nationale ruimtelijke hoofdstructuur vast te stellen waarbinnen gebieden en netwerken kunnen worden onderscheiden die voor Nederland van grote betekenis zijn. Onderscheidden worden in dit verband: nationale landschappen, Rijksbufferzones, EHS (Ecologische Hoofdstructuur) gebieden en Natura 2000 gebieden.

Nationale landschappen

In het verlengde hiervan heeft het Rijk nationale landschappen aangewezen. De selectie hiervan is gebaseerd op de selectie van gebieden die bij uitstek het cultuurhistorisch erfgoed van Nederland representeren, de zogenaamde Belvédèregebieden uit de Nota Belvédère (zie hieronder).

Nationale landschappen zijn gebieden met internationaal zeldzame of unieke nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten en in samenhang daarmee, bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. Landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van nationale landschappen moeten behouden blijven, duurzaam beheerd en waar mogelijk worden versterkt. In samenhang hiermee moet de toeristisch-recreatieve betekenis toenemen. Het uitgangspunt voor het ruimtelijke beleid voor de nationale landschappen is daarom “behoud door ontwikkeling”.

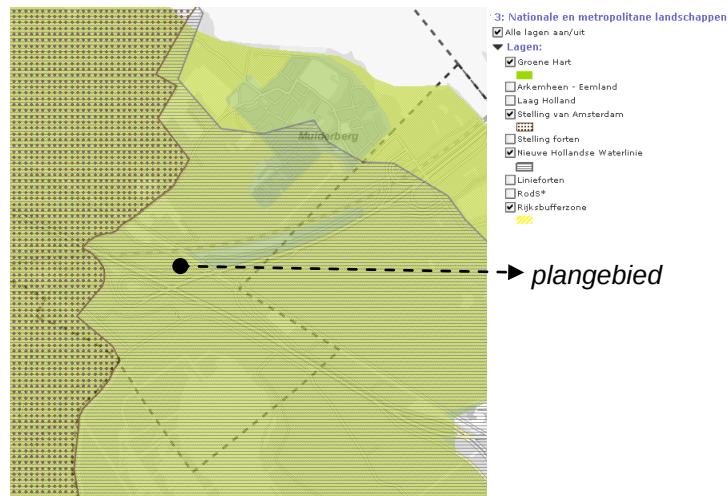
Doelstelling van dit beleid is dat de “nationale landschappen” zich sociaaleconomisch voldoende kunnen ontwikkelen, terwijl de bijzondere kwaliteiten van het gebied worden behouden of worden versterkt (ja, mits-regime). Hiernaast geeft het Rijk de kernkwaliteiten aan; de begrenzing van de nationale landschappen en de uitwerking van het planologisch beleid dient te geschieden door de provincie (m.u.v. het Groene Hart).

Geconstateerd wordt dat het plangebied is gelegen in de volgende Nationale Landschappen:

- het Groene Hart;
- de Nieuwe Hollandse Waterlinie;

(zie onderstaande afbeelding; het plangebied ligt juist buiten de “Stelling van Amsterdam”).

De kernkwaliteiten voor het Groene Hart worden in de Nota Ruimte vooral omschreven in het teken van de natuurlijke waarden, zoals de veenweidegebieden,



de 'waarden' en de plassen.

In deze gebieden is het water dominant aanwezig en de grote open ruimtes worden omzoomd door waterlopen, lintdorpen en dijken en kaden. De kernkwaliteiten voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie worden als volgt omschreven: "samenhangend systeem van forten, dijken, kanalen en inundatiekommen; groen en overwegend rustig karakter". De Nieuwe Hollandse Waterlinie is daarnaast op de voorlopige lijst van Werelderfgoederen van UNESCO geplaatst. Ook is de Nieuwe Hollandse Waterlinie aangewezen als robuuste ecologische verbinding om de ruimtelijke samenhang van de Ecologische Hoofdstructuur op (inter)nationaal niveau te verbeteren. De ecologische functie van de Waterlinie moet, in combinatie met de cultuurhistorische en landschappelijke waarden, worden versterkt.

Rijksbufferzones

Naast de nationale landschappen kent Nederland sinds 1958 negen rijksbufferzones. Deze bufferzones liggen in de Randstad en in Zuid-Limburg. Dat komt omdat in die gebieden de steden aan elkaar dreigden te groeien. Van oudsher is het doel de verstedelijking in deze gebieden niet verder te laten toenemen.



Rijksbufferzone Amstelland- Vechtstreek

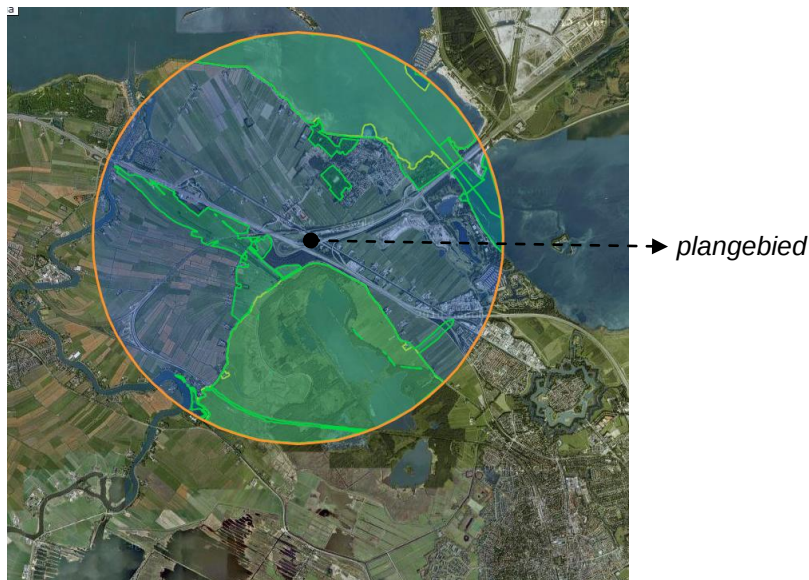
Het plangebied en omgeving ligt in een gebied dat is aangemerkt als Rijksbufferzone Amstelland-Vechtstreek (zie bovenstaande afbeelding). Rijksbufferzones zijn bedoeld als gebieden binnen de nationale stedelijke netwerken met recreatieve groenvoorzieningen en duurzame recreatieve landschappen.

De dagrecreatieve functie van de rijksbufferzones moeten verder worden versterkt. De bufferzones transformeren daarmee tot relatief grootschalige, groene gebieden met diverse mogelijkheden voor ontspanning en dagrecreatie. Hoewel het begrip rijksbufferzone niet prominent terugkomt in de Nota Ruimte, werkt het nog nadrukkelijk door in de realisatieparagraaf en de ontwerp amvb ruimte (zie onder) alsmede provinciaal beleid. (zie verder onder provinciaal beleid).

Ecologische hoofdstructuur en Natura 2000 gebieden

Om de biodiversiteit in Nederland te beschermen, in stand te houden en verder te ontwikkelen heeft het rijk in hoofdzaak een ecologische hoofdstructuur (EHS) aangewezen. De aangewezen Natura 2000 gebieden (natuurbeschermingsgebieden) op hun beurt zijn in feite een voortvloeisel van een initiatief van de Europese Unie een samenhangend stelsel van natuurgebieden te behouden c.q. realiseren. Ten aanzien van de EHS is de provincie verantwoordelijk voor de aanwijzing en begrenzing in een verordening van de gebieden die de ecologische hoofdstructuur vormen. De provincie kan de grens van de EHS alleen wijzigen om ecologische redenen (als het de EHS ten goede komt), als ruimtelijke ontwikkelingen compensatie door grenswijziging nodig maken of als toepassing van de saldobenadering tot grenswijziging leidt. Ook kleinschalige ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn voor een grensaanpassing.

Beoordeling plangebied: Een deel van het plangebied ligt nabij een Natura 2000 gebied (namelijk het IJ-meer) en een Natura 2000 gebied- in- ontwerp (Naardermeer). Het gebied in de nabijheid van diverse EHS gronden (zie voor de consequenties t.a.v. de EHS paragraaf 3.6).



EHS en Natura 2000 gebieden. Bron: Alterra

Realisatieparagraaf Nationaal ruimtelijk beleid

In juni 2008 heeft het kabinet de Realisatieparagraaf Nationaal ruimtelijk beleid vastgesteld. Deze paragraaf geeft inzicht in welke nationale belangen het kabinet heeft gedefinieerd en op welke wijze het rijk deze wil verwezenlijken. In het bijzonder welke belangen zullen worden gewaarborgd in de amvb Ruimte. De Realisatieparagraaf krijgt de status van structuurvisie en wordt als het ware toegevoegd aan de Nota Ruimte en overige PKB's. In de Realisatieparagraaf zijn de volgende Nationale Ruimtelijke belangen uit de Nota Ruimte opgenomen. Het betreft onder andere de volgende aspecten:

1. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten. Hieronder wordt verstaan de optimale benutting van bestaand bebouwd gebied, regime voor nieuwbouw in het buitengebied (inclusief uitzonderingsbepaling voor recreatiecomplexen) en locatiebeleid bedrijven en voorzieningen.
2. Ecologische hoofdstructuur: Basisbescherming bruto begrensde gebieden, netto begrenzing en 'nee, tenzij'-regime (incl. mitigeren, compenseren, salderen en herbegrenzen), regime voor omzetting recreatiewoningen, aanmerking windenergie en aardgas als van groot openbaar belang en regime voor verharding van defensie terreinen groter dan 5 ha.
3. Nationale landschappen: Begrenzing. Ja, mits'-regime (kernkwaliteiten, migratiesaldo nul, ruimte voor aanwezige bedrijvigheid, tegengaan grootschalige verstedelijking) en planologische bescherming werelderfgoederen Stelling van Amsterdam / Nieuwe Hollandse Waterlinie.
4. Vrijwaring van rijksbufferzones van verdere verstedelijking en versterking van de (dag) recreatieve functie van de rijksbufferzones.

Deze belangen dienen zoals aangegeven juridisch verankerd te worden in de Amvb ruimte.

