

Provinciaal Inpassingsplan Brug Ouderkerk

Provincie Noord-Holland

Sweco Nederland B.V.
Alkmaar, 29 mei 2017

Verantwoording

Titel : Provinciaal Inpassingsplan
Brug Ouderkerk

Subtitel :

Projectnummer : 347448

Referentienummer :

Revisie : VA01

Datum : 29 mei 2017

Auteur(s) : Fiona Sinoo, Ronald Dekker

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

Gecontroleerd door : Ronald Dekker

Paraaf gecontroleerd : 

Goedgekeurd door : Rob Krom

Paraaf goedgekeurd : 

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

Inhoudsopgave

TOELICHTING.....	5
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding en doelstelling	6
1.2 Ligging plangebied	6
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Leeswijzer	7
2 Huidige en toekomstige situatie	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Huidige situatie.....	9
2.3 Nut en noodzaak	10
2.4 Variantenafweging.....	10
2.5 Toekomstige situatie	11
2.6 Beeldkwaliteit en landschap	13
2.7 Planning en tijdelijke situatie.....	13
3 Beleidskader	14
3.1 Inleiding	14
3.2 Europees beleid	14
3.2.1 Europese kaderrichtlijn Water	14
3.2.2 Verdrag van Malta	14
3.3 Nationaal beleid	15
3.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	15
3.3.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	15
3.3.3 Nota 'Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21 ^e eeuw'	16
3.3.4 Nationaal Waterplan.....	16
3.3.5 Luchthavenindelingbesluit Schiphol	16
3.4 Provinciaal beleid	17
3.4.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040	17
3.4.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening	18
3.4.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.....	20
3.4.4 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan en Meerjarenprogramma Infrastructuur 2014 – 2018.....	21
3.5 Regionaal beleid	21
3.5.1 Regionaal Verkeer & Vervoerplan.....	21
3.5.2 Waterbeheerplan AGV 2016-2021.....	22
3.5.3 Keur AGV 2011	22
3.6 Gemeentelijk beleid.....	22
3.6.1 Structuurvisie Amstelveen 2025+	22
3.6.2 Amstelveense Verkeers- en Vervoersvisie (oktober 2008)	22
3.6.3 Structuurvisie gemeente Ouder-Amstel 2007	22
4 Milieu- en omgevingsaspecten	23
4.1 Algemeen.....	23
4.2 Water	23
4.2.1 Watersysteem	23
4.2.2 Waterkering.....	24

4.3	Bodem	24
4.3.1	Bodemkwaliteit	24
4.3.2	Aardkundige waarden.....	25
4.4	Archeologie en cultuurhistorie.....	26
4.4.1	Archeologie	26
4.4.2	Cultuurhistorie	27
4.5	Ecologie	27
4.5.1	Weidevogelleefgebied	27
4.5.2	Flora- en faunawet	28
4.5.3	Samenvatting	29
4.6	Geluid	29
4.7	Luchtkwaliteit	30
4.8	Externe veiligheid.....	31
4.9	Niet gesprongen explosieven.....	31
4.10	Milieueffectrapportage.....	31
4.11	Conclusie milieu- en omgevingsaspecten	32
5	Juridische aspecten.....	33
5.1	Algemeen.....	33
5.2	Planregels.....	33
5.2.1	Hoofdstuk 1 Inleidende regels	33
5.2.2	Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	34
5.2.3	Hoofdstuk 3 Algemene regels.....	34
5.2.4	Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels	35
6	Uitvoerbaarheid	36
6.1	Algemeen.....	36
6.2	Economische uitvoerbaarheid.....	36
7	Procedure	37
7.1	Verwerving gronden	37
7.2	Overleg en inspraak	37
7.2.1	Overleg	37
7.2.2	Inspraak	37
7.3	Procedure	38

Bijlage 1: Overlegreacties

TOELICHTING

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De Provincie Noord-Holland heeft het voornemen om de brug over de Amstel in de N522 te vervangen. Het betreft een beweegbare enkele basculebrug die het einde van de technische levensduur nadert. De huidige brug kan de hedendaagse verkeersstromen niet langer goed verwerken. In 2012 hebben de betrokken overheden, provincie Noord-Holland, gemeente Amstelveen, gemeente Ouder-Amstel en Stadsregio Amsterdam (SRA), een voorkeur uitgesproken voor een nieuwe en bredere brug, die in staat is de toenemende verkeersstromen op een vlotte en veilige manier af te wikkelen.

