

Bestemmingsplan Reconstructie N236 traject km 7,0 - 11,0

Gemeente Weesp

Grontmij Nederland B.V.
Alkmaar, 26 november 2015

Verantwoording

Titel : Bestemmingsplan Reconstructie N236 traject km 7,0 - 11,0

Subtitel :

Projectnummer : 3236443

Referentienummer :

Revisie : BP02HZ02LGC

Datum : 26 november 2015

Auteur(s) : Tessa van der Voet, Fiona Sinoo

E-mail adres : fiona.sinoo@grontmij.nl

Gecontroleerd door : Ronald Dekker

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door : Rob Krom

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Grontmij Nederland B.V.
Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar
T +31 88 811 66 00
F +31 30 310 04 14
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

TOELICHTING.....	5
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding en doelstelling	6
1.2 Ligging plangebied	6
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Leeswijzer	8
2 Beschrijving Plangebied	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Ontwikkelingsgeschiedenis.....	9
2.3 Ruimtelijk en functionele structuur	9
3 Beleidskader	10
3.1 Inleiding	10
3.2 Europees beleid	10
3.2.1 Europese kaderrichtlijn Water	10
3.2.2 Vogel- en habitatrichtlijn (Natura 2000).....	10
3.2.3 Verdrag van Malta	10
3.3 Nationaal beleid	11
3.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	11
3.3.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	11
3.3.3 Nota 'Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21 ^e eeuw'	12
3.3.4 Nationaal Waterplan.....	12
3.3.5 Nota Belvédère, over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijk inrichting (1999).....	12
3.4 Provinciaal beleid	12
3.4.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040	12
3.4.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening	13
3.4.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.....	15
3.4.4 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan en Meerjarenprogramma Infrastructuur 2014 – 2018.....	16
3.5 Regionaal beleid	16
3.5.1 Waterbeheerplan AGV 2010-2015.....	16
3.6 Gemeentelijk beleid.....	17
3.6.1 Structuurvisie Weesp 2013 – 2030	17
3.6.2 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan	18
4 Milieu- en omgevingsaspecten	20
4.1 Algemeen.....	20
4.2 Water	20
4.2.1 Oppervlaktewater	20
4.2.2 Waterkering.....	21
4.2.3 Beheer en Onderhoud.....	22
4.2.4 Waterbodem	22
4.3 Bodem	22
4.4 Aardkundig monument	23
4.5 Archeologie, landschap en cultuurhistorie.....	24
4.5.1 Archeologie.....	24

4.5.2	Landschap en cultuurhistorie.....	24
4.6	Ecologie.....	26
4.6.1	Natuurbeschermingswet.....	26
4.6.2	EHS.....	27
4.6.3	Flora- en faunawet	29
4.7	Geluid	30
4.7.1	N236.....	30
4.7.2	's-Gravelandseweg, Lage Klompweg en Klompweg.....	30
4.7.3	N253 (Dammerweg)	31
4.8	Luchtkwaliteit	31
4.9	Externe veiligheid.....	31
5	Planbeschrijving.....	34
5.1	Nut en noodzaak reconstructie N236.....	34
5.2	Ontwerp	34
5.3	Werkzaamheden	35
6	Juridische aspecten.....	36
6.1	Algemeen.....	36
6.2	Planregels.....	36
6.2.1	Hoofdstuk 1 Inleidende regels	36
6.2.2	Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	37
6.2.3	Hoofdstuk 3 Algemene regels.....	37
6.2.4	Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels	38
7	Uitvoerbaarheid.....	39
7.1	Algemeen.....	39
7.2	Economische uitvoerbaarheid.....	39
8	Procedure	40
8.1	Overleg	40
8.2	Inspraak	40
8.3	Procedure	40

TOELICHTING

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De Provincie Noord-Holland is voornemens de provinciale weg N236 (Gooilandseweg) tussen Amsterdam en Bussum te reconstrueren. Aanleiding voor de reconstructie van de N236 vormt de verkeersveiligheid. Een aantal kruispunten van de N236 staat in de provinciale top 20 van onveilige kruispunten op provinciale wegen. Dit vormde aanleiding om de N236 op bovengenoemd tracé duurzaam veilig in te richten. Daarnaast is het voornemen om de Vechtbrug tussen km 8,8 en 9,0 te vervangen door een nieuwe brug. Deze brug zal ten zuiden van de huidige locatie komen te liggen. Dit in verband met veiligheid en doorstroming van het verkeer.

Omdat de herinrichting in strijd is met het vigerende bestemmingsplan wordt een nieuw ruimtelijk-planologisch kader vastgelegd.

1.2 Ligging plangebied

Het gedeelte van de N236 dat de reconstructie ondergaat betreft het gedeelte tussen km 7,0 en 11,0 (verder: 'plangebied') en ligt globaal tussen Weesp en Bussum. In de huidige situatie bestaat de weg uit een rijbaan met een vrijliggend fietspad. Aan de zuidzijde van het fietspad ligt (op enkele locaties na) een sloot. Aan de noordzijde van de weg is een grasberm gelegen met enkele bomen en een sloot (zie figuur 1.1).

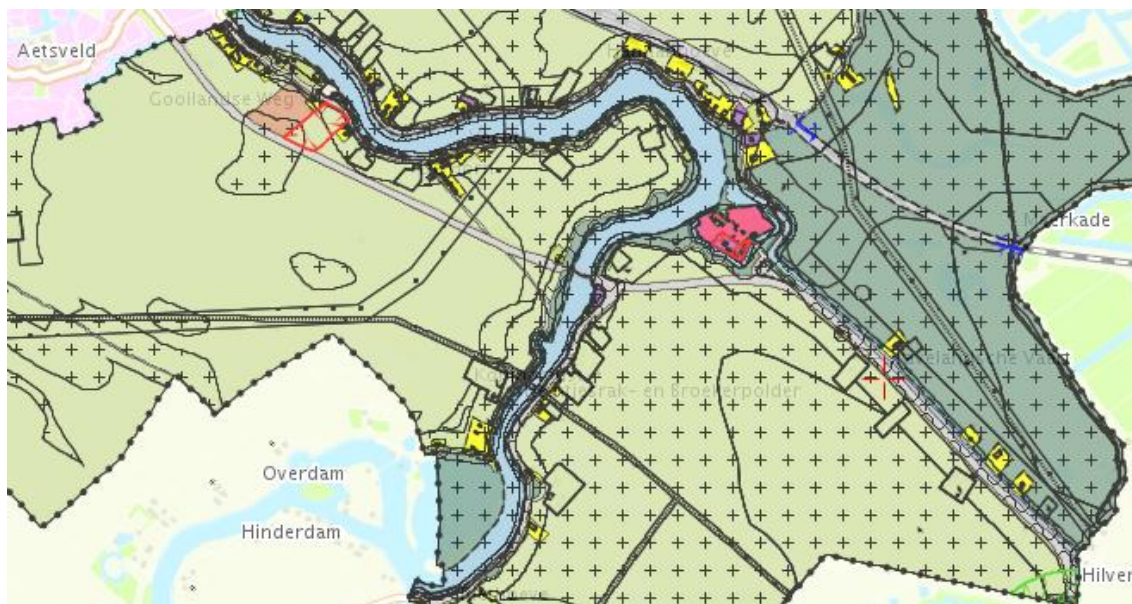


Figuur 1.1 Plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Op het betreffende tracé zijn de bestemmingsplannen 'Landelijk Gebied Weesp' en 'Stedelijk Gebied' van toepassing. Beide bestemmingsplannen zijn door de gemeenteraad van gemeente Weesp vastgesteld op 27 juni 2013. Een groot deel van het plangebied ligt in het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Weesp'. Een klein deel, het noordelijk deel, van het plangebied ligt in het bestemmingsplan 'Stedelijk Gebied'.

In het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Weesp' heeft het plangebied de bestemmingen 'Verkeer', 'Water', 'Agrarisch met Waarden' en 'Natuur'. Daarnaast heeft het plangebied de volgende dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 2, 3 en 6', 'Leiding – Leidingstrook' en 'Waterstaat – Waterkering'. In figuur 1.2 is een uitsnede van de verbeelding 'Landelijk Gebied Weesp' ter plaatse van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.2 Uitsnede verbeelding 'Landelijk Gebied Weesp' ter plaatse van het plangebied.

Een deel van de reconstructie is binnen de huidige bestemming 'Agrarisch met waarden' gepland, en past daarom niet binnen de hier geldende regels.

In het bestemmingsplan 'Stedelijk Gebied' heeft het plangebied de bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen'. In figuur 1.3 is een uitsnede van de verbeelding 'Stedelijk Gebied' ter plaatse van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.3 Uitsnede verbeelding 'Stedelijk Gebied' ter plaatse van het plangebied.

De reconstructie van de N236 past niet binnen de geldende bestemmingsplannen van de gemeente Weesp. Er is daarom een planologische procedure nodig om de reconstructie mogelijk te maken. Er zijn verschillende instrumenten beschikbaar voor deze planologische wijziging, waarvan de meest voor de hand liggende zijn: een provinciaal inpassingsplan, een gemeentelijk bestemmingsplan of een gemeentelijke binnenplanse wijziging door middel van een wijzigingsplan.

Een provinciaal inpassingsplan is een instrument waarmee één plan binnen verschillende gemeenten kan worden opgesteld en waarbij de provincie de regie in eigen hand kan houden en daarmee de gemeente kan overstemmen. In dit geval ligt het plangebied van de reconstructie binnen één gemeente, Weesp, en is deze gemeente voornemens om mee te werken aan het plan. Er is daarom geen reden om te kiezen voor een provinciaal inpassingsplan.

Een wijzigingsplan is mogelijk omdat in het geldende bestemmingsplannen een algemene wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om *'de bestemming Verkeer te verbreden voor zover zulks noodzakelijk of gewenst is in verband met het creëren van een duurzaam veilige weg'*. Het plangebied van de reconstructie ligt echter binnen twee verschillende bestemmingsplannen, wat het opstellen van één wijzigingsplan bemoeilijkt.

De provincie Noord-Holland en de gemeente Weesp hebben ervoor gekozen om een bestemmingsplan op te stellen, omdat hiermee een transparante, heldere procedure wordt gevolgd, waarin voldoende inspraakmogelijkheden voor derden bestaan.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting, waarin de achterliggende gedachten bij het bestemmingsplan zijn verwoord. In het eerste hoofdstuk van de toelichting zijn de aanleiding en het doel van het bestemmingsplan verwoord. Hoofdstuk twee geeft een beeld van de huidige situatie in het plangebied. Er wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke opzet en de aanwezige functies. In hoofdstuk drie wordt aandacht besteed aan het beleidskader en regelgeving. De verschillende milieuaspecten die van invloed kunnen zijn op ruimtelijke ontwikkelingen komen aan bod in hoofdstuk vier. Het vijfde hoofdstuk geeft een planbeschrijving, waarin te voorgenomen ontwikkelingen en het gewenste, ruimtelijke beeld onder woorden worden gebracht. Een toelichting op de juridische aspecten van dit bestemmingsplan wordt gegeven in hoofdstuk zes. Daar wordt ingegaan op verschillende bepalingen per bestemming. Hoofdstuk zeven beschrijft de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan. In het laatste hoofdstuk wordt de te volgen procedure van het bestemmingsplan uiteengezet.

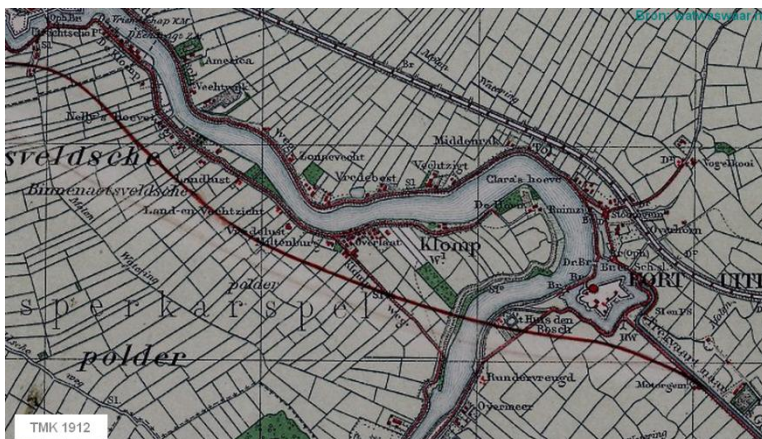
2 Beschrijving Plangebied

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de bestaande situatie van het plangebied beschreven. Er wordt kort ingegaan op de ontwikkelingsgeschiedenis van de N236 en de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied.

2.2 Ontwikkelingsgeschiedenis

Voordat de N236 werd aangelegd verliep de route van Weesp naar Bussum via een 'zandpad' langs de oever van de Vecht of door de landerijen, zoals het Klompenpad (thans Klompenweg). In de eerste helft van de 20^e eeuw werden plannen gemaakt om dit Zandpad te vervangen voor een zogenaamde Primaire Weg of provinciale weg¹. Eind jaren '20 van de 20^e eeuw werd ter hoogte van het plangebied de provinciale weg aangelegd. Figuur 2.1 toont de situatie van 1912 met daarop het geplande tracé van de provinciale weg, ingeschetst met rode pen.



Figuur 2.1 Uitsnede TMK situatie 1912 (Bron: watwaswaar)

2.3 Ruimtelijk en functionele structuur

De N236 is een gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een algemene maximumsnelheid van 80 km/uur. In de directe nabijheid van de brug geldt een plaatselijke maximum snelheid van 60 km/uur. De N236 bestaat uit twee rijstroken: in beide richtingen één, met ter plaatse van de kruispunten een aparte opstelstrook voor afslaand verkeer. Langs de N236 bevindt zich een eenzijdig, in twee richtingen bereden, fietspad. Landbouwverkeer rijdt op de rijbaan vanwege het ontbreken van een parallelvoorziening. Binnen de projectgrenzen bevinden zich aan de noordzijde van de N236 15 erfaansluitingen waarvan 8 naar een woning en/of bedrijf. Aan de zuidzijde zijn dit er 34, waarvan 7 naar een woning en/of bedrijf. Op 1 erfaansluiting na bevinden alle erfaansluitingen aan de noordzijde van de N236 zich aan de westzijde van de Vechtbrug. Aan de zuidzijde is er gemiddeld elke 250 meter een erfaansluiting en aan de noordzijde elke 120 meter.

1 wegenwiki – N236.

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt getoetst in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling past binnen het door de overheid vastgestelde beleid. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het Europees, rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

3.2 Europees beleid

3.2.1 *Europese kaderrichtlijn Water*

Sinds december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. De belangrijkste doelstelling is het geven van een kader voor het beheer van oppervlaktewater en grondwater op basis van stroomgebieden en stroomgebiedsdistricten. Doelstelling van de richtlijn is om het duurzaam gebruik van water te bevorderen en de gevolgen van overstroming en droogte beperken. Daarnaast wil de richtlijn de aan water gebonden natuur beschermen en verbeteren met als uitgangspunt een goede ecologische toestand van het water.

De Commissie Waterbeheer 21^e eeuw heeft onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om Nederland ook in de toekomst veilig en leefbaar te houden. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Waterbeleid voor de 21^e eeuw'. De belangrijkste aanbevelingen waren: anticiperen in plaats van reageren, meer ruimte naast techniek en 'vasthouden-bergen-afvoeren'.

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw, heeft het kabinet zijn standpunt bepaald in de nota 'Anders omgaan met water' (2000). Deze Nota benadrukt dat het antwoord op de problemen niet alleen ligt in technische oplossingen, maar vooral ook in het ruimte geven aan water (flexibel peilbeheer en ruimtelijke maatregelen in de vorm van calamiteitenberging, piekberging en voorraadbeheer, etc.). Daarnaast moet meer gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om water vast te houden. Als meer water vasthouden niet zomaar gaat, moeten er voorzieningen worden aangelegd om tijdelijk water te bergen. Pas als deze twee mogelijkheden, vasthouden en bergen, zijn gebruikt mag het overtollige water worden afgevoerd. In paragraaf 4.2 zijn de belangrijkste conclusies opgenomen van de watertoets.

3.2.2 *Vogel- en habitatrichtlijn (Natura 2000)*

De Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn zijn wetten die door de Europese Unie zijn opgesteld. In deze richtlijnen wordt aangegeven welke dieren en planten en hun leefomgeving (habitat) beschermd moeten worden door de lidstaten van de Europese Unie. De gebieden die worden aangewezen als speciale beschermingszone onder de Vogel- en Habitatrichtlijnen worden tezamen als 'Natura 2000' aangeduid. De reconstructie van de N236 ligt nabij de Natura 2000-gebieden Naardermeer en Oostelijke Vechtplassen. Paragraaf 4.6 beschrijft de mogelijke effecten op deze Natura 2000-gebieden.

3.2.3 *Verdrag van Malta*

Het verdrag van Malta draagt zorg voor de bescherming van archeologisch erfgoed. In het plangebied aanwezige archeologische waarden moeten worden meegewogen bij de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. Paragraaf 4.5 geeft aan welke archeologische waarden in het plangebied aan de orde zijn.

3.3 Nationaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte² (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De Structuurvisie vervangt een aantal rijksbeleidsnota's waaronder de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. De hoofdlijnen van de Structuurvisie gaan over bereikbaarheid, concurrentiekracht, leefbaarheid en veiligheid.

In de structuurvisie is aangegeven dat het rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, zijn de rijksopgaven in de SVIR per MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) regio beschreven.

Regio Noordwest – Nederland.

Het MIRT-gebied Noordwest-Nederland beslaat de provincies Noord-Holland en Flevoland en het IJsselmeer-gebied. De Metropoolregio Amsterdam is binnen dit gebied de grootste stedelijke regio. De volgende opgaven van nationaal belang zijn voor de reconstructie N236 van belang:

- Verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam (voornamelijk aan de noordkant van Amsterdam en op termijn de achterlandverbinding naar het oosten en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer);
- het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden;
- bescherming van de UNESCO- werelderfgoedgebieden.

3.3.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn geregeld in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijkswaardewegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur.

Op 30 december 2011 is de eerste tranche van het Barro in werking getreden. Deze eerste tranche bevat een vertaling van het geldende planologische beleid dat bedoelt was om op lokaal niveau (in bestemmingsplannen) te worden verwerkt. De vastgestelde onderdelen van het Barro hebben betrekking op onder meer het kustfundament, de grote rivieren en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Op 1 oktober 2012 is de tweede tranche van het Barro in werking getreden. Deze tranche vormt een vertaling van nieuw ruimtelijk beleid van het rijk, dat eerder is vastgelegd in o.a. de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de MIRT- agenda's. Dit deel van het Barro bevat regels voor onder meer de ecologische hoofdstructuur, radarverstoringengebieden, militaire terreinen, gebieden van uitzonderlijke universele waarde en reserveringsgebieden voor (nieuwe en uitbreiding van bestaande) hoofdwegen en spoorlijnen.

² Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 13 maart 2012

Op dit plan zijn de regels uit het Barro van toepassing met betrekking tot:

- ecologische hoofdstructuur (EHS);
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (nieuwe Hollandse Waterlinie, Werelderfgoed De Stelling van Amsterdam).

