

# **Inpassingsplan N236 - Faunapassages en reconstructie**

Definitief

Vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland  
d.d. 27 september 2010

Grontmij Nederland B.V.



# Verantwoording

**Titel** : Inpassingsplan N236 - Faunapassages en reconstructie  
**Subtitel** :  
**Projectnummer** : 274588  
**Referentienummer** : 315832  
**Revisie** : 04  
**Datum** : Vastgesteld d.d. 27 september 2010

**Auteur(s)** : Ing. R.W. Dekker, M.J. Romijn  
**E-mail adres** : ronald.dekker@grontmij.nl  
**Gecontroleerd door** : M.J. Schmeink en M. Evertse (provincie N-H)  
**Paraaf gecontroleerd** :   
**Goedgekeurd door** : R. Jongenburger  
**Paraaf goedgekeurd** :   
**Contact** : Robijnstraat 11  
1812 RB Alkmaar  
Postbus 214  
1800 AE Alkmaar  
T +31 72 547 57 57  
F +31 72 547 57 50  
www.grontmij.nl



# Inhoudsopgave

TOELICHTING .....	9	
1	Inleiding..... 11	
1.1	Aanleiding .....	11
1.2	Vigerende bestemmingsplannen .....	11
1.2.1	Bestemmingsplan Buitengebied II, gemeente Wijdmeren.....	11
1.2.2	Bestemmingsplan Buitengebied, gemeente Hilversum .....	11
1.2.3	Bestemmingsplan Landelijk Gebied ten oosten van de Vecht, gemeente Weesp.....	12
1.3	Aard en doel.....	12
1.4	Leeswijzer .....	12
2	Huidige situatie .....	13
2.1	Ligging plangebied.....	13
2.2	Huidige situatie .....	14
2.2.1	Provinciale weg.....	14
2.2.2	Natuurverbinding Naardermeer – Ankeveense Plassen .....	14
3	Beleidskader .....	17
3.1	Rijksbeleid.....	17
3.1.1	Algemeen .....	17
3.1.2	Nota Ruimte .....	17
3.1.3	Realisatieparagraaf.....	17
3.1.4	AMvB Ruimte .....	18
3.1.5	Nota Mobiliteit .....	18
3.1.6	Mobiliteitsaanpak, Vlot van deur tot deur.....	19
3.1.7	Ecologische Hoofdstructuur.....	19
3.1.8	Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland .....	20
3.1.9	Conclusie .....	20
3.2	Provinciaal beleid.....	20
3.2.1	Streekplan Noord-Holland Zuid.....	20
3.2.2	Overgangsdokument geldend streekplanbeleid naar nieuwe Wro.....	20
3.2.3	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan .....	21
3.2.4	Actualisatie Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.....	21
3.2.5	Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2007-2011 .....	21
3.2.6	Nota Groene Wegen .....	22
3.2.7	Nota Natuurbeleid 2005; 'Noord-Holland Natuurlijk!' .....	22
3.2.8	Samenwerkingsovereenkomst Natuurverbinding Naardermeer - Ankeveense Plassen .....	23
3.2.9	Uitvoeringsprogramma recreatief routenetwerk ILG-AGV.....	23
3.2.10	Beleidsnota Routenetwerk kleine recreatievaart .....	23
3.3	Gemeentelijk beleid .....	23
4	Planbeschrijving.....	25
4.1	Algemeen .....	25
4.2	Faunapassages .....	25
4.3	Provinciale weg.....	27
4.4	Landschap.....	27

4.5	Omgeving.....	28
4.5.1	(Woon)bebouwing.....	28
4.5.2	Molen.....	28
4.5.3	Tankstation.....	28
5	Milieu- en omgevingsaspecten.....	29
5.1	Water.....	29
5.1.1	Algemeen.....	29
5.1.2	Waterkeringen.....	29
5.1.3	Waterkwantiteit.....	30
5.1.4	Waterkwaliteit.....	30
5.1.5	Geohydrologische effecten.....	30
5.1.6	Aanbevelingen.....	31
5.2	Natuur.....	31
5.2.1	Algemeen.....	31
5.2.2	Conclusies en aanbevelingen.....	31
5.3	Bodem.....	33
5.3.1	Grond.....	33
5.3.2	Grondwater.....	34
5.3.3	Macrochemie.....	34
5.3.4	Waterbodem.....	34
5.3.5	Asbest.....	34
5.3.6	Bouwstoffenbesluit.....	34
5.3.7	Conclusies en aanbevelingen.....	35
5.4	Archeologie.....	35
5.4.1	Algemeen.....	35
5.4.2	Conclusie.....	36
5.5	Luchtkwaliteit.....	36
5.5.1	Algemeen.....	36
5.5.2	Luchtkwaliteit.....	36
5.5.3	Conclusies en aanbevelingen.....	37
5.6	Geluid.....	37
5.6.1	Algemeen.....	37
5.6.2	Geluid.....	38
5.6.3	Conclusie en aanbevelingen.....	38
5.7	Externe veiligheid.....	38
5.7.1	Algemeen.....	38
5.7.2	Conclusie.....	39
5.8	Kabels en leidingen.....	39
5.8.1	Conclusie en aanbevelingen.....	39
6	Juridische aspecten.....	41
6.1	Algemeen.....	41
6.2	Planregels.....	41
6.2.1	Hoofdstuk I Inleidende regels.....	41
6.2.2	Hoofdstuk II Bestemmingsregels.....	41
6.2.3	Hoofdstuk III Algemene regels.....	42
6.2.4	Hoofdstuk IV Overgangs- en slotregels.....	43
6.3	Handhavingsbeleid.....	43
7	Economische uitvoerbaarheid.....	45
8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	47
8.1	Algemeen.....	47
8.2	Overleg.....	47
8.3	Zienswijzen.....	50
8.4	Horen.....	62

REGELS .....	63
I        Inleidende regels.....	65
Artikel 1 Begrippen.....	67
Artikel 2 Wijze van meten .....	69
II        Bestemmingsregels .....	71
Artikel 3 Groen .....	73
Artikel 4 Natuur .....	75
Artikel 5 Verkeer.....	77
Artikel 6 Water.....	79
Artikel 7 Leiding - Hoogspanningsverbinding .....	81
Artikel 8 Waterstaat - Waterkering .....	83
III       Algemene regels .....	85
Artikel 9 Anti-dubbeltelregel .....	87
Artikel 10 Algemene aanduidingsregels.....	89
Artikel 11 Algemene ontheffingsregels .....	91
Artikel 12 Algemene procedureregels.....	93
IV        Overgangs- en slotregels.....	95
Artikel 13 Overgangsrecht .....	97
Artikel 14 Slotregel .....	99





# TOELICHTING



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het inpassingsplan heeft betrekking op het aanleggen van faunapassages in de N236 alsmede de reconstructie van de N236 tussen km 11.0 en km 13.17, zodat er een natuurverbinding wordt gemaakt tussen het Naardermeer en de Ankeveense Plassen. Het project bestaat uit het maken van twee faunapassages in de N236, het duurzaam veilig inrichten van de weg en het fietspad en het aanleggen van natuurvriendelijke oevers in de te verleggen 's-Gravelandse Vaart. Tevens worden aan weerskanten van de weg en de vaart moerasterreinen aangelegd. Voor fietsers wordt een recreatieve verbinding gemaakt van de N236 onder de westelijke faunapassage door een houten brug over de 's-Gravelandse Vaart naar de Kreugerlaan. Het ontwerp sluit aan op de uit te werken reconstructie van de N236 van km 2.59 tot km 14.55.

De voorgenomen ontwikkeling is niet passend binnen de vigerende bestemmingsplannen. Er is gekozen om voor deze ontwikkeling een provinciaal inpassingsplan op te stellen, omdat er sprake is van provinciale belangen. Een provinciaal inpassingsplan is gelijk te stellen met een (gemeentelijk) bestemmingsplan. Bij de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (per 1 juli 2008) heeft de wetgever de mogelijkheid gecreëerd dat niet alleen gemeenten bestemmingsplannen mogen maken, maar ook de provincies (en Rijk). In plaats van bestemmingsplannen op gemeentelijk niveau, spreken we hier over zogenoemde 'inpassingsplannen' op provinciaal niveau. Op het moment dat het provinciale inpassingsplan in werking is getreden, wordt het geacht deel uit te maken van het/de bestemmingsplan(nen) waarop het betrekking heeft.

## 1.2 Vigerende bestemmingsplannen

### 1.2.1 Bestemmingsplan Buitengebied II, gemeente Wijdmeren

Het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Wijdmeren is het bestemmingsplan "Buitengebied II" van de voormalige gemeente 's-Graveland. Het bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 28 februari 1991 en door gedeputeerde staten van Noord-Holland goedgekeurd op 22 oktober 1991, nr. 91-711180. De vigerende bestemmingen zijn: 'Natuurgebied', 'Agrarisch gebied met landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden' en 'Verkeersdoeleinden'. Doordat de inrichting van het gebied wijzigt, is er sprake van strijd met het bestemmingsplan.

### 1.2.2 Bestemmingsplan Buitengebied, gemeente Hilversum

Het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Hilversum is het bestemmingsplan "Buitengebied". Het bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 11 september 2002 en door gedeputeerde staten van Noord-Holland goedgekeurd op 14 april 2003. Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State op 2 juni 2004 heeft gedeputeerde staten een nieuw goedkeuringsbesluit genomen op 30 november 2004. Het bestemmingsplan dat partieel is herzien, is op 16 oktober 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. De vigerende bestemmingen zijn: 'Natuurgebied' met de nadere aanduiding 'veenweide gebied', 'Agrarisch gebied met landschapswaarden', 'Watergangen' en 'Verkeersdoeleinden' met de nadere aanduiding 'overige wegen'. Doordat de inrichting van het gebied wijzigt, is er sprake van strijd met het bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan "Buitengebied" is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het realiseren van een ecologische verbindingzone. Echter deze wijzigingsbevoegdheid is onvoldoende toereikend om beoogde ontwikkeling mogelijk te maken.

1.2.3 Bestemmingsplan Landelijk Gebied ten oosten van de Vecht, gemeente Weesp  
Het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Weesp is het bestemmingsplan "Landelijk Gebied ten oosten van de Vecht". Het bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 19 oktober 1994 en door gedeputeerde staten van Noord-Holland goedgekeurd op 6 juni 1995, nr. 94-714055.

### **1.3 Aard en doel**

Het "Inpassingsplan N236 - Faunapassages en reconstructie" betreft een herziening van de vigerende regelingen. Met dit inpassingsplan wordt de beoogde reconstructie van de N236 en het aanleggen van faunapassages mogelijk gemaakt. Het plan biedt de juridische basis voor het mogelijk maken van gewenste én het tegengaan van ongewenste niet ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied. Het inpassingsplan is zo eenvoudig en eenduidig mogelijk opgesteld en biedt voldoende ruimte voor eventuele optimalisaties van het huidige ontwerp.

### **1.4 Leeswijzer**

Het inpassingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, waaraan wordt getoetst. In de toelichting zijn de achterliggende gedachten bij het inpassingsplan verwoord. In het eerste hoofdstuk van deze toelichting zijn de aanleiding en het doel van het inpassingsplan verwoord. Het tweede hoofdstuk geeft een beeld van de huidige situatie in het plangebied. Er wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke opzet en de aanwezige functies. In het derde hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het beleidskader en regelgeving. De verschillende milieu- en omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op ruimtelijke ontwikkelingen komen aan bod in het vierde hoofdstuk. Het vijfde hoofdstuk geeft een planbeschrijving, waarin te verwachten ontwikkelingen en het gewenste, ruimtelijke beeld onder woorden worden gebracht. Een toelichting op de juridische aspecten van dit inpassingsplan wordt gegeven in het zesde hoofdstuk. Daarin wordt ingegaan op enkele bepalingen per bestemming. In hoofdstuk zeven komen de maatschappelijke en de financiële uitvoerbaarheid aan bod. In het laatste hoofdstuk zijn de reacties van Bro-overlegpartners partners, alsmede de uitkomsten van de hoorplicht opgenomen.

## 2 Huidige situatie

### 2.1 Ligging plangebied

Het project "N236 – Faunapassages en reconstructie" betreft twee onderdelen: de reconstructie van de N236 en de aanleg van een natuurverbinding tussen het Naardermeer en de Ankeveense Plassen. Het plangebied bevindt zich op de provinciale N236 (op het traject Amsterdam – Bussum) tussen de kilometrage 11.00 en 13.17; de Loodijk. De kruising met het Hollands End maakt onderdeel uit van het gebied.

Daarnaast behoren de zuidwestelijke percelen van de Hilversumse Bovenmeent, die nu nog als landbouwgrond in gebruik zijn, tot het plangebied. De Melkmeent is aan de noordkant de begrenzing. De westelijke faunapassage zorgt voor een verbinding van de Hilversumse Bovenmeent met de percelen nabij de molen. De oostelijke passage die gebouwd wordt, zorgt voor een verbinding met het bestaande moeras ten zuiden van de N236 en ten oosten van het Hollands End.

Voor een overzicht van de globale ligging van het plangebied wordt verwezen naar figuur 2.1.



Figuur 2.1. Topografische ligging van het plangebied

## 2.2 Huidige situatie

### 2.2.1 Provinciale weg

De N236 is een provinciale weg en is te typeren als een gebiedsontsluitingsweg met twee rijstroken. De weg heeft een snelheidsregime van 80 km/uur (lokaal is dat 50 km/uur) en is voorzien van een vrijliggend, in twee richtingen te berijden fietspad.

Op het onderhavige wegvak ligt de N236 in zijn geheel op een dijklichaam en wordt de weg over de gehele lengte aan de noordzijde begrensd door de 's-Gravelandse Vaart, waar zich aan de noordzijde tot aan de Kreugerlaan dat deel van de Hilversumse Bovenmeent bevindt dat van agrarisch terrein tot natuurterrein met moerassen en plassen zal worden ingericht. Binnen dit gebied zal ook de te verleggen 's-Gravelandse Vaart komen te liggen.

Nabij de kruising met het Hollands End bevindt zich een aantal bebouwde percelen. Achtereenvolgens een benzinstation, een restaurant en een enkele woning. Alle terreinen met bebouwing en enkele niet bebouwde terreinen hebben een inrit vanaf de N236.

### 2.2.2 Natuurverbinding Naardermeer – Ankeveense Plassen

De Natuurverbinding Naardermeer – Ankeveense Plassen maakt onderdeel uit van de ontsnippering van het Natuurkerngebied van de Vechtstreek en vormt de complementering van de ontbrekende schakel tussen twee belangrijke laagveenmoerasesystemen van de Ecologische Hoofdstructuur.

#### Naardermeer

Het Naardermeer is een natuurlijk meer dat vermoedelijk al ontstaan is aan het eind van de voorlaatste ijstijd. Daarna is de vorming van dit meer beïnvloed door veenriviertjes en overstromingen van de Vecht en mogelijk ook de Zuiderzee. Het is dus niet gevormd door het winnen van veen, zoals de andere Vechtplassen. Het stond via de Vecht in open verbinding met de Zuiderzee.

In de 14e eeuw is het Naardermeer afgedamd. Tot dat moment was het meer een gevaar voor de omgeving, daarna werd de omgeving een gevaar voor het Naardermeer. In de 17e eeuw werden veel meren drooggelegd. Ook het Naardermeer moest eraan geloven. In 1629 was de droogmaking een feit. Dat zelfde jaar nog werd Amsterdam bedreigd door de Spaanse troepen. Men stak de dijken door om een groot gebied onder water te zetten als verdediging. De eerste mislukte droogmaking was een feit. De tweede poging tot inpolderen werd in 1883 ondernomen, met een stoomgemaal. Nu bekend als De Machine aan de Meerkade. Door een grote aanvoer van grondwater, moest veel water uit de polder gemalen worden. De kosten hiervoor werden te hoog en drie jaar later werd het gebied weer onder water gezet. In het gebied zijn nog sporen van de inpoldering te zien; het patroon van kaden en sloten is te herkennen door de rechthoekige stroken riet.

In november 1904 dienden de Burgemeester & Wethouders van Amsterdam een voordracht in bij de gemeenteraad om het Naardermeer te dempen met stedelijk afval. Dit vormde de aanleiding voor Jac. P. Thijssen en E. Heimans om de Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten op te richten en het Naardermeer aan te kopen. Het meer was tot dat moment eigendom van de familie Rutgers van Rozenburg. Met obligaties lukte het Natuurmonumenten om het gebied in 1906 aan te kopen. Door de verkoop van riet en door de visserij bracht het Naardermeer zelf voldoende geld op om de lening af te lossen.

#### Hilversumse Bovenmeent

De Hilversumse Bovenmeent is de polder ten zuiden van het Naardermeer, zie afbeelding 2.3. Dit was vroeger landbouwgrond. De grond is nu van Natuurmonumenten, die er ondiepe plassen heeft gecreëerd. Het gebied heeft een enorme aantrekkingskracht op verschillende soorten vogels.



Afbeelding 2.3

Door het lage waterpeil in de omringende polders verloor het Naardermeer tot 10 jaar geleden nog veel water aan de omgeving. Dit heet ook wel 'wegzijing'. Bovendien is de wateraanvoer vanaf het Gooi, de regionale kwel, sterk afgenomen door grondwaterwinning en toename van verhard oppervlak. Dit zijn oorzaken van verdroging. Om verdroging van het Naardermeer tegen te gaan wordt er sinds 1984 water uit het IJmeer ingelaten. Dit water wordt door een waterbehandelingsinstallatie ontdaan van fosfaten, omdat fosfaten niet goed zijn voor de waterkwaliteit. De inlaat van dit gedefosfateerde IJmeerwater is geen duurzame oplossing. Het is kostbaar en er wordt bovendien gebiedsvreemd water aan het ecosysteem toegevoegd.

Om de wegzijing tegen te gaan is het waterpeil in de omliggende polders verhoogd. Hier aan voorafgaand is er in 1996 veel grondwerk uitgevoerd. In de lage delen van de polder is de toplaag afgegraven en de sloten zijn voorzien van brede plasbermen. Door het afgraven wordt niet alleen de voedselrijke toplaag verwijderd, er ontstaat tevens open water met een diepte van 0 - 50 cm. Dit vormt een belangrijk leefgebied voor steltlopers, eenden en amfibieën. Door dit grondwerk en de peilverhoging zal de open droge graslandpolder zich ontwikkelen tot een gebied met afwisselend ondiep open water, riet, grazige vegetaties en moerasbos.

#### Ankeveense Plassen

De Ankeveense Plassen zijn ontstaan door vervening. In petgaten werd turf gewonnen die werd gedroogd op smalle stroken land, de legakkers. Harde wind en hoge golven spoelden de legakkers weg, zodat steeds grotere, open watervlaktes ontstonden. Toch is de verveningstructuur in dit natuurgebied bij Ankeveen nog goed herkenbaar. Naast veenplassen bestaat de beschermde natuur uit moerassen en moerasbos.





## 3 Beleidskader

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 Algemeen

Op rijksniveau krijgt de Nota Ruimte en overig ruimtelijk relevant Rijksbeleid met invoering van de Wro (Wet ruimtelijke ordening) de status van structuurvisie. Doorwerking van het Rijksbeleid, gekoppeld aan de goedkeuring van bestemmingsplannen en beoordeling van de streekplannen, is na 1 juli 2008 niet langer aan de orde. Voor een aantal onderdelen is doorwerking van de rijksbelangen verzekerd langs de weg van bestuursovereenkomsten met de provincie.

#### 3.1.2 Nota Ruimte

De visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en belangrijkste bijbehorende doelstellingen zijn vastgelegd in de Nota Ruimte<sup>1</sup>. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland te beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:

- Versterken van de internationale concurrentiepositie;
- Het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
- Het borgen en versterken van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- Het borgen van veiligheid.

Het kabinet streeft naar basiskwaliteit voor steden en dorpen en de bereikbaarheid daarvan. Bundeling staat daarbij voorop. Het Rijk beperkt zich over het algemeen tot het aangeven van kaders en normen. Bij de uitvoering krijgen decentrale overheden meer ruimte.

Voor mobiliteit en infrastructuur gaat het Rijk uit van een bundelingsstrategie. Om op toekomstige ontwikkelingen voorbereid te zijn wordt rekening gehouden met de benodigde uitbreidingsruimte voor de hoofdinfrastructuur. Het Rijksbeleid is gericht op een goede inpassing van infrastructuur in stad en land en op opheffing en voorkoming van barrièrewerking. Daarnaast streeft het Rijk naar een optimale aansluiting van Nederland op de internationale netwerken.

Reconstructie van de N236 is gericht op de verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De reconstructie is een treffend voorbeeld van het streven naar een goede bereikbaarheid en het opheffen en voorkomen van barrièrewerking.

#### 3.1.3 Realisatieparagraaf

In juni 2008 heeft het kabinet de Realisatieparagraaf Nationaal ruimtelijk beleid vastgesteld. Deze paragraaf geeft inzicht in welke nationale belangen het kabinet heeft gedefinieerd en op welke wijze het Rijk deze wil verwezenlijken.