De huidige verkeerskundige situatie in de directe omgeving van de brug is eveneens niet optimaal. Aan zowel de oost- als westzijde van de brug is sprake van overbelaste kruispunten wat leidt tot knelpunten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid. Onderdeel van het project is de herinrichting van de N522 aan weerszijden van de brug. Het huidige kruispunt van de N522 met Amsteldijk Noord / Amstelzijde verdwijnt. Aan weerszijden van de N522 komen verbindingswegen die aansluiten op de Amsteldijk Noord en Amstelzijde.

Reeds in 2012 is op hoofdlijnen een variantenstudie uitgevoerd om strategische keuzes te kunnen maken.

Op 29 augustus 2016 is door de stuurgroep, bestaande uit de provincie, beide gemeenten en SRA, een keuze gemaakt voor een voorkeursvariant van het project. Deze keuze is gebaseerd op een studie waarbij onderdelen voor de herinrichting van het plangebied zijn afgewogen. Op grond hiervan is gekomen tot een integraal ontwerp voor brug en toegangswegen.

Omdat de herinrichting in strijd is met de vigerende bestemmingsplannen, wordt met dit inpassingsplan een nieuw planologisch kader vastgelegd. Het inpassingsplan betreft een herziening van de vigerende regelingen. Met dit inpassingsplan wordt de beoogde planontwikkeling planologisch mogelijk gemaakt. Het plan biedt de juridische basis voor het mogelijk maken van gewenste én het tegengaan van ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied.

1.2 Ligging plangebied

De brug in de N522 verbindt de gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel. De brug verbindt de Oranjesloot in het tot de gemeente Amstelveen behorende gedeelte van Ouderkerk aan de Amstel met de Burgemeester Stramanweg in het tot de gemeente Ouder-Amstel behorende deel van het Ouderkerk aan de Amstel. Op de oostelijke oever van de Amstel loopt het Hoger Einde-Zuid langs de brug over in het Hoger Einde-Noord. Op de westelijke oever loopt de Amstelzijde over in de Amsteldijk-Noord.



Figuur 1.1: Plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen binnen twee gemeenten. Aan de westzijde van het plan gelden binnen de gemeente Amstelveen de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Wester Amstel, vastgesteld door de gemeenteraad van Amstelveen op 30 oktober 2007;
- Bestemmingsplan 3^e Herziening Wester Amstel – Amstelzijde, vastgesteld door de gemeenteraad van Amstelveen op 29 april 2015. In dit plan is onder andere de zuidelijke verbindingsweg van de N522 richting Amstelzijde planologisch mogelijk gemaakt.

Aan de oostzijde gelden op de gronden van de gemeente Ouder-Amstel de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Ouderkerk aan de Amstel, vastgesteld door de gemeenteraad van Ouder-Amstel op 20 juni 2013;
- Bestemmingsplan Buitengebied Noord, vastgesteld door de gemeenteraad van Ouder-Amstel op 13 maart 2014.

De voorgenomen planontwikkeling is op verschillende onderdelen niet passend binnen de geldende bestemmingsplannen. Er is daarom een planologische procedure nodig om het plan mogelijk te maken. De N522 is een provinciale weg en het is van provinciaal belang dat deze weg en brug goed functioneert. Het project maakt onderdeel uit van het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI, zie paragraaf 3.4.4). In het PMI is aangegeven dat de brug de verkeersstromen niet goed kan verwerken. Nu het plangebied gemeentegrens overschrijdend is en in twee gemeenten ligt en de provincie initiatiefnemer is van het project, is in overleg met beide gemeenten gekozen voor een provinciaal inpassingsplan als planologisch-juridisch instrument.

Dit inpassingsplan zal ter vaststelling worden aangeboden aan Provinciale Staten van Noord-Holland.