3.3.3 *Nota 'Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21^e eeuw*³

Met de nota Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21^e eeuw, wil het rijk een ander waterbeleid realiseren. Er moet geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht. De nota geeft twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten. Voor waterkwantiteit bestaat die uit vasthouden, bergen en afvoeren. Voor waterkwaliteit is het schoonhouden, scheiden en zuiveren.

3.3.4 *Nationaal Waterplan*

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

3.3.5 *Nota Belvédère, over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijk inrichting (1999)*

Het Vecht- en Plassengebied, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, is aangewezen als Belvédère gebied. In de nota staat het beleid ten aanzien van het cultuurhistorisch en het (te verwachten) archeologisch erfgoed beschreven. Het gehele Vecht- en Plassengebied kent verschillende fysieke dragers. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt op de overgang van het Vechtlandschap naar het veenweidelandschap. In dit gebied zijn enkele fysieke dragers aanwezig:

- het meer besloten en parkachtige karakter van de oeverwallen en stroomruggen van de Vecht;
- de deels waardevolle bebouwing: boerderijen, molens, gemalen, sluizen, bruggen, fabrieken, dorpsbebouwing;
- bewoningsresten en sporen van exploitatie vanaf de ijzertijd;
- de karakteristieke lintbebouwing langs ontginningsassen;
- de cultuurhistorisch waardevolle verveningsrestanten en petgaten;
- de verschillende onderdelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie/Stelling van Amsterdam.

Het is wenselijk de cultuurhistorische identiteit beter uit te dragen en te beschermen middels bestemmingsplannen. De provincie Noord-Holland heeft de nota Belvédère verder uitgewerkt in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

3.4 Provinciaal beleid

3.4.1 *Structuurvisie Noord-Holland 2040*

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 is op 21 juni 2010 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld. In de structuurvisie geeft de provincie Noord-Holland aan op welke manier zij de ruimte in de provincie de komende 30 jaar wil benutten en ontwikkelen. De provincie zet vooral in op compacte en goed bereikbare steden, omringd door aantrekkelijk groen. Belangrijke aandachtspunten zijn: ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid.

³ Nota Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21e eeuw, ministerie van verkeer en waterstaat, 2004

De provincie wil steden optimaal benutten, landschappen open houden en ruimte bieden aan economie en woningbouw.

Het gebied ter hoogte en rondom de N236 is aangeduid als:

- Regionaal wegennet;
- Stelling van Amsterdam;
- Nieuwe Hollandse Waterlinie;
- Veenrivierenlandschap;
- EHS-gebied;
- Natura 2000-gebied.

Voor deze aspecten zijn in de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie voorschriften gegeven, waar in paragraaf 3.4.2 op in wordt gegaan.

Met betrekking tot de infrastructuur heeft de structuurvisie als doel het regionale wegennet te behouden en te ontwikkelen. Als wegbeheerder werkt de provincie Noord-Holland aan de verbetering van het eigen wegennet. Deze werkzaamheden vinden plaats op basis van het Provinciaal Verkeers - en vervoersplan en het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI). De reconstructie N236 maakt hier deel van uit.

3.4.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Provinciale staten hebben in maart 2010 de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. In 2012, 2013 en op 3 februari 2014 is de PRV op onderdelen geactualiseerd en/of aangevuld. De PRV schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan en beheersverordeningen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen voor onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang.

De regels in de PRV zijn gebaseerd op de beleidskeuzes in de provinciale structuurvisie Noord-Holland 2040. Het gaat daarbij om thema's over bebouwingscontouren, ecologische hoofdstructuur, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen, etc.

De volgende regels uit de PRV zijn van toepassing op het plangebied:

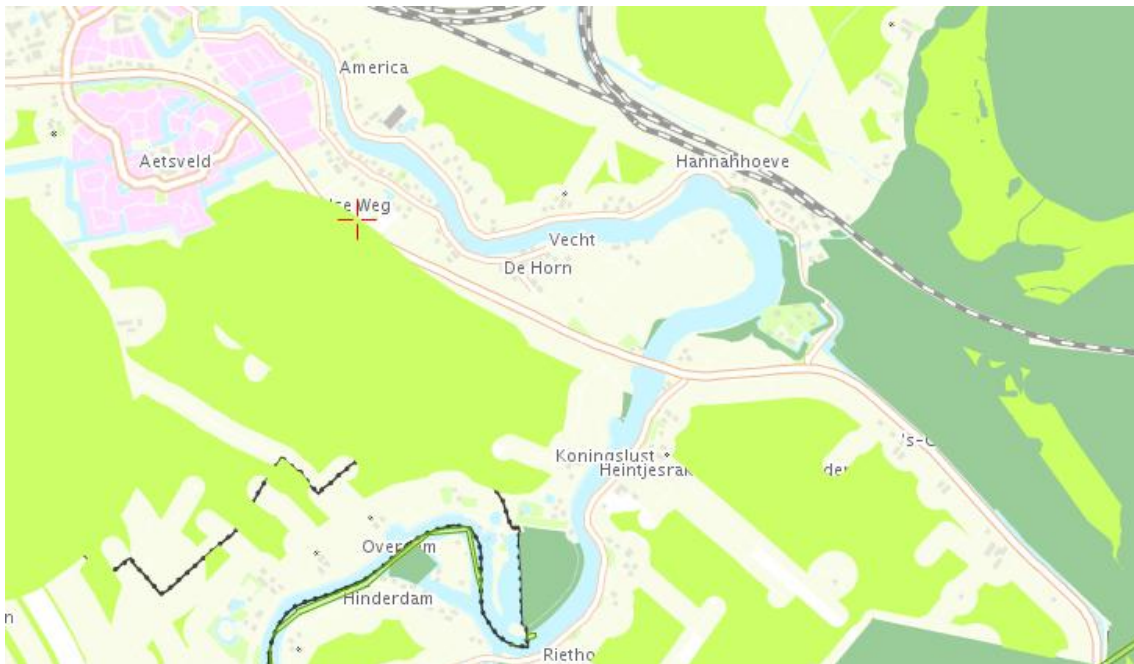
- Ecologische Verbindingszones (artikel 19);
- Weidevogelleefgebied (artikel 25)
- UNESCO-erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden (artikel 20 en 21)
- Bufferzone (artikel 24);
- Landschappelijk gebied (artikel 14 en 15)
- Bestaand Bebouwd Gebied (artikel 9);
- Aardkundig Waardevol gebied en Aardkundig Monument (artikel 8)

Ecologische Hoofdstructuur

Op 19 maart 2013 is een wijziging van de PRV vastgesteld waarbij de begrenzing van de EHS is aangepast. Hierin is het plangebied niet als EHS opgenomen. Wel loopt het wegtracé van de N236 vlak langs EHS. Zie figuur 4.2. De regels (artikel 19) die in de PRV zijn opgenomen voor ontwikkelingen binnen de EHS zijn dan ook van toepassing. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de naastgelegen EHS.

Weidevogelleefgebied

De huidige N236 loopt deels langs aangewezen weidevogelleefgebied. Dit gebied ligt aan de zuidkant van de weg. Volgens artikel 25 van de PRV mag een bestemmingsplan dat betrekking heeft op weidevogelleefgebied niet voorzien in de mogelijkheid tot het aanleggen van nieuwe weginfrastructuur. Omdat de reconstructie/verbreding van de N236 wordt opgevat als het aanleggen van nieuwe infrastructuur, dient op grond van artikel 25 lid 4 te worden beschreven op welke wijze schade aan het weidevogelleefgebied wordt voorkomen en resterende schade wordt gecompenseerd. In paragraaf 4.6 wordt ingegaan of door de reconstructie / verbreding van de N236 schade optreedt.



Figuur 3.1 Uitsnede PRVS kaart Ecologie. Lichtgroen is weidevogelleefgebied

UNESCO-erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden

In het plangebied bevinden zich de Unesco erfgoederen Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. Conform artikel 21 van de verordening dienen in een bestemmingsplan regels te worden opgenomen ten behoeve van het behoud of versterking van de kernkwaliteiten van de erfgoederen. Tevens kan een bestemmingsplan, gelet op artikel 22, niet voorzien in een project dat de kernkwaliteiten aantast of doet verdwijnen.

In paragraaf 4.5.2 wordt toegelicht dat de nieuwe weg geen invloed heeft op de bestaande zichtlijnen naar historische bebouwing of onderdelen van de Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie. Met de regels van dit bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die de kernkwaliteiten van de erfgoederen aantasten.

Bufferzone

Het gehele plangebied ligt binnen het gebied, aangeduid als Bufferzone op kaart 5b bij de verordening. Derhalve is artikel 24 van de verordening van toepassing. Omdat de huidige weg wordt verbreed en de brug wordt verplaatst, is er sprake van verdere verstedelijking als bedoeld in artikel 24 lid 1. Verdere verstedelijking is niet mogelijk binnen de Bufferzone, tenzij – conform lid 6 – sprake is van groot openbaar belang, er geen reële andere mogelijkheden zijn en de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd.

Op basis van verkeersveiligheid is de reconstructie N236 van groot openbaar belang: er zijn al jaren plannen om de N236 aan te pakken, met name ten behoeve van de verkeersveiligheid. De N236 staat lokaal bekend als een zeer onveilige weg. Om verschillende redenen hebben er zich sinds 2008 een aantal fatale ongevallen voorgedaan: de smalle rijbaan waardoor het gemotoriseerde verkeer te dicht op de as rijdt en snel in de berm belandt bij uitwijkmanoeuvres, onvoldoende aanduiding van (scherpe) bochten en de vele in- en uitritten. Ook de diverse niet-geregelde kruispunten zorgen regelmatig voor "spannende" momenten.

De Vechtbrug is een oud type basculebrug met een vrij smalle rijbaan voor het autoverkeer met amper passeerruimte, zeker voor vrachtwagens. Het fietspad ligt direct tegen de rijbaan aan op een verhoging zonder een vorm van afscheiding. Na een ongeval is de roep om aanpassing groter geworden. Op dit moment zijn grote waarschuwingsborden geplaatst om aan te duiden dat de rijbaan op de brug smaller is dan de weg zelf.

Middels een variantenstudie Vechtbrug 2010 en de verdiepingsslag in 2011 zijn onder andere de volgende factoren afgewogen: maatschappelijke kosten, landschappelijke inpassing/kwaliteit, nautische- en wegverkeersaspecten, uitvoeringstijd, doorstroming en veiligheid

tijdens de bouw, realisatie en beheer. Uit de variantenstudie is de bestuurlijke voorkeur voor een tracé naar voren gekomen. Dit voorkeurstacé is in dit bestemmingsplan opgenomen.

Landschappelijk gebied

Het grootste deel van de weg wordt beschouwd als onderdeel van het landschappelijk gebied. De regels van artikel 14 'overige verstedelijking' zijn van toepassing op de om te leggen wegdelen van de N236. In artikel 14 is tevens bepaald dat artikel 15 (ruimtelijke kwaliteit) van toepassing is. Dat artikel verwijst naar de Leidraad landschap en cultuurhistorie. In paragraaf 3.4.3 van dit bestemmingsplan wordt ingegaan op deze leidraad. In paragraaf 4.5.2 wordt de landschappelijke inpassing c.q. ruimtelijke kwaliteit toegelicht.

Bestaand Bebouwd gebied

Onder bestaand bebouwd gebied (bbg) wordt verstaan: de bestaande of bij een geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbewoning. Dat is van toepassing op de bestaande weg N236. De om te leggen weg is nog niet in een bestemmingsplan opgenomen en daarom geen bbg. Hier gelden de artikelen 14 en 15.

Aardkundig Waardevol gebied en Aardkundig Monument

De Aetsveldsche polder is aangewezen als aardkundig monument (Artikel 6.1 provinciale milieuverordening). De bescherming van aardkundige monumenten vloeit rechtstreeks voort uit de Milieuverordening van de provincie. De gebieden die zijn aangeduid als aardkundig monument of aardkundig waardevol mogen niet afgegraven of geëgaliseerd worden en hier zijn ook andere recreatieve en ruimtelijke ingrepen verboden. In paragraaf 4.4 wordt een toelichting gegeven van het aardkundig monument en waardevol gebied in relatie tot de reconstructie van de N236. Omdat in het aardkundig monument werkzaamheden plaatsvinden, is een ontheffing in het kader van artikel 6.3 van de Provinciale Milieuverordening nodig. Er is ontheffing van de milieuverordening aangevraagd en deze aanvraag is in behandeling.

3.4.3 *Leidraad Landschap en Cultuurhistorie*

Provinciale Staten hebben in juni 2010 de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie vastgesteld. In dit beleidskader is door de provincie aangegeven welke landschappelijke en cultuurhistorische elementen overwogen moeten worden bij (ruimtelijke) ontwikkelingen en uitgangspunt kunnen zijn voor plannen. De ontwikkelingsgerichte benadering is het uitgangspunt van het beleid: behoud door ontwikkeling. In de Leidraad wordt ingegaan op de kernkwaliteiten die gelden als basis voor de ruimtelijke kwaliteit van het landschap van Noord-Holland. De provincie onderscheidt de volgende:

- Aardkundige waarden: deze worden onderverdeeld in "aardkundige monumenten" (beschermd middels de Provinciale Milieuverordening) en "bijzondere aardkundige waarden" (zie ook paragraaf 4.4.).
- Archeologische waarden (zie ook paragraaf 4.5).
- Tijdsdiepte: er moet zorgvuldig omgegaan worden met de bestaande (historische) kenmerken van het landschap. De provincie Noord-Holland wil dat de gelaagdheid van het landschap wordt meegenomen bij ruimtelijke ontwikkeling.
- Historische structuurlijnen: er dient bij nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met de verkavelingsstructuren van het oorspronkelijke landschap.
- Cultuurhistorische objecten.
- Openheid: waarbij thema's zoals verrommeling en verstedelijking een rol spelen, behoud van grootschalige open gebieden.
- Stilte.
- Donkerte.
- Dorps-DNA: de specifieke eigenheid en identiteit van dorpen behouden.

Het grondgebied van de provincie Noord-Holland is in de Leidraad ingedeeld in verschillende landschapstypen.

Ruimtelijke kwaliteit is in het beleid van de Provincie Noord-Holland gedefinieerd als het totaal van de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde van het landschap. Om

deze waarden te beschrijven wordt in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie voorgesteld dit te doen aan de hand van vier aspecten, namelijk de grondvorm, de ruimtevorm, de beeldstructuur en het programma. In de landschapvisie N236⁴ worden deze aspecten toegelicht.

3.4.4 *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan en Meerjarenprogramma Infrastructuur 2014 – 2018*

Verkeers- en vervoersplan

In februari 2006 is de Nota Mobiliteit van het rijk vastgesteld. Naar aanleiding van deze nota is in 2007 het in 2003 opgestelde Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) geactualiseerd. Door de stijgende mobiliteitsvraag kent de provincie een groeiende uitdaging. De (auto)netwerken zijn op piekmomenten verzadigd. Naast het continueren van de uitbreiding van de wegcapaciteit wordt ingezet op het efficiënter gebruik maken van alle netwerken tezamen. Daarnaast krijgt het verbeteren van het vervoerproduct op de netwerken en de totale keten meer aandacht. Het openbaar vervoer kan kwalitatief beter en optimaler worden gebruikt en de verkeersveiligheid blijft een belangrijk aandachtspunt. Nieuwe uitdagingen staan voor de deur, zoals onder meer een bijdrage van verkeer en vervoer aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het klimaat en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit.

Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor de provincie, zowel voor de economie, als voor de leefkwaliteit van haar inwoners. De provincie zet zich in om die bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Om deze aanpak vorm te geven zijn er speerpunten in het PVVP geformuleerd:

- ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement
- impuls fiets
- hoogwaardig openbaar vervoer
- verkeersmanagement en ICT
- aanpak goederenvervoer
- invloed op ruimtelijke ontwikkelingen

Meerjarenprogramma Infrastructuur

Naast het beheer en onderhoud van infrastructuur heeft de provincie een groot aantal projecten in voorbereiding en uitvoering om de provinciale infrastructuur te verbeteren en uit te breiden. Al deze projecten zijn opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI). Het PMI is een voortschrijdend vijfjarenprogramma dat jaarlijks wordt herzien. Het PMI 2014-2018 is in september 2013 door Provinciale Staten vastgesteld.

Op basis van de voorkeur van Provinciale Staten worden keuzes gemaakt welke projecten bij voorrang worden gerealiseerd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een prioriteringsmodel. Het prioriteringsmodel kent drie categorieën projecten, namelijk bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De reconstructie N236 in de gemeente Weesp valt in de categorie verkeersveiligheid. In het PMI wordt aangegeven dat het wegvak 'Duurzaam Veilig' wordt ingericht. Op de kruispunten met de 's-Gravelandseweg, de Lage Klompweg en de Dammerweg (N523) worden rotondes gerealiseerd. Tevens wordt de Vechtbrug vervangen. Er wordt een bredere brug aangelegd, die voldoet aan de huidige eisen. De nieuwe Vechtbrug wordt ten zuiden van de huidige brug aangelegd, waardoor ook een deel van de N236 dient te worden omgelegd.

3.5 Regionaal beleid

3.5.1 *Waterbeheerplan AGV 2010-2015*

Het Algemeen Bestuur keurde het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 op 17 juni 2010 goed. Dit is het eerste waterbeheerplan van het waterschap in de nieuwe zesjarige waterplancycclus van rijk, provincie en waterschap. Het waterbeheerplan heeft als titel: 'Werken aan water, in en met de omgeving'.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch

⁴ Landschapvisie N236, Kader voor de ruimtelijke kwaliteit, Grontmij B.V., 9-9-2013

en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden.

Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld zullen worden beoordeeld. In het plan zijn voor de gemeente Weesp geen specifieke actiepunten opgenomen.