Ontwerp Amvb Ruimte

Het ontwerp van de Amvb Ruimte heeft tot 30 augustus 2009 voor een ieder ter inzage gelegen. Met het ontwerp van de Amvb Ruimte geeft het rijk aan dat ingezet wordt op zuinig ruimtegebruik, bescherming van kwetsbare gebieden en bescherming van het land tegen overstroming en wateroverlast. Deze aspecten zijn uitgewerkt in beleidsonderwerpen. Het betreft de volgende onderwerpen:

1. Bundeling van verstedelijking en locatiebeleid voor economische activiteiten;
2. Rijksbufferzones;
3. Ecologische Hoofdstructuur;
4. Nationale landschappen;
5. Kust;
6. Basisrecreatietoervaartnet;
7. Regionale watersystemen;
8. Militaire objecten;
9. Mainport Rotterdam;
10. Waddenzee;

Gezien de ligging van het plangebied, is een aantal onderwerpen van het rijksbeleid niet van toepassing. De relevante onderwerpen worden hieronder nader uiteengezet.

Bundeling van verstedelijking

Bij provinciale verordening worden regels gesteld ten aanzien van de inhoud van of toelichting bij bestemmingsplannen die bewerkstelligen dat een bestemmingsplan alleen nieuwe bebouwing kan toestaan binnen het bestaand bebouwd gebied, aansluitend op bestaand bebouwd gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Ten aanzien van nieuwe bebouwing die functioneel gebonden is aan het buitengebied, zoals agrarische bebouwing, agrarische bedrijfswoningen, bebouwing voor dagrecreatie, natuurbeheer e.d. kunnen deze regels buiten toepassing blijven. Ook kunnen deze regels buiten toepassing blijven voor zover wordt voldaan aan bij de verordening gestelde kwalitatieve regels ten aanzien van nieuwe niet gebundelde bebouwing. Deze kwalitatieve regels kunnen betreffen nieuwe bebouwing die gekoppeld is aan een substantiële verbetering van de in de directe omgeving daarvan aanwezige kwaliteiten van natuur, water, landschap of recreatieve mogelijkheden.

Rijksbufferzones

De rijksbufferzones worden zoveel mogelijk gevrijwaard van verdere verstedelijking. Daarnaast worden mogelijkheden geboden voor (dag-)recreatie in de groene ruimte binnen of nabij stedelijke netwerken. Dit is belangrijk voor de leefbaarheid, het welzijn en de gezondheid van bewoners en voor de economische concurrentiepositie van Nederland. Het rijk stelt in de amvb de grenzen van de rijksbufferzones vast. Binnen deze grenzen mogen in beginsel geen nieuwe gebouwen komen die worden aangemerkt als verstedelijking. Nieuwe restaurants, cafés, kleine hotels en campings zijn wel toegestaan omdat deze passen bij de recreatieve functie van de rijksbufferzones.

Verkeerswegen en hoogspanningsleidingen mogen alleen als dat de recreatie niet hindert. Provincies kunnen in een verordening zorgen voor maatwerk en gebiedsgerichte flexibiliteit door het begrip “verdere verstedelijking” aan te scherpen en/of de voorwaarden nader uit te werken waaronder toch enige vormen van verstedelijking kunnen worden toegestaan. Verdere verstedelijking kan in een rijksbufferzone tevens bij hoge uitzondering worden toegestaan als sprake is van een groot openbaar belang, er geen reële andere mogelijkheden voor realisatie zijn en de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en gecompenseerd.

Ecologische Hoofdstructuur

De provincie moet in een verordening regels stellen aan bestemmingsplannen in de EHS. Voor de EHS geldt het ‘nee, tenzij’-principe: nieuwe activiteiten die de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur significant aantasten zijn verboden, tenzij sprake is van groot openbaar belang, er geen andere mogelijkheden voor realisatie zijn en de negatieve gevolgen worden beperkt en gecompenseerd. Ook moet de verordening er voor zorgen dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening is gehouden met de aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden. De verordening moet, conform de Spelregels EHS, een regeling over compensatie bevatten die er tenminste voor moet zorgen dat er geen netto verlies aan oppervlakte, samenhang of kwaliteit van de ecologische hoofdstructuur optreedt en dat compensatie op de juiste wijze plaatsvindt.

Nationale landschappen

De provincies moeten in een verordening het planologisch regime voor de nationale landschappen opnemen: ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, zolang de

kernkwaliteiten worden behouden of versterkt. Dit is het 'ja, mits'-principe. De provincie stelt per verordening regels die ervoor zorgen dat de uitgewerkte kernkwaliteiten in stand blijven en worden versterkt, en dat nieuwe bebouwing wordt gebundeld. Plannen voor grootschalige stads- of dorpsontwikkelingslocaties, glastuinbouwlocaties, bedrijventerreinen en infrastructuurprojecten mogen niet. De provincie kan hiervoor een uitzondering maken als sprake is van groot openbaar belang en de negatieve effecten worden gecompenseerd. Ruimtelijke ingrepen die de uitzonderlijke waarden van de twee werelderfgoederen aantasten zijn in geen geval toegestaan. De verordening moet binnen het nationaal landschap ruimte geven voor nieuwbouw van woningen, maar hooguit voor de eigen bevolkingsgroei. Dit heet 'migratiesaldo nul'. De provincie moet daarbij het maximaal aantal woningen vaststellen dat in een bepaalde periode in het nationaal landschap gebouwd mag worden. Daarbij moet rekening worden gehouden met woningen die door herstructurering en intensivering beschikbaar komen. Bij bevolkingskrimp kan de provincie in het belang van vitaliteit en leefbaarheid bepalen dat van deze regel kan worden afgeweken.

Nota Belvédère

Deze nota uit 1999 is erop gericht om cultuurhistorie meer bij ruimtelijke ontwikkelingen te betrekken. De nota is het initiatief van de ministeries VROM, OCW, V&W en LNV. De nota pleit voor een respectvolle omgang met cultuurhistorische waarden binnen ruimtelijke ontwikkelingen. De strategie hierbij is "behoud door ontwikkeling" waarbij cultuurhistorie het uitgangspunt vormt voor ruimtelijke planvormingsprocessen. Op deze wijze wordt de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd en het cultuurhistorisch erfgoed behouden. Gelijktijdig met de Nota Belvédère is de Cultuurhistorische Waardenkaart van Nederland ontwikkeld met daarin opgenomen de zogenoemde Belvédèregebieden. Deze gebieden, waaronder ook steden, verdienen vanuit de cultuurhistorie extra aandacht. In de Nota Ruimte is een groot aantal Belvédèregebieden in de beleids categorie Nationale Landschappen opgenomen. Deze Nationale Landschappen worden door de provincies concreet begrensd in streekplannen en gekoppeld aan integrale uitvoeringsprogramma's.

Conclusie:

Het plangebied ligt in een gebied waar op meerdere niveaus Rijksbelangen spelen, als onderdeel van twee Nationale Landschappen "Het Groene Hart" en "De Hollandse Waterlinie", als onderdeel van Rijksbufferzone "Amstelland- Vechtstreek", in de nabijheid gelegen van EHS en NATURA 2000 gebieden en in het landelijk gebied (waar de thema's vitaal platteland en bundeling verstedelijking op van toepassing zijn).

Geconstateerd wordt in dit verband dat hoewel het realiseren van een aannemersbedrijf een stedelijke functie is of althans een functie niet direct eigen aan het landelijk gebied, het geen geval is van 'verdere verstedelijking'. Als argument hiervoor geldt dat op een andere plek in het landelijk gebied het bedrijf verdwijnt. Per saldo neemt de verstedelijking dus niet toe. De toets in algemene zin luidt dat met het plan de ruimtelijke kernkwaliteiten behouden kunnen blijven. Het rijksbelang wordt daarmee niet geschaad. Omdat uit de nadere uitwerking, naleving van de doelen en bescherming van de nationale landschappen, EHS en Rijksbufferzones aan de provincie wordt overgelaten, wordt onder de paragraaf provinciaal beleid nader ingegaan op dit onderwerp.

Nota Mobiliteit (2006) en het Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA)

De beleidsmatige aanleiding voor het Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) is in wezen gelegen in de normen en doelen zoals vervat in de door het Rijk vastgestelde Nota Mobiliteit. Dit nationaal verkeers- en vervoersplan heeft tot doel een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen te realiseren als een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling. Het kabinet wil daarom de groei van mobiliteit, binnen de wettelijke kaders van ondermeer veiligheid en leefomgeving, geen beperkingen opleggen en de bereikbaarheid verbeteren. De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moeten toenemen.

De groei van het autoverkeer zorgt er in 2020 voor dat de snelheid op de meeste trajecten binnen de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere afneemt, en dat er op nog meer trajecten niet aan de doelen uit de Nota Mobiliteit wordt voldaan. Als de capaciteit van de wegen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere niet wordt uitgebreid, zal in 2020 het aantal filelocaties meer dan verdubbeld zijn. Door de overvolle snelwegen wijkt verkeer uit naar het onderliggende wegennet, zodat ook daar problemen ontstaan. Om dit probleem op korte termijn zo goed mogelijk te beheersen, wordt een aantal projecten uitgevoerd, die ten doel hebben de bestaande wegcapaciteit met relatief kleine aanpassingen beter te benutten. Het gaat vooral om de aanleg van spitsstroken. Zo wordt een deel van de groei op korte termijn opgevangen. Maar deze zogenaamde benuttingmaatregelen zullen voor de langere termijn niet voldoende zijn.

Op de middellange en lange termijn zal het mobiliteitsprobleem alleen maar groter worden, mede als gevolg van ruimtelijke- en economische ontwikkelingen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (de Noordvleugel van de Randstad). Verstedelijking en bedrijvigheid zullen naar verwachting verder toenemen. Zonder verdere weguitbreidingen en investeringen in het openbaar vervoer zal het wegennet in 2020 zwaar overbelast zijn, met als gevolg nog meer files en nog langere reistijden en een toenemende belasting van de leefomgevingkwaliteit. De Noordvleugel van de Randstad wordt hierdoor zowel economisch als qua woon- en leefomgeving minder aantrekkelijk. Het aanpakken van het bereikbaarheidsprobleem is ook voorwaarde voor diverse gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Het project weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere heeft, kort samengevat, gezien het voorgaande tot doel:

1. Ruimte voor mobiliteit.
Het opvangen van het huidige en het toekomstige wegverkeer tussen Schiphol, Amsterdam en Almere, waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Noordvleugel van de Randstad.
2. Betere bereikbaarheid.
Het verbeteren van het functioneren van het wegennetwerk als geheel, waarbij de te verwachten fileproblemen worden aangepakt. Daarbij wordt gestreefd naar het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden en het realiseren van acceptabele reistijden.