1.4 Leeswijzer

Het inpassingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting, waarin de achterliggende gedachten bij het inpassingsplan zijn verwoord. In het eerste hoofdstuk van de toelichting zijn de aanleiding en het doel van het inpassingsplan verwoord. In hoofdstuk twee wordt aandacht besteed aan de huidige en toekomstige situatie en de nut en noodzaak van het plan. Hoofdstuk drie omschrijft het relevante beleidskader en regelgeving waarna de verschillende milieuaspecten die van invloed kunnen zijn op ruimtelijke ontwikkelingen aan bod komen in

hoofdstuk vier. Een toelichting op de juridische aspecten van dit inpassingsplan wordt gegeven in hoofdstuk vijf. Daar wordt ingegaan op verschillende bepalingen per bestemming. Hoofdstuk zes beschrijft de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan. In het laatste hoofdstuk wordt de te volgen procedure van het inpassingsplan uiteengezet.

2 Huidige en toekomstige situatie

2.1 Inleiding

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

2.2 Huidige situatie

Over de provinciale weg N522 (Oranjebaan/Burg. Stramanweg) in de gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel rijden dagelijks veel motorvoertuigen. Ze kruisen daarbij de Amstel. De brug over de Amstel stamt uit de jaren '30 van de vorige eeuw en is, technisch gezien, aan vervanging toe. Dit staat gepland in 2018, zodat de nieuwe brug en het aanliggende wegennet weer beschikbaar zijn als in 2019 werkzaamheden starten aan de A9.

De brug Ouderkerk verbindt in Ouderkerk aan de Amstel de gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel. Aan beide zijden van de brug sluiten zijwegen aan met lokaal verkeer. De weg wordt, vooral tijdens filevorming op de A9 en in spitsuren, veelvuldig gebruikt door doorgaand verkeer.

Ouderkerk aan de Amstel

De kern Ouderkerk aan de Amstel ligt aan beide zijden van de Amstel. De oude kern ligt ten oosten van de Amstel en herbergt een rijk cultuurgood. Aan de overkant, aan de westelijke oever van de Amstel, ligt de Buurt Over Ouderkerk dat gekenmerkt wordt door verschillende horecagelegenheden met terrassen aan het water. Het Hoger Einde Zuid is vanaf de N522, de entree van het dorp Ouderkerk aan de Amstel.

Beschermd dorpsgezicht

Ouderkerk aan de Amstel is deels aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Dit betekent dat de karakteristieke, met de historie samenhangende, structuur en ruimtelijke kwaliteit van het aangewezen gebied wordt onderkend als zwaarwegend belang bij verdere ontwikkelingen binnen het gebied.

De aanwijzing van Ouderkerk aan de Amstel tot beschermd dorpsgezicht is gericht op de bescherming van de kern gezien vanaf het water. De aanwijzing wordt aan de noordzijde begrensd door de brug, die zelf geen deel uitmaakt van het beschermd dorpsgezicht. In paragraaf 2.6 wordt ingegaan op de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied in de toekomstige situatie.

De Amstel en de brug

De Amstel wordt het hele jaar door bevaren door beroepsvaart en in de zomer ook door pleziervaart. Door de gestage toename van het aantal grote en hoge vaartuigen die de brug willen passeren moet de brug vaker open met als gevolg oplopende wachttijden voor het verkeer op de N522 en op het water. De in de rivier geplaatste remmingswerken worden nu door de pleziervaart tijdelijk gebruikt om aan te meren bij lange wachttijden voor de brug. De beweegbare brug is gebouwd in de jaren '30 van de vorige eeuw en is sindsdien meerdere malen gerenoveerd. De brug bestaat uit twee gemetselde bruggenhoofden, een grote bascule kelder met brugwachtershuisje, twee vaste brugdekken en één beweegbaar brugdek. De brug bestaat uit een hoofdrijbaan met een fietsstrook aan één zijde en een trottoir aan de andere zijde.