Keur AGV 2011

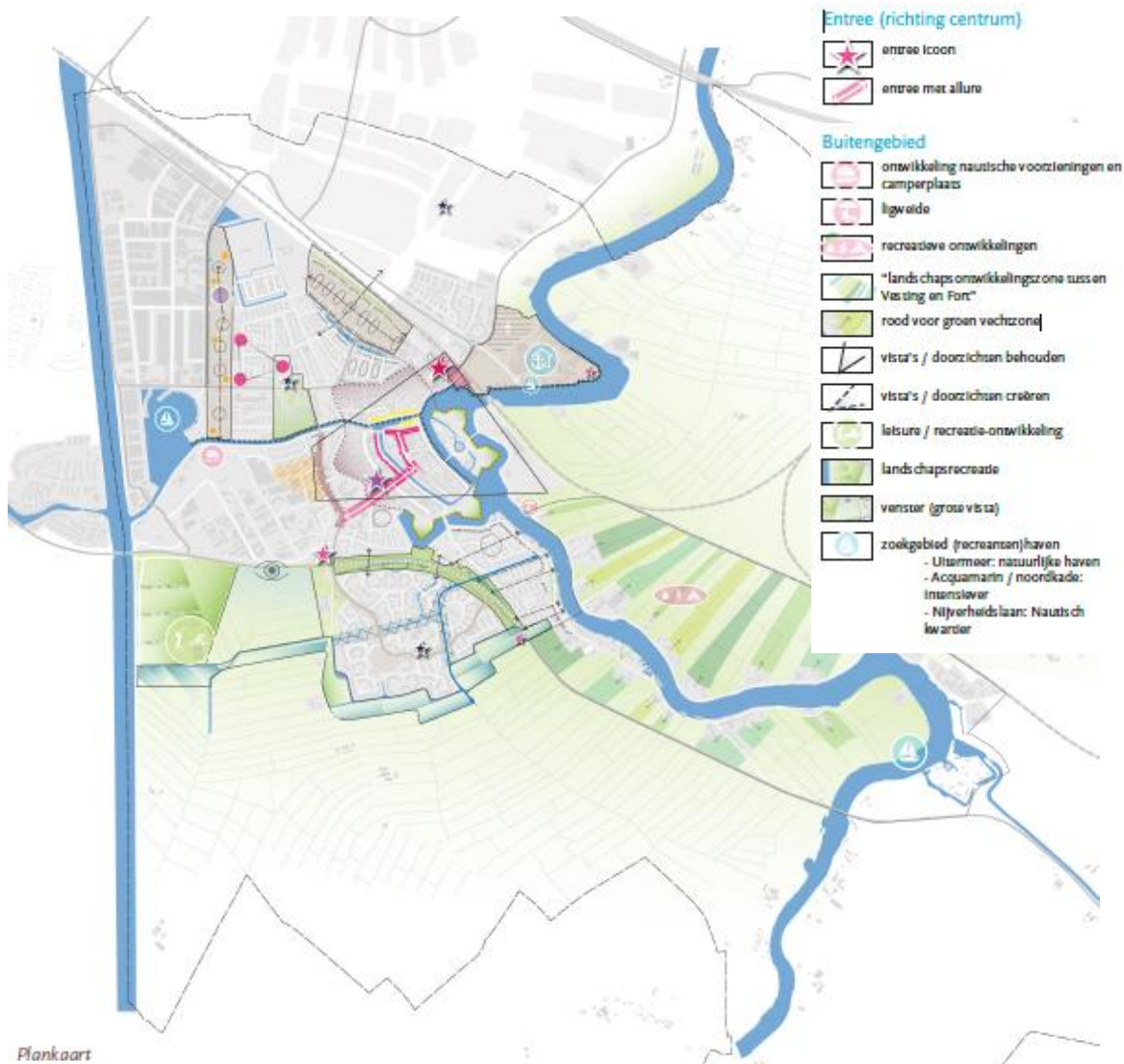
Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft regels en richtlijnen opgesteld voor het beheer en onderhoud van alle oppervlaktewateren. Ook wordt in de Keur beschreven hoe er omgegaan moet worden met grondwateronttrekkingen waarvoor AGV bevoegd gezag is. Er gelden diverse geboden en verboden bij werken aan of bij oppervlaktewateren, oevers en beschoeiingen.

3.6 Gemeentelijk beleid

3.6.1 Structuurvisie Weesp 2013 – 2030

De gemeenteraad heeft op 6 maart 2014 de Structuurvisie Weesp 2013 – 2030 vastgesteld. In deze Structuurvisie zijn de ambities die de gemeente heeft op ruimtelijk vlak verwerkt. In de visie worden afwegingen en keuzes gemaakt met betrekking tot concrete ruimtelijke initiatieven. In de Structuurvisie geeft de gemeente aan in te willen zetten op goede verbindingen tussen de wijken en de binnenstad. Daarvoor moet de gemeente enkele routes verbeteren en barrières zoals de N236 verzachten. De gemeente wil zich sterk maken voor een afwaardering van de N236, waardoor de N236 minder sterk een barrière vormt voor Aetsveld. Daarnaast wil de gemeente de entrees van Weesp ruimtelijk verbeteren. Voor de entree N236 –zuid stelt de gemeente voor om de N236 beter oversteekbaar te maken, zodat de wijk Aetsveld niet geïsoleerd ligt. Daarmee wordt ook de entree van de stad verhelderd.

De locatie van de afwaardering en de locatie van de entree, zoals aangegeven op de plankaart van de structuurvisie (figuur 3.2), liggen buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.



Plankaart
 Figuur 3.2 Plankaart Structuurvisie Weesp (bron: structuurvisie Weesp 2013-2030)

3.6.2 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

Het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (hierna: GVVP) is opgesteld in oktober 2007. Drie thema's worden als leidraad beschreven in het plan: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook parkeren wordt als een apart thema behandeld in het plan.

Bereikbaarheid

Eén van de doelstellingen is een goede bereikbaarheid van de N236 van en naar de regio's Amsterdam en Hilversum. Om Weesp goed bereikbaar te houden dient de doorstroming op de in- en uitvalswegen (de A1 en de N236) te worden gegarandeerd. Gezien de dagelijkse congestie op de A1 en de regelmatig optredende congestie op de N236 naar en van Amsterdam, dient de doorstroming verbeterd te worden.

Verkeersveiligheid

Het uitvoeren van het Duurzaam Veilig beleid wordt de komende jaren doorgezet in de gemeente Weesp. Getracht wordt verkeer over die wegen af te wikkelen die daarvoor bestemd zijn. Tijdens het groot onderhoud worden bestaande wegen aangepast aan de, vanuit Duurzaam Veilig, gewenste inrichting.

Daarnaast is geconstateerd dat de barrièrewerking van de Gooilandseweg (N236) vooral een sociaal veiligheidsprobleem is en geen bereikbaarheidsprobleem (Ontsluiting Aetsveld, gemeente Weesp, DHV, december 2005). De gemeente Weesp heeft als doel gesteld om deze barrièrewerking op te heffen.

Leefbaarheid

Het beperken van geluidshinder is een belangrijk doel betreffende de leefbaarheid in Weesp. De geluidbelastingen zijn op dit moment te hoog langs enkele gebiedsontsluitingswegen in Weesp. De gemeente stelt tot doel dat de maatregelen in het verkeer- en vervoersplan de geluidhinder in Weesp beperken. Indien vanwege het streefbeeld op enkele plaatsen de geluidhinder toeneemt, worden maatregelen getroffen om de geluidhinder te beperken door het gebruik van een ander type verharding of andere mitigerende maatregelen.

Het beperken van de problemen met luchtkwaliteit is een vergelijkbaar doel als het beperken van de geluidhinder, en de uitwerking hiervan is dan ook hetzelfde.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Algemeen

Diverse milieuaspecten vormen belangrijke input bij de ontwikkeling van het plangebied. In dit verband dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen. Tevens is het van belang milieubelastende functies ruimtelijk te scheiden van milieugevoelige functies. In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen ontwikkeling per aspect inzichtelijk gemaakt.

4.2 Water

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de watertoets verplicht voor bestemmingsplannen. Door Grontmij B.V.⁵ is de watertoets uitgevoerd. De watertoets is voorgelegd aan Waternet. Waternet heeft per brief (6 juni 2014) haar reactie gegeven. Het advies van Waternet en de watertoets zijn opgenomen bij dit bestemmingsplan. In deze paragraaf wordt ingegaan op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie.

4.2.1 Oppervlaktewater

Waterbalans

Door toename van verhard oppervlak wordt het regenwater sneller afgevoerd, waardoor de werking van het ontvangende oppervlaktewatersysteem negatief wordt beïnvloed met snellere en hogere peilstijgingen en afvoer. Om een goed functionerend watersysteem te garanderen en te behouden is er een compensatieplicht voor de toename van het verhard oppervlak. Belangrijke uitgangspunten van de watercompensatie zijn 'dempen is graven' en 'wateropgave in eigen plangebied oplossen' (niet afwentelen). In onderstaande tabel (tabel 4.1) is de oppervlakteverdeling van de huidige en toekomstige situatie weergegeven. In bijlage 1 staat een uitwerking van de waterbalans per peilgebied (9 gebieden)..

Tabel 4.1 Oppervlakteverdeling huidige en toekomstige situatie

Oppervlak	Huidige situatie [m ²]	Toekomstige situatie [m ²]	Toe-/afname [m ²]
Verhard			
Wegen	44.194	57.364	+13.170
Onverhard			
Water	13.367	18.975	+5.608

Het oppervlak water dat aanwezig is in de huidige situatie bedraagt 13.367 m². Dit oppervlak dient, volgens het beleid van AGV/Waternet, minimaal weer terug te komen in de ontwikkeling. In de huidige plannen wordt aan deze eis voldaan.

⁵ Watertoets N236, Onderzoek t.b.v. bestemmingsplan, Grontmij B.V., 6 oktober 2014

De toename van de verharding op basis van de toekomstige situatie is 13.170 m². Het percentage te compenseren verharding is 10%. Dat betekent dat het oppervlak dat ter compensatie extra aan water gegraven dient te worden circa 1.317 m² bedraagt. Uit tabel 4.1 blijkt dat er in het bestemmingsplan 5.608 m² water gegraven wordt. Het beschikbare wateroppervlak is voldoende om de compensatie eis voor de toename van de verharding af te dekken. Aanvullend wordt 4.291 m² wateroppervlak gegraven.

Boezemwater

Indien in de nieuwe situatie boezemwater gedempt wordt, dient hiervoor één op één boezemwater te worden gegraven. Eventueel kan dit gecombineerd worden met de opgave van boezemwater bij de brug over het Gein. De aanleg van extra open water en boezemwater moet zijn vergund en aangelegd voordat de verharding wordt aangelegd (overleg met waterbeheerder is vereist). Regels voor de inrichting van watergangen zijn te vinden in de Keur van AGV.

Polderwater

De compensatie van oppervlaktewater in de polder zoals opgenomen in de rapportage is voldoende om de toename aan verharding te compenseren. Afstemming over exacte ligging en kunstwerken dient nog plaats te vinden evenals het proces van vergunningverlening.

Waterkwaliteit

Uitgangspunt voor AGV/Waternet is dat het gehele gebied minimaal voldoet aan de in de KRW gestelde waterkwaliteitseisen. Dit geldt voor zowel ecologische als chemische doelen. Daarbij hanteert Waternet de volgende trits: voorkomen – scheiden – zuiveren.

De Vecht is een KRW-waterlichaam en in de afgelopen jaren gebaggerd. De kwaliteit van het water van de Vecht mag niet verslechteren als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

In principe is het niet toegestaan om het afstromend wegwater van hoofdinfrastructuur (provinciale- en rijkswegen) rechtstreeks, zonder voorziening, te lozen op oppervlaktewater. Gecontroleerde afstroming via berminfiltratie geniet de voorkeur (Handboek Hemelwater van Waternet)

Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden. Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (teer- en bitumeuze materialen, verduurzaamd hout), lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

Waterhuishoudingsstelsel

Voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel dient bij het waterschap op basis van de Keur een watervergunning te worden aangevraagd. Dit geldt bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van water naar het oppervlaktewater. De afmetingen van de duikers, stuwen en watergangen worden in een later stadium bepaald, namelijk bij de aanvraag van de watervergunning.

De afvoercapaciteit van de Vecht mag niet verminderen na realisatie. De huidige brug staat op een aantal forse brugpijlers. Indien de nieuwe brug op slankere pijlers wordt gefundeerd mag de toename van het ontstane extra nat oppervlak meegeteld worden bij de berekening van het totale nat oppervlak.

Natuurvriendelijke oevers

In het algemeen streeft het Waterschap naar meer natuurvriendelijke oevers. Natuurvriendelijke oevers verbeteren het zelfreinigend vermogen en verhogen de ecologische potenties van het water.

4.2.2 *Waterkering*

In de Keur is geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de kern- of beschermingszone niet zonder toestemming van het waterschap gebouwd en opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast, de

aan- en/of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd.

De informatie over de waterkeringen, zoals opgenomen in de legger van AGV, is verstrekt aan de provincie Noord-Holland. Hier geldt dat de kering minimaal op dezelfde hoogte moeten worden aangelegd als de huidige hoogte. Indien ook de fundering van de weg wordt vernieuwd geldt dat de zetting niet meer mag zijn dan de huidige zetting. De zettingsberekeningen dienen ter goedkeuring voorgelegd te worden aan Waternet. Daarnaast geldt dat tijdens de werkzaamheden de kerende functie van de dijk te allen tijde gewaarborgd dient te zijn.

De dwarsprofielen van de herinrichting van de waterkeringen van de Vecht en de 's Gravelandse Vaart zijn in dit stadium van het project niet beschikbaar. In het vervolg wordt deze informatie ter beoordeling voorgelegd aan AGV.

Bomen

Ten aanzien van bomen op de kering moet rekening gehouden worden met de regelgeving van de Keur van AGV. Bomen die gesitueerd zijn binnen het profiel van de waterkering zijn niet zonder watervergunning toegestaan.

Evenals voor aanpassingen aan watergangen dient er voor werkzaamheden nabij of op de waterkering een watervergunning aangevraagd te worden.

4.2.3 *Beheer en Onderhoud*

Voor het onderhoud gelden bepalingen uit de Keur. Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

Het beheer en onderhoud van de primaire watergangen blijft de verantwoordelijkheid van AGV/Waternet. Het beheer en onderhoud van de overige sloten blijft gelijk aan de huidige situatie en is voor rekening van de eigenaren van de aanliggende grond.

4.2.4 *Waterbodem*

In de watergangen die ten behoeve van de aanleg van de Gooilandseweg te Weesp moeten worden gedempt, vergraven of gebaggerd is er sterk verontreinigde baggerspecie aangetroffen. Deze baggerspecie dient te worden verwijderd. Voor de verwijdering is het noodzakelijk om een werkplan ter goedkeuring in te dienen bij het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vechtstreek, waarin aangegeven is hoe verontreiniging van het oppervlaktewater wordt voorkomen.

Geadviseerd wordt om de baggerspecie, die als verspreidbaar is beoordeeld, zoveel mogelijk te verspreiden op de aan de watergang grenzende percelen. Indien dit niet mogelijk is, dan wordt aanbevolen om een weilanddepot in te richten. De sterk verontreinigde baggerspecie uit vak 5B mag niet worden verspreid op het aangrenzend perceel en mag ook niet worden ingedroogd in een weilanddepot. Geadviseerd wordt om deze baggerspecie af te voeren naar een erkende verwerker.

4.3 **Bodem**

In het bestemmingsplan dient aandacht te worden besteed aan de bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied. Aangetoond dient te worden of de bodem op de locatie geschikt is voor de voorgenomen ontwikkeling. Voor het plangebied is in 2012 door Tauw een verkennend bodemonderzoek⁶ uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is het vastleggen van de huidige bodemkwaliteit ter plaatse van de wegbermen en de milieuhygiënische kwaliteit van de fundering onder het asfalt. Een tweede doel is na te gaan of de bodem van de locatie wel of niet asbestverdacht is.

Resumerend kan op basis van de onderzoeksresultaten worden gesteld dat plaatselijk sprake is

⁶ Milieuhygiënisch onderzoek ten behoeve van de reconstructie N236. Provincie Noord Holland, Tauw bv, 10 mei 2012

van een ernstige bodemverontreiniging waarvan de omvang niet volledig is vastgesteld. Aangenomen mag worden dat op basis van de resultaten sprake is van incidentele gevallen van ernstige bodemverontreiniging (circa 100 meter x 1,0 meter x 0,5 meter = 50 m³).

Voor de werkzaamheden binnen het 'werk' dient een saneringsplan dan wel BUS-melding te worden ingediend bij het bevoegd gezag.

Afhankelijk van de plaats van de werkzaamheden in relatie tot de aangetoonde verontreiniging dient bij uitvoering van de werkzaamheden rekening te worden gehouden met de volgende veiligheidsklassen:

- Basisklasse bij grondverontreinigingen maximaal Klasse Industrie
- 1 T bij de verontreiniging met minerale olie boven de interventiewaarde
- 3T bij de verontreiniging met PAK boven de interventiewaarde

De vrijkomende funderingsmaterialen geven geen eenduidig beeld over de kwaliteit, mede vanwege het feit dat de resultaten als indicatief moeten worden beschouwd.

Aanbevelingen

Afhankelijk van de vastgestelde bodemkwaliteit / bodemfunctie ter plaatse van het werk binnen de bodemkwaliteits- en functiekaart bestaat de mogelijkheid om vrijkomende grond binnen het werk te hergebruiken binnen het werk. Echter vanwege de niet bereikte afperkingen wordt aanbevolen om de aangetoonde verontreinigingen met PAK en minerale olie nader in beeld te brengen ten einde afvoer van grond, en daarmee gemoeide meerkosten, zoveel mogelijk te beperken.

Ten aanzien van de funderingsmaterialen wordt aanbevolen om deze tijdens de reconstructie in depot te zetten op basis van zintuiglijke waarnemingen (aard van het materiaal) en aanvullend een bemonstering en analyse conform VKB protocol 1002 uit te voeren ten einde de definitieve hergebruiksmogelijkheden vast te stellen.

Conclusie

Op basis van de beschikbare gegevens zijn er geen belemmeringen wat betreft bodemkwaliteit, mits er bij toekomstig grondverzet rekening wordt gehouden met de sanering van de aangetoonde verontreiniging waarbij de sterk verontreinigde grond binnen het werk moet worden gesaneerd. Dit door middel van een saneringsplan, dan wel een BUS – melding, die wordt ingediend bij het bevoegd gezag.

4.4 Aardkundig monument

Het plangebied bevindt zich in een gebied dat in de Provinciale Milieuverordening Noord-Holland (PMV, tranche 8) is aangeduid als aardkundig monument. Het is verboden in of op een in artikel 6.1 PMV genoemd aardkundig monument, handelingen te verrichten, die het aardkundig monument kunnen aantasten. Gedeputeerde Staten kunnen ontheffing verlenen van het verbod, indien naar hun oordeel het aardkundig monument door de beoogde handeling minimaal zal worden aangetast.

De voorgenomen reconstructie met bijbehorende graafwerkzaamheden zouden voor aantasting van dit monument kunnen zorgen. Om deze reden wordt bij de ontwikkeling van het plan rekening gehouden met het aardkundig monument en worden eventuele ingrepen in aardkundige waarden zoveel mogelijk beperkt tot gevallen van 'minimale aantasting' waarvoor ontheffing wordt verleend.

Er is ontheffing van de milieuverordening aangevraagd en op 15 april 2015 is deze verleend.

4.5 Archeologie, landschap en cultuurhistorie

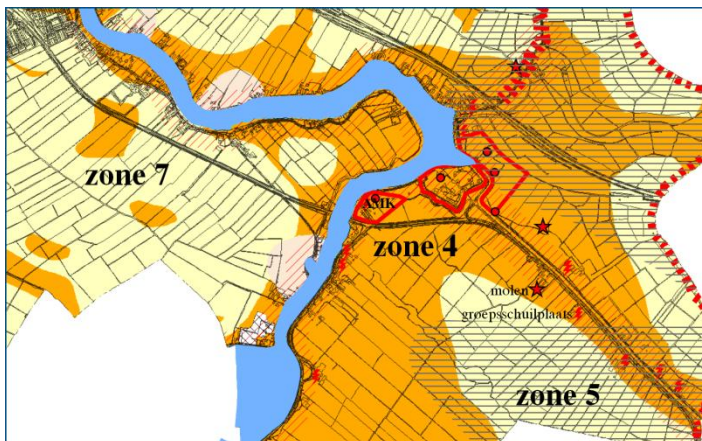
4.5.1 Archeologie

Door Grontmij B.V. is een archeologisch bureauonderzoek⁷ uitgevoerd. Uit het bureauonderzoek is gebleken dat er binnen het plangebied N236 (baanlichaam) een middelhoge kans bestaat op het kunnen aantreffen (of verstoren) van archeologische waarden. De oorspronkelijke ondergrond of in ieder geval de toplaag waarin de eventuele archeologische sporen vanaf de Middeleeuwen verwacht kunnen worden, zal verstoord zijn geraakt tijdens de aanleg van de weg en heeft zodoende een lage verwachting. Op enige diepte onder de weg / verstoorde grond en direct buiten het baanlichaam van de N236, is de kans op het kunnen aantreffen van archeologische waarden groter.