De Nota Ruimte en de andere vigerende planologische kernbeslissingen (PKB's) hebben op 1 juli 2008 op basis van het overgangsrecht de status van structuurvisie gekregen. De Realisatieparagraaf krijgt eveneens de status van structuurvisie en wordt als het ware toegevoegd aan de Nota Ruimte en overige PKB's. Nieuwe structuurvisies moeten volgens de Wro een beschrijving bevatten waaruit blijkt hoe het Rijk de in de structuurvisie verwoorde nationale ruimtelijke belangen wil verwezenlijken. Omdat de vigerende PKB's nog niet over een

<sup>1</sup> 'Nota Ruimte', ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, Den Haag, 17 januari 2006

dergelijke realisatieparagraaf beschikken heeft het kabinet deze realisatieparagraaf vastgesteld. Het overzicht van alle nationale ruimtelijke belangen uit de verschillende PKB's en de voorgenomen verwezenlijking daarvan worden gebundeld in één Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid

#### 3.1.4 AMvB Ruimte

De AMvB Ruimte omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte PKB's (planologische kernbeslissingen) die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met de AMvB Ruimte maakt het rijk pro-actief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Voor het overige hebben provincies en gemeenten de vrijheid om hun eigen belangen te bepalen en daar uitvoering aan te geven.

Met de eerste tranche van de AMvB Ruimte heeft het Rijk een zo beleidsneutraal mogelijke vertaling gemaakt van bestaande ruimtelijke kaders. Deze laat de bestaande bestuurlijke verhoudingen dan ook intact. De ontwerp-AMvB wordt naar de Eerste en Tweede Kamer gezonden en via de Staatscourant en de website van het ministerie VROM bekend gemaakt. Inwerkingtreding is voorzien voor medio 2010.

Het meer recente Rijksbeleid zal worden opgenomen in een volgende fase van de AMvB Ruimte, die over een jaar naar de Eerste en Tweede Kamer wordt gezonden. Hierin zal mogelijk plaats worden ingeruimd voor de kaders voor het IJsselmeergebied, de Structuurvisie Randstad 2040 en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV III).

#### 3.1.5 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit<sup>2</sup> vervangt het Structuurschema Verkeer en Vervoer II en werkt de ruimtelijke strategie, zoals beschreven in de Nota Ruimte nader uit. De Nota geeft hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de periode tot en met 2020. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De Nota Mobiliteit geeft aan op welke wijze het Rijk dit wil doen. In de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven van het in de Nota Mobiliteit geschetste beleid.

De Nota Mobiliteit geeft de volgende beleidsdoelen aan:

1. het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
2. het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
3. een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
4. het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van de beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden en een vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving.

De ambitie, zoals neergelegd in de Nota Mobiliteit, is het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Tevens dient hierbij gestreefd te worden naar een permanente verbetering van de verkeersveiligheid.

De overheden streven naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur.

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen voor knelpunten op het hoofdwegennet wordt ook de mogelijkheid onderzocht van het verbeteren van het onderliggend wegennet en van

<sup>2</sup> Nota Mobiliteit, Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid, Ministerie van VenW en VROM, vastgesteld februari 2006

ontvlechting van verkeersstromen naar afstand of motief. De effecten van de verschillende maatregelen op veiligheid, de kwaliteit van leefomgeving en op de robuustheid van het netwerk, zodat de gevoeligheid voor verstoringen vermindert, worden in de afwegingen betrokken.

Bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn drie belangrijke aspecten die een rol spelen bij de reconstructie van de N236 en zijn passend binnen het beleid van de Nota Mobiliteit.

### 3.1.6 Mobiliteitsaanpak, Vlot van deur tot deur

Vlot en veilig van deur tot deur. Dat is wat het kabinet met de MobiliteitsAanpak<sup>3</sup> wil bereiken. In de Nota Mobiliteit uit 2004 staat beschreven hoe Nederland mobiel kan blijven. De doelen uit deze nota blijven gelden, maar de prognoses waarop de maatregelen in die nota zijn gebaseerd, worden eerder dan verwacht door de werkelijkheid ingehaald. Met de MobiliteitsAanpak wil het kabinet een antwoord bieden op de groeiende verkeersproblemen én een ambitie neerzetten voor 2028 en de tijd erna. De maatregelen op de korte termijn (tot en met 2012) zijn er vooral op gericht om het grootste (file)leed te beperken.

Een van de doelstelling zoals genoemd in de Nota Mobiliteit spreekt over een verbetering van de bereikbaarheid van deur-tot-deur. Verkeersveiligheid is hierbij een prominent onderwerp. Het actieprogramma wegen is gericht op de verbetering van de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en regionale wegen, en verbetering van de aansluitingen tussen openbaar vervoer en weg.

De reconstructie van N236 speelt in op het vergroten van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De voorgenomen ontwikkelingen komen overeen met het beleid zoals beschreven in de MobiliteitsAanpak.

### 3.1.7 Ecologische Hoofdstructuur

Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) streeft ernaar om in 2020 meer dan 750.000 hectare aan natuurgebieden bij de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) te laten horen. Het grootste deel van deze EHS-gebieden zijn bestaande bossen en natuurgebieden. Daarbij komt nog ruim zes miljoen hectare natte natuur: meren, rivieren en de Nederlandse delen van de Noordzee en de Waddenzee. Milieumaatregelen moeten ervoor zorgen dat de natuur binnen de EHS schoner en stiller wordt. De EHS wordt bovendien steeds beter planologisch beschermd. Dat is niet alleen beter voor de natuur zelf, maar ook voor recreanten die rust en kwaliteit zoeken. Ze kunnen ervaren hoe Nederland er vroeger van nature uitzag. In de EHS is vooral plaats voor bijzondere planten en dieren. Er zijn ook meer mogelijkheden voor woeste natuur die zichzelf in stand houdt, op de manier zoals dit ging voor de komst van de mens.

Om een grootschalig ecologisch netwerk als de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) te kunnen realiseren zijn verbindingen in de vorm van brede natuurzones nodig die de grote natuurgebieden aan elkaar koppelen. Deze natuurzones koppelen bestaande natuur aan nieuwe natuur. Deze verbindingen zijn nodig om genetische uitwisseling tussen plant- en diersoorten van deze verschillende gebieden mogelijk te maken. Ook wordt zo het leefgebied van de plant- en diersoorten groter.

De droge en natte natuur van de EHS zal uiteindelijk een aaneengesloten netwerk vormen dat over de grenzen met andere landen aansluit bij het Pan-Europees Ecologisch Netwerk (PEEN). Daarnaast wordt in de Europese Unie waardevolle en voor Europa kenmerkende natuur beschermd door het netwerk Natura 2000. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. In Nederland maken de Habitatrichtlijn geheel en de Vogelrichtlijngebieden gedeeltelijk onderdeel uit van de EHS.

Het aanleggen van twee faunapassages past binnen de doelstelling om de EHS-gebieden met elkaar te verbinden.

<sup>3</sup> 'MobiliteitsAanpak', ministerie van VenW, Den Haag, oktober 2008

### 3.1.8 Beleidsvisie RecreatieToervaart Nederland

De Beleidsvisie RecreatieToervaart Nederland (BRTN 2008-2013) is een visie op het behoud en de ontwikkeling van het landelijk netwerk van recreatieve vaarwegen en vervangt de BRTN 2000. De BRTN omvat vaarwegen, doorvaartmaten en een overzicht van de fysiek nautische knelpunten per provincie. De vaarwegknelpunten zijn in overleg met de provincies vastgesteld. Het rijk heeft in het kader van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) tot 2013 ruim 30 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de verbetering van het basistoervaartnet. Provincies, gemeenten en waterschappen dragen ook bij aan het oplossen van knelpunten op het basistoervaartnet.

### 3.1.9 Conclusie

De reconstructie van de N236 en het aanleggen van de faunapassages past binnen het rijksbeleid.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Streekplan Noord-Holland Zuid

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 17 februari 2003 het streekplan Noord-Holland Zuid vastgesteld. Op 19 november en 17 december 2007 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de partiële herziening van het streekplan Noord-Holland Zuid en het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord vastgesteld. Met deze partiële herziening zijn de beide streekplannen in lijn gebracht met de Nota Ruimte van het Rijk en is ingespeeld op een aantal actuele ontwikkelingen.

De ontwikkeling van natuur krijgt de komende jaren een extra impuls. In de Vechtstreek liggen verschillende natte natuurgebieden van (nationale) betekenis: Naardermeer, Ankeveense plassen, Loosdrechtse plassen. Deze plassen maken deel uit van de zogenaamde Natte As, de landelijke verbindingzone van de Zeeuwse Delta naar het Friese Merengebied. Om het Vechtplassengebied tot een aaneengesloten natuurgebied te maken wordt naast de bestaande plannen uitgegaan van circa 500 ha (indicatief) voor realisering voor het Noord-Hollandse deel van de Natte As. In het Gooi bestaat de impuls voornamelijk uit het versterken van bestaande kwaliteiten en het opheffen van grote barrières in de ecologische structuur. De stedelijke contouren van het Gooi liggen min of meer vast en de gebieden daarbuiten zijn natuur/groengebied of hebben een aankooptitel. Er zijn slechts kleine hiaten met een geschatte omvang van circa 100 ha.

Centraal in het beleid voor natuur en landschap staat het realiseren van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een landelijk samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden. Hij omvat die delen van de provincie waar de meeste waarden aanwezig zijn en waar behoud en ontwikkeling daarvan de meeste kansen hebben. Allereerst is van belang dat de samenhang van de EHS niet door verstedelijking (en andere bebouwing) en infrastructuur wordt verbroken. Verder wordt er vanuit gegaan dat in de EHS alleen nieuwe vormen van ruimte- en bodemgebruik een plaats kunnen vinden, die de functie van de EHS ondersteunen en zo mogelijk versterken. Een beoordeling daarvan is uiteraard afhankelijk van de aard van het gebruik en de plaats binnen de EHS.

De gehele EHS is daartoe planologisch beschermd door middel van het 'nee, tenzij' regime uit de Nota Ruimte. Dit houdt in dat ingrepen die de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS aantasten niet zijn toegestaan, tenzij er redenen zijn van groot openbaar belang en er geen alternatieven zijn.

Wat betreft verkeer en vervoer staat het streekplan voor een efficiënt gebruik van de bestaande wegen door een goede organisatie, goede voorzieningen en samenwerking met andere wegbeheerders. Reconstructie van de N236 sluit hierop aan.

Samenvattend kan gesteld worden dat zowel de faunapassages als de reconstructie passen in het vigerende Streekplan.

### 3.2.2 Overgangsdokument geldend streekplanbeleid naar nieuwe Wro

Het overgangsrecht zoals verwoord in de Invoeringswet Wro regelt dat een streekplan vanaf de

inwerkingtreding van de nieuwe Wro op 1 juli 2008 van rechtswege wordt aangemerkt als structuurvisie. Het streekplan wordt daarmee een zogenaamd zelfbindend instrument. Met het overgangsdokument geeft de provincie aan hoe het huidige provinciaal planologisch beleid op een slagvaardige wijze wordt gerealiseerd na het vervallen van het goedkeuringsvereiste van bestemmingsplannen tot het moment dat de provincie beschikt over de structuurvisie (naar verwachting eerste kwartaal van 2010).

Het document bevat geen nieuw beleid, met andere woorden de beleidsdoelen zoals verwoord in het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Zuid worden niet gewijzigd; er is geen sprake van een streekplanherziening.

### 3.2.3 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Provinciale Staten hebben in februari 2003 het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland<sup>4</sup> (VVNH) met de titel 'Ruimte voor Mobiliteit' vastgesteld. Met dit plan geeft de provincie aan welke visie zij heeft op verkeer en vervoer in Noord-Holland.

Het beleid gaat uit van vraaggericht beleid en het faciliteren van het verkeer in het algemeen, waarbij de vrijheid van de vervoerskeuze niet aangetast mag worden. De automobilititeit zal de komende jaren alleen maar verder toenemen. Om al die voertuigen goed te laten doorstromen, zullen pakketten van maatregelen ingezet moeten worden waar onder meer inzitten: betere benutting van bestaande infrastructuur, nieuwe infrastructuur, openbaar vervoer, innovatieve technologieën en verkeersmanagement. De aandacht van de provincie gaat vooral uit naar het aanpakken van notoire knelpunten met veel voorkomende verkeersopstoppingen op het wegennet. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met de verkeersveiligheid.

### 3.2.4 Actualisatie Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Provinciale Staten hebben op 22 mei 2007 het Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, Actualisatie van het PVVP 2007 – 2013 vastgesteld en bouwt voort op het vigerende PVVP. De algemene beleidsdoelstelling is en blijft 'vlot en veilig door Noord-Holland'. De uitdaging voor Noord-Holland is om bij groeiende mobiliteit de bereikbaarheid de komende jaren te waarborgen.

Om tot het beste netwerkgebruik te komen zal Noord-Holland inzetten op speerpunten. Een van deze speerpunten is de ruimtelijke ontwikkeling. Ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit is bepaald dat bij de ontwikkeling dan wel de herstructurering van infrastructuur er vaak mogelijkheden liggen om slimme combinaties aan te gaan met projecten in de omgeving. Hierbij gaat het niet alleen om de landschappelijke inpassing, maar om het samenspel van verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. Door sterker in te zetten op de kwaliteit van het landschap als geheel wordt infrastructuur onderdeel van het landschap en passend binnen het landschap.

Hiermee neemt de duurzaamheid van de oplossing toe. De provincie zal bij verschillende nieuwe ontwikkelingen de opgave vanuit een breder landschappelijk kader bekijken en zich inzetten voor een goede ruimtelijke kwaliteit.

De reconstructie van de N236 in combinatie met het aanleggen van faunapassages is een goed voorbeeld van zo'n combinatie.

### 3.2.5 Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2007-2011

Het ontsnipperingsplan is een project dat is opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2007-2011 (projectnummer alg-15). In het ontsnipperingsplan geeft de provincie aan op welke wegen welke faunapassages/tunnels in voorbereiding/uitvoering zijn. Deze faunapassages/tunnels (zogenaamde "ontsnipperingspunten") worden aangelegd om versnippering van de ecologische hoofdstructuur tegen te gaan. Daar waar de provinciale wegen en vaarwegen fysieke barrières in de ecologische hoofdstructuur zijn, worden maatregelen genomen. De "ontsnipperingspunten" zijn vastgelegd in de kwantiteitsmonitor van de Ecologische Verbindingszones in Noord-Holland. De kwantiteitsmonitor is in 2004 door DLG opgesteld voor de realisatie van de verbindingzones in Noord-Holland. In 2007 zijn de gegevens geactualiseerd. De kwantiteitsmonitor geeft antwoord op vragen als; welke

<sup>4</sup> Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, provincie Noord-Holland, vastgesteld 10 februari 2003



verbindingzones zijn al gereed, welke projecten worden er in de verbindingzones uitgevoerd, welke zones zijn het meest kansrijk om te gaan aanleggen, enz. Ook staat erin welke infrastructurele knelpunten (ontsnipperingspunten) zijn opgelost en welke nog niet. De monitor wordt jaarlijks gevuld door gegevens die via het Platform Verbinden en Ontsnippen verzameld worden. Het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) wordt gevuld met ontsnipperingspunten, die zijn vastgelegd in de kwantiteitsmonitor Ecologische Verbindingzones. In het PMI zijn ontsnipperingspunten in de volgende wegen opgenomen: N201, N236, N248, N417, N511, N512, N524, N525, N526, N527.

### 3.2.6 Nota Groene Wegen

Ecologische verbindingzones zijn een belangrijk onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Het zijn stroken natuur die verschillende, vaak verspreid liggende natuurgebieden met elkaar verbinden. Planten en dieren kunnen zich zo van het ene naar het andere gebied verplaatsen. De provincie realiseert de verbindingzones in samenwerking met waterschappen, gemeenten, Rijkswaterstaat, agrariërs, Nederlandse Spoorwegen, recreatieschappen en natuurbeschermingsorganisaties en stelt subsidie beschikbaar. Waar de ecologische verbindingzones liggen en hoe ze ingericht en beheerd moeten worden, staat in de provinciale nota Groene Wegen, leidraad voor ontwikkeling en beheer van ecologische verbindingzones in Noord-Holland van juni 1999. Bij de uitvoering wordt ook rekening gehouden met zaken als waterberging, cultuurhistorie, landschappelijke waarden en recreatie.

In deze nota is de Natuurverbinding Naardermeer- Ankeveense plassen aangemerkt als *Hoogwaardige moerasverbinding, al dan niet met een bosstrook*. Bij de inrichting van het plangebied is rekening gehouden met het streefbeeld en inrichting zoals beschreven in deze nota.

### 3.2.7 Nota Natuurbeleid 2005; 'Noord-Holland Natuurlijk!'

Het bestaande natuurbeleid in Noord-Holland is onder de loep genomen en de essentie van dat beleid is ondergebracht in de nota, 'Noord-Holland Natuurlijk<sup>5</sup>'. Deze is te beschouwen als de Noord-Hollandse natuuragenda voor de jaren 2005-2010, met specifieke aandacht voor de collegeperiode (tot 2007) en met een doorkijk naar 2018 (de beleidshorizon van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur - PEHS).

Wegen, kanalen en spoorlijnen verhogen de menselijke mobiliteit, maar doorsnijden de Noord-Hollandse natuur en belemmeren dieren juist in hun mobiliteit. Waar de harde infrastructuur een knelpunt vormt in een verbindingzone, worden verschillende maatregelen genomen om deze knelpunten weg te nemen. De grote ecoducten of natuurbruggen, zoals die bij Zanderij Crailo en het beoogde ecoduct over de Zandvoortselaan, springen wellicht het meest in het oog. Daarnaast worden verschillende kleinschaliger maatregelen getroffen, zoals het aanleggen van kanalen of buizen onder provinciale wegen om onder andere insecten, muizen, padden en salamanders veilig over te laten steken. In het provinciale Verkeers- en Vervoerplan worden maatregelen opgenomen om de bestaande provinciale infrastructuur aan te passen, terwijl bij de planning van nieuwe wegen vóór al rekening wordt gehouden met ontsnipperingsmaatregelen. Het Rijk neemt verantwoordelijkheid voor de ontsnippering van de rijkswegen en vaarwegen (Meerjaren Programma Ontsnippering, 2005), gemeenten leggen over het algemeen ontsnipperingsmaatregelen in bestaande wegen aan met subsidie van de provincie. De planning van de ontsnipperingsprojecten van de verschillende organisaties wordt in het 'Platform Verbinden en Ontsnippen' op elkaar afgestemd.

Een actueel voorbeeld is de geplande verbinding tussen het Naardermeer en de Ankeveense Plassen. Beide liggen vlak bij elkaar en maakten vroeger deel uit van een veel groter, aaneengesloten moerasachtig gebied. Dieren die van het ene naar het andere gebied trekken, vinden tegenwoordig flinke obstakels op hun weg. Met name de provinciale weg tussen Weesp en Hilversum (de N236) en de daarnaast gelegen 's-Gravelandsevaart vormen een onneembare barrière. Om deze barrière te slechten worden onder de weg twee grote faunapassages gemaakt. De weg wordt over een lengte van 75 meter op palen gezet, waardoor

<sup>5</sup> Noord-Holland Natuurlijk, 4 juli 2005

een onderdoorgang van drie meter hoog ontstaat. De passages hebben veel lichtinval en zijn groen; de natuur zal gewoon onder de weg doorlopen en de passerende dieren vinden er wat ze nodig hebben. Reeën hebben voldoende ruimte, ringslangen beschutting en vlinders de juiste begroeiing om zich van struik naar struik te verplaatsen. De oevers van de vaart zijn nu kaal en bieden geen beschutting; daar zullen brede rietkragen worden aangelegd en aan weerskanten van de weg en de vaart worden moerasterreinen en poelen aangelegd. De bestaande natuurterreinen kunnen zo als het ware aan elkaar groeien, waardoor er weer uitwisseling van soorten plaats kan vinden en de natuur vitaal blijft. Het project wordt integraal uitgevoerd, tegelijk met een herstructurering van de weg en de aanleg van een fietsverbinding.

### 3.2.8 Samenwerkingsovereenkomst Natuurverbinding Naardermeer - Ankeveense Plassen

Op 23 maart 2006 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, de gemeenten Hilversum en Wijdemeren en Natuurmonumenten. Het doel van deze overeenkomst is dat partijen zich gezamenlijk zullen inzetten voor de realisatie en het duurzaam instandhouden van het project Natuurverbinding Naardermeer – Ankeveense Plassen conform het op 21 februari 2005 door de Stuurgroep Herstelplan Naardermeer vastgestelde schetsontwerp voor de Natuurverbinding.