Dit uit zich in een aantal maatregelen, zoals vervat in het Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA).

Het Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) onderscheidt een aantal wegdelen waarvoor verschillende maatregelen zijn opgenomen. Dit gaat dan over infrastructurele aanpassingen maar ook over het realiseren van ecologische verbindingen met een landschappelijke en ecologische doelstelling (*'Groene Uitweg'*). Voor het wegdeel A1 (tussen Diemen en Muiderberg) zijn de volgende belangrijkste maatregelen gedacht.

- Uitbreiding van 2x3 rijstroken plus 2 wisselstroken naar 2x5 rijstroken plus 2 wisselstroken;
- Het knooppunt Diemen wordt nieuw vormgegeven met de toevoeging van een bypass A1-A9 door het Diembos, die het Amsterdam-Rijnkanaal met een brug kruist;
- De ontsluiting van de kernen van Muiden en Weesp, alsmede van de nog te ontwikkelen woningbouwlocaties in de Bloemendalerpolder en op het voormalige KNSF-terrein zal, conform de Trajectnota/MER en de anticipatieovereenkomst Bloemendalerpolder, worden gerealiseerd door één centraal gelegen aansluiting in de A1;
- Er zal een vrije busbaan worden gerealiseerd tussen de Hollandse Brug en het Googviaduct. Tevens zal tussen de nieuw te realiseren P+R Muiden en knooppunt Diemen een vrije busbaan worden aangelegd. Aanleg aquaduct in de A1 onder de Vecht.

Voor het wegdeel A6 tussen Almere en Muiderberg gelden in het kort de volgende maatregelen;

- Uitbreiding van 2x3 plus spitsstrook naar 2x4 rijstroken plus 2 wisselstroken tussen knooppunt Muiderberg en de aansluiting Hoge Ring;
- Uitbreiding van 2x2 naar hoofd- en parallelbanen met 4x2 rijstroken tussen de aansluiting Hoge Ring (Almere Stad West) en Almere Buiten Oost;
- Voor geluidwerende voorzieningen ter hoogte van Muiderberg is het uitgangspunt een maatregelenpakket gebaseerd op stand still 2008, bestaande uit geluidsschermen en geluidreducerend asfalt (zoals dubbellaags zoab of met een gelijk geluidreducerend effect). Door de geluidsschermen aan de westzijde van de spoorlijn te plaatsen, wordt tevens de geluidbelasting van de naast de A6 gelegen spoorlijn teruggebracht;
- Als gevolg van de verbreding van de A6 zullen bestaande onderdoorgangen moeten worden verlengd. Waar dat als gevolg van de A6-verbreding voor de verkeersafwikkeling of de sociale veiligheid noodzakelijk is, wordt tevens het dwarsprofiel van de bestaande onderdoorgangen aangepast. Over bestaande dwarsverbindingen die in het kader van de Schaalsprong een andere functionaliteit krijgen, worden voor het verschijnen van het Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) nadere afspraken gemaakt;
- Ter plaatse van het Guilmetpad kruist een regionale ecologische verbinding tussen het Gooimeer en de Oostvaardersplassen de A6. De versterking van deze verbinding staat op de lijst van het Meerjarenprogramma Ontsnippering. Met bijdragen uit de regio kan deze verbinding opgewaardeerd worden.

Provinciaal beleid

Structuurvisie 2040 (2010)

De structuurvisie geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schets ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. De “metropoolregio Amsterdam” neemt een bijzondere plaats in de structuurvisie, als internationaal concurrerende duurzame stedelijke regio. Het idee van de metropoolregio is overigens al vastgelegd in de door de Metropoolregio Amsterdam vastgestelde “Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040” (2007), dat het vertrekpunt is voor alle op te stellen en opgestelde structuurvisies van alle in de Metropoolregio Amsterdam verenigde overheden.

De provincie heeft drie hoofdbelangen die samen de ruimtelijke hoofddoelstelling vormen van de provincie Noord-Holland. Deze drie hoofdbelangen zijn Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaam Ruimtegebruik en Klimaatbestendigheid. Onder deze hoofdbelangen vallen een twaalfstal onderliggende provinciale ruimtelijke belangen. Deze belangen zijn uitgewerkt en hieraan zijn instrumenten gekoppeld die door de provincie worden ingezet om deze tot uitvoering te brengen. De volgende belangen zijn onderscheiden:

- Ruimtelijke kwaliteit:
 - Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschap;
 - Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden;
 - Behoud en ontwikkeling van groen om de stad;
- Duurzaam ruimtegebruik:
 - Milieukwaliteiten;
 - Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken;
 - Voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting;
 - Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten;
 - Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen;
- Klimaatbestendigheid:
 - Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast;
 - Voldoende en schoon drink, grond- en oppervlaktewater;
 - Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.

De aspecten die van toepassing zijn voor het plangebied worden hieronder kort toegelicht.

Ruimtelijke kwaliteit - Behoud en ontwikkeling Noord-Hollandse cultuurlandschappen

De verschillende landschappen en de rijkdom aan cultuurhistorie is de kracht van Noord-Holland. De provincie wil deze (cultuur)landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerken te koesteren en te benutten bij nieuwe ontwikkelingen. De provincie zorgt dat ontwikkelingen die buiten bestaand gebied tot stand moeten komen,

plaatsvinden op basis van de karakteristieke eigenschappen, het zogenaamde Landschaps-DNA, van de verschillende landschappen. Mogelijke negatieve effecten dienen te worden gecompenseerd.

Ruimtelijke kwaliteit - Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden

Door de variatie in het landschap komen in de provincie Noord-Holland veel verschillende planten- en diersoorten voor. In de afgelopen eeuw is de soortenrijkdom sterk achteruit gegaan. Noord-Holland spant zich in, het aantal soorten dat nu in de provincie voorkomt, in stand te houden en waar mogelijk te vergroten. De provincie Noord-Holland zorgt voor gebieden met een hoge biodiversiteit, maakt deze waar mogelijk toegankelijk voor recreatie en bouwt deze uit tot een robuust, samenhangend netwerk. Kern van het natuurbeleid is de veiligstelling en de ontwikkeling van een netwerk van onderling verbonden natuurgebieden, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) inclusief de verbindingzones en nationale parken en Natura 2000 gebieden. De provincie zorgt dat in deze gebieden geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn die strijdig zijn met de bijzondere kenmerken en waarde van het natuurgebied.

Ruimtelijke kwaliteit - Behoud en ontwikkeling van groen om de stad

Het landelijk gebied in de “metropoolregio Amsterdam” moet zich ontwikkelen tot het recreatieve uitloopgebied van de metropool. De provincie stelt een geïntegreerd programma op voor behoud en ontwikkeling van deze zogenaamde ‘metropolitane landschappen’. Hierbij gaat de provincie uit van een intensieve inrichting bij de steden, een extensievere inrichting op grotere afstand van de stad. In de provincie komen naast Nationale Landschappen ook Metropolitane Landschappen en Rijksbufferzones voor. Het plangebied maakt deel uit van de Rijksbufferzone Amstelland - Vechtstreek en het Nationale Landschap “De Nieuwe Hollandse Waterlinie” en het “Groene Hart”. De Nationale Landschappen zijn om hun grote natuur- en cultuurhistorische waarden beschermd.

In de metropoolregio heeft de Provincie Noord-Holland een extra ambitie voor de ontwikkeling van recreatiemogelijkheden en het gebruik van het landschap voor stedelijke functies, dit gebeurt door middel van Metropolitane landschappen. Het behoud, de versterking en de ontwikkeling van de groenblauwe structuur is van wezenlijk belang voor de totstandkoming, kwaliteit en uitstraling van de dynamische regio. De rijksbufferzones zijn onderdeel van deze Metropolitane landschappen. Doel van de Rijksbufferzones is dat zij gevrijwaard blijven van verdere verstedelijking en dat ze zich verder kunnen ontwikkelen tot relatief grootschalige groene gebieden. In de metropool ligt de Keverdijkse polder wat in de luwte, in een overgangszone tussen de steden Amsterdam en Almere met het Amsterdam-Rijnkanaal als begrenzing.

Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatie en toerisme

De Provincie Noord-Holland maakt zoveel mogelijk samenhangend beleid voor recreatie en toerisme. De Provincie Noord-Holland wil daarmee openbaar toegankelijke basisvoorzieningen voor recreatie op regionale en bovenregionale schaal tot stand brengen en het binnenlandse en buitenlandse toeristisch bezoek naar en binnen Noord-Holland bevorderen. In de directe omgeving van stedelijk gebied is er een grote recreatieve behoefte. In deze zogenaamde Metropolitane landschappen zet de Provincie Noord-Holland in op de realisatie van voldoende recreatiemogelijkheden en het gebruik van het landschap voor stedelijke functies. Daarnaast streeft de provincie naar het vergroten van de bereikbaarheid van deze

gebieden (per fiets en openbaar vervoer) en het verder versterken van de recreatieve routes. Hierbij wordt naast het fietsknooppuntennetwerk ook ingezet op wandelen over boerenland en het verbeteren van het toervaartnet. Dit doet de Provincie Noord-Holland binnen de programma's van Bufferzonebeleid en Recreatie om de Stad en de inspanningen in het kader van gebiedsontwikkeling.

Provinciale verordening (2010)

Voor genoemd structuurvisie gaat vergezeld van een provinciale verordening met hierin de algemene regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Onder artikel 14 (Overige vormen van verstedelijking) wordt geregeld dat een bestemmingsplan niet voorziet in nieuwe verstedelijking¹ in het landelijk gebied. Gedeputeerde Staten kunnen van dit verbod ontheffing verlenen indien:

- a) de noodzaak van verstedelijking als bedoeld in het eerste lid is aangetoond;
- b) is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd en;
- c) het bepaalde in artikel 15 in acht wordt genomen.