In het oostelijk deel van het plangebied tot rond beide oevers van de Vecht geldt een middelhoge kans op het kunnen aantreffen van archeologische waarden uit de periode IJzertijd tot Vroege Middeleeuwen en vanaf de Late Middeleeuwen uit de periode van na de ontginning. In het westelijke gedeelte is de kans op het kunnen aantreffen van archeologische waarden uit de periode IJzertijd tot Vroege Middeleeuwen laag, op een kleine zone halverwege dit deel na. De kans op het kunnen aantreffen van archeologische waarden vanaf de Middeleeuwen is in dit deel buiten het bestaande baanlichaam middelhoog.

Aanbeveling

Op basis van het bureauonderzoek wordt geadviseerd om binnen de zones 4 en 5 (figuur 4.1) een verkennend booronderzoek uit te laten voeren indien buiten het bestaande baanlichaam (van sloot tot sloot of vaart) bodemingrepen worden uitgevoerd. Verkennend booronderzoek wordt ook geadviseerd binnen zone 5 indien bodemingrepen binnen het baanlichaam dieper gaan dan 2,5 m –mv. Bodemingrepen binnen zone 7 hoeven niet voorafgegaan te worden door een verkennend booronderzoek.



Figuur 4.1 Advieskaart op basis van de beleidskaart Weesp

Tijdens het verkennend booronderzoek dient de bodemopbouw, eventuele verstoringsgraad en de opgestelde archeologische verwachting te worden getoetst. Er dient gelet te worden op het voorkomen van archeologische indicatoren en op de archeologische potentie van het onderzochte deelgebied. Binnen zone 5 dient de top van het pleistocene zand bereikt te worden tijdens het verkennende booronderzoek. Op basis van de resultaten van het booronderzoek kunnen pas de eventuele vervolgstappen worden bepaald.

4.5.2 Landschap en cultuurhistorie

Landschappelijke inpassing

In het landschapsplan⁸ N236 is de verantwoording van de landschappelijke inpassing van het deel tussen kilometer 7,0 en 11,2 beschreven. Het landschapsplan is een onderdeel van een groter proces van landschappelijke inpassing. Dit proces is gestart met de Landschapsvisie

⁷ Archeologisch onderzoek Gooilandseweg N236, gemeente Weesp Bureauonderzoek, Grontmij B.V. 7 oktober 2014

⁸ Landschapsplan N236, Deeltraject Vecht en 's Gravelandsevaart, Grontmij B.V., 1-11-2014.

N236 (Grontmij, 2013), dat voor de gehele weg is opgesteld. De uitgangspunten uit de Landschapsvisie zijn in het Landschapsplan doorvertaald in de concrete inrichting van de weg:

- Openheid Aetseveldsche polder en de Heintjesrak- en Broekpolder waarborgen. Openheid wordt vergroot door de bomenrijen langs de wegen te laten vervallen. Bomen worden niet in een keer verwijderd, maar worden niet meer vervangen bij uitval.
- Het hoogteverschil tussen de veenpolders en de dijken. De weg ligt binnen de veenpolders zoveel mogelijk op maaiveld.
- Het benadrukken van de N236 als doorgaande lijn is een belangrijk uitgangspunt. Alle aansluitende wegen uit het onderliggende wegennet sluiten ondergeschikt op de N236 aan.
- Ter plaatse van de oversteek met de Vecht zijn de dijken van de rivier goed herkenbaar doordat het kenmerkende profiel vrij in het landschap ligt. Er ligt hier geen weg op de dijk. Alleen aan de oostzijde is het dijkprofiel ten zuiden van de aanlandingen verdwenen. Het uitgangspunt is dat het dijkprofiel herkenbaar aanwezig is na de realisatie van de nieuwe brug. De watergangen langs de N236 maken onderdeel uit van het totale watersysteem van het landschap. Voor de leesbaarheid van het landschap is een herkenbare hiërarchie binnen dit watersysteem van belang. Daarom is het uitgangspunt voor de bermsloten dat zij in vorm, maat en schaal moeten passen bij de weg en zijn omgeving. Speciale aandacht is er hierbij voor de overgangen tussen de bermsloten van de N236 en aangrenzende sloten en met bermsloten van aansluitende wegen.
- De relatie tussen de bebouwing en de weg bestaat uit de oriëntatie van de woningen, de inrichting van de erfontsluiting op de N236 en de vormgeving van de erven en erfsingels. In het landschapsplan wordt, voor alle bebouwing waar de inrichting van het tracédeel tussen kilometer 7.0 en 11.2 effect op heeft, beschreven wat de uitgangspunten zijn voor de oriëntatie, ontsluiting en erfinrichting. Hiermee is rekening gehouden in het ontwerp.

Cultuurhistorie

In het landschap zijn elementen terug te vinden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. Daarnaast is het plangebied onderdeel van het Nationaal Landschap 'Het Groene Hart' (bufferzone). Gemeente Weesp ligt binnen het meest noordelijke deel van Nationaal Landschap. Het is onderdeel van het plasseengebied met als kernkwaliteiten de besloten oeverwal met vele buitenplaatsen, de open veenplassen en het veenweidekarakter.

De polders rondom het plangebied bestaan voornamelijk uit open weidegebieden met in hoofdzaak agrarische bebouwing langs de randen. Zeer kenmerkend zijn de oeverwallen langs de rivieren als de Vecht en het Gein. Dankzij de hogere ligging fungeerden deze oeverwallen als ontginningsbasis voor het veengebied. Het ruimtelijke beeld van onder andere de Aetsveldschepolder wordt nog steeds bepaald door deze ontginningswijze: een zeer langwerpige strokenverkaveling, grote openheid in het midden van de polder (de kommen) en een sterke ruimtelijke verdichting op de oeverwallen. Behalve de Aetsveldschepolder zijn de Nieuwe Keverdijksepolder en de Heintjesrak- en Broekpolder kenmerkend voor de ruimtelijke structuur. Ook andere geomorfologische structuren zijn nog steeds zichtbaar: de veenstroombedding, waar nu de Aetsveldse weg op ligt, is daarvan een voorbeeld. Mede door dit reliëf onderscheidt de Aetsveldsepolder zich van het overige landelijke gebied van Weesp. Ten oosten van de Vecht is de structuur van oeverwallen en kommen lang niet zo sterk ontwikkeld als aan de zuidelijke en westelijke oevers.

Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een militaire fortenlinie, waarbij met een inundatiesysteem land onder water kon worden gezet om de vijand buiten te houden. Herkenbare elementen van de linie zijn forten, dijken en de openheid binnen de inundatievelden. Het inundatiegebied van de Nieuwe Hollandse Waterlinie ligt op de rechteroever van de Vecht en loopt door tot aan de stadsrand van Naarden en Bussum. Fort Uitermeer behoort tot de Nieuwe Hollandse Waterlinie en maakt tevens deel uit van de Stelling van Amsterdam, een andere fortenlinie. Het beleid voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie gaat uit van het behouden van de monumenten, het vergroten van de beleving van de linie en het open houden van de inundatiegebieden.

Stelling van Amsterdam

De Stelling van Amsterdam is een militaire fortenlinie rondom Amsterdam. De uit gebruik geraakte stelling is tegenwoordig drager van een cultuurhistorische en recreatieve ring om de hoofdstad. De Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie vallen binnen het plangebied gedeeltelijk samen. Binnen het plangebied is de Stelling van Amsterdam herkenbaar aanwezig rondom de Vecht. Fort Uitermeer en enkele batterijen liggen vlak aan de N236. Rondom het fort geldt een vrije ruimte van een kilometer, het zogenaamde schootsveld. Daarnaast zijn er de inundatievelden, open weiden die onder water konden worden gebracht. Rondom de Vecht kon aan beide zijden van de rivier land worden geïnundeerd. De Stellingzone loopt hier dan ook vanaf Weesp tot aan het Naardermeer en Ankeveen. De dijk op de oostelijke oever van de Vecht is de hoofdverdedigingslinie.

Uitgangspunten:

- Behoud van nog bestaande zichtlijnen tussen de forten onderling en doorzichten op de forten vanuit de omgeving;
- Openhouden van schootscirkels rond de forten in de nog open landschappen;
- Behoud van bestaande accessen. Dit zijn de plaatsen waar de hoofdverdedigingslijn werd doorsneden door dijken, kanalen, spoorlijnen en wegen.

De inrichting van de weg heeft rekening gehouden met bovenstaande uitgangspunten zoals is beschreven in het landschapsplan N236. De N236 tast de openheid van de schootsforten in de open landschappen niet aan doordat de N236 op maaiveld wordt aangelegd. De bestaande accessen blijven intact. De N236 blijft een doorgaande lijn in het landschap. De inrichting van de weg heeft verder geen invloed op bestaande zichtlijnen naar historische bebouwing of onderdelen van de Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie.

4.6 Ecologie

In het kader van de Natuurbeschermingswet (Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten), de Flora- en faunawet en de Provinciale Ruimtelijke verordening (Ecologische Hoofdstructuur) dient onderzoek te worden verricht naar het voorkomen van beschermde soorten en gebieden. Voor het project 'Reconstructie N236' is een verkennend natuuronderzoek⁹ uitgevoerd.

4.6.1 Natuurbeschermingswet

De reconstructie van de N236 heeft mogelijk effecten op de naastgelegen Natura 2000-gebieden Naardermeer en Oostelijke Vechtplassen. In dit kader is een Voortoets¹⁰ uitgevoerd.

De wegreconstructie vindt buiten Natura 2000-gebied Naardermeer plaats en heeft dan ook geen directe effecten zoals vernietiging van habitats, vernietiging van leefgebieden, barrière werking en/of versnippering op de habitats en soorten aangewezen voor dit Natura 2000-gebied. Als gevolg van de korte afstand tot de Natura 2000 gebieden zijn in de voortoets de effecten van stikstofdepositie en geluid, beweging, trilling en licht op de soorten, waarvoor de gebieden zijn aangewezen onderzocht. Effecten kunnen optreden in de aanlegfase en in de gebruiksfase. In de voortoets is in dit kader een andere analyse uitgevoerd met geluid- en stikstofberekeningen voor de gebruiksfase. Hieronder worden de resultaten van de voortoets samengevat.

Effecten aanlegfase

De werkzaamheden leiden niet tot relevante effecten van stikstofdepositie en verstoring door licht, geluid, trilling of beweging, omdat ze plaatsvinden binnen het huidige verstoringsgebied van het bestaande wegverkeer, er uitwijkmogelijkheden zijn en de effecten tijdelijk zijn. Effecten

9 Verkennend natuuronderzoek N236 km7,0 t/m 11,0, oriënterend onderzoek in het kader van de wet- en regelgeving voor de natuur, 19 juni 2014, Grontmij B.V.

10 Voortoets N236, voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet, 20 juni 2014, Grontmij B.V.

van de aanlegwerkzaamheden met betrekking tot de instandhoudingsdoelen zijn hiermee uit te sluiten.

Effecten Gebruiksfasen

De wegreconstructie leidt niet tot een verkeersaantrekkende werking en hiermee niet tot een toename aan verkeer. De beperkte verschuiving van de weg naar het zuiden richting het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen leidt conform de berekeningen niet tot een relevante toename aan stikstofdepositie in het betreffende gebied. Dit geldt ook voor de berekende toename aan geluid als gevolg van de wegreconstructie. Er is tevens geen sprake van een relevante toename van verlichting als gevolg van de wegreconstructie of toename van wegverkeer. Gezien het bovenstaande zijn effecten van het gebruik van de weg met betrekking tot de instandhoudingsdoelen uit te sluiten.

Beschermde Natuurmonument

Er ligt geen Beschermde Natuurmonument binnen de mogelijke effectafstand van het plangebied.

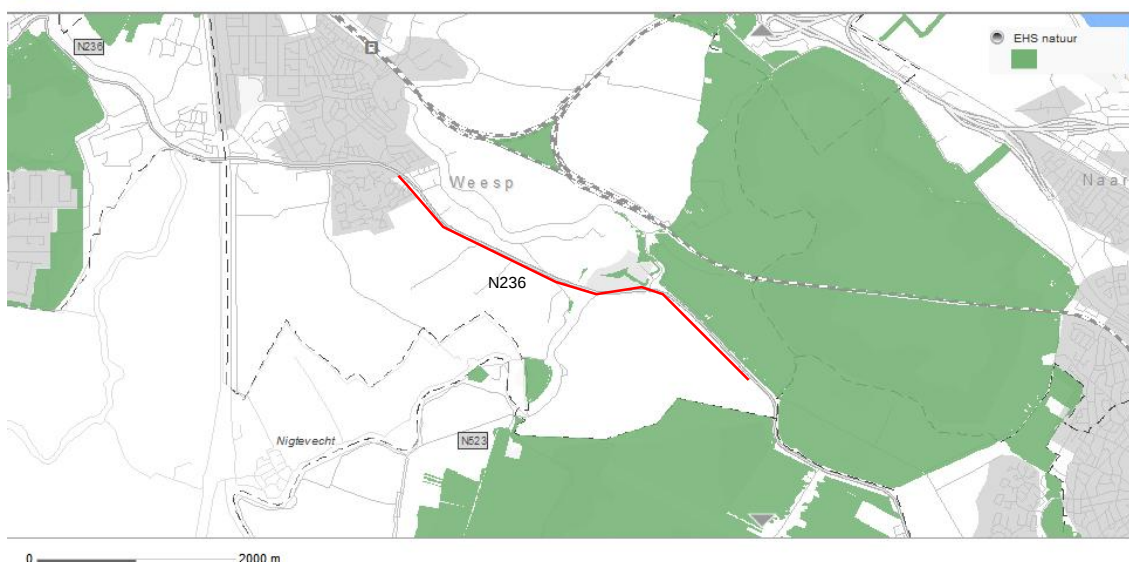
4.6.2 EHS

De N236 loopt deels langs de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) op een afstand van circa 20 meter. Dit betreft het deel tussen km 9.6 en 11. De N236 en naastgelegen berm vallen daarmee buiten de begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur (zie figuur 3.3).

Zolang de voorgenomen werkzaamheden buiten de begrenzing van EHS gebied plaatsvinden is nadere toetsing niet noodzakelijk, omdat er procedureel niet aan externe werking getoetst hoeft te worden.

Uitermeer

Ten zuiden van de huidige Vechtbrug is het oeverlandje Uitermeer gelegen. Deze is in de jaren '90 aangelegd door waterschap AGV in het kader van het Restauratieplan Vecht. Dit landje geniet bescherming in het kader van de Keur. De brug wordt verlegd naar het zuiden. Hierbij wordt het oeverlandje niet aangetast, omdat deze buiten de begrenzing van het ontwerp ligt. Doordat het oeverlandje ten zuiden van de nieuwe brug is gelegen treedt er geen relevante beschadiging op. Dit betekent dat de kwaliteit van het oeverlandje niet wordt aangetast.



Figuur 4.2 Ligging EHS-gebied (bron: provincie Noord-Holland) t.o.v. plangebied (rood)

Weidevogelleefgebieden en ganzenfoerageergebieden

Het beleid ten aanzien van weidevogelleefgebieden is vastgelegd in de Structuurvisie en Provinciale ruimtelijke verordening 2014. Aantasting of verstorend van weidevogelleefgebied valt

onder het nee-tenzij-afwegingskader. Bij netto aantasting/verstoring is er sprake van compensatieplicht en dit is pas mogelijk wanneer er sprake is van groot openbaar belang en geen alternatieven. Omdat er sprake is van een bestemmingswijziging is toetsing aan het nee-tenzij-afwegingskader hier aan de orde.

De N236 loopt deels langs aangewezen weidevogelleefgebied (zie figuur 4.3). Door het verschuiven van de weg naar de zuidkant is er sprake van ruimtebeslag van een strook van 10 meter in het weidevogelleefgebied. Ter plaatse van de rotondes is het ruimtebeslag groter.

Daarnaast verschuift de verstoringsgrens van de huidige weg. Deze verstoring wordt veroorzaakt door geluid en beweging van het wegverkeer en door de aanwezigheid van de bomen langs de weg. Voor verstoring door geluid van het wegverkeer dient rekening te worden gehouden met een verstoringsgrens van circa 125 meter (van 't Veer, 2008). Omdat de verkeersintensiteit niet wijzigt schuift de verstoringsgrens ook maximaal circa 10 meter verder het weidevogelleefgebied in.

Voor de verstoring van weidevogels door de aanwezigheid van bomen moet rekening worden gehouden met een afstand van minimaal 250 meter (Van 't Veer, 2008). Deze verstoringsgrens reikt verder dan die van geluid. Dit betekent dat de verstoring door bomen, indien deze na de reconstructie van de weg worden teruggeplant, maatgevend zijn voor de effecten. Omdat de verstoringsgrens van geluid binnen de verstoringsgrens van de bomen ligt, is toename aan geluid niet meer relevant. In de huidige situatie zal het weidevogelleefgebied binnen 250 meter van de weg als gevolg van de aanwezigheid van de bomen weinig geschikt zijn. Binnen deze zone zal er dan ook geen sprake zijn van een significant netto verlies aan weidevogelleefgebied door ruimtebeslag of door verstoring door geluid. De verstoringsgrens van de bomen verschuift evenwel circa 10 meter verder het weidevogelleefgebied in, dat nu buiten de verstoringsgrens ligt. De bomen aan de zuidzijde van de weg komen echter te vervallen, waardoor de verstoringsgrens kleiner wordt. Daarbij is het weidevogelleefgebied ten zuiden van de weg zo groot dat hier voldoende uitwijkmogelijkheden aanwezig zijn. Het voorkomen van weidevogels wordt hier niet beperkt door de hoeveelheid beschikbare ruimte. Gezien de aard van het gebied is er geen reden om aan te nemen dat de extra verstoringzone van bovengemiddeld belang is voor weidevogels. Omdat er voldoende uitwijkmogelijkheden zijn zal er geen sprake zijn van een netto verlies aan weidevogelleefgebied ten koste van de omvang van de weidevogelpopulatie. Nader onderzoek of compensatie is daarmee niet aan de orde.



Figuur 4.3 Ligging weidevogelleefgebied (licht groen) (bron: provincie Noord-Holland) t.o.v. plangebied (rood)

Gezamenfoeragegebied

Het beleid van de provincie ten aanzien van aangewezen ganzenfoeragegebieden is beperkt tot stimulering op basis van subsidie. De ganzenfoeragegebieden vallen niet onder nee-tenzij-afwegingskader. Nadere toetsing is daarom niet aan de orde.