### 3.2.9 Convenant Herstelplan Naardermeer

Op 21 januari 1994 is het Convenant Herstelplan Naardermeer getekend door de Provincie Noord-Holland, Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht, Natuurmonumenten, NS, Rijkswaterstaat, Ministerie van Landbouw en omliggende gemeenten. Zij hebben zich vastgelegd om een groot pakket van herstelmaatregelen uit te voeren. Dit initiatief heeft geleid tot een bestuurlijke overeenkomst, waarin de betrokken instanties door ondertekening een verplichting zijn aangegaan. Deze verplichting bestaat uit het nemen van maatregelen die leiden tot herstel, behoud en versterking van de natuurwaarden van het Naardermeer. Er staat ook in hoe de te realiseren verbeteringen op korte en lange termijn in stand gehouden en getoetst kunnen worden. Dit herstelplan was actief van 1992 tot en met 2005. In deze periode is gewerkt aan de volgende maatregelen:

- Verminderen grondwaterontrekking in het Gooi;
- Bevorderen infiltratie regenwater;
- Aanwijzen relatienotagebieden;
- Versnelde verwerving reservaatgebieden;
- Peil verhogen;
- Inrichten ecologische verbindingzones;
- Baggeren 500.000 m<sup>3</sup>;
- Natuurherstelprojecten (plaggen van rietland en moerasbos).

### 3.2.9 Uitvoeringsprogramma recreatief routenetwerk ILG-AGV

Het Uitvoeringsprogramma recreatief routenetwerk ILG-AGV 2009-2014 is vastgesteld door de ILG gebiedscommissie Amstel, Gooi en Vechtstreek. Met het oog op feitelijke uitvoering van projecten is in dit programma een indeling gemaakt naar haalbare en uitvoerbare projecten (opgenomen in deel A) en projecten die mogelijk kansrijk zijn, maar nog in de fase van visievorming verkeren of nog niet zijn opgepakt.

De onderhavige ontwikkeling met Multifunctionele verbinding voor fietsers, wandelaars en ruiters is in het uitvoeringsprogramma opgenomen als een project die in 2014 uitvoeringsgereed kan zijn.

### 3.2.10 Beleidsnota Routenetwerk kleine recreatievaart

De Beleidsnota Routenetwerk kleine recreatievaart vormt een beleidshandvat en -startpunt om het Noord-Hollands routenetwerk voor de kleine recreatievaart zoveel mogelijk knelpuntvrij te maken om voor de waterrecreant een zo kwalitatief goed mogelijke vaarervaring te bieden.

## 3.3 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid ligt vast in de vigerende bestemmingsplannen. Daarnaast geldt ook de eerder genoemde samenwerkingsovereenkomst en het convenant als gemeentelijk beleid. Met

betrekking tot het inpassingsplan zijn dit de belangrijkste relevante beleidsstukken op gemeentelijk planniveau.



## 4 Planbeschrijving

### 4.1 Algemeen

De provincie Noord-Holland is voornemens een robuuste natuurverbinding aan te leggen tussen het Naardermeer en de Ankeveense Plassen (zie afbeelding 4.1.1). Deze twee natuurgebieden liggen vlak bij elkaar, maar dieren die van het ene gebied naar het andere trekken vinden nogal wat obstakels op hun weg. Vooral de drukke provinciale weg tussen Weesp en Hilversum, de N236, met direct ernaast de 's-Gravelandse Vaart, is voor zoogdieren, amfibieën en reptielen een onneembare barrière. Om deze barrière te slechten worden onder de weg twee grote faunapassages gemaakt. Ook voor recreanten en omwonenden is er straks een betere verbinding met het Naardermeer. Voor het autoverkeer wordt de veiligheid verbeterd door reconstructie van de provinciale weg.



Afbeelding 4.1.1

### 4.2 Faunapassages

De westelijke faunapassage zal bestaan uit twee viaducten (zie afbeelding 4.2.1) waarover de weg geleid wordt en vormt op maaiveldniveau de verbinding tussen de Ankeveenseplassen en de Hilversumse Bovenmeent. De passage komt te liggen ter hoogte van de molen, met de open afritten ter plaatse van de huidige vaart en de viaducten iets ten noorden van de huidige noordelijke kade van de vaart. Aan de zuidzijde van de N236 ter hoogte van km 11.5 vormt de thans nauwelijks zichtbare Hollandse kade een cultuurhistorische element. Op het terrein van de molen bevindt zich een gemaal voor het op peil houden van het waterrijke gebied van de Ankeveenseplassen. Het aangrenzend deel van deze plassen zal worden meegenomen in de natuurontwikkeling binnen dit project. Nabij de kruising met het Hollands End bevindt zich een aantal bebouwde percelen, achtereenvolgens een benzinstation, een restaurant en een enkele

woning. Alle terreinen met bebouwing en enkele niet bebouwde terreinen hebben een inrit vanaf de N236.



Afbeelding 4.2.1

Vanaf het Hollands End tot aan het eind van de projectgrens bij km 13.1 bevindt zich aan de zuidzijde een moerassig gebied, dat vanaf km 12.5 tot km 13.1 in de oostelijke faunapassage zal worden mee ontwikkeld tot natuurgebied. Deze oostelijke passage zal ook bestaan uit twee viaducten waarover de N236 wordt geleid (zie afbeelding 4.2.2). De N236 zal ten zuiden van de bestaande weg worden aangelegd. Op maaiveldniveau ontstaat zo de verbinding tussen de Ankeveense plassen en het natte deel van de Hilversumse Bovenmeent. De bestaande weg met een natuurvriendelijke oever aan te passen kade, vormt aan de noordzijde de begrenzing van het te ontwikkelen terrein. De begrenzing aan de zuidzijde vormt de daar aanwezige vuilnisbelt.







Afbeelding 4.2.2

#### 4.3 Provinciale weg

In het kader van de verkeersveiligheid wordt de provinciale weg tussen Amsterdam-Zuidoost en Hilversum/Bussum duurzaam veilig ingericht. Dit houdt onder meer in het verbreden van de weg naar 8.30 meter en het aanpassen van de kruispunten in. Ter plaatse van de natuurverbinding wordt de weg verlegd en verbreed van 6.00 meter naar 8.30 meter. De wegverbreding wordt integraal in de uitvoering van de natuurverbinding meegenomen. Door het verleggen van de vaart ontstaat meer ruimte voor de optimale herinrichting van de weg. Bij de molen aan de Loodijk wordt een gevaarlijke op-/afrit door middel van een parallelweg verplaatst en op een veilige plek aangesloten op de N236. Zowel de bocht ten westen van de molen als de bocht ten oosten van het bebouwingslint van Ankeveen worden door de aanpassingen aan de weg verflauwd en daarmee veiliger.

#### 4.4 Landschap

De aanleg van natuurvriendelijke oevers langs de 's-Gravelandse Vaart moet de barrièrewerking van deze watergang opheffen. Het (plaatselijk) verleggen van de vaart (en waterkering) wordt voorgesteld om ecologische stapstenen te creëren en de aanleg van effectieve faunapassages onder de weg mogelijk te maken. De vaart wordt op twee plaatsen over een lengte van 300-400 meter maximaal 100 meter naar het noorden verlegd. De locaties van de verplaatsingen zijn gekoppeld aan de locaties van de twee robuuste faunapassages bij de N236. Hierdoor ontstaan moerasgebiedjes van 3-4 ha aan de noordzijde van de N236 ter hoogte van de geplande faunapassages. Het waterpeil in deze gebieden is gelijk aan dat van de Ankeveense Plassen, omdat met de vaart ook de waterkering (in de huidige situatie het dijklichaam van de N236) naar het noorden wordt verlegd. De vaart wordt over een lengte van circa 2 km naar het noorden verschoven. De zone tussen de N236 en de verlegde vaart wordt ingericht als moerasstrook. De zuidkade van de verlegde vaart (de huidige noordkade) wordt waterkering en dus is het waterpeil van dit tussengebied gelijk aan dat in de Ankeveense Plassen.

In de Hilversumse Bovenmeent (circa 140 ha) wordt vernatting voorgestaan door de aanleg van (kleine) plassen van verschillende diepte en het opzetten van het waterpeil. Structuurrijke rietvegetaties, bloemrijke (natte) graslanden en ruigten en (lokaal) opgaande beplanting als geleiding naar de faunapassages is streefbeeld in de inrichtingschets. Dit streefbeeld sluit aan bij de visie die in het Herstelplan Naardermeer is uitgewerkt. In deze visie gaan de graslandpolders rond het Naardermeer een bufferfunctie vervullen. Door peilverhoging in deze gebieden, inclusief de Hilversumse Bovenmeent, wordt wegzijging van water uit het Naardermeer voorkomen. Doelstelling is om in deze polders geleidelijk een moerasgebied te laten ontstaan met een afwisseling van open water, rietvelden, broekbos en grazige vegetaties.

Verbindingen tussen de verschillende leefgebieden binnen de moerascomplexen, evenals robuuste verbindingen tussen de verschillende moerascomplexen, zijn noodzakelijk om het duurzaam voortbestaan van de doelsoorten te waarborgen. Een (robuuste) verbinding tussen het Naardermeer en de Ankeveense Plassen kan als belangrijke stap worden gezien in het bereiken van de gewenste ruimtelijke samenhang tussen de laagveenmoerassen van noord- en west-Nederland. De robuuste verbinding tussen Vechtplassen-Naardermeer-IJmeer/Randmeren-Waterland e.o. (de zogenaamde Blauwe Poort) verdient extra aandacht omdat dit één van de weinige plekken is waar de natte natuurgebieden van het Groen Hart verbonden kunnen worden met natte natuurgebieden.

Het opheffen van de barrièrewerking van de N236 zal ertoe leiden dat het Naardermeer en de Ankeveense Plassen (in potentie) één groot stabiel leefgebied voor de ecoprofielen 'poelkikker' en 'noordse woelmuis' gaan vormen.

Verkeers- en spoorwegen dragen in belangrijke mate bij aan de geringe ruimtelijke samenhang binnen de moerascomplexen. De N236 is één van de knelpuntlocaties. Ontsnipperde maatregelen bij deze provinciale weg zijn nodig om de uitwisseling van dieren tussen de leefgebieden aan weerszijden van de weg veilig te stellen. De ontsnipperende maatregelen bij de N236 en de 's-Gravelandse Vaart betekenen naar verwachting ook een daling in de onnatuurlijke faunasterfte als gevolg van aanrijdingen of verdrinking.

## 4.5 Omgeving

### 4.5.1 (Woon)bebouwing

Ter hoogte van het Hollands End is langs de Loodijk in Ankeveen (woon)bebouwing gesitueerd. Evenals de woonbebouwing langs het Stichts End is deze bebouwing buiten het plangebied gesitueerd. Dit geldt mede voor de woning gelegen aan het Melkmeent 28 in Weesp. Ook de woning en horecagelegenheid gelegen aan de Loodijk 30 zijn niet meegenomen binnen het plangebied. Voor deze bebouwing geldt dat deze wordt ontsloten via de Loodijk.

### 4.5.2 Molen

Binnen het plangebied, Loodijk 30, is een poldermolen gelegen. De molen van de Hollandsch-Ankeveense polder is een waarschijnlijk in de eerste helft van de 17de eeuw gebouwde achtkante bovenkruier. Hij bemaalde de 382 ha grote polder op de 's-Gravelandse Vaart, die weer afwaterde op de Vechtboezem. De vroeger vrij grote landschappelijke waarde van deze molen is als gevolg van toenemende begroeiing in de directe omgeving sterk verminderd. Zeer waarschijnlijk is de windbemaling in dit gebied ingevoerd in de loop van de 16de eeuw. Uit een kaart van begin 17de eeuw blijkt dat het gebied rond het Naardermeer toen door zo'n vijftien molens op dit meer werd bemalen. Hierbij was ook de Ankeveense watermolen. In deze situatie zal verandering zijn gekomen door de aanleg van de 's-Gravelandse Vaart in ca. 1635. Voor deze molen is in het inpassingsplan een molenbiotoop opgenomen.

Molens staan nooit op een willekeurige plek. Het molentype dat men aantreft zegt iets over de geschiedenis van het landschap. Binnen dat landschap is de molenlocatie zo gekozen dat de molen optimaal kon functioneren. De omgeving waarmee een molen in relatie staat, noemen we de molenbiotoop. Een goede molenbiotoop is van fundamenteel belang voor de werking en het behoud van de molen. Binnen de molenbiotoop gelden bebouwingsregels waardoor er geen hoge bebouwing rondom de molen mag worden gerealiseerd. Immers goede windvang is van belang voor de werking van de molen. Maar dat is niet het enige. Molens vormen een karakteristiek - en uniek Nederlands - herkenningspunt in menig dorpsgezicht of landschap. En door de historische wisselwerking tussen molen en landschap is de molenbiotoop ook cultuurhistorisch van groot belang.

### 4.5.3 Tankstation

Buiten het plangebied, ter hoogte van Loodijk 27a, ligt een LPG-station. Het LPG-station kent een zonering van 25 meter. Binnen dit gebied is geen woonbebouwing toegestaan. Omdat er binnen deze zonering geen bestaande woningen aanwezig zijn, noch nieuwe woningen mogen worden gebouwd, is het gedeelte van de zonering dat binnen het plangebied valt niet op de plankaart opgenomen.

## 5 Milieu- en omgevingsaspecten

### 5.1 Water

#### 5.1.1 Algemeen

In het kader van het Inpassingsplan is een watertoets uitgevoerd. In het onderhavige project zijn de volgende watergerelateerde thema's van belang:

- Waterkeringen;
- Waterkwantiteit;
- Waterkwaliteit;
- Geohydrologische effecten;
- Beheer en onderhoud (overige belangen).

De provincie Noord-Holland heeft overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht over het onderhavige project.

#### 5.1.2 Waterkeringen

In het programma van eisen zijn een aantal bepalingen opgenomen betreffende de dimensionering van de waterkeringen:

- De minimale kruinbreedte van de kade bedraagt 3 meter;
- Taluds (afhankelijk van de stabiliteitsberekeningen) minimaal 1:3 binnenzijde en 1:2 buitenzijde;
- De minimale kruinhoogte (na zetting) bedraagt NAP +0,55 meter. De kruinhoogte is gebaseerd op het maatgevend boezempeil met een surplus voor golfoverslag en waakhogte;
- Bij verleggen van de 's Gravenlandse Vaart moet de toekomstige waterdiepte minimaal 1,65 meter (1,50 m + 10% overdiepte) bedragen.

Met behulp van bovenstaande dimensies zijn voor 2 varianten zettings- en stabiliteitsberekeningen gemaakt.

Variante 1 betreft de opbouw van de kade middels klei op het huidige maaiveld. Variante 2 is de opbouw van de kade met een kern van zand, waarbij de kade wordt afgedekt met 0,5 meter klei. Bij variante 2 wordt tevens uitgegaan van het vervangen van de bestaande veenlaag onder de kade door zand.

Bij variante 1 bedraagt de zetting circa 0,7 meter, waarvan 0,6 meter in het eerste half jaar optreedt. Ter compensatie van de te verwachten zetting moet bij aanleg van de kade een klei-ophoging worden aangebracht tot NAP +1,2 meter. Bij variante 2 bedraagt de zetting 0,01 meter. Door het verwijderen van de veenlaag treedt geen zetting op en hoeft er dus geen rekening gehouden te worden met het aanbrengen van een overhoogte.

Omdat het polderpeil aangepast wordt is per variante 2 stabiliteitberekeningen uitgevoerd: 1 waarbij rekening gehouden is met het huidige polderpeil en 1 waarbij het toekomstige polderpeil is aangehouden. De volgende stabiliteitsfactoren zijn berekend (eis = 1,0!):

Variante 1, huidig polderpeil: 0,78;  
Variante 1, toekomstig polderpeil: 0,52;  
Variante 2, huidig polderpeil: 1,00;  
Variante 2, toekomstig polderpeil: 0,92.

Bij toepassing van variante 2 kan met een geringe aanpassing van het vereiste profiel (bijvoorbeeld een flauwer talud buitendijks of het over een grotere afstand toepassen van een

grondverbetering) voldaan worden aan de vereiste stabiliteitsfactor. Bij toepassing van variant 1 zijn aanzienlijke aanpassingen nodig.

#### Openstaande onderzoeken

In het document "Werkzaamheden ten behoeve van het DO van kades en wegen binnen het project N236 Faunapassages, (auteur onbekend)" is aangegeven welke berekeningen moeten worden uitgevoerd voor het DO van de kades. Er wordt vanuit gegaan dat deze berekeningen voldoende onderbouwing bieden voor het aanvragen van de benodigde keurontheffing. Verwacht wordt dat deze werkzaamheden niet vóór afronding van de watertoets uitgevoerd moeten worden.

#### 5.1.3 Waterkwantiteit

In het document "Watertoets herinrichting N236 tussen km 2.59 – 14.55, IBZH, d.d. 4 maart 2005" is voor het betreffende wegdeel aangegeven welke sloten gedempt worden:

- Km 10.75 – 11.32 over vrijwel de gehele lengte komt de bestaande sloot onder het nieuwe fietspad te liggen. Hiervoor moet een nieuwe sloot worden gegraven.
- Km 11.32 – 11.96 tot aan ca. km 11.500 (eco-zone) komt de bestaande sloot onder het nieuwe fietspad te liggen. Hiervoor moet een nieuwe sloot worden gegraven.
- Km 11.96 – 12.54 tot aan zijweg Hollandsend volgt het fietspad het bestaande tracé. Verder tot aan km 12.5 komt de bestaande sloot onder het nieuwe fietspad te liggen. Hiervoor moet een nieuwe sloot worden gegraven.
- Km 12.54 – 13.12 over vrijwel de gehele lengte komt de bestaande sloot onder het nieuwe fietspad te liggen. Hiervoor moet een nieuwe sloot worden gegraven.

Voor de nieuw te graven sloten geldt dat het slootprofiel dat in de huidige situatie aanwezig is, in de toekomstige situatie moet worden teruggebracht in hetzelfde peilgebied.

Binnen het betreffende wegdeel zijn geen inlaten aanwezig. Ter hoogte van het gemaal Stichtse Ankeveense polder (t.h.v. km 11.7) is door Waternet een uitstroomkanaal benoemd.

De verwachting is dat door de vergroting van de Hollandse Ankeveense Polder slechts een marginale toename ontstaat in de afvoer van regenwater. Hierdoor zal het niet noodzakelijk zijn de gemaalcapaciteit te vergroten. De vergroting van de polder bedraagt circa 3,2 ha. Dit resulteert in een benodigde extra gemaalcapaciteit van 0,3 m<sup>3</sup>/min (gebaseerd op 10 m<sup>3</sup>/min/100ha). Naar verwachting is dit verwaarloosbaar klein.

In de watertoets is aangetoond dat de uitbreiding van het verhard oppervlak wordt gecompenseerd met 10% aan nieuw te realiseren water. Dempingen worden één op één gecompenseerd. Voor het betreffende wegtracé is een oppervlakteanalyse opgesteld, uitgesplitst per peilgebied. Bij deze oppervlakteanalyse zijn per peilgebied de dempingen en het nieuw te graven water bepaald.

#### 5.1.4 Waterkwaliteit

In het document "Watertoets herinrichting N236 tussen km 2.59 – 14.55, IBZH, d.d. 4 maart 2005" is voor het betreffende wegdeel aangegeven hoe regenwater in de huidige en toekomstige situatie wordt afgevoerd. De huidige wijze van regenwaterafvoer via de bermen wordt in de toekomst gehandhaafd. In de aangeleverde dwarsprofielen valt op te maken dat de berm tussen circa 2,5 m en 5,0 m breed wordt (flauw talud), waarna de insteek van de sloot/grondlichaam begint (talud 1:2). Gezien de afmetingen van de berm en het feit dat (delen van) het wegllichaam opgehoogd worden met zand, wordt er vanuit gegaan dat het regenwater goed kan infiltreren en dat op deze manier voldoende zuivering plaatsvindt. Daarnaast wordt er vanuit gegaan dat er geen uitloogbare materialen (koper, lood, zink) gebruikt worden, die het regenwater kunnen vervuilen.

#### 5.1.5 Geohydrologische effecten

In het document "Geohydrologisch onderzoek N236-03 faunapassage, Royal Haskoning, d.d. 27 maart 2009" zijn de veranderingen in de grondwaterstanden en de kwel/infiltratie in beeld gebracht. In het rapport is vrij uitgebreid de conclusies opgenomen. Hieronder zijn de belangrijkste conclusies samengevat.