Artikel 15 luidt vervolgens:

Een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe of uitbreiding van bestaande verstedelijking houdt rekening met:

- a) de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden als bedoeld in artikel 8;
 - b) de kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd;
 - c) de openheid van het landschap;
 - d) de historische structuurlijnen;
 - e) cultuurhistorische objecten;
- overeenkomstig de in het tweede lid genoemde beleidsnota Landschap en Cultuurhistorie.

Daartoe geeft de toelichting bij het bestemmingsplan tenminste een verantwoording van de mate waarin deze nieuwe functies rekening houden met:

- 1. de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap;
- 2. de ordeningsprincipes van het landschap;
- 3. de bebouwingskarakteristieken (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte) ter plaatse;
- 4. de inpassing van de nieuwe functies in de ruimere omgeving (grotere landschapseenheid);
- 5. de bestaande kwaliteiten van het gebied (inclusief de ondergrond) als hiervoor bedoeld en de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen in relatie tot de nieuwe functies.

¹ verstedelijking: alle functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover deze het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken

Voorts voorziet op basis van artikel 16 een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op Nationale landschappen en/of Rijksbufferzones, als bedoeld in artikel 23, voorziet in een regeling die in ieder geval in:

- a) een vermindering van het bebouwde oppervlak door een netto-afname van bebouwing .
 - b) zekerstelling dat de herstructurering van de te saneren locatie inclusief de sloop van de hiervoor bedoelde bebouwing of functies plaats heeft.
- Dit wordt de ruimte voor ruimte regeling genoemd.

In artikel 20 wordt geregeld dat voor gronden die zijn gelegen in een nationaal landschap het bestemmingsplan regels stelt ten behoeve van het behoud of versterking van de kernkwaliteiten van het betreffende nationale landschap zoals omschreven in het Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie. Daarbij mogen nieuwe functies uitsluitend worden toegestaan voor zover deze geen significant negatieve effecten kunnen hebben op de kernkwaliteiten.

Voorts bepaalt artikel 23 dat in rijksbufferzones (Amstelland – Vechtstreek) verdere verstedelijking conform het bepaalde in artikel 3.3 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening niet mogelijk is. In aanvulling op het verstedelijkingsverbod zoals geregeld in lid 1 wordt tevens in het bestemmingsplan en de toelichting aangegeven:

- a) op welke wijze de open en groene ruimte wordt beschermd,
 - b) op welke wijze de ruimtelijke kwaliteit wordt beschermd,
 - c) op welke wijze de dagrecreatieve functie wordt versterkt,
- waarbij de ontwikkelingen zijn afgestemd op het aangrenzend stedelijk gebied.

Samenvattend kan in ieder geval worden gesteld dat op een aantal punten strijd is met de verordening. Zonder meer wordt het verstedelijkingsverbod overtreden (artikel 15 en 23), maar ook de eisen ten aanzien van de ruimte voor ruimte regeling wordt niet geheel gevolgd, daar de bebouwingsoppervlakte binnen het plangebied netto niet afneemt. Al met al is een groot aantal ge- en verboden van toepassing die er eigenlijk allen toe strekken de ruimtelijke kwaliteiten van bepaalde gebieden te beschermen c.q. te verbeteren. De verordening gaat daarbij uit van een vrij hoog schaalniveau. Het plangebied maakt deel uit van bepaalde landschappen die op regionaal of (inter) provinciaal niveau een bepaalde waarde vertegenwoordigen. Dat wil ook zeggen dat bepaalde deelgebieden een grote of juist minder grote waarde hebben binnen het geheel. De rechtvaardiging van dit plan wordt ingegeven vanuit de notie dat dit plangebied weliswaar in het landelijk gebied ligt, een Rijksbufferzone en een nationaal landschap, maar daarbinnen geen grote waarde vertegenwoordigt als gevolg van de ingeklemde ligging tussen grote infrastructurele elementen. De kernkwaliteiten van de gebieden worden dan ook niet aangetast.

Hieronder wordt artikelsgewijs nader ingegaan op het gestelde in de verordening.

Artikel 14/15

- a) de noodzaak van verstedelijking: noodzaak is aanwezig (mogelijk maken verbreding A1/A6).
- b) beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren kan niet binnen bestaand bebouwd gebied worden gerealiseerd: binnen de kernen Muiden en Muiderberg zijn geen locaties voorhanden waar het aannemersbedrijf kan worden gerealiseerd.

- c) het bepaalde in artikel 15 in acht wordt genomen. Dit bestemmingsplan gaat uitvoerig in op de ontstaansgeschiedenis, ordeningsprincipes etc van het gebied en de omgeving (zie hoofdstuk 2), alsmede de positie van het bouwplan daarin.

Artikel 16.

Zoals aangegeven, voorziet dit plan niet in een netto afname van de bebouwing. Echter, omdat elders het bedrijf verdwijnt, neemt de netto bebouwing binnen het landelijk gebied niet in ruime mate toe (de bebouwing op de huidige plek beslaat ca. 1.150m²). Sanering hiervan is zeker omdat het noodzakelijk is voor de verbreding van de A1.

Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 (2009)

Het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 bepaalt het milieubeleid in Noord-Holland. Met dit plan wil de provincie bijdragen aan: het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid, duurzaam produceren en consumeren en vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij zijn twee overkoepelende doelen gesteld:

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

De doelen zijn uitgewerkt in acht milieuthema's: afval, bodem, externe veiligheid, geluid, geur, licht en donkerte, lucht, klimaat en energie. Relevant in dit verband zijn de aspecten luchtkwaliteit en externe veiligheid (het gebied ligt niet in een aardkundig monument of aardkundig waardevol gebied, zodat het beleid t.a.v. bodem en bodembeschermingsgebieden niet van toepassing is).

Ten aanzien van externe veiligheid is het doel Nieuwe kwetsbare functies niet in de buurt van risicovolle activiteiten (en vice versa) komen; Vervoer van gevaarlijke stoffen zal niet vlak langs kwetsbare locaties plaatsvinden; Voor kantoren en andere bedrijven probeert de provincie het aantal mensen dat aan een bepaald risico wordt blootgesteld zoveel mogelijk te beperken. Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt geconstateerd dat de provincie nog ver af van de Europese norm. De nationale luchtkwaliteit is sinds de jaren tachtig sterk verbeterd. Maar door de aanscherping van de Europese normen worden de luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide en fijn stof nog steeds overschreden (saneringstool versie 3.0), ook nu derogatie is verleend. Volgens de berekeningen liggen de knelpunten in verschillende gemeenten. Met name bij enkele tunnelmonden in Amsterdam. Dit zijn dan ook de aandachtsgebieden binnen het RSL Noordvleugel. Daarnaast is de regio IJmond prioritair aandachtsgebied. Op basis hiervan, en het gestelde in paragraaf 3.3. wordt geconcludeerd dat dit plan in overeenstemming is met het provinciale milieubeleidsplan.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, ontwikkelen met kwaliteit (2010)

Deze (vernieuwde) leidraad is een uitwerking van het beleidskader 'Landschap en Cultuurhistorie' uit 2006. In het kader van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) is het beleidskader aangepast. Het oude beleidskader is aangevuld met een aantal onderwerpen die van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland, te weten aardkundige waarden, openheid en Dorps-DNA. Daarnaast is gekozen voor een nieuwe indeling van de leidraad. Waar het beleidskader voorheen vanuit regio's was opgebouwd, is

nu per landschapstype duidelijk aangegeven welke kernkwaliteiten belangrijk zijn en hoe hierop gestuurd wordt. Hiermee slaat de leidraad een brug naar de provinciale verordening, die immers stelt dat bestemmingsplannen rekening moeten houden met de kernkwaliteiten van een bepaald gebied. Uitgangspunt is ruimte te bieden aan nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd verantwoord om te gaan met het verleden. De provincie wil de Noord-Hollandse landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerkende kwaliteiten te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het basisuitgangspunt van het beleid is dan ook 'behoud door ontwikkeling'. Nieuwe ruimtelijke plannen houden rekening met de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de bredere omgeving.

Kernkwaliteiten worden beschreven aan de hand van:

- aardkundige waarden, archeologische waarden en tijdsdiepte (tezamen 'Ondergrond');
- Historische structuurlijnen, cultuurhistorische objecten en openheid (tezamen 'Landschaps-DNA');
- 'Dorps-DNA'.

In Noord-Holland worden elf landschapstypen² onderscheiden. Met behulp van een landschapstypering kunnen de kernkwaliteiten van een gebied beter worden geduid. Naast een landschapstypering worden ook structuurdragers benoemd. Dit zijn lijnvormige structuren zoals dijken, trekvaarten, militaire verdedigingslinies, of zwermen van punten zoals molens en stolpen die een bepaalde (vaak cultuurhistorische) kwaliteit vertegenwoordigen.

Tot slot worden ook van hogere overheden aangemerkte gebieden van belang benoemd. Het gaat dan om Belvédèregebieden, Rijksbufferzones, natuurbeschermingsgebieden etcetera.

Beoordeling van het plan: Onderhavig plan kan worden getypeerd als veenrivierenlandschap. Kernkwaliteiten zijn o.a. de Aardkundige Monumenten: Naardermeer en Vecht en Aetsveldsche polder; het voorkomen van klein reliëf en oeverwallen langs de Vecht, Aetsveldsche polder en de nieuwe Keverdijksepolder.

Als structuurdragers is de Naardense trekvaart van belang. Doelstelling is het behouden en reconstrueren van trekvaarten om te komen tot een beleefbare en bruikbare historische infrastructuur van vaarwegen langs de hoogtepunten uit de Gouden Eeuw.

Voorts ligt het gebied in het Nationaal Landschap Nieuwe Hollandse Waterlinie. Kernkwaliteiten hiervan zijn:

1. Een samenhangend systeem van forten, dijken, kanalen en inundatiekommen;
2. Een groen en overwegend rustig karakter;
3. Openheid.