4.6.3 Flora- en faunawet

Op grond van het verkennend natuuronderzoek¹¹ en de resultaten van het aanvullend onderzoek N236¹² is inzicht verkregen in de noodzaak tot het aanvragen van een ontheffing in het kader van de flora- en faunawet.

Uit het verkennend natuuronderzoek is naar voren gekomen dat een aantal beschermde soorten in het plangebied voorkomen of tijdens de werkzaamheden op de werklocaties kunnen verschijnen. Het gaat hierbij om zomerklokje, rietorchis vleermuizen, vogels (o.a. grote gele kwikstaart), rugstreepad, heikikker, ringslang, platte schijfhoren en kleine modderkruiper.

Om zeker te zijn van het al dan niet voorkomen van de genoemde beschermde soorten is een inventarisatie uitgevoerd (resultaten van het aanvullend onderzoek N236). Op grond van de inventarisatie kan geconcludeerd worden dat een aantal zwaarder beschermde soorten in het plangebied voorkomen. Het gaat hierbij om kleine modderkruiper, rivierdonderpad (beiden tabel 2 Flora- en faunawet), vleermuizen (tabel 3 Flora- en faunawet) en mogelijk de platte schijfhoren (tabel 3 Flora- en faunawet). Voor tabel 1 soorten die in het plangebied voorkomen geldt een vrijstelling voor overtreding van de verbodsbepalingen in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen.

Flora- en faunawet, tabel 2

Voor de tabel 2 soorten (kleine modderkruiper en rivierdonderpad), geldt een vrijstelling voor overtreding van verbodsbepalingen bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting, mits wordt gewerkt volgens een door de minister van EZ goedgekeurde gedragscode. Wordt er geen gebruik gemaakt van een gedragscode dan moet ontheffing aangevraagd worden, tabel 2 soorten vallen onder de lichte toets (geen aantasting van de duurzame instandhouding van de soort). Een eventueel aan te vragen ontheffing voor deze soorten is verleenbaar omdat het mogelijk is om zodanige mitigerende maatregelen te treffen dat de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in het geding komt.

Flora- en faunawet, tabel 3

Voor de tabel 3 soorten (vleermuizen, platte schijfhoren) geldt bij ruimtelijke ontwikkeling en inrichting ten aanzien van deze soorten dat er altijd een ontheffing moet worden aangevraagd. Aangezien er als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen geen sprake is van een aantasting van de functionaliteit van het leefgebied voor de betreffende soorten, is ontheffing van de Flora- en faunawet niet nodig.

Vogels

Vogels vormen een aparte categorie. Voor het verstoren van nesten in de broedperiode wordt in principe geen ontheffing verleend. Dit betekent dat er niet in het broedseizoen mag worden gewerkt. Er worden dan geen verbodsbepalingen overtreden.

Ecologisch werkprotocol

Voor het bestemmingsplan hoeft geen ecologisch werkprotocol te worden opgesteld. Wel is het voor de uitvoering van het plan noodzakelijk om een ecologisch werkprotocol op te stellen om overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen en om te werken conform een goedgekeurde gedragscode zodat er geen ontheffing Flora- en faunawet hoeft te worden aangevraagd voor tabel 2 soorten. In een ecologisch werkprotocol staan mitigerende maatregelen beschreven die getroffen moeten worden ter voorkoming en/of beperking van verstoring van flora en fauna. Het gaat hierbij om maatregelen voor soorten die voorkomen (zoals tabel 1 soorten en vogels) of volgens aanvullend onderzoek voorkomen en daarbij het controleren van de aanwezigheid van onverwachte beschermde soorten tijdens de uitvoering.

11 Verkennend natuuronderzoek N236 km7,0 t/m 11,0, oriënterend onderzoek in het kader van de wet- en regelgeving voor de natuur, 19 juni 2014, Grontmij B.V.

12 Resultaten aanvullend veldonderzoek N236, onderzoek in het kader van wet- en regelgeving voor de natuur, 10 november 2014, Grontmij B.V.

4.7 Geluid

De Wet geluidhinder stelt dat onderzoek naar de geluidsuitstraling van alle wegen dient te worden gedaan, met uitzondering van woonerven en wegen die zijn opgenomen in een 30 km-zone. Iedere weg heeft een geluidszone die afhankelijk is van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Indien geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen de zone conform de Wet geluidhinder, moet de optredende geluidbelasting ter plaatse van deze bestemmingen worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Het ontwerp voorziet in een fysieke wijziging van de N236. Conform de Wet geluidhinder dient deze aanpassing onderzocht en getoetst te worden.

Door Grontmij is onderzocht¹³ is in hoeverre de wijzigingen aan de N236 bij woningen binnen de zone leiden tot een verhoging van de geluidbelasting van 2 dB of meer. In dat geval is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

4.7.1 N236

Uit de berekeningen blijkt dat de fysieke wijzigingen leiden tot een toename van meer dan 5 dB op geluidgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied van de N236.

Bronmaatregelen

Na toepassing van stiller asfalt, SMA-NL5 tussen de rotonde ter hoogte van de N523 (Dammerweg) en de brug, blijkt uit het maatregelenonderzoek dat de fysieke wijzigingen leiden tot een toename van meer dan 2 dB. De toename bedraagt nergens meer dan 5 dB ten opzichte van de heersende toetswaarde.

Het verlagen van de rijsnelheid wordt in het kader van de functie van de weg niet realistisch geacht.

Overdrachtsmaatregelen

Wallen en/of schermen zijn het meest effectief vlak naast de bron of ontvanger. Wallen en/of schermen verstoren de openheid die horen bij de open agrarische gebieden en/of verstoren de schootsveld van fort Uitermeer, onderdeel van de Nieuwe Hollandsche Waterlinie. Deze stuiten op overwegende bezwaren van landschappelijke aard.

Gevelmaatregelen

Het treffen van maatregelen bij de ontvanger is pas mogelijk na het vaststellen van een hogere grenswaarde ter plaatse van de betreffende geluidgevoelige bestemmingen. Geadviseerd wordt voor vijf woningen een hogere waarde aan te vragen. Volgens artikel 110a, lid 7 van de Wet geluidhinder zijn Gedeputeerde Staten bij reconstructie van een provinciale weg bevoegd tot vaststelling van hogere waarden.

Nader onderzoek: cumulatie en vaststelling hogere grenswaarden

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor vijf geluidgevoelige bestemmingen een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld. Dit is gelet op het gestelde in de Wet geluidhinder mogelijk, aangezien de uiterste grenswaarde niet wordt overschreden en het treffen van maatregelen, anders dan de reeds genoemde maatregel, op overwegende bezwaren stuit. Het ontwerpbesluit hogere waarde is door de provincie Noord-Holland voorbereid en ter inzage gelegd (op basis van art 110 Wgh). Het ontwerpbesluit heeft tegelijk met het ontwerpbestemmingplan ter inzage gelegen.

4.7.2 's-Gravelandseweg, Lage Klompweg en Klompweg

Er wordt geen toename ten opzichte van de heersende geluidbelasting (met een minimum van 48 dB) berekend. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

¹³ Reconstructie N236, akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, Grontmij B.V., d.d. 24 september 2014, revisie D2.1

4.7.3 N253 (Dammerweg)

De grootste toename ten opzichte van de heersende geluidbelasting (met een minimum van 48 dB) bedraagt 1,48 dB. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

4.8 Luchtkwaliteit

Door de wijzigingen treden er veranderingen op in de verkeersstromen en is onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit noodzakelijk. Op basis van de geplande reconstructie en de verwachte verkeersstromen is voor de situatie ter plaatse een luchtonderzoek¹⁴ uitgevoerd. In het onderzoek staan de resultaten van de berekeningen voor de luchtkwaliteit voor de situatie zonder uitvoering van de wijzigingen (referentiesituatie) en voor de situatie met planrealisatie. De berekende waarden zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Op basis van deze resultaten wordt duidelijk of er ten aanzien van de luchtkwaliteit een knelpunt ontstaat.

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat in 2014 en 2024 geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties voor NO₂ en PM₁₀, de uurgemiddelde concentratie NO₂ en de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀.

Op het gebied van luchtkwaliteit is er geen belemmering om het plan te realiseren.

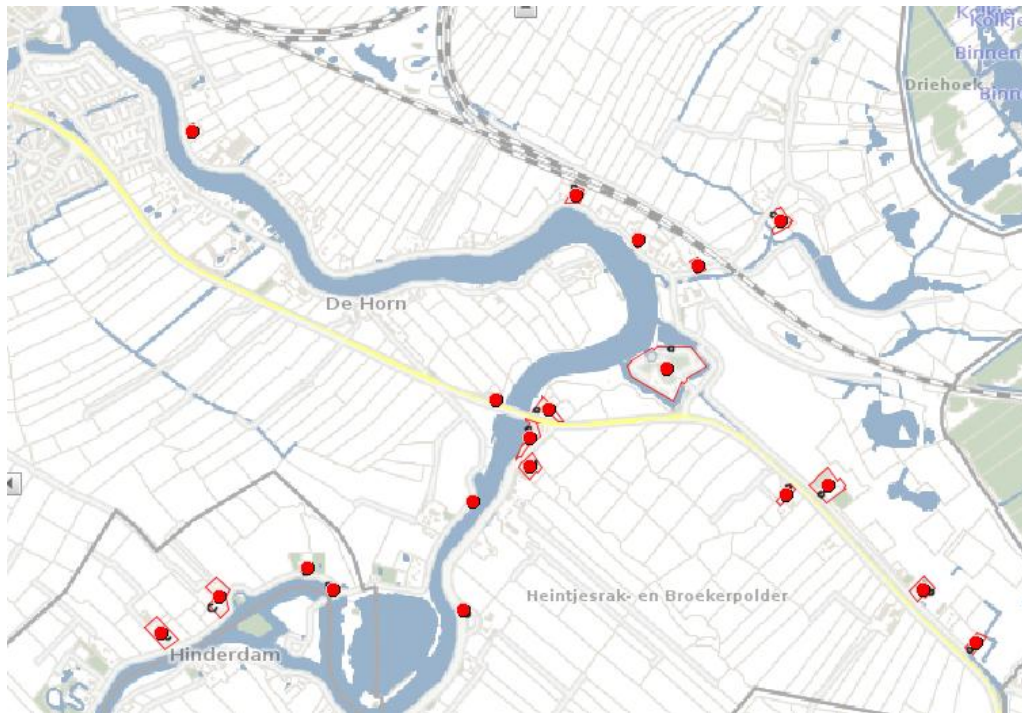
4.9 Externe veiligheid

Binnen het beleidskader externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen, zijn er belangrijke verschillen. Het plaatsgebonden risico vormt een wettelijke norm voor bestaande en nieuwe situaties. Dit is met een risicocontour ruimtelijk weer te geven. Het groepsrisico is niet in ruimtelijke contouren te vertalen, maar wordt weergegeven in een grafiek. Hierin is weergegeven hoe groot de kans is dat een groep, met een bepaalde grootte, het slachtoffer kan worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Risicokaart

Op basis van de Risicokaart Noord-Holland komt naar voren dat er geen BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen) of BEVI (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen) bedrijven in de omgeving aanwezig zijn.

¹⁴ Onderzoek luchtkwaliteit, reconstructie N236, Grontmij B.V., 19 september 2014.



Figuur 4.4 Uitsnede Risicokaart (bron: risicokaart.nl)

Er bevinden zich in de nabijheid van het plangebied geen hoge druk aardgastransportleidingen van de Gasunie en geen K1, K2 en K3-vloeistofleidingen van het Ministerie van Defensie, die van invloed zijn op externe veiligheid.

Er bevinden zich in de nabijheid van het plangebied geen hoogspanningsleidingen die van invloed zijn op externe veiligheid.

Wel vindt over de N236 vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In het verleden heeft Rijkswaterstaat, nu Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving), de N236 handmatig geteld. De beschikbare cijfers zijn inmiddels gedateerd, waardoor met behulp van de Risicokaart van Nederland een inschatting is gemaakt van het aantal transporten van gevaarlijke stoffen, door in de omgeving van de N236 de stationaire risicobronnen (denk aan LPG tankstations, propaantankhouders e.d.) te inventariseren.

Uit deze inventarisatie is gebleken dat in de omgeving van de N236 de volgende risicobronnen aanwezig zijn:

- 3 LPG tankstation's
- 21 propaantankhouders.

Hieronder is een lijst opgenomen van de risicobronnen.

Bron	Adres	Plaats	doorzet per jaar	Aantal transporten*
LPG Tankstation	Reeweg 10	Nederhorst den Berg	500 m ³	70
LPG Tankstation	Loodijk 27	Ankeveen	1000 m ³	140
LPG Tankstation	Frankse Kampweg 40	Bussum	500 m ³	70

Bron	Adres	Plaats	Inhoud	Aantal transporten**
Propaantank	Ijsselmeerlaan 5	Weesp	9000 liter	8
Propaantank	Korte Muderweg 57c	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Kanaaldijk 1	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Klompweg 78	Nigtevecht	3300 liter	8
Propaantank	Klompweg 82	Nigtevecht	4850 liter	8
Propaantank	Klompweg 86	Nigtevecht	3000 liter	8

Propaantank	Klompweg 41	Nigtevecht	3000 liter	8
Propaantank	Dammerweg 6a	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Lage Klompweg 866	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Dammerweg 1	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Dammerweg 1c	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Gooilandseweg 5a	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Gooilandseweg 6	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Uitermeer 3	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Gooilandseweg 11a	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Kreugerlaan 2	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Kreugerlaan 5	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Kreugerlaan 8	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Wijdmeren 47a	Ankeveen	30 liter	8
Propaantank	Keverdijk 8	Weesp	3000 liter	8
Propaantank	Keverdijk 1a	Weesp	4840 liter	8

* Aantal transporten is gebaseerd op de risicoberekeningsmethodiek voor LPG Tankstations (RIVM)

** Geen basis, uitgangspunt is 1 vulling per kwartaal en dat is gelijk aan 2 transportbewegingen.

Propaan als LPG is een brandbaar gas, vallend in de categorie GF3 en de bronnen wordt bevoorraadt via de A9 en de N236.

Bovenstaande tabel is een opsomming van inrichtingen in de omgeving van de N236. Het inventarisatiegebied is circa 2 km van de weg. De leemte in kennis is als volgt:

- Het aantal vullingen van bij de propaantankhouders is niet bekend;
- Het is niet bekend of iedere propaantankhouder afzonderlijk door een tankwagen wordt bevoorraadt. Met een volle tankwagen van 60 m³ is het mogelijk om 20 propaantankhouders te bevoorraden (met een gemiddelde propaantankinhoud van 3000 liter) waardoor slechts 2 transportbewegingen ontstaan, in plaats van 40.
- Het is niet bekend welke risicobronnen worden bevoorraadt via de N236.

De inschatting is dat de bovenstaande transporten als worstcase kunnen worden gezien.

In totaal gaat het om circa 448 GF3 transporten. Bij de hantering van de vuistregels wordt dit afgerond naar boven tot 500 GF3 transporten op jaarbasis.

Transport van gevaarlijke stoffen

De geplande ontwikkeling is getoetst¹⁵ aan de handleiding Risicoanalyse Transport (HART, 2011).

Uit de toetsing wordt geconcludeerd:

- Het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt;
- Het groepsrisico niet wordt overschreden;
- De 10% van de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Dit betekent dat de wijziging van de N236 geen gevolgen heeft voor de externe veiligheid.

¹⁵ N236 te Weesp, externe veiligheid, kwalitatieve beschouwing, d.d. 16 juni 2014, Grontmij B.V.

5 Planbeschrijving

5.1 Nut en noodzaak reconstructie N236

Aanleiding voor de reconstructie van de N236 tussen kilometrering 7,0 en 11,0 (= plangebied) vormt de verkeersveiligheid. Een aantal kruispunten van de N236 staat in de provinciale top 20 van onveilige kruispunten op provinciale wegen. Voorgaande vormde aanleiding om de N236 op bovengenoemd tracé duurzaam veilig in te richten. Daarnaast is het voornemen om de Vechtbrug tussen km 8,8 en 9,0 te vervangen door een nieuwe brug. De brug nadert zijn einde van de levensduur. De nieuwe brug zal ten zuiden van de huidige locatie komen te liggen. Dit in verband met veiligheid en doorstroming van het verkeer. De nieuwe brug wordt gerealiseerd terwijl het verkeer de bestaande brug blijft te gebruiken.

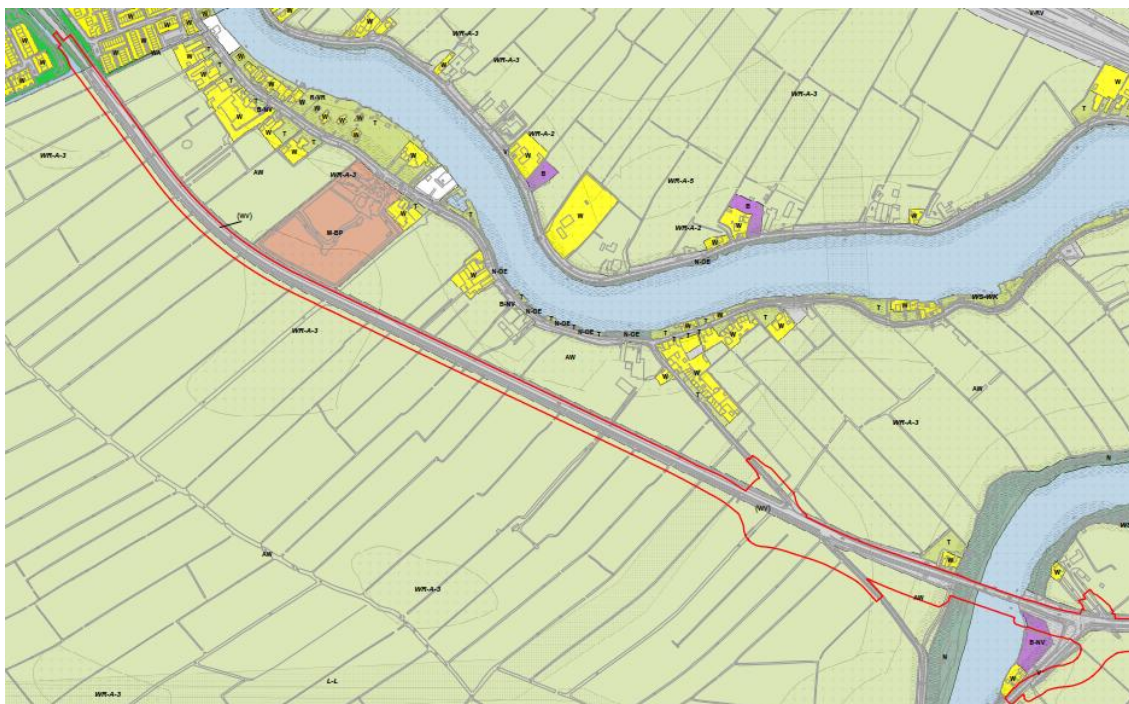
5.2 Ontwerp

Het ontwerp voorziet in een fysieke wijziging van de N236. De snelheid van 80 km/uur op de N236 blijft gehanteerd. De wijzigingen aan de N236 omvatten:

- het realiseren van een rotonde ter hoogte van de aansluiting van de Lage Klompweg (ten noorden van de N236) op de N236 (nu T-splitsing);
- het aansluiten van de Klompweg (ten zuiden van de N236) op de rotonde;
- het realiseren van een rotonde ter hoogte van de aansluiting van de Dammerweg op de N236 (nu T-splitsing);
- het realiseren van een rotonde ter hoogte van de aansluiting van de 's Gravelandseweg op de N236 (nu T-splitsing);
- het realiseren van een nieuwe Vechtbrug direct ten zuiden van de bestaande Vechtbrug. De bestaande brug wordt gesloopt;
- de verbreding van de N236;
- het verhogen van de snelheid van de N236 ter plaatse van de Vechtbrug van 60 km/uur naar 80 km/uur.