- Door het opzetten van het oppervlaktewaterpeil met 85 cm in het voormalige land van Bon stijgt de grondwaterstand met 25 – 50 cm, tot maximaal 75 cm;

- Door het verleggen van de vaart stijgt de grondwaterstand ter plaatse van de verlegde vaart en in een gedeelte van het ten oosten gelegen voormalige land van Bon;
- Ter plaatse van het gedeelte van het land van Bon dat tot de Ankeveense Polder gaat behoren daalt de grondwaterstand met 5 – 25 cm. Tevens slaat hier de infiltratiesituatie om in een kwelsituatie;
- Er vindt een geringe lokale verhoging van de grondwaterstand plaats in de directe omgeving van de huizen langs het Hollands End in Ankeveen van circa 8 cm. In de directe omgeving van de gebouwen nabij de Faunapassage bedraagt dit circa 30 cm. Nabij de bebouwing en de molen in de Hollandse Ankeveense polder bedraagt dit 10 cm;
- Door het verleggen van de vaart bij de aansluiting naar Ankeveen daalt lokaal de grondwaterstand met circa 25 cm, wat een verminderde infiltratie tot gevolg heeft;
- De verhogingen van de grondwaterstand worden voornamelijk veroorzaakt door de voorgenomen peilverhoging op het voormalige land van Bon. Deze peilopzetting vloeit voort uit het Herstelplan Naardermeer (1993).
- De verlegging van de vaart veroorzaakt met uitzondering van veranderingen in de grondwaterstanden bij het voormalige land van Bon en nabij de Faunapassage slecht een geringe extra verhoging van enkele centimeters bij bebouwing in de Hilversumse Bovenmeent. Door het verleggen van de vaart wordt bij bebouwing nabij de faunapassage in de Hollandse Ankeveense polder wel een verhoging van de grondwaterstand van 10 cm veroorzaakt.
- De verwachting is dat er door het verleggen van de vaart geen extra hydrologische maatregelen in het watersysteem moeten worden genomen;

#### 5.1.6 Aanbevelingen

Doordat door de peilveranderingen verhogingen in de grondwaterstanden optreden, wordt voorgesteld extra peilfilters te plaatsen en monitoring op te starten. Het doel hiervan is om hydrologische ingrepen te kunnen herleiden tot veranderingen in de grondwaterstand. Hiermee kan ook een beeld worden verkregen van eventuele consequenties hiervan (bijv. wateroverlastsituaties).

Dit kan echter pas in een vervolgfase (als monitoring plaatsvindt) worden beschouwd. Voor de volgende locaties wordt voorgesteld om peilfilters te plaatsen:

- ter plaatse van de omgeving van het westelijk gelegen gemaal en de bebouwing;
- bij de bebouwing nabij de molen in de Hollandse Ankeveense polder nabij de faunapassage;
- in de omgeving van de bebouwing langs het noordelijk deel van het Hollands End.

Aanvullend onderzoek moet aantonen of de hydrologische effecten gevolgen hebben bij de bebouwing. Dit onderzoek kan in eerste instantie bestaan uit een indicatieve inschatting naar het effect van de grondwaterstandsverhoging op de aanwezigheid van kelders/kruipruimtes en risico's op grondwateroverlast. Vervolgens kan indien nodig funderings- en/of stabiliteitsonderzoek worden verricht. Geadviseerd wordt om de hierboven genoemde indicatieve inschatting naar het effect van de verhoging van de grondwaterstanden voor de aangegeven locaties uit te voeren binnen de watertoets.

## 5.2 Natuur

### 5.2.1 Algemeen

Grontmij Nederland heeft een natuurtoets<sup>6</sup> uitgevoerd om na te gaan wat de mogelijk aanwezige natuurwaarden binnen het plangebied zijn. In de natuurtoets is het plangebied getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998, Flora en Faunawet en Nota Ruimte. Hierbij zijn de ecologisch interessante plekken onderzocht waarbij een inschatting is gemaakt van de aanwezige natuurwaarden. Daarnaast is gebruik gemaakt van beschikbare gegevens van het Natuurloket, welke inzicht geeft in de aanwezigheid van beschermde soorten in een bepaald gebied.

### 5.2.2 Conclusies en aanbevelingen

#### Natuurbeschermingswet

Er liggen twee Natuurbeschermingswetgebieden binnen de beïnvloedings sfeer van het plangebied. Dit zijn het Naardermeer en de Oostelijke Vechtplassen. Door uitvoering van de voorgenomen ontwikkeling gaat een klein deel van de Natura2000 gebieden verloren.

<sup>6</sup> Natuurtoets N236, Grontmij Nederland 11 december 2009



Door aanleg van de faunapassages, natuurvriendelijke oevers en de natuurontwikkeling ontstaat er ook weer nieuw leefgebied voor soorten. De habitattypen van het Naardermeer en de Oostelijke Vechtplassen worden niet vernietigd, doordat deze zich niet direct langs de N236 bevinden. Het leefgebied van de aanwezige beschermde broedvogels in de Natura2000 gebieden wordt door de aanleg en verbreding van de N236 niet aangetast. Er kan wel broedgebied worden aangetast van andere soorten vogels (zangvogels).

Door verbreding van de weg wordt foerageergebied aangetast van de grauwe gans, kolgans en smient. Doordat deze aantasting ten opzichte van beide natura-2000gebieden minimaal is worden er geen significante effecten op het Natura2000 gebied verwacht. Wanneer door verbreding van de weg lijnenelementen verdwijnt potentieel trek- en foerageergebied van de meervleermuis. Door na de aanleg deze elementen te herstellen zijn deze effecten niet blijvend.

Uit het onderzoek wat in 2009 is uitgevoerd blijkt dat de meervleermuis geen gebruik maakt van het plangebied. Er worden dan ook geen effecten verwacht op de soort. Het leefgebied van de zeggekorfslak wordt aangetast door uitvoering van de werkzaamheden. Dit is echter geen soort die beschermd is in de aangrenzende Natura2000 gebieden. Verdroging treedt niet op, door uitvoering van alle maatregelen treedt plaatselijk vernatting . Dit heeft geen negatieve effecten op de natuurwaarden rondom het plangebied.

#### Conclusie

De verbreding van de N236 heeft effecten op het naast gelegen Natura 2000 gebied Naardermeer en Oostelijke Vechtplassen maar geen significante effecten. Er dient een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet te worden aangevraagd bij de provincie Noord-Holland.

#### Nota Ruimte

Bij de verbreding van de N236 vindt er tegelijkertijd een realisatie plaats van de EHS doordat er twee faunapassages worden aangelegd tussen het Naardermeer en de Ankeveenseplassen. De realisatie vindt plaats buiten de ecologische hoofdstructuur. Door realisatie van één of twee faunapassages ontstaan er betere migratiemogelijkheden voor verschillende diersoorten.

#### Flora- en faunawet

Uit de voorliggende hoofdstukken blijkt dat er beschermde soorten in het plangebied voor kunnen komen. Het gaat hierbij om vleermuizen, vogels, ringslang en vissen. Met betrekking tot broedvogels is het noodzakelijk om versturende werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren, tenzij er geen broedvogels in het plangebied aanwezig zijn. Het broedseizoen is per soort verschillend maar over het algemeen wordt de periode van 15 maart – 15 juli aangehouden.

Indien de bomenrij in de bocht van de N236 wordt gekapt/ verwijderd en/of de vaart wordt gedempt dient ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden. De ontheffing dient te worden aangevraagd voor het ongeschikt maken van vliegroute en foerageergebied van gewone dwergvleermuis, laatvlieger, ruige dwergvleermuis en watervleermuis. Wanneer de Vaart of delen van de Vaart worden gedempt dient ontheffing te worden aangevraagd voor de bittervoorn. De ringslang is niet binnen het plangebied aangetroffen, naar verwachting kan deze hier echter wel (zwervend) voorkomen. Het is daarom van belang dat een migratie mogelijkheid wordt aangelegd (faunapassage).

#### Zorgplicht

De zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving. De werkzaamheden dienen zodanig te worden uitgevoerd dat de schade zoveel mogelijk wordt beperkt. Dit betekent in ieder geval het verjagen of wegvangen van dieren voor de start van de werkzaamheden, waarbij zorg wordt gedragen voor uitwijkmogelijkheden

#### Mitigerende maatregelen

- Verstoring van broedvogels wordt voorkomen door werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren.



- Wanneer voorafgaand aan het dempen en vergraven van watergangen aanwezige exemplaren van bittervoorn worden weggevangen en op een veilige locatie weer uitgezet worden negatieve effecten op deze dieren tot een minimum beperkt. Het wegvangen van de bittervoorn dient te gebeuren zo dicht mogelijk voorafgaand aan de werkzaamheden, maar buiten het winterseizoen, wanneer de soort (en amfibieën) in winterrust zijn. Een wegvangactie dient te worden begeleidt door ter zake kundige.
- Wanneer het dempen van waterlopen op zo'n wijze plaatsvindt dat aanwezige vissen de kans wordt geboden om zich naar elders in het watersysteem te begeven wordt verstoring van deze dieren geminimaliseerd. In de praktijk betekent dit dat een sloot niet aan twee zijden afgesloten dient te worden en vervolgens gedempt, maar dat er tijdens het dempen altijd één zijde open dient te blijven, zodat vissen weg kunnen vluchten.

### 5.3 Bodem

In opdracht van de Provincie Noord-Holland, Directie Beheer en uitvoering, Sector Realisatie, is door Kuiper & Burger Bodem en Water BV een milieukundig onderzoek<sup>7</sup> uitgevoerd in het projectgebied N236-03 Faunapassages in de gemeenten Hilversum, Weesp en Wijdmeren.

Uit milieukundig onderzoek is ter plaatse van de onderzoekslocatie gebleken dat de grond overwegend maximaal licht verontreinigd is. Plaatselijk komen in de veenige boven- en ondergrond sterke verontreinigingen voor met arseen. Deze verontreinigingen zijn waarschijnlijk van natuurlijke oorsprong en komen vaker voor in de regio.

Ter plaatse van de wegbermen van de N236 en in de (rijpaden tussen de) dammetjes in de Hilversumse Bovenmeent zijn matige tot sterke verontreinigingen met chroom, lood of PAK (som 10) aangetoond. In de dammen is een matig tot sterke bijmenging van puin waargenomen. De verontreinigingen zijn waarschijnlijk te relateren aan nabijgelegen provinciale weg of aan de bodemvreemde bijmengingen in de grond.

Naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek is Door Tauw b.v. een actualiserend (water)bodemonderzoek<sup>8</sup> uitgevoerd nabij de N2336 tussen hectometerpaal 11,5 en 12,55. De conclusies en aanbevelingen uit dit onderzoek zijn verwerkt in paragraaf 5.3.7.

#### 5.3.1 Grond

De bodem binnen het projectgebied bestaat voornamelijk uit veen op een zandige diepe ondergrond. De bovengrond bestaat plaatselijk uit klei (Hilversumse Bovenmeent) of zand (bermen N236). Het grondwater is aangetroffen variërend van circa 10 centimeter beneden maaiveld (cm-mv) (geprojecteerd weggedeelte) tot 100 cm-mv (Hilversumse Bovenmeent). Ter plaatse van de aanwezige dammetjes zijn diverse bodemvreemde bestanddelen aangetroffen.

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn geen van asbestverdachte materialen opgemerkt. In het projectgebied zijn in de bovengrond over het algemeen ten hoogste lichte verontreinigingen vastgesteld. Plaatselijk zijn matige en sterke verontreinigingen vastgesteld. Het betreft met name incidentele verhogingen in de wegbermen van de N236 (lood en PAK) en in (de rijpaden tussen) de dammetjes in de Hilversumse Bovenmeent (chroom, arseen en PAK). Formeel dient naar de matige en sterke verontreinigingen met chroom, lood en PAK nader onderzoek uitgevoerd te worden. De herkomst van de verontreinigingen in de bovengrond is waarschijnlijk gerelateerd aan de bodemvreemde bijmengingen en aan de nabijgelegen provinciale weg. Er is geen duidelijk onderscheid te maken tussen de kwaliteit van de bodem ter plaatse van de dammetjes en de naastgelegen rijpaden/toeritten/wegbermen.

Plaatselijk is een sterke arseenverontreiniging in de veen ondergrond vastgesteld. De herkomst van deze verontreiniging is waarschijnlijk natuurlijk en niet uitzonderlijk voor de regio. In de overige terreindelen zijn in de ondergrond ten hoogste lichte verontreinigingen met EOX aangetroffen. Nader onderzoek naar de genoemde verontreinigingen wordt niet noodzakelijk geacht.

<sup>7</sup> Milieukundig onderzoek N236-03 faunapassa te Hilversum, Wijdmeren en Weesp van 23 oktober 2006

<sup>8</sup> Actualiserend (water)bodemonderzoek N236 Faunapassages van 26 oktober 2009

Ter plaatse van de verdachte deellocatie bij de poldergemaaloverstort zijn geen matig en/of sterk verhoogde gehalten aan lood vastgesteld. De onderhavige analyseresultaten geven geen reden om aan te nemen dat de nabij gelegen poldergemaaloverstort heeft geleid tot verontreiniging binnen de projectgrenzen. Aanvullend onderzoek in dit traject wordt niet noodzakelijk geacht. Ter plaatse van de verdachte deellocatie langs de wegbermen van de N236 zijn geen matig en/of sterk verhoogde gehalten aan PAK vastgesteld. De in voorgaand onderzoek vastgestelde PAKverontreinigingen zijn in het onderhavige onderzoek niet meer aangetroffen waardoor aangenomen kan worden dat het een incidentele verhoging betrof. Aanvullend onderzoek in dit traject wordt niet noodzakelijk geacht.

### 5.3.2 Grondwater

In het grondwater in vrijwel het gehele projectgebied worden lichte verontreinigingen met chroom gemeten. Plaatselijk is een licht verhoogde arseenconcentratie vastgesteld. Gezien de mate van verontreiniging wordt aanvullend onderzoek niet noodzakelijk geacht. Ter plaatse van het Esso-tankstation zijn geen verontreinigingen met olieachtige componenten aangetroffen. Het is onwaarschijnlijk dat de reeds gesaneerde bodemverontreiniging tevens tot bodemverontreiniging binnen het projectgebied heeft geleid. Aanvullend (grondwater)onderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht.

### 5.3.3 Macrochemie

Het maximale gehalte aan fosfaat in de grond in de aërobe zone (toplaag van de bodem) varieert van 1100 tot 1300 mg/kg ds. De gehalten nemen met toenemende diepte af totdat bij globaal 50 cm-mv een constant niveau wordt bereikt van <50 mg/kg ds in de zandige ondergrond tot circa 150 mg/kg ds waar de bodem (bijna) geheel uit veen bestaat. De gehalten aan nitraat nemen met de toenemende diepte in de bodem af van maximaal 18 mg/kg ds tot globaal 1 mg/kg ds op 100 cm-mv. De gehalten aan nitraat en fosfaat (als N en P) in het onderhavige onderzoek liggen in de lijn der verwachting op basis van de resultaten in de eindrapportage van het bodemmeetnet van de Provincie Noord Holland.

### 5.3.4 Waterbodem

Het slib ter plaatse van watergangen is voornamelijk licht verontreinigd en betreft klasse 1 en 2 en incidenteel klasse 3. Ter plaatse van de watergangen is circa de helft van het aanwezige slib beoordeeld als klasse 4. De vaste waterbodem is plaatselijk sterk verontreinigd (klasse 4) met arseen. Het betreft hier waarschijnlijk van nature aanwezig arseen in de veenbodem. De overige vaste waterbodems zijn niet tot licht verontreinigd (klasse 0-2). Klasse 3 en 4 baggerspecie mag niet verspreid worden en dient afgevoerd te worden naar een erkende verwerker. Voor de afvoer is een statusverklaring van SenterNovem/Bodem+ noodzakelijk. Tevens dient voor de verwijdering van het klasse 4 slib een saneringsplan opgesteld te worden. Onder bepaalde voorwaarden kan van deze laatste verplichting worden afgeweken.

### 5.3.5 Asbest

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn geen van asbestverdachte materialen aangetroffen. In het sterk puinhoudende zand in een dammetje in de Hilversumse Bovenmeent is asbest aangetroffen. De bron van het asbest (chrysotiel) is asbestcement. In de fractie 0,5-1,0 mm is niet-hechtgebonden vastgesteld. Tevens zijn losse vezelbundels aangetroffen in de fractie < 0,5 mm. Het gewogen gehalte aan asbest bedraagt 41 mg/kg ds. De restconcentratienorm cq. Interventiewaarde wordt hiermee niet overschreden waardoor het materiaal formeel als asbestvrij kan worden beschouwd. In geen van de overige monsters is asbest aangetroffen. Opgemerkt wordt dat het onderzoek niet is uitgevoerd conform het protocol NEN5707 en derhalve een indicatief karakter heeft. Door het bevoegd gezag/Arbodienst kunnen aanvullende onderzoekseisen gesteld worden. Aanvullend onderzoek wordt echter niet noodzakelijk geacht. Reden hiervoor is het feit dat de gaten zijn gegraven in de meest verdachte delen van de locatie, te weten de dammetjes bestaande uit puin(houdend dempingsmateriaal), en dat in geen van de overige monsters asbest is aangetoond.

### 5.3.6 Bouwstoffenbesluit

Ter plaatse van de natuurontwikkeling tussen de Loodijk en de voormalige stortplaats betreft de bovengrond categorie 1 veen. De zandige ondergrond is als schone grond beoordeeld. De

bovengrond (klei) en de zandige ondergrond ter plaatse van de Hilversumse Bovenmeent betreft schone/MVR grond. De ondergrond (veen) is ten gevolge van een verhoogd arseengehalte plaatselijk beoordeeld als niet toepasbare grond maar zal grotendeels uit schone en/of categorie 1 grond bestaan. De bovengrond ter plaatse van de dammetjes in de Hilversumse Bovenmeent en de tussengelegen rijpaden (inclusief de oever bij de poldergemaaloverstort) is beoordeeld als categorie 1 grond (plaatselijk niet toepasbaar ten gevolge van lood en PAK verontreinigingen). De ondergrond zal grotendeels uit MVR en/of categorie 1 grond bestaan. De bovengrond in de wegbermen van de N236 betreft categorie-1 grond. Opgemerkt wordt dat de beoordeling van de grond als indicatief beschouwd dient te worden en als basis kan dienen voor de partij-indeling.

### 5.3.7 Conclusies en aanbevelingen

De grond en het grondwater op de locatie zijn overwegend maximaal licht verontreinigd. Ter plaatse van drie locaties (D01, D09 en D15 – zie voor meer informatie het aanvullende onderzoek van 26 oktober 2009) zijn echter nog matige tot sterke verontreinigingen met PAK (soms 10) aangetoond in de grond. De verontreinigingen ter plaatse van D01 en D15 zijn nog niet horizontaal of verticaal afgeperkt. Geadviseerd wordt aanvullend onderzoek naar de omvang van de verontreiniging uit te laten voeren. De verontreiniging ter plaatse van D09 is bijna volledig afgeperkt en heeft een geschatte omvang van ongeveer 20 m<sup>3</sup>. Vermoedelijk betreft het geen geval van ernstige bodemverontreiniging zoals verwoord in de Wet Bodembescherming. Indien geen aanvullend afperkend onderzoek wordt uitgevoerd ter plaatse van de locaties D01, D09 en D15 kan het bevoegd gezag geen beschikking nemen op de ernst van de verontreiniging. Hierdoor kan geen saneringsplan of BUS-melding worden goedgekeurd. Er kan dan niet gegraven worden in de sterk verontreinigde grond.

Afhankelijk van de voorgenomen werkzaamheden kan een keuze gemaakt worden wat betreft de te ondernemen vervolgstappen. Indien graafwerkzaamheden langs de weg plaats gaan vinden wordt geadviseerd de sterk verontreinigde grond voorafgaand aan de graafwerkzaamheden te verwijderen. Dit heeft de volgende voordelen:

- Indien de grond verwijderd is, zijn geen verhoogde veiligheidsmaatregelen noodzakelijk bij de graafwerkzaamheden;
- Graafwerkzaamheden kunnen dan ook uitgevoerd worden door een aannemer die niet gecertificeerd is volgens de BRL 7000;
- De verontreinigingen zijn verwijderd, waardoor er geen vermenging kan plaatsvinden met minder schone grond.

Indien geen graafwerkzaamheden plaats vinden, dan hoeft de grond niet verwijderd te worden. Eventueel kan wel een beschikking aangevraagd worden op ernst en spoedeisendheid. Hierdoor staan de verontreinigingen geregistreerd en is in de toekomst bekend waar de verontreinigingen zich bevinden. Hiervoor moet echter wel aanvullend onderzoek plaatsvinden om de verontreinigingen volledig in kaart te brengen.

## 5.4 Archeologie

### 5.4.1 Algemeen

In opdracht van Provincie Noord-Holland heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in augustus 2009 de karterende fase van het inventariserend veldonderzoek<sup>9</sup> uitgevoerd. Dit onderzoek diende te worden uitgevoerd omdat de werkzaamheden voor de reconstructie van de N236, ter hoogte van de Hilversumse Meent, en de daarmee samenhangende aanleg van een natuurverbinding tussen het Naardermeer en de Ankeveenseplassen in de gemeente Hilversum, zouden kunnen leiden tot aantasting of vernietiging van mogelijk aanwezige archeologische resten. De karterende fase van het inventariserende veldonderzoek is het vervolg op eerder uitgevoerde onderzoeken<sup>10</sup> in verband met de gehele reconstructie van de N236 tussen Amsterdam en 's Gravenland. In 2004 is door RAAP een bureau- en

<sup>9</sup> Raap-rapport 2053 Plangebied Faunapassage N236, gemeente Hilversum; archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek van 17 december 2009.