² Een typering op basis van de ruimtelijke componenten schaal, architectuur, patroon, vegetatie en cultuur(historische) componenten, zoals grondgebruik, historie en traditie

Doel van het Nationaal Landschap Nieuwe Hollandse Waterlinie is het behouden en ontwikkelen van deze kernkwaliteiten.

Daarnaast ligt het gebied in het Nationale Landschap het Groene Hart. Het Groene Hart als geheel kent vier kernkwaliteiten:

1. Landschappelijke diversiteit (een belevingswaarde; de verschillende landschappen, met zichtbare contrasten, bijvoorbeeld contrasten tussen open-dicht, groot-klein, droog-nat, bebouwd-onbebouwd en hoog-laag, spreken tot de verbeelding die versterkt wordt door kleinschalige elementen en structuren zoals sloten, boezemwateren, dijken en molens, en door grootschalige structuren, die veelal ook een cultuurhistorisch karakter hebben, zoals verdedigingslinies, bebouwingslinten, en verkavelingspatronen.
2. (Veen-)weidekarakter. De (veen-)weidegebieden in het Groene Hart zijn het meest kenmerkend voor dit Nationaal Landschap. Zij bestaan al duizend jaar en zijn ontstaan op basis van menselijke ingrepen in de fysieke ondergrond en de waterhuishouding;
3. Openheid;
4. Rust & stilte.

Doel van het Nationaal Landschap Het Groene Hart is het behouden en ontwikkelen van deze kernkwaliteiten.

Tot slot ligt het gebied in een Rijksbufferzone waarvoor de doelstelling op Rijksniveau zijn geformuleerd (zie onder Rijksbeleid).

Cultuurhistorische waardenkaart Noord-Holland

De provincie Noord-Holland heeft de historische objecten en structuren van Noord-Holland in kaart gebracht op een cultuurhistorische waardenkaart (afgekort CHW). De waardering van objecten en structuren op de kaart is verdeeld in drie categorieën, te weten: van waarde, van hoge waarde en van zeer hoge waarde.

Beoordeling van het plan: Het plangebied is op de cultuurhistorische waardenkaart niet van een waarde voorzien.

Gemeentelijk beleid

Met voorliggend bestemmingsplan wordt juridisch-planologisch invulling gegeven aan een bouwplan voor het verplaatsen van het aannemersbedrijf van De Boer. Het aannemersbedrijf is momenteel reeds in de gemeente Muiden gevestigd. Het gebruik als aannemersbedrijf heeft op zich enige impact, zowel qua milieuhygiënische aspecten (zie vanaf paragraaf 3.3.) als qua ligging in het landelijk gebied. Gelet op de aanleiding (Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA)) evenals de verdeckte ligging van het plangebied ziet de gemeente Muiden echter geen bezwaren om juridisch-planologisch medewerking te verlenen aan het bouwplan. Daartoe wordt het bouwplan op maat bestemd. Dat wil zeggen dat de locatie een bestemming krijgt die recht doet aan het gebruik, in dit geval het aannemersbedrijf. De bebouwingsmogelijkheden worden tevens zo strak mogelijk ingekaderd, teneinde de bebouwingsdichtheid op het perceel te beheersen.

Conclusie

Op basis van bovenstaande uiteenzetting van het vigerende beleid van de verschillende overheden kan geconcludeerd worden dat het onderhavig plan niet in strijd is met het ruimtelijke beleid voor het landelijk gebied. Het plan vormt geen belemmeringen voor het beleid ten aanzien van een vitaal platteland, verstedelijking, Rijksbufferzones en nationale landschappen. Het realiseren van een aannemersbedrijf is weliswaar een ingreep van enige impact en omvang, echter het betreft een verplaatsing waardoor per saldo in het landelijk gebied de situatie niet verslechterd. De verplaatsing is nodig om de verbreding van de A6 en de A1 mogelijk te maken. Doordat het bedrijf gevestigd wordt op een landschappelijk weinig waardevolle plek en bovendien er niet of nauwelijks zicht op zal zijn door de ligging tussen A1, A6 en het spoor, worden de wezenskenmerken van het landelijk gebied niet aangetast.

3.2 milieu

Bodem

Bij het opstellen van bestemmingsplannen is de bodemkwaliteit van groot belang omdat daaruit kan blijken dat bepaalde te realiseren functies niet of minder geschikt zijn vanwege de aanwezigheid van bodemverontreiniging. Op een bodem die zodanig is verontreinigd dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers, mag niet worden gebouwd voor zover dat bouwen betrekking heeft op een bouwwerk waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend mensen zullen verblijven.

In onderhavige situatie is sprake van het realiseren van een aannemersbedrijf waarbij ervan uitgegaan wordt dat mensen hier langdurig verblijven/werken. In het kader van dit bestemmingsplan is verkennend bodemonderzoek uitgevoerd³, teneinde te bezien of de bodemkwaliteit geschikt is voor de uit te oefenen functie. Het onderzoek betreft de kadastrale percelen G572, G579 en G582. Op basis van een nulsituatie onderzoek voor een (nooit gerealiseerd) baggerdepot uit 2007 worden in de bovengrond sterke verontreinigingen van arseen en koper verwacht, matige verontreiniging met Pak en lichte verontreiniging met minerale olie. In de ondergrond wordt plaatselijk lichte verontreiniging met minerale olie verwacht. Voor het grondwater geldt dat hier plaatselijk matige verontreiniging met arseen en lichte verontreiniging met chroom wordt verwacht. In het weiland is PAK sterk verontreiniging aangetroffen. Daarnaast lichte tot matige verontreiniging van diverse metalen zoals barium, kwik, lood, zink evenals minerale olie. In het grondwater komt plaatselijk barium, nikkel en kobalt voor (lichte verontreiniging).

Voor een volledig overzicht van de plek en mate van verontreiniging wordt verwezen naar het onderzoek, welke als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Conclusie is dat –gelet op de omstandigheid dat in de nieuwe situatie gedurende langere tijd mensen ter plaatse zullen verblijven- de bodem momenteel niet geschikt is voor de beoogde functie. Er dient daarom sanering plaats te vinden. Aanbevolen wordt het onderzoek bij het koopcontract te voegen en het onderzoek te overleggen aan de waterbeheerder (i.v.m. de slibverontreiniging). Op basis van een BUS melding (Besluit Uniforme Sanering) kunnen de saneringswerkzaamheden uitgevoerd worden. Deze dient voorgelegd te worden aan de gemeente. Tijdens de werkzaamheden zal de grond afgevoerd moeten worden conform de geldende regelgeving. De verwachting is niet dat de sanering de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat.

³ HB Adviesbureau BV, 7191-A1, 5 november 2010

Geluid

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer, door spoorwegverkeer, en/of door inrichtingen (industrielawaai) het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. De wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van gevoelige bestemmingen zoals woningen, scholen en ziekenhuizen niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde. De voorkeursgrenswaarde is de waarde die zonder meer kan worden toegelaten. In onderhavige situatie is geen sprake van het realiseren van een geluidsgevoelige functie. Het milieuaspect akoestiek vormt daarmee geen belemmering voor de haalbaarheid van onderhavig plan.

Luchtkwaliteit

Europese regelgeving

De Europese Unie heeft luchtkwaliteitsnormen vastgesteld, die het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging tot doel hebben. Deze normen zijn minimumvoorschriften: lidstaten kunnen strengere normen hanteren, bijvoorbeeld ter bescherming van de gezondheid van bijzonder kwetsbare bevolkingscategorieën, zoals kinderen en ouderen⁴. Ook Nederland heeft deze luchtkwaliteitsnormen opgenomen in de nationale wetgeving. De Europese richtlijn betreffende luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (2008/50/EG) uit 2008 biedt lidstaten de mogelijkheid uitstel en vrijstelling aan te vragen voor het voldoen aan bepaalde normen (derogatie).

De nieuwe wet- en regelgeving omtrent luchtkwaliteit onderscheidt bestemmingen die extra gevoelig zijn (gevoelige bestemmingen) en verdeelt projecten in twee categorieën op basis van de mate van verslechtering van de luchtkwaliteit: 'in betekenende mate' (IBM) of 'niet in betekenende mate' (NIBM).

Bij projecten die 'niet in betekenende mate' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeft niet langer te worden getoetst aan de grenswaarden.

Uiteraard moet niet alleen bij gevoelige bestemmingen maar bij alle projecten sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Uit dit oogpunt moet afgewogen worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Daarbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Onderzocht is of er inzake luchtkwaliteit mogelijke belemmeringen zijn vanuit de Wet milieubeheer⁵. Verder is beoordeeld of het in deze context aanvaardbaar is om dit project op de beoogde locatie te realiseren; of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het onderzoek is bijgevoegd als bijlage bij dit bestemmingsplan.

Op basis van het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het project betreft geen 'gevoelige bestemming' binnen 300 meter van een rijksweg of 50 meter van een provinciale weg; Toetsing aan de grenswaarden is op grond van de Wm niet noodzakelijk.

⁴ Eerste dochterrichtlijn luchtkwaliteit EU, Richtlijn 1999/30/EG betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht, april 1999

⁵ Onderzoek luchtkwaliteit SAB Aannemersbedrijf De Boer, 27 juli 2010

- Het project leidt ‘niet in betekende mate’ tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, toetsing aan de grenswaarden is op grond van de Wm niet noodzakelijk;
- De concentraties luchtvervuilende stoffen liggen tussen 2010 en 2020 onder de grenswaarden die op wetenschappelijk niveau zijn bepaald en op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek kan geconcludeerd worden dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

Externe veiligheid

De externe veiligheid wordt bepaald door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in en rond het plangebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen, moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft. In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico (PR) geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Met het groepsrisico (GR) wordt aangegeven hoe groot het aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) (artikel 5 en artikel 13 van het BEVI) dient het bestemmingsplan in te gaan op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van een inrichting, het groepsrisico en indien mogelijk de maatregelen ter beperking van het groepsrisico. Ook de externe veiligheidsbeleidsregels zoals opgenomen in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 2004) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) sluiten aan bij de aard en normstelling van het BEVI.