Hierdoor worden de N236, de Lage Klompweg, de Klompweg. De N523 en de 's Gravelandseweg fysiek gewijzigd. Tevens is in het ontwerp een eenvoudig voetgangerspad opgenomen, om de situatie tijdens de uitvoering en na aanleg van de rotonde voor wandelaars te verbeteren. Deze loopt over de Vechtdijk, van de Vechtbrug naar de Lage Klompweg.

Het gewijzigde weg ontwerp ten opzichte van het bestaande bestemmingsplan wordt in onderstaand figuren weergegeven.



Figuur 5.1 Westelijk gedeelte wegontwerptracé N236 (ontwerp is weergegeven met rode lijnen, ondergrond betreft huidige bestemmingsplan)



Figuur 5.2 Oostelijk gedeelte wegontwerptracé N236 (ontwerp is weergegeven met rode lijnen, ondergrond betreft huidige bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Weesp')

5.3 Werkzaamheden

De geplande werkzaamheden zullen onder meer bestaan uit het verwijderen van de bestaande brug over de Vecht en de aanleg van een nieuwe brug ten zuiden van de huidige locatie. Daarbij wordt de ruimte tussen de rijbaan en het fietspad vergroot. Hiervoor zal de zuidelijk gelegen sloot gedempt worden en een nieuwe sloot (langs de nieuw aan te leggen weg), aangelegd worden. Tevens zullen bomen aan de zuidzijde van de weg gekapt moeten worden ten behoeve van de wegverbreding. Ter hoogte van de kruisingen van de N236 met de Lage Klompweg, Dammerweg en 's Gravelandse weg zullen rotondes komen.

6 Juridische aspecten

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald.

Het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de planregels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van deze gronden, regels omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en ontwikkelaar bindende onderdeel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de bestemmingsplanvorm, de systematiek en leeswijzer bij de regels en ten slotte de handhaafbaarheid.

6.2 Planregels

De regels moeten in samenhang met de verbeelding worden gelezen, waarbij een bestemming op de verbeelding verwijst naar het corresponderende artikel in de regels.

In het bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

- Verkeer
- Water
- Leiding – Leidingstrook
- Waarde – Archeologie 2
- Waarde – Archeologie 3
- Waarde – Archeologie 6
- Waterstaat – Waterkering

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

6.2.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In hoofdstuk 1 staan de inleidende bepalingen van de regels beschreven.

Artikel 1: Begrippen

Artikel 1 geeft de betekenis aan een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.

Artikel 2: Wijze van meten

Het tweede artikel geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

6.2.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Deze artikelen bevatten de regels welke direct verband houden met de op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Hieronder worden de verschillende bestemmingen inhoudelijk toegelicht.

Artikel 3 Verkeer

Deze bestemming beslaat bijna het gehele plangebied. De bestemming is opgenomen om de reconstructie mogelijk te maken. Naast de weg zelf, is binnen de bestemming water en groen, zoals bermen, toegestaan. In de bestemmingsomschrijving van het artikel is bepaald dat maximaal twee keer één rijstrook is toegestaan, zodat er geen rijstroken toegevoegd kunnen worden. Dit is om landschappelijke- en milieutechnische redenen namelijk niet wenselijk. Binnen de bestemming zijn nutsgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen mogelijk, waaronder de nieuwe Vechtbrug.

Artikel 4: Water

De locatie van de voormalige brug krijgt de bestemming Water, aansluitend op de waterbestemming in het aangrenzende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Weesp'. Op deze manier wordt de bestaande, oude, brug wegbestemd.

Artikel 5: Leiding – Leidingstrook

Er is een dubbelbestemming 'leiding – Leidingstrook' opgenomen ter bescherming van de bestaande leidingstrook in het gebied.

Artikel 6, 7 en 8: Waarde – Archeologie 2, 3 en 6

Deze dubbelbestemmingen zijn opgenomen voor gebieden met een archeologische verwachtingswaarde. Iedere archeologische dubbelbestemming heeft een eigen onderzoeksplicht:

- Bij 2 moet archeologisch onderzoek plaatsvinden wanneer de bodem dieper dan 50 cm en over een oppervlakte van meer dan 100 m² wordt verstoord.
- Bij 3 is archeologisch onderzoek nodig wanneer de bodem dieper dan 25 cm en over een oppervlakte groter dan 250 m² wordt verstoord.
- Bij 6 is archeologisch onderzoek nodig wanneer de bodem over een oppervlakte groter dan 1000 m² wordt verstoord.

Artikel 9: Waterstaat – Waterkering

Deze bestemming is opgenomen voor de waterkering langs de Vecht en de 's Gravelandse Vaart en mag uitsluitend ten behoeve van de waterkering worden gebouwd.

6.2.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

Deze artikelen bevatten algemene regels die op de bestemmingen van toepassing zijn. De diverse artikelen zullen hieronder kort worden toegelicht.

Artikel 10: Anti-dubbeltelbepaling

Op grond van de anti-dubbeltelbepaling is bepaald dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft (artikel 3.2.4 Bro). Deze bepaling voorkomt dat er meer kan worden gebouwd dan er wenselijk is indien een kavel wordt gesplitst en op grond daarvan een nieuw bouwperceel ontstaat. Elk bouwperceel heeft immers in principe recht op een bepaalde hoeveelheid bebouwing.

Artikel 11: Algemene afwijkingsregels

Dit artikel geeft enkele algemene afwijkingsmogelijkheden die voor het gehele plangebied gelden.

Artikel 12: Algemene wijzigingsregels

Op basis van de algemene wijzigingsregels kunnen burgemeester en wethouders het plan wijzigen in de vorm van het aanbrengen van geringe veranderingen in de plaats, ligging en/of afmetingen van bestemmingsgrenzen, met inachtneming van de daarbij gestelde voorwaarden.

6.2.4 *Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels*

Dit hoofdstuk bevat de laatste bepalingen van de bestemmingsregels. Hieronder worden de verschillende artikelen toegelicht.

Artikel 13: Overgangsrecht

Het overgangsrecht is tweeledig en heeft betrekking op bouwwerken en gebruik. Hierin is geregeld dat bestaande bouwwerken mogen worden gehandhaafd en bestaand gebruik mag worden voortgezet.

Artikel 14: Slotregel

Dit artikel geeft de naam van het bestemmingsplan aan.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Algemeen

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient er in het kader van het bestemmingsplan een onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële haalbaarheid van het plan. De maatschappelijke aspecten worden aan de hand van de inspraak in hoofdstuk 8 toegelicht.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dient voor gronden waar een bouwplan is voorgenomen een exploitatieplan te worden vastgesteld. De beoogde wegconstructie bevat echter geen bouwplan in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening, zodat een exploitatieplan niet nodig is. Om deze reden wordt geen exploitatieplan vastgesteld.

De reconstructie van de N236, zoals in deze toelichting beschreven, wordt gerealiseerd door middel van vrijgehouden budget door de provincie Noord-Holland, waarmee onder andere de benodigde gronden worden verworven.

8 Procedure

8.1 Overleg

Het voorontwerp bestemmingsplan 'Reconstructie N236 traject km 7,0 - 11,0' is verzonden aan de wettelijke instanties ten behoeve van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Bro (Besluit ruimtelijke ordening). Het voorontwerp is verzonden aan:

1. Provincie Noord-Holland
2. Waternet (AGV)
3. Brandweer Gooi & Vecht
4. Gasunie
5. Provincie Utrecht
6. Gemeente Naarden
7. Gemeente Stichtse Vecht
8. Gemeente Hilversum
9. De Vechtplassencommissie
10. LTO noord
11. Natuurmonumenten
12. Omgevingsdienst Flevoland & Gooi- en Vechtstreek (OFGV)

De instanties hebben gedurende de periode van 30 oktober 2014 tot 10 december 2014 de gelegenheid gekregen op het voorontwerpbestemmingsplan 'Reconstructie N236 traject km 7,0 - 11,0' te reageren.

Enkele van de hierboven genoemde instanties hebben inhoudelijk op het voorontwerpbestemmingsplan gereageerd. In bijlage 1 is een beknopte weergave van de ingekomen overlegreacties weergegeven met de reactie/beantwoording van de gemeente.

8.2 Inspraak

In het najaar van 2014 heeft het college van burgemeester en wethouders het voorontwerp bestemmingsplan 'Reconstructie N236 traject km 7,0 - 11,0' vrijgegeven voor inspraak. Het voorontwerp heeft van 30 oktober 2014 tot 10 december 2014 ter inzage gelegen. Een ieder is in deze periode in de gelegenheid gesteld op het voorontwerpbestemmingsplan in te spreken. Op 23 oktober 2014 heeft hiervoor tevens een informatieavond voor omwonenden en andere belanghebbenden plaatsgevonden. Deze avond was erop gericht informatie uit te wisselen ten aanzien van de feitelijke situatie en de inhoud van het voorontwerpbestemmingsplan.

Vijf insprekers hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt een inspraakreactie in te dienen. In bijlage 1 bij deze toelichting is een beknopte weergave van de ingekomen inspraakreacties weergegeven met de reactie/beantwoording van de gemeente.

8.3 Procedure

Nadat alle overleg- en inspraakreacties zijn verwerkt, is het ontwerpbestemmingsplan op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage gelegd, waarbij door een ieder zienswijzen bij de gemeenteraad konden worden ingediend. In deze periode zijn negen zienswijzen ingediend, die door de gemeente zijn samengevat en beantwoord in de nota van zienswijzen die als bijlage 2 bij deze toelichting is gevoegd. De zienswijzen zijn bij de vaststelling door de gemeenteraad betrokken. Vervolgens treedt het bestemmingsplan na een be-

roepstermijn van zes weken in werking, tenzij conform artikel 8.4 Wro een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan bij de afdeling bestuursrechtspraak Raad van State.

Bijlage 1

Nota van beantwoording overleg- en inspraakreacties

Nota inspraak- en overlegreacties voorontwerp bestemmingsplan Reconstructie N236 traject km 7,0 - 11,0

1 Overleg

Ingevolge artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening hebben burgemeester en wethouders overleg gepleegd met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van de provincie en het rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plangebied en de vergunningen in het geding zijn.

Van de volgende instanties is een inhoudelijke reactie ontvangen:

1. Provincie Noord - Holland
2. Waternet
3. Brandweer Gooi en Vechtstreek

2 Inspraak

Tevens heeft het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen, waarbij eenieder op het plan kon inspreken. Van de volgende personen en organisatie is een inspraakreactie ontvangen:

4. R. Groenendaal, Gooilandseweg 11a, Weesp
5. Familie J. de Jong Gooilandseweg 10+11, Weesp
6. De heer Buurman en mevrouw Bakker, Dammerweg 1A, Weesp
7. J. Roos, Dammerweg 1 B, Weesp
8. Vechtplassencommissie

Hieronder volgt per overleg- en inspraakreactie een beknopte samenvatting en de beantwoording door de gemeente.

Ad 1. Provincie Noord – Holland

De provincie Noord – Holland constateert dat bij het voorontwerp provinciale belangen in het geding zijn:

1. Onjuistheden in toelichting t.a.v. provinciaal beleid
Opsommingen in paragraaf 3.4 van de toelichting zijn niet compleet. Het plangebied ten zuiden van de huidige ligging van de N236 is grotendeels weidevogelleefgebied en het gehele plangebied is tevens Bufferzone.
De Nationale Landschappen en Rijksbufferzones zijn onder het regime 'Bufferzone' komen te vallen (artikel 24 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie, verder: de Verordening), bij vaststelling van de Verordening, 3 februari 2014.
2. Verstedelijking in landelijk gebied
 - a. In paragraaf 3.4 van de toelichting, onder Bestaand bebouwd gebied (BBG), wordt artikel 9 van de Verordening onjuist toegelicht. BBG is van toepassing op de huidige weg. De om te leggen weg is nog niet in het bestemmingsplan opgenomen en daarom geen BBG.
 - b. In paragraaf 3.4 van de toelichting wordt onvoldoende ingegaan op artikel 14 en 15 van de Verordening. Artikel 15 verwijst naar de Leidraad landschap en cultuurhistorie. Hier is onvoldoende op ingegaan.
3. UNESCO – erfgoederen
In paragraaf 4.5.2 van het bestemmingsplan is een toelichting gegeven op de waarden van het gebied, gelet op de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Conform artikel 21 van de Verordening dienen in een bestemmingsplan regels te worden opgenomen ten behoeve van het behoud of versterking van de kernkwaliteiten van erfgoederen. Ook kan een bestemmingsplan gelet op artikel 22 van de Verordening niet voorzien in een project dat de kernkwaliteiten aantast of doet verdwijnen. Er is onvoldoende inzichtelijk gemaakt of het project de kernkwaliteiten van de erfgoederen aantast of doet verdwijnen. Verzocht wordt de toelichting aan te passen op dit onderdeel.
4. Bufferzone

Het plangebied ligt binnen het gebied aangeduid als Bufferzone op kaart 5b bij de Verordening. Derhalve is artikel 24, lid 1 van de Verordening van toepassing. Verder verstedelijking is niet mogelijk binnen de bufferzone, tenzij, conform lid 6, sprake is van groot openbaar belang, er geen reële andere mogelijkheden zijn en de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd. De toelichting bevat geen onderbouwing op dit punt.

5. Weidevogelleefgebied

De zuidkant van de bestaande weg is weidevogelleefgebied (artikel 25 van de Verordening). Paragraaf 4.6.2 spreekt over ganzenfoerageergebied en daar aan gerelateerde subsidies. Dit provinciaal beleid is niet relevant in het kader van de bestemmingsplanprocedure en gaat over beheer van de gebieden. U komt tot de conclusie dat er voor het weidevogelleefgebied geen formeel afwegingskader is en dat ontwikkelingen binnen dit gebied niet hoeven te worden beoordeeld. Deze conclusie is onjuist. Gelet op artikel 25 van de verordening dient u aan te tonen dat de wegconstructie netto geen verstoring van het weidevogelleefgebied geeft (artikel 25 lid 3 d) of dat er sprake is van groot openbaar belang en geen reële alternatieven aanwezig zijn (artikel 25 lid 3 a). Wij verzoeken u dit aan te tonen. Daarbij dient u eveneens rekening te houden met artikel 25 lid 4 van de verordening.

6. Aardkundig monument

Het deel van het plangebied ten westen van de Vecht is in de Provinciale Milieuvordering (hierna: PMV) en de Verordening aangeduid als aardkundig waardevol gebied en aardkundig monument. In de toelichting op het bestemmingsplan heeft u een verouderde tekst opgenomen over de ontheffingenprocedure. Wij verzoeken u de toelichting te actualiseren. U heeft wel inzichtelijk gemaakt dat het plan uitvoerbaar is gelet op de PMV. Wij hebben van u een ontwerp-aanvraag voor een ontheffing ontvangen en hierover is vooroverleg gevoerd. U geeft echter in de toelichting aan dat er een principe-ontheffing is verleend, maar dit is niet het geval. Wij verlenen geen principe-ontheffingen. Wij kunnen pas een besluit nemen over uw aanvraag als wij alle benodigde informatie hebben ontvangen.

7. Wet geluidhinder

Voor een aantal woningen zijn hogere waarden als bedoeld in de Wet Geluidhinder nodig. Alvorens de provincie kan beslissen omtrent het verzoek hogere waarden is nog onderzoek naar de gevels van de woningen in kwestie nodig, hetgeen de wegbeheerder ter hand heeft genomen.

8. Natuurbeschermingswet 1998

Nabij het plangebied liggen Natura 2000 gebieden Naardermeer en Oostelijke Vechtplassen. Het daadwerkelijk invulling geven aan de activiteiten, dient getoetst te worden aan de Natuurbeschermingswet 1998. Mogelijk is er voor de uitvoering van de activiteiten een Natuurbeschermingswet vergunning benodigd. Hiervoor dient de initiatiefnemer een afzonderlijke procedure te volgen.

Reactie gemeente

1. In de toelichting wordt in paragraaf 3.4 opgenomen onder het kopje weidevogelleefgebied dat het plangebied ten zuiden van de huidige ligging van de N236 is aangewezen als weidevogelleefgebied.
In de toelichting wordt opgenomen dat de Provinciale Staten de PRVS op 3 februari 2014 op onderdelen heeft aangepast. In de toelichting wordt aangegeven dat het **gehele** plangebied valt onder het regime 'Bufferzone' De Nationale Landschappen.
2. a. In de toelichting wordt opgenomen dat de aan te leggen weg nog niet als BBG (Artikel 9 van de Verordening) is opgenomen.
b. In de toelichting wordt opgenomen dat de artikelen 14 en 15 van de Verordening van toepassing zijn. Ook wordt een toelichting opgenomen of het plan voldoet aan artikel 15.
3. In de toelichting wordt uitgebreider ingegaan of het project de kernkwaliteiten van de erfgoederen aantast of doet verdwijnen.
4. In paragraaf 3.4 wordt opgenomen dat op het project artikel 24 van toepassing is. In de toelichting wordt een onderbouwing opgenomen of het project voldoet aan artikel 24 van de Verordening.

5. In het verkennend natuuronderzoek, bijlage 6 van het voorontwerp bestemmingsplan is het ruimtebeslag en de verstoring op het weidevogelleefgebied beoordeeld. Geconcludeerd is dat er voldoende uitwijkmogelijkheden zijn en dat er daarom geen sprake is van netto verstoring van weidevogelleefgebied dat zal leiden tot effecten op de omvang van de weidevogelpopulatie. Nader onderzoek of compensatie is in dit kader niet aan de orde. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt de tekst hierop aangepast. Daarbij wordt de tekst in de toelichting over ganzenfoerageergebied aangepast zoals dat is opgenomen in het verkennend natuuronderzoek.
6. In de toelichting wordt de tekst over de ontheffingsprocedure geactualiseerd.
7. Ter kennisgeving aangenomen.
8. Voor het project is een voortoets in het kader van de natuurbeschermingswet uitgevoerd, zie bijlage 7 van het bestemmingsplan. In de voortoets wordt geconcludeerd dat een natuurbeschermingswetvergunning niet nodig is voor het project.

Conclusie

Paragraaf 3.4 van de toelichting wordt aangevuld conform bovenstaande punten 1, 2, 3, 4, 5 en 6.