<sup>10</sup> Raap-rapport 1620 Provinciale weg N236 tussen Hilversum en Wijdmeren, provincie Noord-Holland van 2 februari 2009

inventariserend veldonderzoek uitgevoerd (Leijnse & Nuijten, 2004). Op basis van de resultaten is voor 3 deelgebieden aanvullend booronderzoek geadviseerd. Vervolgens heeft De Groot in 2009 tijdens de verkennende fase van het inventariserende veldonderzoek in het westelijke deel van het gebied ter hoogte van de Hilversumse Meent in een groot aantal boringen een (grotendeels) intact bodemprofiel in combinatie met spikkels houtskool en aardewerk aangetroffen. Op basis daarvan werd voor deze zone een aanvullend karterend booronderzoek aanbevolen. Dit advies is in maart 2009 overgenomen door het bevoegd gezag (provincie Noord-Holland). Onderhavig rapport beschrijft deze fase van het archeologisch onderzoek.

Op basis van het bureauonderzoek gold voor het plangebied een hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen uit de periode Laat Paleolithicum t/m de IJzertijd. Deze kunnen worden aangetroffen in de top van het dekzand, dat tijdens het verkennende booronderzoek tussen 0,6 en 1,65 m -Mv is aangetroffen. Voor vindplaatsen uit de periode Late Middeleeuwen tot en met Nieuwe tijd geldt een lage archeologische verwachting. Deze kunnen aanwezig zijn vanaf het maaiveld in de afdekkende kleilagen en in het veen. Voor vindplaatsen uit het Laat Paleolithicum en het Mesolithicum kan het gaan om kleinschalige, vondstarne nederzettingsterreinen die worden gekenmerkt door een matige vondstspreading van vuursteen. Daarnaast kunnen houtskoolspikkels, natuursteen en verbrande hazelnootdoppen aanwezig zijn. Voor vindplaatsen uit het Neolithicum t/m de IJzertijd kan het gaan om kleinschalige tot middelgrote nederzettingsterreinen die worden gekenmerkt door een matige vondstspreading van aardewerk. Daarnaast kunnen fragmenten vuursteen, natuursteen, houtskool en (dierlijk) bot worden aangetroffen. Vindplaatsen uit de periode late Middeleeuwen tot en met Nieuwe tijd kunnen worden aangetroffen vanaf het maaiveld in de klei en het veen. Het zal daarbij voornamelijk gaan om sporen van agrarische activiteiten, zoals perceelsgreppels en ploegsporen. Dergelijke sporen zijn door middel van een booronderzoek zeer moeilijk op te sporen.

#### 5.4.2 Conclusie

Tijdens het veldonderzoek zijn in het plangebied geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van een archeologische vindplaats aangetroffen. Op basis van de onderzoeksresultaten en de voorgenomen bodemingrepen kan worden geconcludeerd dat bij de uitvoering van de werkzaamheden ten behoeve van de Faunapassage N236 geen archeologische waarden zullen worden verstoord. Op basis hiervan wordt aanbevolen om in het plangebied geen aanvullend archeologisch onderzoek te laten verrichten.

## 5.5 Luchtkwaliteit

### 5.5.1 Algemeen

Op 15 november 2007 is het nieuwe wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. Deze luchtkwaliteitseisen zijn onderdeel van de Wet milieubeheer [1] en zijn te vinden in hoofdstuk 5 van deze wet. Met deze nieuwe wetgeving zijn het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk2005), de Regeling saldering luchtkwaliteit, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit vervallen. Deze zaken zijn nu in diverse uitvoeringsregelingen opgenomen. Het belangrijkste verschil tussen de nieuwe wetgeving en het oude Blk 2005 is dat de nieuwe projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden. In het Besluit NIBM [6] is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. De grenswaarden en plandrempels zoals opgenomen in het Blk 2005 voor de diverse stoffen blijven van kracht, maar zijn nu vastgelegd in de Wet milieubeheer. Voor het onderzoek naar de luchtkwaliteit zijn met behulp van het CAR-model berekeningen gemaakt voor de huidige en de toekomstige situatie. Hierbij is getoetst aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet milieubeheer.

### 5.5.2 Luchtkwaliteit

In opdracht van de Provincie Noord-Holland is onderzoek<sup>11</sup> naar de luchtkwaliteit verricht ten behoeve van de wegwijzigingen aan de N236. Een aantal belangrijke wijzigingen zijn:

- ter plaatse van de kruising met de weg Hollandsend wordt een rotonde aangelegd

<sup>11</sup> Onderzoek Luchtkwaliteit Reconstructie provinciale weg N236 (km 11.0 - 13.2), M+P - raadgevende ingenieurs van 5 maart 2009

- er is een westelijke en een oostelijke faunapassage in het nieuwe wegontwerp opgenomen;
- er wordt een fietspad langs het beschouwde wegtracé aangelegd.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de huidige en toekomstige situatie wat betreft blootstelling aan de luchtverontreiniging beoordeeld en getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Op basis van de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten, zijn berekeningen gemaakt voor de huidige en toekomstige situatie luchtkwaliteit. De berekeningen zijn gemaakt met de nieuwste CAR versie 7.0.1 voor de N236 tussen KM 11.1 – KM 13.2. De gebruikte invoergegevens zijn weergegeven in bijlage B. Uit de resultaten blijkt dat de toename van PM10 ter plaatse, vanwege de reconstructie met rotonde kleiner of gelijk is aan de NIBM-grens van 0,4 µg/m<sup>3</sup>. De toename voor NO<sub>2</sub> is vanwege de aanleg van een rotonde wel in betekende mate. In 2010 is deze toename voor NO<sub>2</sub> ten hoogste 1,8 µg/m<sup>3</sup>. In 2020 wordt deze toename lager voor NO<sub>2</sub>, namelijk ten hoogste 1,0 µg/m<sup>3</sup> vanwege de rotonde. In zowel de huidige situatie 2009, als in de toekomstige situatie 2010 en 2020 worden geen grenswaarden overschreden uit de Wet milieubeheer. De berekende jaargemiddelde concentraties voor NO<sub>2</sub> en PM10 in 2009, 2010 en 2020 zijn in geringe mate hoger dan de jaargemiddelde achtergrond concentraties voor beide stoffen. Tevens blijven de berekende jaargemiddelde concentraties voor NO<sub>2</sub> en PM10 in 2009, 2010 en 2020 ver beneden de grenswaarden van 40 µg/m<sup>3</sup> en is van een dreigende overschrijding van een grenswaarde geen sprake.

### 5.5.3 Conclusies en aanbevelingen

In dit rapport zijn de resultaten opgenomen van het onderzoek naar de luchtkwaliteit ten behoeve van de wegwijzigingen (reconstructie) van het wegtracé N236 tussen KM 11.1 en KM 13.2 te gemeente Weesp en gemeente Wijdereen. Met het CAR model zijn berekeningen gemaakt om de luchtkwaliteit te kunnen toetsen. De berekeningen zijn gemaakt voor de huidige situatie 2009 en de toekomstige situaties 2010 en 2020. De berekeningen voor de toekomstige situaties zijn uitgevoerd met de relevante effecten van de reconstructie optie; de aanleg van een rotonde ter plaatse van Hollandsend. Tevens is de autonome (zonder de effecten van de reconstructie) toekomstige situatie bepaald. De invloed van de reconstructie op de luchtkwaliteit kan op deze manier beoordeeld worden. Er wordt geen extra verkeer over de N236 verwacht, vanwege de voorgenomen wegwijziging (reconstructie). De wijzigingen aan de N236, zoals de faunapassages zijn niet relevant met betrekking tot de luchtkwaliteit. De wegwijziging met toepassing van een rotonde te Hollandsend is wel relevant.

Uit de resultaten blijkt dat er geen extra maatregelen nodig zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren. Er is wat de luchtkwaliteit betreft geen bezwaar om de rotonde bij de aansluitende weg Hollands End te realiseren. Er is ten opzichte van de luchtkwaliteit in principe geen belemmering om de voorgenomen wegwijzigingen aan de N236 tussen KM 11.1 en KM 13.2 uit te kunnen voeren.

## 5.6 Geluid

### 5.6.1 Algemeen

Conform de Wet geluidhinder dient bij wijzigingen aan wegen een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Voor de bestaande woningen dient binnen de wettelijk vastgestelde zones rondom de betreffende wegen onderzocht te worden of dat er sprake is van een reconstructie en/of een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, dan wel uiterste grenswaarde, plaatsvindt. Daar waar sprake is van een reconstructie en een overschrijding van de grenswaarde, zijn maatregelen ter verbetering aangegeven.

Een akoestisch onderzoek is uitsluitend verplicht indien de betreffende wegen zoneplichtig zijn. De wettelijk vastgestelde zone bevindt zich aan weerszijden van de weg en de zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de weg (binnen- of buitenstedelijk). Er geldt geen zone voor wegen die gelegen zijn binnen een woonerf of waarop een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. In het onderhavige geval is sprake van de volgende wegen met bijbehorende zones:

N236:



Dit is een provinciale weg (geen autoweg of autosnelweg) waar een maximumsnelheid geldt van 80 km/uur. De weg bestaat uit twee rijstroken en heeft een zonebreedte van 200 meter. De woningen liggen zowel in stedelijk als buitenstedelijk gebied.

### 5.6.2 Geluid

In opdracht van de Provincie Noord-Holland is een akoestisch onderzoek<sup>12</sup> verricht naar de geluidsbelasting bij de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van het wegtracé tussen km 11.1 – km 13.6 van de provinciale weg N236. Er is per weg beoordeeld of er sprake is van reconstructie. De op de N236 aansluitende weg Hollands End zal vanwege de aanleg van een rotonde ook een fysieke wijziging ondergaan. Voor de woningen in het invloedsgebied van het kruispunt is berekend of de geluidsbelasting afgerond 2 dB of meer toeneemt, vanwege het wegverkeer over Hollands End.

### 5.6.3 Conclusie en aanbevelingen

#### Reconstructie N236

Vanwege het toekomstige wegverkeer en het gewijzigde wegprofiel van het wegtracé N236 (KM 11.1 t/m 13.2), is bij één van de beschouwde woningen sprake van reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Het betreft de woning Melkmeent nr. 28. Met name het dichterbij schuiven van de wegas veroorzaakt deze toename (3 dB) bij de woning. Als de toename in geluidsbelasting volledig wordt teruggebracht (conform de Wet geluidhinder) is toepassing van een wegdek in SMA 0/6 niet voldoende. Bij toepassing van een wegdek type dunne deklaag 2 wordt de geluidsbelasting bij de woning in de toekomst circa 3 dB lager dan de huidige geluidsbelasting. Indien de toename in geluidsbelasting niet volledig wordt teruggebracht bij de woning zal een hogere waarde moeten worden aangevraagd.

Bij toepassing van standaard asfalt of SMA 0/8 is een hogere waarde nodig van maximaal 56 dB. Bij toepassing van SMA 0/6 is een hogere waarde nodig van maximaal 54 dB. Bij toepassing dunne deklaag 2 is geen hogere waarde (procedure) nodig.

Bij de woning waarvoor een hogere waarde benodigd is zal onderzoek naar de geluidswering van de gevels nodig zijn. Mogelijk moeten aanvullende maatregelen aan de gevels getroffen worden.

#### Reconstructie Hollands End

Vanwege het toekomstige wegverkeer en het gewijzigde wegprofiel van de weg Hollands End bij aansluiting op de N236, is geen sprake van reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. De maximale toename bedraagt 1,4 dB bij woning Loodijk nr. 26. Naast de autonome verkeersgroei wordt deze toename veroorzaakt door het verder wegschuiven van de nieuwe rotonde. Omdat hierdoor de weg Hollands End wordt verlengd.

#### Natuurbeschermingsgebied “Ankeveense plassen”

Voor natuurbeschermingsgebieden is geen wettelijk maximum geven voor de toelaatbare geluidsbelasting in het gebied. In het kader van het milieubeleidsplan van de provincie zal moeten worden afgewogen welk geluidsniveau toelaatbaar is in dit gebied. Er geldt voor stiltegebieden een landelijke indicatieve norm van 40 dB(A). Dit is nagenoeg gelijk aan 38 dB (Lden). Bij toepassing van een dunne deklaag 2 wordt de 38 dB- contour bereikt op circa 500 m van de wegas. Bij standaard asfalt of SMA 0/6 is de geluidsbelasting op dit niveau op circa 900 m van de wegas.

Door de provincie Noord-Holland zal over het tracé van de N236 opgenomen in het inpassingsplan geluidsarm asfalt worden toegepast. Hierdoor worden de toegestane voorkeursgrenswaarden voor woningen niet overschreden.

## 5.7 Externe veiligheid

### 5.7.1 Algemeen

In het kader van ruimtelijke procedures conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient het aspect externe veiligheid in acht te worden genomen. Het gaat hierbij om risico's ten aanzien

<sup>12</sup> Akoestisch onderzoek Reconstructie provinciale weg N236 (km 11.0 - 13.2), M+P - raadgevende ingenieurs van 5 maart 2009

van het vervoer, de opslag en het bewerken van gevaarlijke stoffen. De risico's met betrekking tot gevaarlijke stoffen worden geduid in het zogenaamde Plaatsgebonden risico (PR) en het Groepsrisico (GR). Een toename van het groepsrisico dient verantwoord te worden. De verantwoording is erop gericht om een weloverwogen besluit te nemen over situaties waarin sprake is van een (toename) van het groepsrisico. Het uiteindelijke besluit is aan het bevoegd bezag.

#### Plaatsgebonden risico (PR)

*De kans per jaar dat een persoon komt te overlijden door een ongeval met (het transport van) gevaarlijke stoffen, indien deze persoon zich permanent (vierentwintig uur per dag, gedurende het gehele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden*

#### Groepsrisico (GR)

*De kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen*

#### 5.7.2 Conclusie

Uit de quickscan <sup>13</sup>Externe Veiligheid blijkt dat de aspecten van externe veiligheid zijn geen belemmering voor de aanpassingen van de provinciale weg, omdat de aanpassingen aan het hoofdwegennet minimaal zijn en de bevolkingsdichtheid langs de N236 verwaarloosbaar klein is. Doordat er geen bebouwing wordt gerealiseerd langs de N236 zal het aantal personen niet toenemen. Daarnaast nemen de verkeersintensiteiten niet toe ten gevolge van de reconstructie van de N236. Bovenstaande aspecten van externe veiligheid hebben dan ook geen nadelig effect op het plan.

### 5.8 Kabels en leidingen

Voor het project moeten veel kabels en leidingen worden verlegd. De belangrijkste kabels en leidingen die verlegd worden zijn:

- Telecomkabels van diverse beheerders;
- Laag- en middenspanningleidingen;
- Gasleidingen;
- (Afval)waterleidingen.

De bestaande, boven de grond gelegen hoogspanningsleiding blijft ongewijzigd. Daarnaast gaat een PWN-watertransportleiding door het gebied.

Met de meeste, in ieder geval de belangrijkste beheerders, is reeds overleg gevoerd en zijn afspraken gemaakt.

#### 5.8.1 Conclusie en aanbevelingen

De kabels en leidingen in het gebied vormen geen belemmering. Waar nodig worden de kabels en leidingen verlegd. Aan de hoogspanningsleiding worden geen aanpassingen gemaakt. De PWN-watertransportleiding vormt geen belemmering voor het project. Het bestaande ontwerp voor deze leiding wordt geïntegreerd in het project.

<sup>13</sup> Quickscan Externe Veiligheid N236 – Faunapassages en reconstructie, Grontmij van 7 september 2009





## 6 Juridische aspecten

### 6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de reconstructie van de N236 en het aanleggen van de faunapassages juridisch is vertaald.

Het juridisch bindende deel van het inpassingsplan bestaat uit de verbeelding en de planregels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van deze gronden en regelingen betreffende het gebruik en omvang 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 bindende onderdeel van het inpassingsplan.

De voorliggende 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 zal worden ingegaan op de vorm van het inpassingsplan, de systematiek en leeswijzer bij de regels en ten slotte de handhaafbaarheid.

### 6.2 Planregels

In het inpassingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

- Groen;
- Natuur;
- Verkeer;
- Water;
- Leiding – Hoogspanningsverbinding.

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, regels omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

#### 6.2.1 Hoofdstuk I Inleidende regels

Dit zijn de inleidende bepalingen van de regels.

- artikel 1: Begrippen  
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  
geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

#### 6.2.2 Hoofdstuk II Bestemmingsregels

Deze artikelen bevatten de regels welke direct verband houden met de op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Per bestemming en per artikel geldt in de meeste gevallen het volgende stramien:

- a. een beschrijving van de bestemming;
- b. de bouwregels: deze geven aan welke bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden opgericht;
- c. (eventueel) een ontheffingsbevoegdheid van bevoegd gezag met betrekking tot bouwregels;
- d. (eventueel) een omschrijving van de specifieke gebruiksregels;

- e. (eventueel) een ontheffingsbevoegdheid van bevoegd gezag met betrekking tot gebruiksregels.

Beschrijving van de bestemmingen:

- Artikel 3: Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- bermen, beplanting en plantsoenen;
- bos;
- park;
- watervoorzieningen;

- Artikel 4: Natuur

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- de ontwikkeling van een ecologische verbindingzone;
- het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van landschappelijke en/of natuurlijke waarden;
- waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen;
- sloten, kreken en daarmee gelijk te stellen waterlopen;
- bos en andere houtopstanden;
- extensief dagrecreatief medegebruik;
- wandel- en fietspaden.

- Artikel 5: Verkeer

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- wegen met maximaal twee keer één rijstrook met vrijliggend fietspad, straten, paden;
- parkeervoorzieningen;
- groenvoorzieningen;
- duikers;
- straatmeubilair zoals lichtmasten, bewegwijzeringsborden en –portalen, verlichtingsornamenten en dergelijke;
- ter plaatse van de aanduiding 'brug' een brug in de vorm van een fietsbrug of een ecoduct.

- Artikel 6: Water

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- waterberging;
- waterhuishouding;
- waterlopen en waterwegen;
- keermuren voor de waterbeheersing, oeverbeschoeiingen, dukdalven en remmingswerken.

- Artikel 7: Leiding - Hoogspanningsverbinding

De voor Leiding-Hoogspanningsverbinding aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor een bovengrondse hoogspanningsverbinding van ten hoogste 380 kV.

### 6.2.3 Hoofdstuk III Algemene regels

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

- Artikel 8: Antidubbeltelregel

Op grond van de antidubbeltelregel 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 9: Algemene aanduidingsregels

In deze bepaling zijn de bebouwingsregels met betrekking tot de vrijwaringszone voor de molenbiotoop opgenomen.

- Artikel 10: Algemene ontheffingsregels

Deze bepaling geeft bevoegd gezag de bevoegdheid ontheffing te verlenen ten aanzien van het bouwen van kleine niet voor bewoning dienende gebouwtjes, het overschrijden van bepalingen inzake hoogte, oppervlakte en inhoud van bouwwerken.

- Artikel 11: Algemene procedureregels

De procedure die van toepassing is op de voorbereiding van een besluit tot het verlenen van ontheffing staat beschreven in dit artikel.

#### 6.2.4 Hoofdstuk IV Overgangs- en slotregels

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

- Artikel 12: Overgangsrecht

Dit artikel bevat regels hoe het overgangsrecht wordt toegepast op bouwwerken en gebruik.

- Artikel 13: Slotregel

Dit artikel geeft de naam van het inpassingsplan aan.

### 6.3 Handhavingsbeleid

Een van de uitgangspunten bij de ontwikkeling van een inpassingsplan is dat de in het plan opgenomen regels handhaafbaar dienen te zijn. Handhaving van het ruimtelijk beleid verdient meer aandacht omdat het een voorwaarde is voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied. Bij de totstandkoming van het inpassingsplan is aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van de in het plan opgenomen regels. Ten behoeve van een goede handhaving van de regels zijn de volgende factoren van belang:

- Voldoende kenbaarheid geven aan het plan;
- Voldoende draagvlak voor het beleid en de regelgeving in het plan;
- Inzichtelijke en realistische regeling;
- Handhavingsbeleid.



## **7 Economische uitvoerbaarheid**

Als gevolg van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient er in het kader van het inpassingsplan een onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. De maatschappelijke uitvoerbaarheid komt in hoofdstuk 8 aan de orde.