In dit geval zijn van belang de route gevaarlijke stoffen de A1 en de A6. Uit het milieueffectrapport dat is opgesteld in het kader van het Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) blijkt dat het PR 10-6 contour nul is, oftewel binnen de grenzen van de weg ligt. De 10-6 contour is de contour waarbinnen de kans op overlijden van een persoon dat daar verblijft bij een calamiteit groter is dan 1 op de 1 miljoen. Als de kans kleiner is dan 10-6 (1 op 1 miljoen), wordt dat gezien als maatschappelijk acceptabel. Het PR vormt daarmee geen belemmering voor dit plan.

Een aannemersbedrijf wordt gezien als een bedrijfsgebouw en is op grond van artikel 1, lid 2 sub g van het Bevi aan te merken als een beperkt kwetsbaar object. In het kader van het milieu- effectrapport is het groepsrisico ter plaatse van de A1 en de A6 onderzocht⁶. Het plangebied is in deze studie gelegen binnen ‘deelgebied 1’. Conclusie is dat de verlegging van de A1 een positieve invloed heeft op het

⁶ Tracé Besluit Schiphol – Amsterdam – Almere (OTB-SAA) Externe Veiligheid INPA 080670,2010

groepsrisico. Dit komt door verschuiving van het tracé in zuidelijke richting ten opzichte van kern Muiden. In die berekening van het groepsrisico is overigens de bestaande locatie van De Boer (functie) meegenomen. Als gevolg van dit plan verschuift slechts de plek van de functie; omdat op de huidige locatie de functie verdwijnt neemt per saldo het aantal aanwezige kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied (en daarmee het groepsrisico) niet toe. Tot slot ingevolge het onderzoek wordt nergens de oriënterende waarde van het groepsrisico overschreden. Daarmee kan geconcludeerd worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering opwerpt voor dit bestemmingsplan.

Milieuzonering

Bij milieuzonering gaat het om afstanden die bij voorkeur in acht genomen moeten worden rondom milieubelastende functies zoals bedrijven, industrie en nutsvoorzieningen. Het gaat hierbij om milieuaspecten als geur, stof, geluid en gevaar die een belemmering kunnen vormen voor gevoelige functies als wonen, scholen en ziekenhuizen. In het kader van ruimtelijke ordening geeft de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” indicatieve afstanden om een voldoende ruimtelijke scheiding te bewerkstelligen tussen belastende en gevoelige functies. Daarnaast beschikken bedrijven op grond van de Wet milieubeheer over milieuvergunningen waarin bepaald is in welke mate bedrijven milieubelastend mogen zijn voor de omgeving.

Een aannemersbedrijf brengt een milieuruimte met zich mee. Op grond van voornoemde VNG publicatie geldt voor aannemersbedrijven met werkplaats met een bedrijfsoppervlakte groter dan 1.000m² een richtafstand van 10 meter voor het aspect geur, 30 meter voor stof en 50 meter voor geluid (tot gevoelige objecten). Binnen deze afstanden zijn geen gevoelige objecten aanwezig (zoals woningen). Het aannemersbedrijf vormt daarnaast geen belemmering voor de milieuruimte van omliggende bedrijvigheid. Voor wat betreft milieuzonering zijn er daarmee geen belemmeringen voor onderhavig plan.

3.3 water

Inleiding

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de “watertoets”: de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem.

Gevolg is dat overleg moet plaatsvinden met de waterbeheerders en dat in het bestemmingsplan een beschrijving moet worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Beleid waterbeheerder

Het projectgebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet zorgt namens AGV voor schoon oppervlaktewater, veilige dijken en het waterpeil in de sloten en vaarten. Het verzorgingsgebied van Waternet omvat de gemeente Amsterdam en een groot gebied in de provincie Utrecht en Noord Holland.

Het beleid van AGV is verwoord in het Waterbeheerplan 2010-2015 en diverse beleidsnota's. In de keur van AGV (dit is de waterschapsverordening) zijn ge- en verboden opgenomen voor de bescherming van de functionaliteit van waterlopen en waterkeringen. Met de Keur wil AGV de waterkwaliteit verbeteren, de doorstroming in sloten veilig stellen en de dijken sterk houden. Bij de Keur horen Keurkaarten met informatie over wateren en waterkeringen.

In de legger van het waterschap worden gegevens vastgelegd over de locatie van wateren, dijken en kunstwerken, aan welke eisen deze moeten voldoen (diepte, hoogte, sterkte etc.) en de onderhoudsverplichtingen. De legger dient als basis voor de vergunningverlening door de waterbeheerder.

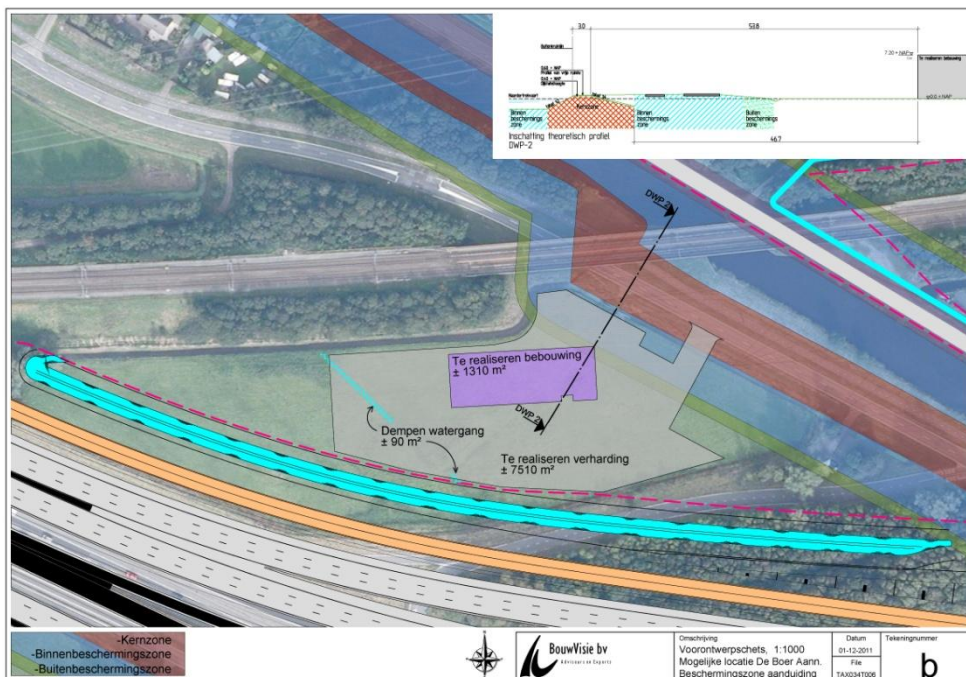
Voor de bescherming van de functionaliteit van de waterkering gelden de strengste verboden voor het zogenoemde keurprofiel en de kernzone. De aan de kernzone grenzende beschermingszones zijn bedoeld om activiteiten en ingrepen te kunnen verbieden die een negatief effect (kunnen) hebben op de stabiliteit van de waterkering. Daarbij is het vooral van belang of de activiteit of ingreep een negatieve invloed heeft of kan hebben op het keurprofiel van de waterkering. Het keurprofiel moet in principe vrij blijven van waterkeringvreemde elementen. Een uitzondering hierop is als deze elementen de stabiliteit van de waterkering vergroten.

AGV hanteert het beleid dat bij het aanbrengen van meer dan 1.000 m² verharding in stedelijk gebied of meer dan 5.000 m² in landelijk gebied 10% daarvan gecompenseerd moet worden in de vorm van oppervlaktewater voor waterberging. Door compensatie wordt voorkomen dat ernstige peilstijging optreedt door afstromend regenwater met wateroverlast tot gevolg.

Watertoets en wateroverleg

Het plangebied ligt in de nabijheid van de waterkering van de Naardertrekvaart. Volgens de Keurkaart van de Regio Gooi en Vechtstreek is de Naardertrekvaart een boezemwatergang en de bijbehorende dijk (Naarderstraatweg) een secundaire waterkering. De primaire of binnenste beschermingszone rond deze waterkering is opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan (dubbelbestemming Waterstaat – Waterstaatkundige functies). In de regels is geregeld dat ter plaatse van de dubbelbestemming slechts gebouwd kan worden indien geen ontheffing van de Keur nodig is dan wel dat deze nodig en verkregen is.

Uit navolgend profiel blijkt dat de nieuw te realiseren bebouwing buiten de kernzone en het profiel van de vrije ruimte van de Naardertrekvaart blijft.



Uit bovenstaande afbeelding is op te maken dat de te verwijderen verharding +/- 0 m² bedraagt; de aan te brengen verharding +/- 7.510 m². De hoeveelheid te dempen watergangen bedraagt 90 m². De watercompensatie binnen en nabij het plangebied (aanleg van sloten) bedraagt 260 m².

Hoewel de verharding dus feitelijk toeneemt (in het plangebied; op de huidige locatie verdwijnt het bedrijf en neemt de verharding af), is in het kader van dit plan geen nadere regeling voor watercompensatie aan de orde. Bestaande verharding zal worden geamoveerd en RWS zal het gehele knooppunt Muiderberg en omgeving reconstrueren (op basis van het Tracébesluit project wegverbreding Schiphol – Amsterdam – Almere).

Onderdeel van deze reconstructie zijn diverse maatregelen op het gebied van water. Het Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) is onderverdeeld in 51 kaarten. Op kaartbeeld 11 is onder meer het plangebied te zien en de maatregelen die worden getroffen in dit deel van het Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) (het kaartbeeld wordt opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan. Omdat onderhavig initiatief onderdeel uitmaakt van het grotere geheel, namelijk het Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA), waarin RWS (in overleg met Waternet) diverse water(compenserende)maatregelen treft, is het niet nodig in dit bestemmingsplan expliciet te regelen of en waar watercompensatie zal plaatsvinden. Watercompensatie en de waterbelangen zijn immers anderszins geborgd.

In het plan hebben de watergangen overigens een voldoende capaciteit voor de watercompensatie van de nieuw aangebracht verharding.

Er zal een gescheiden rioleringssysteem worden gehanteerd, door het afvalwater te scheiden van hemelwater (afkomstig van daken en terrein).