Ad 2. Waternet

Waternet vraagt aandacht voor het volgende:

1. Waternet vraagt om de primaire watergangen, met de hoofdbestemming 'Water' te bestemmen.
2. Waternet vraagt om in de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering', toe te voegen dat de regels van de Keur van het waterschap van toepassing zijn.
3. De kering langs de 's Gravelandse Vaart is niet op de verbeelding opgenomen. Waternet vraagt ook deze met de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' op te nemen.
4. Het effect van de aanleg van de nieuwe brug op het oeverlandje 'Uitermeer' dat eind jaren '90 door AGV is aangelegd dient in beeld gebracht te worden. AGV hanteert als uitgangspunt dat in geval van verslechtering van de aanwezige natuurwaarden er compensatie plaats moet vinden. Waternet adviseert dit te omschrijven in paragraaf 4.6 ecologie.

Reactie gemeente:

1. De ligging van de primaire watergangen is weergegeven op de Keurkaart van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. De hoofdfunctie van de N236 is verkeer. Op de plaatsen waar de nieuwe weg de primaire watergangen kruist, wordt een duiker aangelegd. In het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Weesp' hebben de primaire watergangen niet de bestemming 'Water'. De gemeente heeft de bestemming gehanteerd zoals die nu gelden in het vigerende bestemmingsplan.
2. De waterkering is in juridisch opzicht al beschermd, namelijk met de keur en legger van de waterbeheerder (AGV en Waternet), waaraan wordt getoetst bij de aanvraag om watervergunning. Juridisch gezien is het niet juist dat de regels van de keur ook via het bestemmingsplan worden geregeld.
3. Zoals onder 2 van deze beantwoording is aangegeven, wordt de bescherming van de waterkering in de Keur en Legger van AGV geregeld. Het bestemmingsplan is hiervoor niet het aangewezen instrument. In verband met de signaalfunctie worden de waterkeringen wel op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen. Ook de secundaire waterkering is hierin opgenomen. De waterkering langs de 's Gravelandsevaart betreft een secundaire kering. De kering zal op de verbeelding, net als in het nu vigerende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Weesp', de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' krijgen.
4. De volgende tekst wordt toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan: "Ten zuiden van de huidige Vechtbrug is het oeverlandje Uitermeer gelegen. Deze is in de jaren '90 aangelegd in het kader van het Restauratieplan Vecht. Dit landje geniet bescherming in het kader van de Keur. De brug wordt verlegd naar het zuiden. Hierbij wordt het oeverlandje zelf niet 'planologisch aangetast', omdat deze buiten de begren-

zing van het ontwerp ligt. Omdat het oeverlandje ten zuiden van de nieuwe brug is gelegen, treedt er geen relevante beschaduwning op. Dit betekent dat de kwaliteit van het oeverlandje niet wordt aangetast."

Conclusie

Op de verbeelding wordt, als signaalfunctie, de secundaire directe waterkering langs de 's Gravelandse vaart opgenomen. In de toelichting wordt paragraaf 4.6 'ecologie' aangevuld over het oeverlandje 'Uitermeer', conform bovenstaande beantwoording.

Ad 3. Brandweer Gooi en Vechtstreek

De brandweer adviseert het volgende:

1. De regionale brandweer Gooi en Vechtstreek heeft ten aanzien van externe veiligheid een wettelijke adviestaak bij ruimtelijke besluiten. Voor wat betreft de Externe Veiligheid kan geconcludeerd worden dat deze in voldoende mate behandeld is binnen het voorontwerpbestemmingsplan.
2. Ten aanzien van de bereikbaarheid van incidenten gelden voor de gezamenlijke hulpdiensten in alle gevallen de voorwaarden uit de Handreiking bereikbaarheid hulpdiensten 2014 van de gezamenlijke hulpdiensten uit Gooi en Vechtstreek en Flevoland. Door de centrale ligging van de N236 (en Vechtbrug) in de regio zijn deze van groot belang voor de gezamenlijke hulpdiensten. Het is in beginsel dan ook in hoge mate noodzakelijk voor de hulpdiensten dat de doorgang ook tijdens de werkzaamheden geborgd is. Het is van wezenlijk belang dat de aannemer vroegtijdig afstemming zoekt met de hulpdiensten om eventuele tijdelijke hinder en/of afsluitingen middels een VAP toe te lichten. Hierover zijn reeds gesprekken gevoerd met de Provincie Noord-Holland.

Reactie gemeente:

1. De opmerkingen met betrekking tot de externe veiligheid worden voor kennisgeving aangenomen.
2. Ten tijde van de werkzaamheden wordt ervoor gezorgd dat de bereikbaarheid van de regio voldoende blijft. De hulpdiensten worden hierbij betrokken. Het bestemmingsplan is echter niet het middel om dit te regelen en kan hier niet in worden vastgelegd.

Conclusie

De vooroverlegreactie van de brandweer leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Ad 4. R. Groenendaal, Gooilandseweg 11a, Weesp

Voor de beoogde constructie ter hoogte van de Gooilandseweg 11a geeft de reclamant aan dat een 10 meter brede strook grond ingeleverd moet worden. De indiener van de reactie maakt hier tegen bezwaar met de volgende argumenten:

- a. de bestaande breedte van de weg vanaf de vaart tot de sloot is ruim voldoende om de plannen te realiseren.
- b. de weg is niet gevaarlijk door de breedte van de weg, maar door slecht onderhoud. Door de aanleg van groenstenen langs de weg is de weg weer goed onderhouden.
- c. Het talud wordt 4 meter breder, waardoor er meer ruimte is voor begroeiing als distels, doornen. Deze planten kunnen zich uitzaaien over het weiland van de reclamant. Door het talud te klepelen in plaats van te maaien blijft onkruid achter, wat leidt tot verslapping van de dijk doordat de grond slap wordt van onkruid.
- d. Bij de bouw van de boerderij moest de reclamant een afstand van 50 vanaf het hart van de weg hanteren, deze afstand wordt nu verkleind naar 40 meter.

- e. Bij de burens van de reclamant heeft de weg met enige aanpassingen minder grond nodig en ook bij de volgende boerderij kan dat niet anders.
- f. het is een grote kostenbesparing als de bomen niet gekapt hoeven te worden. De reclamant stelt voor om de weg in lijn door te trekken naar de natuurpassage. Bij de natuurpassage is het talud nu steil en beter onderhouden en er is minder grond in de breedte nodig.

Reactie gemeente:

Na heroverweging zal er ook op deze locatie een minimale grondverwerving plaatsvinden door de sloot en de berm aan te passen zoals ook bij het naastgelegen perceel is uitgewerkt. Het ontwerp bestemmingsplan is hieraan aangepast, zodat het plangebied hier wordt versmald ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan, zodanig dat de gronden met de bestemming Verkeer ter hoogte van het betreffende perceel zijn versmald.

Ad 5. Familie J. de Jong Gooilandseweg 10+11, Weesp

Zoals het plan nu ter inzage ligt staat er een lijn getrokken over onze woning op Gooilandseweg 10 en door onze tuin op Gooilandseweg 11. De bestemming wordt "Verkeer", terwijl op het oude bestemmingsplan de lijnen om de gebouwen/tuin heen staan ingetekend. Indieners van de reactie wil dit dat de lijnen om de gebouwen en tuin heen blijven staan.

Reactie gemeente:

De verbeelding wordt op dit punt aangepast..

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van de verbeelding van het bestemmingsplan, op die wijze dat de plangrens om de bestaande woningen heen komt te liggen.

Ad 6. De heer Buurman en mevrouw Bakker, Dammerweg 1A, Weesp

1. Indieners van de reactie verzoeken de gemeente om het feitelijke nut en noodzaak van verplaatsing van de brug en wegdelen naar het zuiden aan te tonen.
2. De doorgang van de brug gaat 1,40 meter omhoog. Verzocht wordt een grotere bolling in de weg (boven de vecht) en brug te onderzoeken. Hierdoor hoeft het aanrijtalud minder te worden verhoogd, waardoor kosten worden bespaard aan het talud, er minder grond moet worden aangekocht en de geluidsoverlast minder zal zijn.
3. De indieners van de reactie verzoeken de gemeente invloed uit te oefenen op plaats en ontwerp om de impact op de vermindering van het uitzicht, de toename van het geluid en het verminderde woongenot van de reclamanten zo klein mogelijk te houden.
4. De indieners van de reactie verzoeken de gemeente zich ervan te vergewissen dat de gedane onderzoeken compleet en representatief zijn.
5. De indieners van de reactie verzoeken in de aanpassingen van de het ontwerp de mate van geluidtoename te minimaliseren en de reductie van geluid zowel binnen als buiten (bijvoorbeeld door een geluidscherm) te verminderen.

Reactie gemeente:

1. In verband met veiligheid en doorstroming van het verkeer wordt de brug in zuidelijke richting verplaatst. De nieuwe brug wordt gerealiseerd terwijl het verkeer de bestaande brug blijft gebruiken. De keuze voor de zuidelijke ligging is gemaakt middels een vari-

antenstudie die in 2010 is verricht. Hierin zijn onder andere de volgende factoren afgewogen: maatschappelijke kosten, landschappelijke inpassing/kwaliteit, nautische- en wegverkeersaspecten, uitvoeringstijd, doorstroming en veiligheid tijdens de bouw, realisatie en beheer. De zuidelijke variant genoot in verband met deze aspecten de bestuurlijke voorkeur van de provincie.

2. De doorvaarthoogte van de beweegbare brug en daarmee de bolling van de aanbruggen wordt met circa 0,70 meter verhoogd om het aantal openingen van de brug en daarmee de stremmingen voor het wegverkeer terug te brengen. Daarbij wordt de doorvaart van het scheepvaartverkeer ook bevorderd. In verband met wegontwerp-aspecten cq. verkeersveiligheid (zoals voldoende zicht) is voor deze topboog gekozen.
3. De N236 is zodanig ontworpen dat de impact op het woongenot zo klein mogelijk is gehouden. Om dit te toetsen zijn in het kader van het bestemmingsplan verschillende onderzoeken uitgevoerd, die bij het bestemmingsplan ter inzage liggen. Gebleken is dat het plaatsen van een scherm niet mogelijk is (zie hierna, punt 5) vanwege landschappelijke inpassing. In het ontwerp zijn bronmaatregelen toegepast, zoals toepassing van geluidsreducerend asfalt ter hoogte van de N523 en de brug.
4. Ter kennisgeving aangenomen.
5. Geluidschermen hebben als opstaande bouwwerken een ruimtelijke impact op de omgeving. Wanneer er geluidschermen op de aanlandingen naar de Vechtbrug staan, maakt dit dat deze in de beleving nog veel hoger worden (de aanlandingen liggen op het hoogste punt zo'n 4 meter hoger dan de omgeving, met de schermen zal deze hoogte nog eens met zo'n 2 tot 3 meter toenemen). Dit heeft negatieve invloed op de beleving van de openheid van de omgeving, die juist in de landschapsvisie als waardevolle kwaliteit wordt benoemd. De Aetsveldsche Polder en de Heintjesrak- en Broekerpolder, waar de aanlandingen in liggen zijn open agrarische gebieden waar de schermen een groot contrast mee zullen vormen. Daarnaast liggen de aanlandingen binnen het schootsveld van fort Uitermeer, onderdeel van de Nieuwe Hollandsche Waterlinie en genomineerd op de voorlopige lijst voor UNESCO-werelderfgoed. Schermen op de aanlandingen verstoren de openheid die bij dit schootsveld horen.

Ook voor het zicht vanaf de weg naar de openheid van de omgeving vormen schermen een belemmering. Dit geldt voor niet-transparante schermen, maar ook zeker voor transparante schermen, die ook een zichtbare constructie hebben, vuil worden en bestickerd zijn om vogels te weren. Daarnaast verstoren schermen de zichtbaarheid van de nieuwe Vechtbrug. Het uitgangspunt is dat deze brug een herkenbaar onderdeel is van de familie van ophaalbruggen. Deze herkenbaarheid is minder sterk wanneer er schermen langs de aanlandingen staan.

Aangezien de uiterste grenswaarde niet wordt overschreden en het treffen van maatregelen, anders dan SMA-NL5 tussen de rotonde ter hoogte van de N523 (Dammerweg) en de brug, op overwegende bezwaren stuiten, wordt voor de woning een hogere grenswaarde vastgesteld.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Ad 7. J. Roos, Dammerweg 1 B, Weesp

1. De indiener van de reactie vreest voor aantasting van zijn woon- en leefklimaat. Met name voor meer geluidhinder. De indiener van de reactie vraagt zich af of de toename niet meer dan 5 dB bedraagt en of het onderzoek voldoende betrouwbaar is.
2. De indiener van de reactie vreest voor inschijnende koplampen als gevolg van de verlegging van de Dammerweg om aan te sluiten op de rotonde. Verzoekt om maatregelen om de lichthinder van inschijnende koplampen te beperken dan wel dat op deugdelijke wijze inzichtelijk wordt gemaakt dat de gevreesde hinder niet zal optreden.

Reactie gemeente:

1. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor de woning aan de Dammerweg 1B een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld. Dit is gelet op het gestelde in de Wet geluidhinder mogelijk. Daarbij ziet de gemeente geen reden om te twijfelen aan de betrouwbaarheid van het onderzoek.
2. De gemeente begrijpt dat het voor de indiener van de reactie nadelig is dat de Dammerweg verlegd wordt om aan te kunnen sluiten om de nieuw te realiseren rotonde, aangezien de woning nabij de weg ligt. In het ontwerp is hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden door een groenstrook te plannen tussen de woning en de geplande weg. De provincie, als initiatiefnemer van de nieuwe weg, heeft aangegeven deze strook als groenstrook in te richten, zodat het perceel van de indiener van de reactie zoveel mogelijk wordt afgeschermd van de weg. Bij de planuitvoering zal blijken welke afmetingen en verschijningsvorm (beplanting) de strook krijgt. Een inrichting als groenstrook past in de bestemming 'Verkeer'.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Ad 8. Vechtplassencommissie

De Vechtplassencommissie heeft enige zorg over de verplaatsing van de Vechtbrug ter hoogte van Uitermeer & Lage Klompweg en de consequenties die dit heeft voor twee zaken:

1. De natuurlijke oever nabij de zomerklokjes-gebieden
Compensatie voor het aantasten van de natuurlijke oever door de brugverplaatsing naar het zuiden zou gevonden kunnen worden aan de noordzijde van de brug door het geven van een natuurbestemming aan het oeverland(je) achter het brugwachtershuis. In verschillende provinciale plannen stond/staat deze oever vermeld als zoeklocatie voor een natuurlijke inrichting en bescherming, o.a. omdat het zomerklokje hier kansen heeft omdat het aan de andere zijde van de brug (de zuid-westzijde) al weelderig groeit. Die oever aan de noordzijde is eigendom van het Hofje van Nieuwkoop, als onderdeel van een groot agrarisch perceel dat verpacht wordt. Het buitendijkse oeverland heeft naar wij menen geen agrarische waarde.
2. De route die wandelaars tussen fort Uitermeer en Lage Klompweg zullen moeten nemen.
De situatie voor wandelaars/voetgangers zou sterk verbeterd kunnen worden door met het volgende rekening te houden: er is een intensief gebruikte wandelroute van Uitermeer/Dammerweg via de Vechtbrug naar de Lage Klompweg. Bij de aanleg van de rotonde in de N236 bij de kruising Lage Klompweg wordt dit voor voetgangers een ingewikkelde plek en weinig aantrekkelijke omweg. Nu zou er relatief eenvoudig een wandelpad kunnen worden bestemd en aangelegd over de Vechtdijk van de brug naar de Lage Klompweg. In het kader van de Vechtdijk-versteviging die op dit moment op dit traject door het Waterschap AGV en Waternet wordt gepland, zou zo'n aanleg voor de hand liggen, zeker daar de huidige eigenaar van het puntig perceel in de oksel van de N236, Lage Klompweg en Vecht dit, inclusief dijk zal verkopen aan de Provincie Noord-Holland. Zie hiervoor ook: <http://www.agv.nl/klompweg>

Reactie gemeente:

1. In het kader van het bestemmingsplan is een flora- en fauna inventarisatie uitgevoerd (bijlage 6 van het voorontwerpbestemmingsplan). Vervolgens is aanvullend onderzoek naar het zomerklokje uitgevoerd langs de oevers van de Vecht ter hoogte van de nieuwe Vechtbrug. Tijdens dit onderzoek is het zomerklokje niet aangetroffen aan de zuidwestzijde van de brug. Het zomerklokje is wel aangetroffen op een afstand van meer dan 40 meter. Indien het zomerklokje op de plek waar de brug is gepland was voorgekomen dan hadden er mitigerende maatregelen (verplaatsen naar een geschikte locatie) genomen moeten worden in het kader van de Ff-wet. Omdat het zomerklokje niet op de locatie voorkomt, is geen sprake van aantasting van de natuurlijke oever. Compensatie is niet

aan de orde. Overigens is een brede zone langs de oever van de Vecht reeds als 'Natuur' bestemd in het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Weesp'.

2. Na heroverweging wordt dit voetpad opgenomen in de cope van het project. Dit onder voorbehoud dat het voetpad van 1,5 meter breed in de huidige buitenberm van 2,5 meter kan worden gerealiseerd zonder extra grondaankoop.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan, zodanig dat het voetpad wordt meegenomen in het plangebied.

Nota van ambtshalve wijzigingen

De volgende ambtshalve wijzigingen zijn in het ontwerpbestemmingsplan doorgevoerd ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan.

- Natuuronderzoek is geactualiseerd en aangevuld met inventarisaties die in het rapport 'Resultaten aanvullend veldonderzoek N236' van 10 november 2014.
- De landschapsvisie en het landschapsplan zijn bijgevoegd.

Bijlage 2

Nota van beantwoording zienswijzen

Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Reconstructie N236 traject km 7,0 - 11,0

1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan "Reconstructie N236 traject km 7,0-11,0" heeft vanaf 21 mei 2015 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan was gedurende deze termijn digitaal in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en via www.weesp.nl. Een analoge (papieren) exemplaar (+ bijlagen) van het ontwerpbestemmingsplan was in te zien in het gemeentehuis van Weesp. Eenieder kon schriftelijk of mondeling zijn of haar zienswijze indienen. Gedurende deze periode zijn 9 zienswijzen ingediend. In voorliggende notitie wordt verslag gedaan van de ontvangen zienswijzen en de wijze waarop deze zijn betrokken bij de besluitvorming.

2 Zienswijzen

Er zijn 9 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn tijdig verstuurd/ontvangen en ontvankelijk. Hieronder zijn de zienswijzen samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.

Ad 1. Heren 2 B.V., namens de heer J.L. Fransen, Lage Klompweg 16E, Weesp

Hoewel deze zienswijze is ingediend bij de provincie Noord-Holland en is gericht aan het college van gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland wordt deze beschouwd als zienswijze op het bestemmingsplan 'Reconstructie N236 traject km 7,0-11,0' en als zodanig beantwoord.