De kosten voor realisatie van het project komen voor rekening van de provincie Noord-Holland. De provincie heeft de reconstructie van de N236 en het aanleggen van faunapassages opgenomen in de provinciale begroting. Op grond van deze gegevens kan de financiële uitvoerbaarheid van het plan in voldoende mate gewaarborgd worden geacht. Op grond van artikel 6.12 van de Wet op de ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad (of Provinciale Staten in het geval van een inpassingsplan) een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. De reconstructie van een weg is geen bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan.



## 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 8.1 Algemeen

Bewoners en belanghebbenden zijn en worden op verschillende wijzen bij het planvormingsproces betrokken:

- Informatiebijeenkomst d.d. 8 oktober 2009;
- Website;
- Nieuwsbrief.

De volgende paragrafen beschrijven achtereenvolgens de resultaten van het overleg met betrokken instanties, de ter inzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan en het horen van de gemeenteraden.

### 8.2 Overleg

In het kader van de voorbereiding van het inpassingsplan is ingevolge artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), door Gedeputeerde Staten overleg gepleegd met besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In dit kader is het ontwerp-inpassingsplan aan de volgende instanties verstuurd:

1. BT Nederland N.V.
2. COLT Telecom BV
3. Connexion
4. Eurofiber Nederland BV
5. Gasunie West
6. Gemeente Abcoude
7. Gemeente Bussum
8. Gemeente Hilversum
9. Gemeente Muiden
10. Gemeente Naarden
11. Gemeente Weesp
12. Gemeente Wijdemeren
13. Inspectie Verkeer en Waterstaat
14. Inspectie VROM, Regio Noord-West
15. KPN BV
16. Liander (voorheen NUON Continuon Netbeheer)
17. Liandyn (voorheen Dynamicom BV)
18. Milieufederatie Noord-Holland
19. Ministerie van Defensie
20. Ministerie van Economische Zaken
21. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit
22. Natuurmonumenten
23. Nuon Power Generation BV
24. Nuon Warmte
25. O.V. Bussum p/a Imtech Nettenbouw

26. PWN Heemskerk PTWT/afd Klic
27. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
28. Rijkswaterstaat Dienst Noord-Holland
29. Tele2-Versatel
30. TenneT TSO
31. UPC Nederland
32. Verizon Nederland BV pa Van den Berg Infrastructuur BV
33. Viatel p/a Volker Wessels Telecom Services BV
34. Vitens Midden Nederland
35. Waternet sector Drinkwater Amsterdam
36. Waternet sector Afvalwater
37. Waternet sector Watersystemen (Drinkwater)
38. Waternet Zuiveringsbeheer
39. Waterschap Amstel Gooi en Vecht
40. Ziggo (voorheen Casema) p/a v.d.Berg Infrastructuur

Van de volgende instanties is een reactie ontvangen:

1. Inspectie VROM
2. Waternet
3. Alliander
4. N.V. Nederlandse Gasunie
5. Gemeente Hilversum
6. Gemeente Wijdmeren
7. Volker Wessels Telecom Infra BV
8. Eurofiber
9. NS Cable Management
10. Ziggo BV West Zuid
11. Nuon Warmte
12. COLT Telecom BV

## 1. Inspectie VROM

Aangegeven wordt dat het plan de betrokken rijksdiensten geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid.

*Conclusie:*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

## 2. Waternet

Aangegeven wordt dat de waterkeringen aan weerszijden van de 's-Gravelandsevaart niet op de plankaart aangegeven staan. Daarnaast hebben deze waterkeringen een kern-, beschermings- en buitenbeschermingszone van ongeveer 70 meter. Ook dit moet op de plankaart en in de planregels worden opgenomen.

*Reactie provincie:*

Voor de waterkeringen en beschermingszones zal een dubbelbestemming worden opgenomen op de verbeelding. Tevens zal de dubbelbestemming in de regels worden opgenomen.

*Conclusie:*

De verbeelding en regels worden in het ontwerp-inpassingsplan aangepast.



### 3. Alliander

Verzocht wordt om de zakelijke rechtstrook aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn (2 x 27,5 meter) te bestemmen met een dubbelbestemming waarbij er in de regels een verklaring van geen bezwaar wordt opgenomen van de beheerder, voordat de werkzaamheden mogen worden uitgevoerd.

*Reactie provincie:*

Op de verbeelding en in de regels is al een dubbelbestemming opgenomen voor de hoogspanningsleiding. De vrijwaringszone heeft de gevraagde breedte van 55 meter. In de regels is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen om te bouwen in deze zone. Hier zal aan worden toegevoegd dat voordat ontheffing wordt verleend, advies gevraagd moet worden aan de beheerder van de hoogspanningslijn.

*Conclusie:*

De regels worden in het ontwerp-inpassingsplan aangepast.

### 4. N.V. Nederlandse Gasunie

De Gasunie deelt mede dat gezien het feit dat de regionale aardgastransportleiding van het bedrijf en het inpassingsplan gescheiden wordt door een weg is het de verachting dat de nabij gelegen leiding niet van invloed is op het onderhavige plan.

*Conclusie:*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

### 5. Gemeente Hilversum

Gemeente Hilversum heeft enkele verbeteringsvoorstellen voor de toelichting en de regels van het ontwerp-inpassingsplan.

*Reactie provincie:*

Voor wat betreft de toelichting zijn deze verbeteringsvoorstellen doorgevoerd. Hoofdstuk 5 'Milieu en omgevingsaspecten' is daar waar mogelijk aangepast. Echter omdat hier verwezen wordt naar de onderzoeken wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de tekst van de onderzoeksrapporten.

In artikel 7 wordt een hoogspanningsleiding van ten hoogste 380 kV mogelijk gemaakt. De huidige hoogspanningsleiding van 150 kV past binnen de regels. Planologisch wordt het mogelijk gemaakt om deze hoogspanningsleiding op te waarderen. Echter dit houdt niet in dat de hoogspanningsleiding ook daadwerkelijk wordt opgewaardeerd. Het daadwerkelijke besluit om de hoogspanningsleiding op te waarderen is een rijksbesluit en wordt afgegeven door de Minister van Economische Zaken.

*Conclusie:*

De toelichting en regels worden in het ontwerp-inpassingsplan aangepast.

### 6. Gemeente Wijdmeren

Gemeente Wijdmeren verzoekt ondergeschikte onderdelen van het ontwerp-inpassingsplan aan te passen.

*Reactie provincie:*

De natuurbestemming op de plankaart ter hoogte van het perceel Hollands End 25 zal worden verwijderd. In de begripsbepaling zal het begrip N.A.P. worden opgenomen. Daarnaast zal in artikel 10 lid 1, sub b worden geschrapt. Artikel 10, lid 1, sub c blijft gehandhaafd, omdat hoogspanningsmasten zijn toegestaan tot een hoogte van 40 meter.

7. Volker Wessels Telecom Infra BV
8. Eurofiber
9. NS Cable Management
10. Ziggo BV West Zuid
11. Nuon Wamte
12. COLT Telecom BV

*Reactie provincie:*

Met de betrokken leveranciers van kabels en leidingen is overleg gevoerd. Er vindt afstemming plaats over de technische uitvoering van het project.

**Ambtelijke wijzigingen:**

In verband met artikel 3.3.1 Bro wordt de doeleindenomschrijving van de weg binnen de verkeersbestemming fysiek benoemd. Daarnaast zijn ondergeschikte tekstwijzigingen aangebracht ter verbetering van de leesbaarheid.

**8.3 Zienswijzen**

Het ontwerp-inpassingsplan heeft op grond van artikel 3.8 van de Wro voor een periode van zes weken, vanaf 19 februari 2010 tot en met 1 april 2010, ter inzage gelegen. Gedurende deze periode was het voor een ieder mogelijk om mondeling of schriftelijk een zienswijze in te dienen.

In totaal zijn 124 schriftelijke zienswijzen ingediend, waarbij een groot aantal omwonenden en belanghebbenden gebruik hebben gemaakt van een tweetal standaardformulieren (S1 – 73 reacties en S2 – 40 reacties). De inhoudelijk afzonderlijke reacties zijn hieronder samengevat weergegeven en beantwoord. Bovendien is aangegeven of de zienswijze een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan tot gevolg heeft.

**Zienswijze 1**

*Zienswijze*

- a. De 's Gravenlandse Vaart maakt onderdeel uit van een aantal beleidsdocumenten (Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland, de provinciale beleidsnota Routenetwerk kleine recreatievaart en het Uitvoeringsprogramma recreatief routenetwerk ILG-AGV). Deze beleidsdocumenten worden niet genoemd in het ontwerp-inpassingsplan. Verzocht wordt om het beleidskader met betrekking tot recreatievaart in het ontwerp-inpassingsplan op te nemen.
- b. De geplande fietsbrug krijgt in het plan slechts een doorvaarthoogte van 1,25 meter. Reclamant verzoekt de doorvaarthoogte van de fietsbrug van 1,25 meter te verhogen naar bij voorkeur 2,40 meter maar ten minste tot 1,80 meter.
- c. In de bestemmingsregel van art. 6 Water, is varen niet als bestemming opgenomen. Reclamant verzoekt om in de voor 'Water' aangewezen gronden ook op te nemen dat deze zijn bestemd om te varen.
- d. Daarnaast wordt gepleit om in het beheerplan voor het Natura 2000 gebied Naardermeer het varen als bestaand gebruik om te nemen.

*Reactie Provincie Noord-Holland*

- a. Het aangegeven beleidskader zal worden opgenomen in de toelichting van het ontwerp-inpassingsplan.
- b. De doorvaarthoogte van de fietsbrug is niet iets dat het kader van de Wro aan de orde komt. De doorvaarthoogte kan niet in een inpassingsplan worden geregeld. Ten overvloede opgemerkt: Er is overleg geweest over de doorvaarthoogte met betrokken partijen

De doorvaarthoogte van de fietsbrug 1,25 meter zal niet worden gehandhaafd. Om aan de zienswijze van reclamanten te gemoed te komen is besproken met betrokken partijen dat een doorvaarthoogte van 1,80 m. voldoende is.

- c. De bestemming 'Water' laat het gebruik ten behoeve van het varen toe.
- d. Dit ontwerp-inpassingsplan is in het kader van de Wro opgesteld. In dat kader is een mogelijke aanwijzing als bestaand gebruik niet aan de orde. Dit is een aspect wat bij de Natuurbeschermingswet aan de orde komt.

#### *Conclusie*

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het ontwerp-inpassingsplan voor de zienswijze 1a. Naar aanleiding van de overige zienswijzen wordt het ontwerp-inpassingsplan niet gewijzigd.

### **Zienswijze 2**

#### *Zienswijze*

Gemeente geeft aan dat zij betrokken is geweest bij de voorbereiding van de plannen en ziet de realisatie van de plannen met vertrouwen tegemoet.

#### *Conclusie*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

### **Zienswijze 3**

#### *Zienswijze*

- a. De 's Gravenlandse Vaart maakt onderdeel uit van een aantal beleidsdocumenten (Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland, de provinciale beleidsnota Routenetwerk kleine recreatievaart en het Uitvoeringsprogramma recreatief routenetwerk ILG-AGV). Deze beleidsdocumenten worden niet genoemd in het ontwerp-inpassingsplan. Reclamant verzoekt om het beleidskader met betrekking tot recreatievaart in het ontwerp-inpassingsplan op te nemen.
- b. Het ontwerp-inpassingsplan geeft niet aan dat de omlegging van de vaart richting het Natura 2000-gebied invloed heeft op de bevaarbaarheid het hele jaar door. Reclamant verzoekt om het voorgaande op te nemen.
- c. Verzocht wordt om de doorvaarthoogte van de fietsbrug van 1.25 meter te verhogen.
- d. Verzocht wordt om in de voor 'Water' aangewezen gronden ook op te nemen dat deze zijn bestemd om te varen met kano's, roeiboten en kleine motorboten.

#### *Reactie Provincie Noord-Holland*

- a. Zie de beantwoording van zienswijze 1a.
- b. Het gedeelte van de 's Gravenlandse Vaart dat binnen dit ontwerp-inpassingsplan valt is het hele jaar door bevaarbaar.
- c. Zie de beantwoording van zienswijze 1b.
- d. Zie de beantwoording van zienswijze 1c.

#### *Conclusie*

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het ontwerp-inpassingsplan voor zienswijze 3a. Naar aanleiding van de overige zienswijzen wordt het ontwerp-inpassingsplan niet gewijzigd.

## Zienswijze 4

### Zienswijze

Reclamant geeft aan dat het stijgen van het grondwaterpeil van circa 8 centimeter, impact heeft op water onder het huis, tuin en fundering en vocht in zijn huis.

### Reactie Provincie Noord-Holland

Ten behoeve van de uitvoering van het plan is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd; 'Geohydrologisch onderzoek N 236 faunapasagge, door Royal Haskoning, d.d. 27 maart 2009.

Het opzetten van het peil in de Hilversumse Bovenmeent vloeit voort uit het herstelplan Naardermeer 1993. Dit is een samenwerkingsverband van de provincie Noord Holland, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV), en gemeenten. In dit herstelplan is de Hilversumse Bovenmeent samen met andere polders (in de omgeving) aangewezen tot hydrologische bufferzone van het Naardermeer. De voorgenomen peilverhoging op het 'voormalig land van Bon' (onderdeel van de Hilversumse Bovenmeent) was al onderdeel van het peilbesluit uit 1996 en is later opgenomen in het watergebiedsplan Naardermeer 2007.

Uit de (nu nog) geldende Leidraad provinciaal Ruimtelijk Beleid volgt dat het peilbeheer primair een zaak van de waterkwantiteitsbeheerders is. Het wordt uitgevoerd door middel van het nemen van peilbesluiten. De provincie toetst de peilbesluiten van waterkwantiteitsbeheerders met name aan het Provinciaal Waterplan en daarnaast aan het beleid ter bestrijding van verdroging van natuur en het cultuurhistorisch beleid.

Van waterbeheerders wordt verwacht dat zij een afgewogen peilbesluit nemen waarbij alle relevante belangen zijn meegewogen. Het waterpeil kan niet rechtstreeks via bestemmingsplannen worden geregeld. Echter, bij toekenning van ruimtelijke functies zullen, via de watertoets, eventuele (on)mogelijkheden in een adequaat peilbeheer moeten worden belicht.

Het voorliggende ontwerp-inpassingsplan regelt niet de verhoging van de waterpeilen. De verhoging van het waterpeil in de Hilversumse Bovenmeent is geregeld met het peilbesluit van 26 september 1996. Het peilbesluit is begin 2000 in werking getreden. Op 5 juli 2007 is het peilbesluit en het watergebiedsplan 'Naardermeer, 's Gravenlandse Polder en omgeving', vastgesteld door het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. In het "nieuwe" peilbesluit zijn de waterpeilen in de Hilversumse Bovenmeent gelijk aan de waterpeilen van het peilbesluit van 1997. Tegen deze besluiten stond beroep open. Er is destijds (door de indieners van de zienswijzen) geen beroep ingesteld. De peilbesluiten zijn onherroepelijk.

De verhogingen in de grondwaterstand nabij de faunapassage (figuur 3.8 en fig. 3.10, p. 11 van het onderzoek) worden voor een deel veroorzaakt door een oppervlaktewaterpeilwijziging. Een deel van het oorspronkelijke gebied behoorde tot de Heintjesrak en Broekpolder waar een lager oppervlaktewaterpeil werd gehandhaafd. Door de aanleg van de faunapassage valt dit gedeelte ook in Hollands Ankeveense Polder. Dit heeft als gevolg dat op deze locatie een geringe verhoging in de grondwaterstand optreedt.

Het oppervlaktewaterpeil in de Hollands Ankeveense Polder wordt niet aangepast voor de aanleg van de faunapassage. Uit het onderzoek blijkt dat in het grootste deel van de Hollands Ankeveense polder de grondwaterstand niet veranderd ten opzichte van de huidige situatie. Alleen in een strook langs de N236 worden grondwaterstandverhogingen verwacht. Bij de aansluiting van Hollands End op de Loodijk en bij de Ankeveens molen wordt een grondwaterstandsverhoging van 8 cm berekend. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de peilverhoging in de Hilversumse Bovenmeent.

Een (verwachte) grondwaterstandsverhoging van maximaal 30 cm vindt alleen plaats in het gebied dat tot de faunapassage gaat behoren. Dit effect wordt grotendeels veroorzaakt door de aanleg van de faunapassage. In dit gebied is echter geen bebouwing aanwezig.

De effecten op de grondwaterstanden worden slechts voor een klein deel veroorzaakt door de aanleg van de faunapassage. Op basis van de resultaten uit het geohydrologisch onderzoek zal door de provincie Noord-Holland, in overleg met AGV, een aanvullend onderzoek worden uitgevoerd. Hierbij zal specifiekere gekeken worden naar de mogelijke gevolgen van een verhoogde grondwaterstand op de bebouwing in de omgeving. Tevens zal een plan van aanpak worden opgesteld waarin maatregelen worden aangegeven om een eventuele verhoogde grondwaterstand te kunnen compenseren. Daarnaast zal een monitoringsplan worden opgesteld om de daadwerkelijke veranderingen in de grondwaterstand in beeld te brengen en zo te bepalen of maatregelen nodig zijn. Deze monitoring vindt plaats met behulp van peilbuizen die voor aanvang van de werkzaamheden in het gebied worden geplaatst. Het grondwaterpeil kan vervolgens voor, tijdens en na de aanleg van de faunapassages worden gemeten.

#### *Conclusie*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

### **Zienswijze 5 (Standaardformulier 1)**

#### *Zienswijze*

In de standaardbrief is aangegeven dat als gevolg van de toekomstige lokale verhoging van de grondwaterstand in de directe omgeving van de huizen langs het Hollands End in Ankeveen, de beschikbare waterberging in gevaar zal komen. Daarnaast wordt aangegeven dat het verhogen van het grondwaterpeil een significante toename van totale hoeveelheid water in de omgeving van Ankeveen zal betekenen. Dit heeft negatieve gevolgen voor de volksgezondheid, dierenwelzijn en onder- en bovengrondse bouwwerken. Verzocht wordt om aan te tonen dat de gemelde risico's en gevolgen niet zullen optreden.

#### *Reactie Provincie Noord-Holland*

Zie de beantwoording van zienswijze 4.

#### *Conclusie*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

### **Zienswijze 6 (Standaardformulier 2)**

#### *Zienswijze*

- a. Reclamant verwijst naar de beleidsgroep die de opdracht heeft om oude waterlopen en verbindingen terug te brengen binnen de gemeente Wijdmeren en een aansluitingsroute naar het IJsselmeer te ontwikkelen. Het ontwerp-inpassingsplan zou strijdig zijn met dit voornemen.
- b. In de standaardbrief wordt verzocht om het huidige wegtracé te handhaven, danwel aan te passen aan de geamoveerde vaarroute. Ten gevolge van het aanleggen van de rotonde zal een significante toename optreden van extra lawaai en extra uitstoot door fijnstof. Hierbij zullen negatieve gevolgen optreden voor de volksgezondheid, dierenwelzijn en onder- en bovengrondse bouwwerken. Verzocht wordt om aan te tonen dat de gemelde risico's/gevolgen niet zullen optreden.

#### *Reactie Provincie Noord-Holland*

- a. Bij de Provincie Noord-Holland en de gemeente Wijdmeren is de door reclamant genoemde beleidsgroep niet bekend. Wel is bekend dat er een particulier initiatief is van een aantal watersportorganisaties, om een wensbeeld op te stellen voor de recreatievaart in de Amstel, Gooi en Vechtstreek. De 's Gravenlandse Vaart maakt onderdeel uit van dit

wensbeeld. Met deze watersportorganisaties zijn separate afspraken gemaakt. Daarnaast is bij de Provincie Noord-Holland het particuliere initiatief 'Nieuwe Vecht in Nederhorst den Berg' bekend. Ten slotte is er het initiatief tot de realisatie van een verbinding tussen de Vecht en het Gooimeer. Hiervoor wordt eerst een kosten-batenanalyse gedaan. Dit initiatief loopt niet over het grondgebied waar het in dit inpassingsplan over gaat.

- b. De reconstructie van de N236 is gericht op de verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De aanleg van de rotonde is in overeenstemming met het beleid zoals dat verwoord is in het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan van de Provincie Noord-Holland van 10 februari 1993 (actualisatie 2007). Dit beleid gaat uit van vraaggericht beleid en het faciliteren van het verkeer in het algemeen. Voor de N236 is de verbetering van de verkeersveiligheid het uitgangspunt geweest. De kruising met het Hollands End staat binnen de provincie Noord Holland bekend in de top 20 van onveilige kruispunten. De aanleg van een rotonde verbetert de verkeersveiligheid aanzienlijk.