3.4 archeologie

Door de ondertekening van het Verdrag van Malta (Valletta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk te behouden. Het Verdrag van Malta is op 21 december 2006 geïmplementeerd in de Wet op de archeologische monumentenzorg. Op basis van deze wet geldt de verplichting om bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische monumenten.

Op grond van de indicatieve kaart archeologische waarden heeft het plangebied een lage archeologische trefkans. Desondanks is door Syntegra historisch en bureau onderzoek verricht teneinde de exacte verwachtingswaarde vast te kunnen stellen⁷. Geconcludeerd wordt dat de diepte van de toekomstige bodemverstoring als gevolg van het plan op dit moment onbekend is, maar uitgaande van de aanleg van bouwputten voor de bebouwing kan de bodem tot in het archeologische niveau worden verstoord, dat in dit gebied tussen 1,35-2,30 m beneden maaiveld verwacht kan worden.

Bureau onderzoek.

Het plangebied ligt in een dekzandvlakte met in het oostelijke deel vermoedelijk een pleistocene zandopduiking. Het dekzand heeft in de steentijd aan het oppervlak gelegen, maar is in de loop van het Holoceen bedekt geraakt met veen. Op basis van de ouderdom van het dekzand worden in het plangebied archeologische resten vanaf het laat-paleolithicum verwacht. Voor bewoningsresten uit het laat-paleolithicum tot en met het neolithicum geldt een middelhoge verwachting. Resten uit deze periode worden in het dekzand verwacht en zijn afgedekt met een veenlaag. Vanwege het ontbreken van een datering van de beginnende veengroei ter plaatse van het plangebied is de verwachting voor de bronstijd en de ijzertijd onbekend. Vóór de veengroei is de verwachting namelijk hoog, maar tijdens de veengroei is de verwachting laag. Voor nederzettingsresten uit de Romeinse tijd tot en met de nieuwe tijd is een lage verwachting toegekend.

Booronderzoek

Tijdens het booronderzoek is aangetoond dat het dekzandgebied bedekt is geraakt met veen. Vanwege het ontbreken van een datering van de beginnende veengroei ter plaatse van het plangebied is de verwachting voor de bronstijd en de ijzertijd in het bureauonderzoek op onbekend gezet. Echter het feit dat het pleistocene zand in een gedeelte van het plangebied binnen 1,0 beneden maaiveld is aangetroffen, wijst erop dat het vermoedelijk ook in de bronstijd en mogelijk ook in de ijzertijd nog aan het oppervlak heeft gelegen. Aangezien een datering van het veen niet met het verkennend booronderzoek is vastgesteld, blijft de verwachting voor deze periode onbekend. Vanwege de veengroei in het plangebied blijft de lage verwachting voor nederzettingsresten uit de Romeinse tijd en de vroege middeleeuwen laag. Het

⁷Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek, verkennend booronderzoek, Syntegra, 07-10-2010

booronderzoek geeft geen aanleiding om de lage verwachting voor nederzettingsresten uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd bij te stellen.

In het plangebied kunnen tussen 0,5 – 1,8 m beneden maaiveld archeologische resten in het dekzand worden verwacht. Op dit moment zijn de precieze inrichtingsplannen en de geplande verstoringsdieptes nog niet bekend. Wanneer bebouwing onderkelderd zal worden of wanneer de bodem tot op vaste dekzandondergrond wordt afgegraven, kunnen eventueel aanwezige archeologische resten verloren gaan. Wanneer de inrichtingsplannen en de geplande verstoringsdieptes bekend zijn, adviseert Syntegra deze te vergelijken met de zanddieptekaart. Wanneer de verstoringsdiepte ter plaatse van de nieuwbouw groter blijkt te zijn dan de diepteligging van het dekzand, zal archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk zijn.

Gevolgen voor dit bestemmingsplan

Uit het onderzoek blijkt dat mogelijk nog nader onderzoek verricht zal moeten worden. Dit hangt vooral af van het uiteindelijke, definitieve bouwplan. Dit bestemmingsplan biedt de planologisch- juridische basis om uiteindelijk het realiseren van het aannemersbedrijf mogelijk te maken. Het bestemmingsplan heeft dus een ontwikkelgericht karakter. Van een definitief bouwplan is momenteel nog geen sprake; het bouwplan dient zich qua detailniveau nog verder uit te kristalliseren. Dat is niet ongebruikelijk omdat een definitief bouwplan gebaseerd wordt op het uiteindelijke onherroepelijke bestemmingsplan alsmede andere wet- en regelgeving, zoals welstandseisen, Bouwbesluit, bouwverordening, vergunningen op basis van de Keur en de afstemming tussen deze regelgeving.

In het bestemmingsplan dient de planologische haalbaarheid aangetoond te worden (artikel 3.1.6 Bro); voorts is onderzoek noodzakelijk vanuit de optiek van “goede ruimtelijke ordening” (artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening). Doordat het aspect archeologie onderzocht is, is duidelijk geworden wat de verwachting ter plaatse is en voor welke periode. Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan goede ruimtelijke ordening. Teneinde de planologische haalbaarheid te toetsen wordt aangesloten bij de Monumentenwet. In ieder geval dient in een bestemmingsplan ‘rekening gehouden te worden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten’.

De vraag of nader onderzoek nodig is hangt dus af van het definitieve bouwplan. Het uitvoeren van dat eventuele nadere onderzoek – de definitieve toets op de aanwezigheid van archeologische monumenten- wordt daarmee dus verplaatst naar een later stadium dan de bestemmingsplanprocedure.

De wijze waarop deze procesgang wordt ingebed in de bestemmingsplanprocedure vindt zijn grondslag in artikel 40 lid 1 en lid 2 van de Monumentenwet. In artikel 40 lid 1 is bepaald dat bij een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald kan worden dat de aanvrager van een reguliere bouwvergunning een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. In artikel 40 lid 2 is vervolgens bepaald dat, in het belang van de archeologische monumentenzorg, aan een reguliere bouwvergunning als bedoeld in artikel 44, eerste lid van de Woningwet,

voorschriften kunnen worden verbonden zoals bedoeld in lid 3 van artikel 39 van de Monumentenwet. Als voorschriften worden hierin in ieder geval genoemd:

- 1 de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- 2 de verplichting tot het doen van opgravingen; of
- 3 de verplichting de activiteit die tot de bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij vergunning te stellen kwalificaties.

In dit bestemmingsplan worden deze mogelijkheden geregeld met een dubbelbestemming, in dit geval de dubbelbestemming Waarde - Archeologie.

3.5 flora en fauna

Bij ruimtelijke plannen is het verplicht vooraf te toetsen of de activiteiten (kunnen) leiden tot overtreding van de verbodsbepalingen van de Flora en Faunawet. De verbodsbepalingen dienen ter bescherming van (strikt) beschermde planten- en diersoorten (soortenbescherming). Als sprake is van mogelijke overtreding, moet onderzocht worden of maatregelen kunnen worden getroffen om overtreding te voorkomen of om de gevolgen voor beschermde soorten te verminderen (mitigerende maatregelen). Het Ministerie van LNV dient deze mitigerende maatregelen goed te keuren en /of kan ontheffing verlenen van de verbodsbepalingen. Voorts moet bekeken worden of er effecten zijn op aangewezen gebieden zoals Natura- 2000-gebieden (gebiedsbescherming).

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op 100 meter afstand van een gebied beschermd in het kader van de NB-wet. Het betreft het Natura 2000-gebied "Naardermeer". Om deze reden is een voortoets in het kader van de NB-wet uitgevoerd welke als bijlage is toegevoegd aan dit bestemmingsplan⁸.

Het Naardermeer is een natuurlijk meer dat op de overgang van de hoge zandgronden van het Gooi naar het (veen-) poldergebied van West-Nederland ligt. Het stond via de Vecht in open verbinding met de Zuiderzee en werd samen met zijn omgeving geteisterd door storm en vloed. Aan het eind van de 14de eeuw werd daarom het Naardermeer afgedamd en de verbinding met de Zuiderzee verbroken. Sindsdien heeft men twee maal geprobeerd het meer droog te leggen, maar na korte tijd heeft men het toch weer laten onderlopen.

De waterhuishouding van het meer wordt gevoed door neerslag en kwelwater uit het Gooi. Het is het oudste Nederlandse natuurreservaat, waarin, naast watervegetaties en verlandingszones, ook zich natuurlijk en vrijwel ongestoord ontwikkelende broekbossen voorkomen. Sinds 1984 worden maatregelen genomen om het inlaatwater te zuiveren. Mede als gevolg hiervan hebben kranswiervegetaties zich hersteld.

⁸ Flora en fauna rapportage Aannemersbedrijf H. de Boer, SAB, 11 augustus 2011, 100280_01

Recentelijk zijn vernattingsmaatregelen in de graslanden rondom het Naardermeer genomen, waardoor de waterhuishouding verbeterd is. In de wateren met weinig golfslag groeien drijvende waterplanten al dan niet verankerd in de waterbodem. Deze begroeiingen bestaan in het gebied grotendeels uit grote fonteinkruiden. In de kleinere watergangen komen met kleine oppervlakte krabbescheerbegroeiingen voor. Bij verdergaande successie gaan de veenmosrietlanden en trilvenen over in drogere en zuurdere vegetatietypen die behoren tot moerasheide of veenbos.

Een aanzienlijk deel van het gebied bestaat uit deze vegetatietypen.

In het Laegieskampje, aan de zuidrand van het gebied, komt blauwgrasland voor.

Voor het gebied zijn de volgende algemene doelen gesteld:

- behoud van de bijdrage van het Natura 2000-gebied aan de biologische diversiteit en aan de gunstige staat van instandhouding van natuurlijke habitats en soorten binnen de Europese Unie;
- behoud van de bijdrage van het Natura 2000-gebied aan de ecologische samenhang van het Natura 2000 netwerk zowel binnen Nederland als binnen de Europese Unie;
- behoud en waar nodig herstel van de ruimtelijke samenhang met de omgeving ten behoeve van de duurzame instandhouding van de in Nederland voorkomende natuurlijke habitats en soorten;
- behoud en waar nodig herstel van de natuurlijke kenmerken en van de samenhang van de ecologische structuur en functies van het gehele gebied voor alle habitattypen en soorten waarvoor instandhoudingsdoelen zijn geformuleerd;
- behoud of herstel van gebiedsspecifieke ecologische vereisten voor de duurzame instandhouding van de habitattypen en soorten waarvoor instandhoudingsdoelen zijn geformuleerd.