1. Gerefereerd wordt aan gesprekken met de heer Minnema van Arcadis, de besprekingsverslagen daarvan en een brief van de gemeente met kenmerk 077995255:a van 22 augustus 2014.
2. Er bestaat zorg over de toekomstige milieukundige implicaties van extra verkeer nabij de woning zoals luchtvervuiling, geluidhinder, zwerfvuil, impact op de ecologische omgeving etc. Uit onderzoeken blijkt dat deze waarden negatief worden beïnvloed door de komst van de weg en het verkeersknooppunt.
3. De woning en het perceel dienen in de studie en ontwerpbesluit te worden betrokken.
4. De procedure dient opnieuw te worden gevoerd, omdat de plannen verschillende keren zijn gewijzigd.
5. Er dient een schadeloosstelling aan de familie Fransen te worden aangeboden.

Reactie gemeente

1. De gevoerde gesprekken hebben geen betrekking op de procedure van het bestemmingsplan en kunnen niet worden beschouwd als zienswijze. De gesprekken en brief waarnaar wordt verwezen hebben betrekking op overleggen over grondverwerving van de heer Fransen. Dit is een privaatrechtelijke aangelegenheid en heeft geen betrekking op de bestemmingsplanprocedure.
2. In het kader van het bestemmingsplan is het effect van de wegaanpassing op de milieu- en omgevingsaspecten geanalyseerd en onderzocht. Uit deze onderzoeken blijkt dat met de wegaanpassing wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving. Voor de woningen aan de Lage Klompweg is er geen geluidstoename van 2 dB of meer, en is er dus geen sprake van een wegreconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarnaast zijn de provincie en gemeente van oordeel dat de effecten in verhouding tot het maatschappelijk voordeel dat de weg oplevert, zodanig klein zijn dat deze effecten aanvaardbaar zijn.
3. De woningen aan de Lage Klompweg zijn in de onderzoeken, waaronder het geluidonderzoek, betrokken. Gebleken is dat hier geen geluidstoename ontstaat van 2 dB of meer en er dus geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.
4. Voor de wegaanpassing wordt een bestemmingsplanprocedure gevoerd, conform de wettelijk voorgeschreven regelgeving. Parallel aan het bestemmingsplan wordt een hogere waarden besluit voorbereid, waarvan het ontwerp hogere waarden besluit te-

gelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. Voorafgaand aan de wettelijke bestemmingsplanprocedure is van 30 oktober 2014 tot 10 december 2014 een voorontwerpbestemmingsplan ter inspraak ter inzage gelegd. Tussen het voorontwerp- en ontwerpbestemmingsplan zijn slechts kleine wijzigingen in het wegontwerp opgetreden. Nadat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen hebben zich geen wijzigingen voorgedaan. Er is daarom geen reden om de procedure opnieuw te voeren.

5. Indien de indiener van de zienswijze van oordeel is dat hij planschade leidt als gevolg van de planologische wijzigingen die met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Reconstructie N236 traject km 7,0-11,0' ontstaat, is het mogelijk een (tegemoetkoming in de) planschadeclaim in te dienen, conform artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Ad 2. Vechtplassencommissie

1. De Vechtplassencommissie is verheugd dat het wegontwerp is aangepast waar het de mogelijkheid van een wandelpad op de dijk betreft.
2. De Vechtplassencommissie behoudt zich het recht voor om bij uitvoer van de plannen alsnog om compensatie te vragen voor een mogelijke verstoring van de natuurvriendelijke oever nabij het zomerklokjesterrein aan de zuidwestelijke oever.

Reactie gemeente:

1. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.
2. De nadere uitvoering van de plannen en compensatie van het zomerklokjesterrein reiken verder dan de reikwijdte van het bestemmingsplan en maakt hier geen onderdeel van uit.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Ad 3. R. Groenendaal, Gooilandseweg 11a, Weesp

De reclamant heeft de volgende vragen over het talud van de percelen naast de boerderij.

1. Hoewel reclamant begrip heeft voor het gegeven dat er geen bomen in het weiland mogen worden geplant, wordt wel betreurd dat er geen bomen langs de weg worden geplaatst.
2. Reclamant vraagt waarom het ontwerp niet zodanig kan worden aangepast dat de sloot 3 meter dicht bij de weg kan worden gelegd, door het laten vervallen van de platte strook aan de onderkant van het talud.
3. Reclamant verzoekt om het talud aan te passen aan het talud bij de natuurpassage en aan de indeling van de N236 bij Weesp, waar de strook grond tussen het fietspad en de weg 1,40 meter breed is in plaats van 4 meter.

Reactie gemeente:

1. Het planten van bomen maakt geen deel uit van de bestemming Verkeer in het bestemmingsplan 'Reconstructie N236 traject km 7,0-11,0'. Dit bestemmingsplan maakt het dan ook niet onmogelijk om bomen te planten langs de weg.
2. Het bestemmingsplan is op deze locatie zodanig aangepast, dat de 'platte strook' (onderhoudsberm) is geschrapt.
3. Er is een berm van 4 meter tussen het fietspad en de weg benodigd, om het fietspad op obstakelvrije afstand van de weg te leggen. Hierdoor hoeft er geen geleiderail te

worden geplaatst tussen de weg en het fietspad. Dit is in lijn met de Duurzaam Veilige inrichting van de N236.

Conclusie

De zienswijze leidt wel tot wijziging van het bestemmingsplan.

Ad 4. L.R. Veerman, Gooilandseweg 6, Weesp

Hoewel reclamant begrijpt dat de reconstructie een groot algemeen belang dient, maakt hij zich zorgen over de toename van de geluidbelasting en verwacht dat dit een grote invloed zal hebben op het woongenot. Reclamant verwacht dat de gemeente en provincie aanvullende maatregelen nemen om de toename van de geluidbelasting te reduceren op zo'n manier dat minimaal een gelijk leefklimaat wordt gegarandeerd.

Reactie gemeente:

Voor de wegverbreding heeft een akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Hieruit is gebleken dat er voor vijf woningen sprake is van een toename van de geluidbelasting met meer dan 2 dB. Dit betekent dat sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In het onderzoek is nagegaan op welke manier de geluidsbelasting kan worden beperkt, door middel van maatregelen. Verschillende typen maatregelen zijn onderzocht: bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en gevelmaatregelen. Gebleken is dat de bronmaatregel in de vorm van stil asfalt kan worden toegepast tussen de rotonde ter hoogte van de N523 (Dammerweg) en de brug. Door deze maatregel wordt de geluidbelasting verlaagd. Overige maatregelen om de geluidbelasting nog verder te reduceren, zijn echter niet haalbaar of stuiten op overwegende bezwaren van verkeerskundige of landschappelijke aard. De geluidbelasting zal daardoor op de gevels van vijf woningen toenemen boven de voorkeursgrenswaarde die de Wet geluidhinder stelt, waarvoor door het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland een ontwerp besluit hogere waarden is genomen (welke tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen). Na het vaststellen van de hogere waarden is het mogelijk om maatregelen op de woningen te treffen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Ad 5. De heer Buurman en mevrouw Bakker, Dammerweg 1a, Weesp

De indieners van de zienswijze benadrukken geen bezwaar te hebben tegen het verkeersveilig maken van de N236, maar maken zich zorgen over de aantasting van het woongenot op de volgende punten:

1. Uitzicht en inkijk: verzocht wordt langs de zuidzijde van het talud aan de westzijde van de Vecht een aantal bomen te plaatsen, waardoor de inkijken en het inschijnen van autoverlichting beperkt wordt.
2. Geluid, akoestisch onderzoek:
het akoestisch onderzoek is niet compleet omdat hier de sloop van het kantoor en de loods van Waternet niet in is meegenomen. Door de verwijdering van deze gebouwen zal deze geluidsbarrière verdwijnen en de geluidbelasting toenemen. De indieners van de zienswijze verwacht dat het verwijderen van deze gebouwen zal leiden tot een toename van de geluidbelasting op de gevel van meer dan 5 dB en het stille asfalt niet voldoende reducerend zal zijn.
3. Geluid: cumulatie
Het is de indieners van de zienswijzen niet duidelijk in hoeverre onderzoek is gedaan naar het cumulatieve geluidniveau. Hierbij wordt bedoeld de combinatie van de hogere brug, de zuidelijke verplaatsing van de brug, de hogere snelheid, geluid over het

water, het hogere talud, het verwijderen van het kantoor van Waternet, de verhoogde rotonde en het aanrijden van de N523.

4. Geluid: maatregelen

Indieners van de zienswijze vinden het vreemd dat Grontmij kan besluiten tot het nemen van een geluidreducerende maatregel. Gesteld wordt dat geen geluidsscherm op het talud kan worden geplaatst in verband met de openheid van het gebied. Op dit moment is er echter een kantoor en een bossage en is er dus geen sprake van openheid. Ditzelfde geldt voor het argument van het vrije schootsveld voor fort Uitermeer. Verzocht wordt een geluidsscherm op de zuidzijde van het talud te plaatsen.

5. In de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie worden twee kernkwaliteiten benoemd: openheid en geluidbeheersing. Bij de reconstructie lijkt gekozen te zijn voor meer openheid en meer geluid, in plaats van gelijkblijvende openheid en aanpak van geluid bij de bron. Indieners van de zienswijze vinden dit een discutabele beslissing.

6. Men moet zich afvragen of de projectdoelstelling ten aanzien van het niet verlagen van de snelheidslimiet ter hoogte van de Dammerweg 1a realistisch is. De afstand tussen de rotondes is immers beperkt. Afgevraagd wordt of de verkeersveiligheid en openheid hiermee gediend zijn. Bovendien is er geen sprake van een snelheidsverlaging, omdat de snelheidslimiet in de huidige situatie 60 km/uur bedraagt.

Reactie gemeente:

1. Het bestemmingsplan regelt het gebruik en de bouwmogelijkheden van gronden. Regels over het planten van bomen en begroeiing worden niet in de bestemming Verkeer van het bestemmingsplan 'Reconstructie N236 traject km 7,0-11,0' vastgelegd.

2. Bij de modellering van het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met het amoveren van het gebouw van Waternet. In de huidige situatie is deze wel meegenomen en in de nieuwe situatie is deze niet meegenomen.

3. Cumulatie van geluid betekent dat de geluidbelasting als gevolg van verschillende geluidbronnen tezamen wordt onderzocht. Bijvoorbeeld wegverkeer in combinatie met spoorwegverkeer of een bedrijf, of de combinatie van verschillende wegen. Bij de reconstructie van een weg dient alleen de geluidbelasting van de aan te passen wegvakken op de bestaande woningen te worden beoordeeld. Deze beoordeling vindt per wegvak plaats.

Het beoordelen van de aspecten behorend bij de wegreconstructie, zoals de verhoging van de brug en het talud, de verplaatsing van de brug, de hogere snelheid en omgevingsaspecten, maakt onderdeel uit van het akoestisch onderzoek en zijn hier dus in meegewogen.

4. Grontmij besluit niet tot het nemen van eventuele maatregelen, uit het onderzoek blijkt dat dit de beste oplossing is. Het bevoegd gezag, te weten de provincie Noord-Holland, besluit tot het nemen van deze maatregel en stelt de hogere waarden vast. Voor de reactie op de openheid in relatie tot geluidschermen wordt verwezen naar de reactie onder punt 5.

5. Eventuele geluidschermen zouden, in verband met een efficiënte werking, op de aanlandingen naar de Vechtbrug moeten worden geplaatst. Deze aanlandingen komen circa 4 meter hoger te liggen dan de omgeving. Door hier schermen te plaatsen wordt de beleving hiervan nog 2 tot 3 meter hoger, waardoor de schermen een negatieve ruimtelijke impact op de omgeving zouden hebben. Tevens verstoren schermen de zichtbaarheid van de nieuwe Vechtbrug. Uitgangspunt is dat deze brug een herkenbaar onderdeel is van de familie van ophaalbruggen. Deze herkenbaarheid is minder sterk wanneer er schermen langs de aanlandingen staan. De bestaande gebouwen van Waternet hebben, conform het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk gebied Weesp' een maximale bouwhoogte van 5 meter. Deze staan achter het talud van de N236, en dus circa 4 meter lager dan waar de geluidschermen zouden wor-

den geplaatst. Wat betreft de beplanting is uitgangspunt dat de weg binnen de openheid van de Aetsveldsche Polder en de Heintjesrak- en Broekpolder onbeplant is. Hierbij is gesteld dat bestaande bomen niet direct gekapt dienen te worden, maar dat bomen die uitvallen niet worden herplant. Het bestemmingsplan 'Reconstructie N236 traject km 7,0-11,0' regelt in de bestemming Verkeer echter niet de beplantingsmogelijkheden, enkel de bouw- en gebruiksmogelijkheden en wat betreft bouwwerken worden geluidschermen niet passend geacht in het landschap.

6. De N236 is een gebiedsontsluitingsweg waar 80km/h geldt. In de huidige situatie geldt een snelheidsbeperking ter hoogte van de huidige Vechtbrug in verband met het smalle wegprofiel op de huidige Vechtbrug. In de nieuwe situatie is de N236 ontworpen op een snelheid van 80 km/h en is het dwarsprofiel op de brug voldoende breed om deze snelheid te handhaven.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Ad 6. J. Roos, Dammerweg 1b, Weesp

1. De indiener van de zienswijze vreest voor geluid- en lichthinder en verwijst daartoe naar de eerder ingediende en bij de zienswijze gevoegde inspraakreactie.
2. Indiener van de zienswijze zou het op prijs stellen dat, indien er daadwerkelijk sprake is van hinder, met hem in overleg wordt getreden over de te nemen maatregelen.
3. Verzocht wordt om bij vaststelling van het bestemmingsplan het belang van de indiener van de zienswijze bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in het oog te houden.

Reactie gemeente:

1. Voor een reactie op de op het voorontwerpbestemmingsplan ingediende inspraakreactie, wordt verwezen naar de nota inspraak en overleg.
2. Over de te nemen gevelmaatregelen op de woningen waar een hogere waarde besluit voor wordt genomen, wordt door de provincie contact opgenomen met de eigenaren van de betreffende woningen.
3. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan heeft zorgvuldig onderzoek plaatsgevonden naar verschillende aspecten betreffende het woon- en leefklimaat. Binnen de mogelijkheden van het ontwerp van de wegreconstructie en de omgeving worden maatregelen genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken/voorkomen. Hiervoor wordt eveneens verwezen naar de gemeentelijke reactie op de inspraakreactie met betrekking tot de aanleg van een groenstrook. Deze maatregelen en de uitkomsten van de onderzoeken in overweging nemend, is de gemeente van oordeel dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Ad 7. De heer G.J. van den Herik, Dammerweg 1, Weesp

1. De indiener van de zienswijze benadrukken geen bezwaar te hebben tegen het verkeersveilig maken van de N236, maar vrezen een vermindering van het uitzicht, toename van inkijk en lichtinval en toename van de geluidbelasting, waarvoor voortsnog geen aanpassingen worden voorzien. Hierdoor wordt het woongenot aangetast.

2. Indiener van de zienswijze vindt het vreemd dat Grontmij kan besluiten tot een bepaalde geluidreducerende maatregel, terwijl andere maatregelen op overwegende bezwaren zouden stuiten.

Reactie gemeente:

1. Bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan heeft zorgvuldig onderzoek plaatsgevonden naar verschillende aspecten betreffende het woon- en leefklimaat. Binnen de mogelijkheden van het ontwerp van de wegreconstructie en de omgeving worden maatregelen genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken/voorkomen, zoals stil asfalt tussen de rotonde ter hoogte van de Dammerweg en de brug. Wat betreft lichtinval worden de kruispunten zodanig ingericht dat het schijnsel, afkomstig van koplampen van voertuigen, niet binnenschijnt in omliggende woningen. Deze maatregelen en de uitkomsten van de onderzoeken in overweging nemend, is de gemeente van oordeel dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
2. Grontmij besluit niet tot het nemen van eventuele (geluid reducerende)maatregelen. Het bevoegd gezag, te weten de provincie Noord-Holland, besluit tot het nemen van deze maatregel(en) en stelt de hogere waarden vast.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Ad 8. Regionale brandweer

1. Voor wat betreft de Externe Veiligheid kan geconcludeerd worden dat deze in voldoende mate behandeld is binnen het ontwerpbestemmingsplan.
2. In het advies van de Regionale brandweer op het voorontwerpbestemmingsplan is gewezen op het belang van de N236 voor de regio en voor de hulpdiensten in de eindfase, maar ook tijdens de werkzaamheden. In de nota van inspraak en overleg wordt aangegeven dat de hulpdiensten betrokken zullen worden bij de planning van de werkzaamheden. Hiermee is voldoende invulling gegeven aan het eerdere advies.
3. De Regionale brandweer geeft aan graag op de hoogte te worden gehouden van de voortgang van het project en betrokken te worden bij de verdere afwikkeling van het bestemmingsplan.

Reactie gemeente:

1. Wordt ter kennisgeving aangenomen.
2. Wordt ter kennisgeving aangenomen.
3. De gemeente zal de Regionale brandweer op de hoogte houden van de ontwikkelingen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Ad 9. Provincie Noord-Holland

De provincie geeft aan te hebben geconstateerd dat alle opmerkingen die zij op het voorontwerpbestemmingsplan heeft gegeven, in het ontwerpbestemmingsplan zijn verwerkt en beschouwt het plan daarmee in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Verder worden enkele opmerkingen meegegeven voor het vervolg van het project:

1. Het bestemmingsplan, landschapsplan en de landschapsvisie voor de reconstructie van de N236 zijn beoordeeld in het kader van artikel 15 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Geconstateerd wordt dat de landschapsvisie en het landschapsplan voldoende houvast bieden in een landsschappelijke inpassing van de weg. Behandeling in de Adviescommissie Ruimtelijke Ordening (ARO) is niet nodig. Naast genoemde landschapsvisie en landschapsplan is in het kader van de provinciale Landschapsvisie Wegen en Vaarwegen eveneens een landschapsvisie opgesteld voor de N236, wat een uitwerking van de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie vormt. Deze visie heeft nog geen formele status, maar worden al wel gebruikt bij plannen voor reconstructies van provinciale wegen.
In het geval van de reconstructie van de N236 waren de landschapsvisie en het landschapsplan voor het project al gereed op het moment dat de provinciale landschapsvisie werd opgesteld. De visies wijken op onderdelen van elkaar af. Het heeft de voorkeur om bij de uitwerking van de N236 de provinciale landschapsvisie als uitgangspunt te nemen. Er worden enkele suggesties gedaan om de visies met elkaar in overeenstemming te brengen.
2. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt gemotiveerd dat er geen sprake is van netto verlies aan weidevogelleefgebied ten koste van de populatie. Verzocht wordt in de motivering explicieter te maken dat de bomen aan de zuidzijde van de weg niet worden teruggeplant, aangezien dit ervoor zorgt dat er geen netto verstoring plaatsvindt.

Reactie gemeente:

Met de opmerkingen met betrekking tot de landschapsvisie en het landschapsplan wordt, voor zover dit mogelijk is in relatie tot het wegontwerp, bij de uitwerking van de reconstructie rekening gehouden. Opmerkingen die betrekking hebben op de locatie van rotondes en andere zaken met betrekking tot het infrastructurele ontwerp zijn in eerdere ontwerpstadia reeds beschouwd en niet mogelijk gebleken. De opmerking met betrekking tot het weidevogelleefgebied wordt in de toelichting van het bestemmingsplan verwerkt. Voor het overige wordt de zienswijze ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot wijziging van paragraaf 4.6.2 van de toelichting van het bestemmingsplan.