Het "Akoestisch onderzoek Reconstructie provinciale weg N236 (km 11.0 - 13.2)" van M+P - raadgevende ingenieurs (5 maart 2009) maakt onderdeel uit van het ontwerp-inpassingsplan. In dit onderzoek zijn de gevolgen van de realisatie van het project op het gebied van geluid onderzocht. Er is rekening gehouden met afremmend en optrekkend verkeer als gevolg van de rotonde en de hoogte van de toekomstige weg. Het stille wegdektype "dunne deklaag 2" zal worden toegepast op de N236. In het akoestisch onderzoek is aangegeven dat met toepassing van dit wegdektype het geluidsklimaat bij de woningen en in het in het natuurbeschermingsgebied aanzienlijk (met minimaal circa 4 dB reductie) zal verbeteren. Genoemde risico's en gevolgen vinden dan ook geen aansluiting bij de conclusies in genoemd rapport.

Met betrekking tot de gevolgen voor de luchtkwaliteit wordt verwezen naar het "Onderzoek Luchtkwaliteit Reconstructie provinciale weg N236 (km 11.0 - 13.2)" van M+P - raadgevende ingenieurs (5 maart 2009). In dit onderzoek is aangegeven dat voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer en er geen belemmeringen bestaan om de voorgenomen wegaanpassingen uit te voeren.

#### *Conclusie*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

### **Zienswijze 7**

#### *Zienswijze*

- a. Reclamant geeft aan dat de risico's van de grondwaterstijging onvoldoende zijn onderzocht en afgewogen. De stijging van het grondwaterpeil zal leiden tot negatieve gevolgen voor gebouwen en fundamenten en gezondheidsrisico's.
- b. Reclamant geeft aan dat onderstaande peilverhoging onvoldoende is gerelateerd aan de plannen in ondermeer de Keverdijksepolder en de Horstermeerpolder.
- c. Reclamant geeft aan dat vermeld zou zijn dat het dijkverloop en de grondwaterstand niet zouden wijzigen.
- d. Reclamant geeft aan dat de weg tussen de faunapassages omhoog komt en dat dat niet noodzakelijk is.
- e. De rotonde leidt tot een andere verkeersafwikkeling.
- f. De aanleg van de rotonde leidt tot een verhoging van de geluidsoverlast en de uitstoot van meer uitlaatgassen.
- g. Ten behoeve van de verkeersveiligheid wordt juist het verleggen van de N236 in noordelijke richting voorgesteld waarmee twee scherpe bochten worden vermeden. Hier zijn in het verleden, in tegenstelling tot de kruising, wel ongelukken zijn gebeurd.



*Reactie Provincie Noord-Holland*

- a. Zie de beantwoording van zienswijze 4.
- b. De peilverhoging in de Hilversumse Bovenmeent maakt onderdeel uit van het watergebiedsplan Naardermeer, 's Gravenlandse Polder en omgeving van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Hierin zijn de relaties tussen de verschillende polders en waterlopen vastgesteld. Dit watergebiedsplan en het peilbesluit zijn vastgesteld op 5 juli 2007.
- c. Het dijkverloop wordt aangepast. Ter plaatse van de westpassage schuift de 's Gravenlandse Vaart enkele tientallen meters naar het oosten op. Er vinden zoals omschreven in de beantwoording op zienswijze 4 grondwaterpeilwijzigingen in de omgeving van de Hilversumse Bovenmeent plaats.
- d. De weg krijgt een verhoogde ligging ter plaatse van beide faunapassages. Tussen de faunapassages wordt de weg naar het huidige niveau geleid. De rotonde wordt aangelegd op de bestaande hoogte; de hoogte waarop de kruising in de huidige situatie ligt.
- e. De rotonde wordt aangelegd om de veiligheid te verbeteren en zorgt voor een andere, veiligere voorrangssituatie op het kruispunt. In het verkeersonderzoek dat in het kader van dit project en de reconstructie van de gehele N236 is uitgevoerd, is gekeken naar de doorstroming van de N236 als gevolg van de aanpassingen op de verschillende kruispunten. In dit onderzoek is gerekend met de verwachte verkeersintensiteiten voor 2030. In deze verkeersintensiteiten zijn alle toekomstige ruimtelijke, infrastructurele en demografische prognoses opgenomen (waaronder de verbreding van de A1). Voor piekmomenten in de ochtend- en avondspits zijn berekeningen gemaakt om de gemiddelde wachttijd per voertuig op de kruispunten. Uit deze berekeningen blijkt dat in 2030 tijdens een zeer drukke ochtendspits de gemiddelde wachttijd per voertuig op de N236 vanuit oostelijke richting onder de grenswaarde van 20 seconde ligt. De omrijdtijd vanuit Bussum via Herenweg, Stichts End en Hollands End bedraagt aanzienlijk meer (meer dan 10 minuten) dan de vertraging bij de rotonde. Ook vanuit 's Gravenland is de omrijdtijd langer (meer dan 5 minuten) dan de wachttijd op de rotonde. De Provincie Noord-Holland ziet dan ook geen aanleiding de aanleg van de rotonde te herzien.
- f. Zie de beantwoording van zienswijze 6b.
- g. De bochten die in het voorliggende ontwerp zitten zijn flauwer dan de huidige bochten. Bovendien wordt door verbreding van de weg (onder andere brede middenberm) de situatie veiliger. De weg voldoet aan de huidige eisen voor de inrichting van een 80 km-weg. Daarnaast wordt de afslag bij de Hollandse Molen gereconstrueerd en veiliger gemaakt door het maken van afslagvakken. Zie verder de beantwoording van zienswijze 14a.

*Conclusie*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

**Zienswijze 8***Zienswijze*

- a. Aangegeven wordt dat de plannen volledig eenzijdig 'natuur- en faunagericht' zijn en dat nergens op voldoende acceptabele wijze wordt aangetoond dat de natuur hiermee gebaat is. De niet concreet aangetoonde voordelen voor flora en fauna, wegen niet op tegen de aantoonbare negatieve gevolgen voor bewoners, bebouwing en infrastructuur.
- b. Er wordt gesteld dat gemeenschapsgeld geïnvesteerd wordt in een idee van Natuurmonumenten.
- c. Met name gedurende de ochtendspits zal het verkeer door Ankeveen bij plaatsing van een rotonde aanzienlijk toenemen. Voorgesteld wordt dat wanneer er een rotonde komt, de

constructie van de rotonde het optredende sluipverkeer zal moeten ontmoedigen. Ook zal er een ochtendspitsverbod (07:00 uur tot 09:00 uur) moeten worden ingesteld voor niet-bestemmingsverkeer vanuit richting Hilversum / 's Graveland via Stichts End / Hollands End naar de N236.

- d. De geplande grondwaterpeilverhoging van 30 cm zal leiden tot het permanent onder water staan van grote delen van Ankeveen. Bomen zullen verdrinken, sloten zullen overlopen en bewoners zullen te maken krijgen met een explosieve toename van muggen en knutten. Terugkeer van de malariamug wordt als serieus gevolg genoemd.

#### *Reactie Provincie Noord-Holland*

- a. Centraal in het beleid van de Provincie voor natuur en landschap staat het realiseren van een Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een landelijk samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden. Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) streeft ernaar om in 2020 meer dan 750.000 hectare aan natuurgebieden bij de EHS te laten horen. Het grootste deel van deze EHS-gebieden zijn bestaande bossen en natuurgebieden. Daarbij komt nog ruim zes miljoen hectare natte natuur: meren, rivieren en de Nederlandse delen van de Noordzee en de Waddenzee. Milieumaatregelen moeten ervoor zorgen dat de natuur binnen de EHS schoner en stiller wordt. In de EHS is vooral plaats voor bijzondere planten en dieren. Om een grootschalig ecologisch netwerk als de EHS te kunnen realiseren zijn verbindingen in de vorm van brede natuurzones nodig die de grote natuurgebieden aan elkaar koppelen. Deze natuurzones koppelen bestaande natuur aan nieuwe natuur. Deze verbindingen zijn nodig om genetische uitwisseling tussen plant- en diersoorten van deze verschillende gebieden mogelijk te maken. Ook wordt zo het leefgebied van de plant- en diersoorten groter. De droge en natte natuur van de EHS zal uiteindelijk een aaneengesloten netwerk vormen dat over de grenzen met andere landen aansluit bij het Pan-Europees Ecologisch Netwerk (PEEN). Het aanleggen van twee faunapassages past binnen de doelstelling om de EHS-gebieden met elkaar te verbinden.

In het ontwerp-inpassingsplan wordt ingegaan op nut en noodzaak van de voorgenomen ontwikkeling. Hieronder volgt een opsomming van baten die de natuurverbinding heeft voor flora en fauna:

- De natuurverbinding past in het nationale natuurbeleid voor kerngebieden van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) waarin gestreefd wordt naar grote aaneengesloten natuurgebieden, waarbinnen natuurlijke processen meer kans krijgen;
- De ruimtelijke samenhang van de moerasgebieden in de Natte As is op veel plaatsen onvoldoende om de doelsoorten voor deze gebieden te kunnen beschermen. Verbindingen tussen de verschillende leefgebieden binnen de moerascomplexen, evenals robuuste verbindingen tussen de verschillende moerascomplexen, zijn noodzakelijk om het duurzaam voortbestaan van de doelsoorten te waarborgen;
- Verkeers- en spoorwegen dragen in belangrijke mate bij aan de geringe ruimtelijke samenhang binnen de moerascomplexen. De N236 is één van de knelpuntlocaties. Ontsnipperende maatregelen bij deze provinciale weg zijn nodig om de uitwisseling van dieren tussen de leefgebieden aan weerszijden van de weg veilig te stellen;
- Het opheffen van de barrière die de N236 vormt, zal ertoe leiden dat het Naardermeer en de Ankeveense Plassen één groot stabiel leefgebied voor het ecoprofiel van de poelkikker en noordse woelmuis gaan vormen. Een ecoprofiel is een beschrijving van karakteristieke soortkenmerken voor een groep van soorten die min of meer vergelijkbare eisen stellen aan hun omgeving;
- De verbinding kan er voor zorgen dat de habitatnetwerken van het ecoprofiel van de otter in het westen en noorden van Nederland samen een duurzaam netwerk gaan vormen. De natuurverbinding Naardermeer – Ankeveense Plassen vormt hierin een belangrijke schakel;
- De ontsnipperende maatregelen bij de N236 en 's Gravelandse Vaart betekent naar verwachting een forse daling in de onnatuurlijke faunasterfte als gevolg van aanrijdingen of verdrinking. Dit vergroot de levenskansen van populaties;



- De natuurverbinding, inclusief ontsnipperende maatregelen bij de N236 en 's Gravelandse Vaart, vergroot de kans dat doel- en vogelsoorten nieuwe leefgebieden bereiken en deze koloniseren. Hiermee neemt de kans op voorkomen van soorten toe en daarmee de biodiversiteit van de moerasgebieden.
- b. Eén van de doelstellingen van de Provincie Noord-Holland is het behoud en de ontwikkeling van natuurgebieden. Met de realisatie van dit plan wordt uitvoer gegeven aan deze doelstellingen. Daarnaast sluit de uitvoer van dit plan aan bij de doelstellingen van het Rijk. De Provincie Noord-Holland maakt de uitvoering van verbindingzones mogelijk in samenwerking met zowel publieke en private partijen. De Provincie Noord-Holland heeft de reconstructie van de N236 en het aanleggen van faunapassages opgenomen in de provinciale begroting. De Vereniging Natuurmonumenten hecht veel waarde aan het plan en levert een financiële bijdrage.
- c. Zie de beantwoording van zienswijze 7e.
- d. Zie de beantwoording van zienswijze 4.

#### *Conclusie*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

### **Zienswijze 9**

#### *Zienswijze*

- a. Aangegeven wordt dat het voornemen bestaat om een tunnel onder de N236 aan te leggen ten behoeve van de ringslag en de laagvliegende libel zodat deze aan beide zijden van de N236 kunnen verblijven. Getwijfeld wordt aan nut en noodzaak van deze tunnel voor deze dieren, aangezien ze frequent voorkomen in de Ankeveense polder maar door de reclamant nooit op de N236 zijn aangetroffen.
- b. Reclamant zet vraagtekens bij de verhoging van de weg ten behoeve van een kruipende ringslang en een laagvliegende libel. Voorgesteld wordt dat een eenvoudig tunneltje voor genoemde dieren ook voldoende moet zijn.
- c. Reclamant wijst op de aantrekkelijkheid van sluipverkeer door Ankeveen wanneer een rotonde wordt geplaatst. Met name gedurende de ochtendspits zal dit aanzienlijk toenemen.
- d. Voor bomen in het gebied is een verhoging van het grondwaterpeil in het gebied desastreus.
- e. Aangegeven wordt dat gemeenschapsgeld oneigenlijk wordt gebruikt ten behoeve van de particuliere instantie, de Vereniging Natuurmonumenten.
- f. Reclamant geeft aan dat de geluidsoverlast zal toenemen als gevolg van het verhogen van de provinciale weg.

#### *Reactie Provincie Noord-Holland*

- a. De voorgenomen natuurverbinding richt zich niet enkel op de ringslang en laagvliegende libel. Zoals in de beantwoording van de zienswijze genoemd onder 8a is aangegeven. De natuurverbinding zorgt voor een stabiel leefgebied van meerdere ecoprofielen.
- b. Vooral voor de soorten die een doorgaande vegetatiestrook in de passage nodig hebben zijn de hoogte en lengte van de onderdoorgang essentieel aangezien ze de inval en licht en vocht bepalen. De aanleg van een faunatunnel voldoet niet aan deze eisen.
- c. Zie de beantwoording op zienswijze 7e.

- d. De grondwaterpeilverhoging komt voor in de buurt van de Hilversumse Bovenmeent, waar het waterpeil wordt opgezet. De grondwaterpeilstijging heeft geen betrekking op de gehele Ankeveense Polder. Bij de faunapassages en in de Hollandse Bovenmeent wordt ingezet op flora die goed tegen hoge waterstanden kunnen.
- e. Zie de beantwoording van zienswijze 8b.
- f. Zie de beantwoording van zienswijze 6b, alinea 1 en 2.

#### *Conclusie*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

### **Zienswijze 10**

#### *Zienswijze*

Reclamant geeft aan dat er in het ontwerp-inpassingsplan te weinig aandacht is geschonken aan het recreatieve aspect. Er wordt meer aandacht gevraagd voor wandelvoorzieningen waarbij de voorkeur uit gaat naar half- of onverharde passages. Aangegeven wordt dat een verwijzing naar verschillende provinciale recreatienota's niet is opgenomen. Daarnaast worden op basis van deze nota's, verschillende gewenste trajecten gemist. Reclamant geeft verschillende suggesties waarmee gewenste wandelpaden (aangegeven als: W8, N4, N3 en W7) in het ontwerp kunnen worden opgenomen.

#### *Reactie Provincie Noord-Holland*

In het ontwerp-inpassingsplan is aandacht geschonken aan recreatie door de toevoeging van een recreatief fietspad. Dit fietspad kan ook door wandelaars gebruikt worden.

De uitvoering van de wandelpaden bevindt zich nog in een prematuur stadium. De wandelpaden aangeduid als W7 en W8 voeren beiden over particuliere grond; daarmee is de realisatie ervan nog niet zeker. Over de realisatie van wandelpad W8 heeft de provincie gesproken met DLG (projectleider voor dit wandelpad). Het ontwerp-inpassingsplan vormt geen belemmering voor de toekomstige realisatie van dit en de andere genoemde wandelpaden. De bestemming natuur laat de aanleg van wandelpaden toe. Het ontwerp-inpassingsplan geeft hiermee voldoende ruimte tot een nadere detaillering en eventuele aanleg van een wandelpad.

De door de indiener genoemde recreatienota's worden alsnog opgenomen in het inpassingsplan.

#### *Conclusie*

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het ontwerp-inpassingsplan, namelijk dat de genoemde recreatienota's worden opgenomen in het de toelichting van het ontwerp-inpassingsplan.

### **Zienswijze 11**

#### *Zienswijze*

- a. Reclamant geeft aan dat een deel van het perceel grond aan de Loodijk dat in particulier eigendom is, kadastraal bekend onder nummer 1428, bestemd is als 'Natuur'. Dit deel van het perceel is in het vigerende bestemmingsplan bestemd als 'agrarisch gebied met landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden'. Door deze wijziging worden de gebruiksmogelijkheden van de betreffende grond ingeperkt. De gebruiksmogelijkheden dienen overeenkomstig de geldende bestemming gehandhaafd te blijven.
- b. Het ontwerp-inpassingsplan geeft aan dat de lokale verhoging van de grondwaterstand in de directe omgeving van de gebouwen nabij de Faunapassage circa 30 centimeter bedraagt. Tevens vermeldt het ontwerp-inpassingsplan dat nabij de bebouwing van de molen in de Hollands Ankeveense polder, de verhoging 10 centimeter zal bedragen.

Reclamant geeft aan niet in te zien hoe het verschil van 20 centimeter kan worden gerealiseerd. Er bestaan grote bezwaren tegen een verhoging van de grondwaterstand. Het grondwaterpeil is al vele malen onderwerp van gesprek geweest waarbij de Provincie Noord-Holland steeds heeft verzekerd dat het plan niet tot een verhoging van het grondwaterpeil in de Ankeveense polder zou leiden.

- c. Als gevolg van het plannen van de westelijk gelegen faunapassage in de directe nabijheid van de molen en het partycentrum, worden gebruikers belemmerd in de uitoefening van hun horeca-activiteiten. Met de Provincie Noord-Holland zijn afspraken gemaakt over een uitbreiding tot 130 parkeerplaatsen bij het bedrijf. De Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten (VNM) heeft echter recentelijk laten weten dat de uitbreiding van de noodzakelijke 130 parkeerplaatsen niet wordt toegestaan. Maximaal 85 parkeerplaatsen worden toegelaten met als argument dat licht en geluidoverlast in relatie tot de faunapassage zoveel mogelijk moet worden tegengegaan. Voorgesteld wordt om de westelijke faunapassage op te schuiven naar noordwestelijke richting of zelfs niet ten uitvoer moet worden gebracht. Alleen dan kan worden bereikt dat horeca-activiteiten, die al sinds mensenheugenis op deze locatie worden uitgeoefend, kunnen worden voortgezet.
- d. Op de plankaart ontbreekt het fietspad dat onder de N236 ter hoogte van de westelijke faunapassage is gelegen voor ontsluiting van de ventweg. Dit fietspad is nodig om Restaurant Party Centrum De Molen vanuit noordoostelijke richting te bereiken. Voor de levensvatbaarheid van het bedrijf is deze ontsluiting cruciaal.
- e. In de bijgevoegde standaardbrief is aangegeven dat als gevolg van de toekomstige lokale verhoging van de grondwaterstand in de directe omgeving van de huizen langs het Hollands End in Ankeveen, de beschikbare waterberging in gevaar zal komen. Daarnaast wordt aangegeven dat het verhogen van het grondwaterpeil een significante toename van totale hoeveelheid water in de omgeving van Ankeveen zal betekenen. Dit heeft negatieve gevolgen voor de volksgezondheid, dierenwelzijn en onder- en bovengrondse bouwwerken. Verzocht wordt om aan te tonen dat de gemelde risico's en gevolgen niet zullen optreden.

#### *Reactie Provincie Noord-Holland*

- a. De Provincie Noord-Holland bevestigt dat het onderhavige perceel in handen is van reclamant. De Provincie Noord-Holland is in gesprek met reclamant om te komen tot een passende oplossing. Uitgangspunt daarbij is het belang van de aanleg van de faunapassage en dat reclamant zijn horeca-activiteiten kan voortzetten. De voorgenomen bestemmingswijziging belemmert de bedrijfsvoering van reclamant niet. Het onderhavige perceel heeft de bestemming 'agrarisch gebied met landschappelijke en maatschappelijke waarden', terwijl de horecagelegenheid de bestemming horeca heeft. Het betreft derhalve twee afzonderlijke objecten met gescheiden bestemmingen. Zoals bij reclamant bekend is, is de Provincie Noord-Holland bereid een parkeerterrein toe te staan dat voldoet aan de parkeerbehoefte voor het partycentrum en waarbij de faunapassage voldoende afgescheiden wordt van het parkeerterrein. Het aantal parkeerplaatsen en de inrichting is onderwerp van onderhandeling tussen reclamant, de Provincie Noord-Holland en de Vereniging Natuurmonumenten als eigenaar van een gedeelte van de ondergrond van het horecaterrein.
- b. Zie de beantwoording van zienswijze 4.
- c. Zie ook de beantwoording van zienswijze 11a. De inrichting van het parkeerterrein van de horecagelegenheid is onderwerp van onderhandeling tussen partijen. Hierbij wordt tevens gekeken naar de landschappelijke inpassing van de parkeerplaatsen. De locatie van het parkeerterrein bevindt zich buiten het tracé van de faunapassage en de herinrichting hiervan wordt als zodanig niet belemmerd door de aanleg van de faunapassage. De herinrichting van dit parkeerterrein maakt daarentegen wel onderdeel uit van door reclamant voorgestelde uitbreidingsplannen van de horecagelegenheid. Het voorstel zoals door de Vereniging Natuurmonumenten is gedaan dient in dit kader gezien te worden en staat los van de faunapassage.