Aangewezen habitattypen, soorten, broedvogels en niet-broedvogels

In het onderzoek zijn voor het Natura 2000-gebied aangegeven welke habitattypen en soorten aangewezen zijn binnen het Habitatrichtlijngebied en welke broedvogels zijn aangewezen binnen het Vogelrichtlijngebied. Vervolgens zijn per habitatype, soort en broedvogels de doelen besproken.

Op basis van de verstoringindicatoren van het ministerie van EL&I en de toekomstige werkzaamheden en situatie is bepaald of sprake is van negatieve effecten op aangewezen habitats, soorten en broedvogels. In onderstaand figuur zijn de verstoringindicatoren (nummers) en de gevoeligheid van de habitattypen, soorten en broedvogels (kleur) weergegeven.

Veel van de factoren die worden genoemd treden in het geheel niet op bij de ontwikkelingen in het plangebied. In tabel 3 van het onderzoek aangegeven voor welke factoren het Natura 2000-gebied Naardermeer gevoelig is en welke effecten optreden bij de ontwikkelingen.

Algehele conclusie van het onderzoek is dat met wat betreft dit bestemmingsplan significante negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van aangewezen habitats, soorten en broedvogels niet verwacht worden.

Ligging nabij EHS

Met de plannen worden mogelijk wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS aangetast. Delen van de EHS binnen het Naardermeer zijn aangewezen als Hoog-/Laagveenbos. Veenbos is bos op natte standplaatsen met venige bodem waarop

soorten dominant zijn als Zwarte els, Zachte berk en Grauwe wilg. Water speelt in dergelijke bossen een grote rol en bepaalt voor een groot deel de begroeiing. Vaak zijn het bossen die zijn ontstaan na het stopzetten van maaibeheer van rietlanden. Typische moerasplanten als moerasvaren zijn kenmerkend voor veenbos.

Gezien de ligging van het plangebied buiten de grenzen van de EHS zijn directe effecten op de EHS uit te sluiten. Met de toekomstige plannen wordt geen grondwateronttrekking, wat een verdrogend effect zou kunnen hebben op de veenbossen in het Naardermeer, mogelijk gemaakt. Overige indirecte versturende effecten (geluid, licht en trillingen) op de EHS worden niet verwacht gezien de tussenliggende, reeds versturende elementen (verlichtte snelweg A1). Met de toekomstige plannen zijn zowel directe als indirecte effecten op de EHS en de aangewezen natuurdoeltypen niet te verwachten.

Soortbescherming

In het kader van de planstudie/ Tracebesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) zijn de aanwezige natuurwaarden uitvoerig onderzocht. De aanwezige en geraadpleegde onderzoeken zijn:

- Planstudie MER SAA deelrapport natuur (Grontmij 2008);
- Ecologische toetsing verbindingsalternatief in de planstudie SAA (Altenburg en Wymenga, 2006);
- Beoordeling zoogdieren en dagvlinders planstudie SAA (Waardenburg, 2005);
- OTB A6/A9, natuurtoets flora en fauna (Arcadis, 2010).

Uit deze onderzoeken blijkt dat geen beschermde planten voorkomen op de locaties. Zwanenbloem treedt wel regelmatig op in ondiepe sloten, maar is niet bekend uit recente inventarisaties. Dagvlinders zijn aangetroffen in het Naardermeer, niet op de planlocatie. Het voorkomen schijfhoren of libellen kan niet worden uitgesloten, maar van de bouwactiviteiten en dempingen hebben deze soorten geen last (onthefing derhalve niet nodig). Kleine modderkruipers, groene en bruine kikkers en gewone pad komen veel voor. Bij slootdempingen wordt gewerkt volgens de gedragscode. Wanneer gewerkt wordt volgens de gedragscode is ontheffing voor deze soorten niet nodig.

De rugstreeppad is recentelijk niet aangetroffen in de kilometerhokken waar dit plangebied in ligt; ook de aanwezigheid van de heikikker en ringslang is ter plaatse niet bekend. De waterspitsmuis en Noorse woelmuis worden in het plangebied niet verwacht (aanwezigheid alleen bekend ten zuiden van de A1). Ten aanzien van vleermuizen wordt niet verwacht dat migratieroutes of vaste verblijfplaatsen van vleermuizen verstoord worden. Op dit moment is de bouwplaats ongeschikt voor broedende vogels, echter op zandige vlakten kan de kleine plevier gaan opduiken. Indien de activiteiten na juli worden gestart levert dit geen problemen op. Uitgangspunt in het plan is voorts dat geen begroeiing sneuvelt, zodat daarin broedende vogels niet gestoord worden.

Uit de onderzoeken blijkt dat in het plangebied geen vaste rust- en verblijfplaatsen van strikt beschermde soorten aanwezig. Met het bebouwen van deze gronden vindt geen overtreding plaats van de Flora- en faunawet.

Conclusie

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het plan uitvoerbaar is wat betreft de Flora en Faunawet en de Natuurbeschermingswet.

3.6 verkeer en parkeren

Het plangebied wordt ontsloten op de Naardervaart. Het terrein biedt voldoende parkeergelegenheden voor personeel (ca. 20) en materieel (zie hoofdstuk 2). Het bouwplan heeft weliswaar een extra verkeersaantrekkende werking ten opzichte van de huidige situatie, maar deze is zodanig gering dat dit niet tot overlast zal leiden op de Naardervaart. Bovendien dient dit plan ter verplaatsing van een bedrijf vanuit de nabije omgeving; hetgeen betekent dat per saldo de verkeersproductie als gevolg van de aanwezigheid en functioneren van het bedrijf in het gebied niet toeneemt. Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is voor wat betreft verkeer en parkeren.

3.7 economische uitvoerbaarheid

Bestemmingsplan en het exploitatieplan: gemeentelijk kostenverhaal

In artikel 6.12, lid 1 en 2 van de Wro is bepaald dat de gemeente bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen als bedoeld in artikel 6.2.1. Bro. Onderhavig bouwplan valt onder de opsomming van artikel 6.2.1 Bro. Indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd, dan kan de gemeenteraad besluiten om géén exploitatieplan vast te stellen. In onderhavig geval is hiervan sprake aangezien de begeleiding van de planologische procedure door middel van het heffen van leges is gedekt. Daarnaast is het aanleggen van voorzieningen in het exploitatiegebied (plangebied) niet aan de orde en wordt het opstellen van het bestemmingsplan door de initiatiefnemer bekostigd. Voor de gemeente Muiden zijn derhalve geen kosten verbonden uit het opstellen en uitvoeren van dit bestemmingsplan. Afgezien kan worden van het vaststellen van een exploitatieplan.

Planschade

Ingevolge artikel 6.1 Wro kent de gemeente planschade toe aan degene die schade leidt in de vorm van inkomensderving of daling van een onroerende zaak als gevolg van een planologische maatregel. In dit geval kan gelet op de ligging van het perceel, ingeklemd tussen twee snelwegen, het spoor en de Naarder trekvaart, het bedrijf zodanig geïsoleerd komt te liggen ten opzichte van de omgeving, dat geen negatieve uitstralingseffecten naar derden te verwachten zijn. Het gewijzigde planologisch regime levert daarmee geen nadelen op voor derden; de kans op planschade wordt nihil geacht.

Het bestemmingsplan is gelet op bovenstaande financieel- economisch uitvoerbaar.

4 Wijze van bestemmen

Dit bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht. Het plan maakt het realiseren van een aannemersbedrijf mogelijk met alle bijbehorende vormen van bedrijfsactiviteiten, zoals opslag van materialen, assemblage en bewerken van bouwmaterialen, coördineren van bouwactiviteiten etcetera. De activiteiten bestaan voorts uit verhuur materieel voor grond, weg –en waterwerkzaamheden (incl. machinist/chauffeur); verhuur personeel; handel in grondverzetmachines/automobielen e.d.; uitvoeren van transportwerkzaamheden; grond-, straat- en sloopwerken; riolering en aanleggen van drainage; maken van beschoeiingen en handel in gebruikt bestratingmateriaal.

Het bouwplan wordt “op maat bestemd”. Dit wil zeggen dat het plan gedetailleerd wordt bestemd, maar met enige flexibiliteitsbepalingen.

De vigerende bestemming “Openbaar Groen” wordt met dit bestemmingsplan gewijzigd in de bestemming Bedrijf. Naast bedrijven in de milieucategorie 1 en 2 wordt tevens het aannemersbedrijf toegestaan. Op basis van de in Muiden gehanteerde (en ook in dit bestemmingsplan gehanteerde) Staat van Bedrijfsactiviteiten is een aannemersbedrijf met werkplaats groter dan 1.000m² namelijk te typeren als milieucategorie 3.1, zulks vanwege geluid en geuroverlast.

De gronden met de bestemming “Bedrijf” mogen worden bebouwd met bedrijfsopstallen evenals bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van de bestemming, zoals erfscheidingen e.d. Als basis voor het maximaal toe te stanen oppervlak geldt het bouwplan zoals beschreven in paragraaf 2.3, namelijk ca. 1.310m². Er wordt wel enige flexibiliteit geboden omdat het definitieve bouwplan nog niet gereed is en de mogelijkheid bestaat enige gebouwtjes van ondergeschikte aard te realiseren, zoals een berging o.i.d. De maximale bouwhoogte is op de verbeelding aangegeven en bedraagt 7,5 meter.

5 Procedure

5.1 overleg

In een separate bijlage zijn de resultaten van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro en de gemeentelijke reactie hierop opgenomen.

5.2 zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 19 april 2012, gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Wel is door Waternet als aanvullende artikel 3.1.1 Bro-reactie, aangegeven dat hun opmerkingen voldoende zijn verwerkt.