- d. Zoals aangegeven in de toelichting van het ontwerp-inpassingsplan wordt ter hoogte van de molen een gevaarlijke op-/afrit door middel van een parallelweg verplaatst en op een veilige plek aangesloten op de N236. Zowel het fietspad als de parallelweg passen binnen de bestemming Verkeer zoals deze is opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan. Ook hier wordt voldaan aan een uitgangspunt van de reconstructie, namelijk het bevorderen van de verkeersveiligheid.
- e. Zie de beantwoording van zienswijze 4.

#### *Conclusie*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

### **Zienswijze 12**

#### *Zienswijze*

- a. De geplande fietsbrug over de 's- Gravelandsevaart dient zo ontworpen te worden dat de aanlanding buiten het theoretisch profiel van de kering blijft. Het huidige ontwerp is ontoelaatbaar.
- b. De doorvaarthoogte is nu 1.30 meter. Deze moet minimaal 1.50 meter zijn om de onderhoudswerkzaamheden goed uit te kunnen voeren. Daarnaast is de 's Gravelandsevaart een BRTN route, waarvoor een doorvaarthoogte van 2.75 meter geldt.
- c. In paragraaf 5.1.2 op pagina 29 staat dat de kern van de nieuw aan te leggen kade aan de zuidzijde van de 's Gravelandsevaart wordt afgedekt met 0.5 meter klei. Dit is voor het buitentalud te weinig en moet minimaal 0.8 meter zijn.
- d. Er is budget gereserveerd voor het verstrekken van subsidie voor natuurvriendelijke oevers. Het ontwerp-inpassingsplan biedt geen inzicht waarop deze gerealiseerd gaan worden.
- e. Het standpunt van de reclamant blijft dat kabels en leidingen in de kering in principe niet zijn toegestaan. Het kan echter in dit geval niet helemaal voorkomen worden. Op grond van de geldende Keur vindt hierover overleg plaats met de provincie om te komen tot een vergunbare situatie.

#### *Reactie Provincie Noord-Holland*

- a. Het feitelijke ontwerp van de fietsbrug is geen aspect dat in het kader van de Wro beoordeeld dient te worden en wordt niet bepaald in het inpassingsplan.  
Ten overvloede opgemerkt: Er is naar aanleiding van de zienswijzen wel overleg geweest met de indiener van de zienswijzen. Er is voor het definitief ontwerp van de fietsbrug een aangepaste aanlanding van de fietsbrug afgesproken. De aanlanding wordt achter de kruin aan de landzijde van de waterkering geplaatst.
- b. Zie de beantwoording van zienswijze 1b.
- c. Het technisch ontwerp van de nieuw aan te leggen kade wordt is geen aspect dat in het kader van de Wro getoetst moet worden. Het is geen aspect dat wordt geregeld in het inpassingsplan.  
Ten overvloede opgemerkt: De kleilaagdikte is in het definitief ontwerp voor de kade aangepast van 0,5 meter naar 0,8 meter.
- d. Het ontwerp-inpassingsplan gaat niet in op de wijze waarop de natuurvriendelijke oevers gerealiseerd worden. De aanleg van natuurvriendelijke oevers is een invulling van de bestemming Natuur en kan in de onderhavige beoordeling van een inpassingplan in het kader van de Wro niet aan de orde komen.
- e. De aanleg van kabels en leidingen kan in de onderhavige beoordeling van een inpassingplan in het kader van de Wro niet aan de orde komen.

Ten overvloede opgemerkt: in het vooroverleg met reclamant is in samenspraak besloten om de kabels en leidingen aan de zuidzijde van de waterkering te leggen.

*Conclusie*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

**Zienswijze 13**

*Zienswijze*

Reclamant geeft aan dat tijdens de diverse informatieavonden altijd de toezegging is gedaan dat het waterniveau in de Ankeveense polder gelijk zou blijven. Nu wordt voorgesteld om het waterniveau toch te laten stijgen. Het is niet goed te interpreteren wat de gevolgen voor het terrein van de reclamant precies zijn. Bij een verhoging van het waterniveau van 10 centimeter zou dit tot gevolg hebben dat het terrein een groot deel van het jaar nog nauwelijks te betreden is. Ook kan het gevolgen hebben voor de aanwezige bebouwing op het terrein.

*Reactie Provincie Noord-Holland*

In de beantwoording van de zienswijze van deze reclamant is het belangrijk om het verschil tussen waterpeil en grondwaterpeil te benadrukken. Met het waterpeil wordt het peil in de sloten van de polder bedoeld; met het grondwaterpeil de stand van het grondwater op het land. Zie verder de beantwoording op 4.

*Conclusie*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

**Zienswijze 14**

Vooraf: Formeel heeft de gemeente haar zienswijze te laat ingediend, namelijk op 28 april 2010. De gemeente heeft reeds op 18 februari 2010 aangegeven niet tijdig een zienswijze te kunnen insturen, in verband met de benodigde besluitvorming in de gemeenteraad. Daarom is de toezegging gedaan dat de zienswijze ondanks dat deze verlaat was, meegenomen zou worden. De provincie Noord Holland heeft derhalve de zienswijzen wel meegenomen en zal deze beantwoorden.

*Zienswijze*

- a. De bocht Loodijk bij de Molen vraagt bijzondere aandacht. Hier hebben diverse dodelijke ongevallen plaatsgevonden. De plek is aan te merken als een black spot. De vraag doet zich voor waarom niet gekozen is voor het verleggen van het tracé zodat de bocht komt te vervallen. Qua natuur maakt dit niet uit omdat aan beide zijden van de weg natuurgebied aanwezig is en na het "rechttrekken" van de bocht het ene stuk natuurgebied kan worden gecompenseerd door een nieuw stuk natuur aan de andere kant van de weg.
- b. In het plan wordt niet duidelijk wat de consequenties zijn voor de kernen in de gemeente wat betreft de verkeerstoename.
- c. Onbekend is wat de gevolgen zijn van de stijging van het grondwaterpeil voor de woningen in het gebied.
- d. De hoogte van de fietsbrug over De Vaart is te laag voor de recreatievaart. Geadviseerd wordt deze brug een doorvaarthoogte te geven van 2 m 40.

*Reactie Provincie Noord-Holland*

- a. Bij de uitwerking van het ontwerp plan is de verkeersveiligheid als uitgangspunt genomen. Daarbij is het gehele tracé tussen de hectometerpalen 11,0 en 13,1 meegenomen. De weg is ingericht volgens het 'duurzaam-veilig-principe'. Onderdeel daarvan is een verbreding van beide rijstroken, het aanbrengen van een brede middenberm tussen de rijstroken, het verbreden van de berm tussen de weg en het fietspad en de verbreding van het fietspad. De bocht bij de molen is in vergelijking met de oude situatie flauwer en voldoet aan alle

eisen van de Eisen en Richtlijnen Bouw en Infrastructuur (ERBI) van de provincie. Daarnaast is door de aanleg van de rotonde, aparte afslagvakken voor de Molen en een parallelweg de veiligheid een stuk vergroot.

- b. Voor de kernen in de gemeente wordt geen verkeerstoename verwacht, behoudens de autonome groei die daar reeds plaatsvindt. Zie voor de gevolgen van de aanleg van de rotonde de beantwoording op 7e.
- c. Zie de beantwoording van zienswijze 4.
- d. Zie de beantwoording van zienswijze 1c.

*Conclusie*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

**Zienswijze 15**

Zienswijze is op 20 april ontvangen bij de Provincie Noord-Holland. In tegenstelling tot indiener van zienswijze 14, heeft reclamant niet tijdig (voor het verstrijken van de wettelijke termijn) aangegeven dat zij later alsnog een zienswijze zou indienen. De zienswijze is daarmee niet ontvankelijk.

*Zienswijze*

In de standaardbrief is aangegeven dat als gevolg van de toekomstige lokale verhoging van de grondwaterstand in de directe omgeving van de huizen langs het Hollands End in Ankeveen, de beschikbare waterberging in gevaar zal komen. Daarnaast wordt aangegeven dat het verhogen van het grondwaterpeil een significante toename van totale hoeveelheid water in de omgeving van Ankeveen zal betekenen. Dit heeft negatieve gevolgen voor de volksgezondheid, dierenwelzijn en onder- en bovengrondse bouwwerken. Verzocht wordt om aan te tonen dat de gemelde risico's en gevolgen niet zullen optreden.

*Reactie Provincie Noord-Holland*

Zie de beantwoording van zienswijze 4.

*Conclusie*

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

**8.4 Horen**

Ingevolge artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening dienen de gemeenteraden van de betreffende gemeenten te worden gehoord alvorens door provinciale staten een inpassingsplan kan worden vastgesteld met uitsluiting van de bevoegdheid van de gemeenteraad om voor die gronden een bestemmingsplan vast te stellen.

De gemeenteraden van Wijdemeren, Hilversum en Weesp zijn gehoord.

# REGELS





# I Inleidende regels



# Artikel 1      Begrippen

- 1.1 plan:**  
het inpassingsplan N236 – Faunapassages en reconstructie.
- 1.2 aanduiding:**  
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.
- 1.3 aanduidingsgrens:**  
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.
- 1.4 andere werken:**  
werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.
- 1.5 bebouwing:**  
één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- 1.6 bestemmingsgrens:**  
de grens van een bestemmingsvlak.
- 1.7 bestemmingsvlak:**  
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.
- 1.8 bouwen:**  
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.
- 1.9 bouwgrens:**  
de grens van een bouwvlak.
- 1.10 bouwperceel:**  
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.
- 1.11 bouwperceelgrens:**  
de grens van een bouwperceel.
- 1.12 bouwvlak:**  
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.
- 1.13 bouwwerk:**  
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

- 1.14 N.A.P.:**  
Normaal Amsterdams Peil. Standaard (denkbeeldig) geometrisch vergelijkingsvlak in Nederland, waarmee een hoogte wordt uitgedrukt (in meters boven of onder NAP).
- 1.15 nutsvoorzieningen:**  
voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, telefooncellen en apparatuur voor telecommunicatie.
- 1.16 peil (i.r.t. brug):**
- a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
  - b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitend afgewerkte maaiveld;
  - c. indien in of op het water wordt gebouwd: het plaatselijk aan te houden waterpeil.

## **Artikel 2      Wijze van meten**

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

### **2.1      de bouwhoogte van een bouwwerk:**

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals brugreling en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

### **2.2      de goothoogte van een bouwwerk:**

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel, bouwdelen als goten van dakkapellen, dakopbouwen e.d. niet meegerekend;

### **2.3      de inhoud van een bouwwerk:**

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

### **2.4      de oppervlakte van een bouwwerk:**

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

### **2.5      meten:**

bij toepassing van deze regels wordt gemeten tot of vanuit een lijn op de plankaart.



## **II Bestemmingsregels**





## **Artikel 3      Groen**

### **3.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a.    bermen, beplanting en plantsoenen;
- b.    paden.

### **3.2      Bouwregels**

#### *3.2.1    Algemeen*

In of op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

- a.    bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### *3.2.2    Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a.    de bouwhoogte bedraagt maximaal 2 meter.



# Artikel 4    Natuur

## 4.1    Bestemmingsomschrijving

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. de ontwikkeling van een ecologische verbindingszone;
- b. het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van landschappelijke en/of natuurlijke waarden;
- c. waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen;
- d. sloten, kreken en daarmee gelijk te stellen waterlopen;
- e. bos en andere houtopstanden;
- f. extensief dagrecreatief medegebruik;
- g. wandel- en fietspaden.

## 4.2    Bouwregels

### 4.2.1    Algemeen

In of op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### 4.2.2    Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken bedraagt maximaal 2 meter.

## 4.3    Aanlegvergunning

### 4.3.1    Verboden uitvoering van werken en werkzaamheden

Het is verboden zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders op de in artikel 4.1 bedoelde gronden de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ontgronden, vergraven, afgraven, egaliseren, diepploegen, woelen en mengen en ophogen van gronden;
- b. het aanleggen, verbreden en verharderen van paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
- c. het aanleggen, verdiepen, verbreden en dempen van sloten, watergangen en overige waterpartijen;
- d. andere werken die een verandering van de waterhuishouding of het grondwaterpeil tot gevolg hebben, zoals drainage en (onder)bemaling;
- e. het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen, het bebossen en aanplanten van gronden en het rooien en/of kappen van bos of andere houtgewassen;
- f. het scheuren van grasland;
- g. het aanleggen van voorzieningen ten behoeve van het recreatief medegebruik.

### 4.3.2    Uitzondering

Het verbod als bedoeld in lid 4.3.1 is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud, gebruik en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. reeds mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

#### 4.3.3 Toelaatbaarheid

Een aanlegvergunning zoals bedoeld in lid 4.3.1 wordt slechts verleend indien:

- a. het belang dat met de ingreep is gediend, aangetoond wordt;
- b. daardoor de natuur- en landschapswaarden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast;
- c. het waterhuishoudkundig belang (kwantitatief en kwalitatief), met het oog op de waterhuishoudkundige doelstellingen gewaarborgd wordt.

# Artikel 5 Verkeer

## 5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met maximaal twee keer één rijstrook met vrijliggend fietspad, straten, paden;
- b. parkeervoorzieningen;
- c. groenvoorzieningen;
- d. duikers;
- e. straatmeubilair zoals lichtmasten, bewegwijzeringsborden en –portalen, verlichtingsornamenten en dergelijke;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'brug' een brug in de vorm van een fietsbrug of een ecoduct.

## 5.2 Bouwregels

### 5.2.1 Algemeen

In of op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### 5.2.2 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van het ecoduct bedraagt maximaal 10 meter boven N.A.P.;
- b. de bouwhoogte van de fietsbrug bedraagt maximaal 6 meter boven N.A.P.;
- c. de bouwhoogte van straatmeubilair bedraagt maximaal 10 meter;
- d. voor de overige bouwwerken bedraagt de bouwhoogte maximaal 2 meter.





# Artikel 6 Water

## 6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterberging;
- b. waterhuishouding;
- c. waterlopen en waterwegen;
- d. natuurvriendelijke oevers;
- e. keermuren voor de waterbeheersing, oeverbeschoeiingen, dukdalven en remmingswerken.

## 6.2 Bouwregels

### 6.2.1 Algemeen

In of op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### 6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt 2 meter.



# Artikel 7      Leiding - Hoogspanningsverbinding

## 7.1      Bestemmingsomschrijving

De voor Leiding-Hoogspanningsverbinding aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor een bovengrondse hoogspanningsverbinding van ten hoogste 380 kV.

## 7.2      Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 7.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 40 meter;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

## 7.3      Ontheffing van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van lid 7.2 onder b, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het belang van de leiding(en) door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad. Voordat ontheffing wordt verleend, wordt advies gevraagd aan de beheerder van de hoogspanningslijn.

## 7.4      Belangenprocedure bij ontheffing

Bij toepassing van een ontheffingsbevoegdheid, zoals deze onderdeel uitmaakt van dit plan, dienen de procedureregels zoals opgenomen in artikel 12 in acht te worden genomen.

## 7.5      Aanlegvergunning

### 7.5.1      *Verboden uitvoering van werken en werkzaamheden*

Het is verboden zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders op de in artikel 7.1 bedoelde gronden de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen van hoog opgroeiende beplantingen en bomen;
- b. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de bestemmingsomschrijving is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

### 7.5.2.      *Uitzondering*

Het verbod van lid 7.5.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor ontheffing is verleend, zoals in lid 7.3 bedoeld;
- b. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.

#### *7.4.3. Toelaatbaarheid*

De werken en werkzaamheden, zoals in lid 7.4.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien het leidingbelang daardoor niet onevenredig wordt geschaad.

## Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

### 8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor:

- a. het in stand houden van waterkeringen;
- b. waterstaatwerken, zoals taluds, dijken en onderhoudswegen.

### 8.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van de bestemming Waterstaat – Waterkering.

### 8.3 Ontheffing van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de waterkering, ontheffing verlenen van lid 8.2, en toestaan dat de in de andere bestemmingen genoemde bouwwerken en gebouwen, geen gebouwen zijnde, worden gerealiseerd. Alvorens ontheffing kan worden verleend, zal door burgemeester en wethouders een positief advies van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier moeten worden verkregen.

### 8.4 Belangenprocedure bij ontheffing

Bij toepassing van een ontheffingsbevoegdheid, zoals deze onderdeel uitmaakt van dit plan, dienen de procedureregels zoals opgenomen in artikel 12 in acht te worden genomen.

### 8.5 Aanlegvergunning

#### 8.5.1 *Verboden uitvoering van werken en werkzaamheden*

Het is verboden zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders op de in artikel 8.1 bedoelde gronden de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ontgronden, vergraven, afgraven, egaliseren, diepploegen, woelen en mengen en ophogen van gronden;
- b. het aanleggen, verbreden en verharderen van paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
- c. het aanleggen, verdiepen, verbreden en dempen van sloten, watergangen en overige waterpartijen;
- d. andere werken die een verandering van de waterhuishouding of het grondwaterpeil tot gevolg hebben, zoals drainage en (onder)bemaling;
- e. het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen, het bebossen en aanplanten van gronden en het rooien en/of kappen van bos of andere houtgewassen;
- f. het scheuren van grasland;
- g. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- en/of communicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
- h. het aanleggen van voorzieningen ten behoeve van het recreatief medegebruik.

### *8.5.2 Uitzondering*

Het verbod van lid 8.5.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- d. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor ontheffing is verleend, zoals in lid 8.3 bedoeld;
- e. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
- f. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.

### *8.5.3. Toelaatbaarheid*

De werken en werkzaamheden, zoals in lid 8.5.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien daardoor het doelmatig functioneren van de waterkering niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast. Omtrent de beoordeling van de toelaatbaarheid zullen burgemeester en wethouders advies vragen aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

### **III Algemene regels**





## **Artikel 9     Anti-dubbelregel**

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



## Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

In afwijking van hoofdstuk II gelden ter plaatse van de aanduiding 'Vrijwaringszone-Molenbiotoop' de volgende regels:

- a. binnen een afstand van 100 m tot het middelpunt van de molen wordt geen bebouwing opgericht hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek;
- b. binnen een afstand van 100 tot 400 m tot het middelpunt van de molen wordt geen bebouwing opgericht met een hoogte die meer bedraagt dan 1/100 van de afstand van het bouwwerk tot het middelpunt van de molen, gerekend vanaf de onderste punt van de verticaal staande wiek;
- c. burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in dit lid onder a, indien:
  1. de vrije windvang of het zicht op de molen al zijn beperkt vanwege aanwezige bebouwing en de windvang en het zicht op de molen niet verder worden beperkt vanwege de nieuw op te richten bebouwing;
  2. toepassing van de in dit lid onder a bedoelde afstands- en/of hoogtematen de belangen in verband met de nieuw op te richten bebouwing onevenredig zouden schaden;
- d. indien op grond van hoofdstuk II een lagere maximale bouwhoogte geldt dan de maximaal toelaatbare bouwhoogte ingevolge dit lid onder a t/m c, prevaleert de maximaal toelaatbare bouwhoogte van hoofdstuk II.



# **Artikel 11 Algemene ontheffingsregels**

## **11.1 Algemeen**

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van de regels en toestaan:

- a. dat in het plan genoemde goothoogten, bouwhoogten, oppervlakte- en inhoudsmaten, percentages en afstandseisen, waarbij een overschrijding is toegestaan tot maximaal 10% van de bouwhoogten, percentages en afstandseisen;
- b. dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten wordt vergroot tot maximaal 50 meter;
- d. dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot maximaal 10 meter.

## **11.2 Voorwaarden**

Ontheffing als bedoeld in artikel 11.1 kan slechts worden verleend, mits:

- a. de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden niet onevenredig worden geschaad;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheidsbelangen niet onevenredig worden geschaad.



## **Artikel 12 Algemene procedureregels**

### **12.1 Procedure bij ontheffing**

Op de voorbereiding van een besluit tot het verlenen van ontheffing is afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.





## **IV Overgangs- en slotregels**



# Artikel 13 Overgangsrecht

## 13.1 Overgangsrecht bouwwerken

### 13.1.1 Algemeen

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;

### 13.1.2 Ontheffing

Eenmalig kan door Burgemeester en Wethouders van de betreffende gemeente ontheffing worden verleend van lid 12.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 13.1.1 met maximaal 10%;

### 13.1.3 Uitzondering

Lid 13.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

## 13.2 Overgangsrecht gebruik

### 13.2.1 Strijdig gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;

### 13.2.2 Voorwaarden

Het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 13.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;

Indien het gebruik, bedoeld in lid 13.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;

### 13.2.3 Uitzondering

Lid 13.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende inpassingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.



## **Artikel 14 Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het Inpassingsplan N236 – Faunapassages en reconstructie

Aldus vastgesteld in de vergadering van Provinciale Staten op .....

De voorzitter, De griffier,

.....