De N522

De N522 is de regionale verbindingsweg van de A9 bij Amstelveen, langs Ouderkerk aan de Amstel naar Amsterdam Zuid-Oost. De weg wordt, vooral tijdens filevorming op de A9 en in

spitsuren, veelvuldig gebruikt door doorgaand verkeer. De brug is ook een belangrijke openbaar vervoerroute (o.a. R-netlijn 300 en 356) tussen Amstelveen en Amsterdam Arena. Langs de Amsteloever wordt, zeker in de zomer, veel gefietst en gewandeld en dit langzaam verkeer kruist de N522 aan beide zijden van de brug hetgeen de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer negatief beïnvloed. Ook het lokale verkeer zorgt voor veel verkeersbewegingen over de brug.

2.3 Nut en noodzaak

De N522 is een drukke provinciale weg en een belangrijke route voor R-netlijn 300 en 356 van Haarlem, via Schiphol naar de Amsterdam Arena. De brug over de Amstel nadert het einde van de technische levensduur en is ook verkeerskundig aan vervanging toe. In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) is aangegeven dat de brug alle verkeersstromen niet goed kan verwerken. In 2009 is de provincie gestart met een studie naar de vervanging van de brug. Aan beide zijden van de brug sluiten zijwegen aan met een belangrijke lokale functie. Het gebruik door doorgaand verkeer leidt op de te smalle brug tot filevorming, waardoor het verkeer ongewenste routes door de omgeving gaat zoeken. Daarnaast voldoet de huidige, te smalle brug niet aan de huidige verkeersveiligheidseisen. Deze twee redenen zijn de aanleiding om een nieuw plan te ontwikkelen voor de bouw van een nieuwe brug en de verbetering van de verkeerssituatie.

In 2011-2012 is een variantenstudie¹ uitgevoerd, die in februari 2017 is geactualiseerd². Uit beide studies komt naar voren dat in de autonome situatie (zonder aanpassingen) alle kruispunten op de N522 overbelast zijn. De noodzaak tot reconstructie is daarmee vastgesteld. Wat betreft het kruispunt Oranjebaan – Amstelslag is de overbelasting dusdanig groot dat mag worden verwacht dat met een grotere opstelbreedte de capaciteit nog steeds ruimschoots onvoldoende is. Ook de kruispunten Oranjebaan - Amsteldijk-Noord – Amstelzijde en het kruispunt Oranjebaan – Burgemeester Stramanweg – Hoger Einde-Noord/Zuid zijn in de autonome situatie zwaar overbelast. De oorzaak is de beperkte opstel- en afrijcapaciteit van de brug.

In de variantenstudie en actualisatie is de autonome situatie beoordeeld. Vanwege de overbelaste situatie op alle kruispunten nabij de brug, wordt de verkeersafwikkeling in de autonome situatie als slecht beoordeeld. Als gevolg van de overbelasting en het blijven staan van auto's op de kruispunten is tevens sprake van een onoverzichtelijke situatie. Het oversteken voor langzaam verkeer wordt tevens als slecht beoordeeld. Op basis van een kwalitatieve beoordeling wordt de verkeersveiligheid als matig beoordeeld. De bereikbaarheid wordt als matig beoordeeld als gevolg van oplopende wachttijden bij de kruispunten aan weerszijden van de Amstel.

De manier waarop de reconstructie het beste kan worden uitgevoerd is in 2016 nader onderzocht, door middel van de in paragraaf 1.1 genoemde afweging. In deze afweging is onder andere rekening gehouden met de waarde van de gronden als weidevogelleefgebied en met de eigendomssituatie van de gronden. Op het weidevogelleefgebied is in paragraaf 4.5.1 ingegaan en op de benodigde grondvererving is in hoofdstuk 6 ingegaan. Er is per onderdeel van het project nagegaan wat de verschillende mogelijkheden zijn om het project uit te voeren en hier is op basis van diverse criteria een keuze in gemaakt, waarbij de meest optimale variant is gekozen. Hierbij is het extra ruimtebeslag zo minimaal mogelijk.

2.4 Variantenafweging

In de variantenstudie zijn de onderstaande varianten afgewogen:

- Variant 1a: Een nieuwe brede brug, waarbij de aansluiting op de Amstelzijde komt te vervallen;
- Variant 1b: Een nieuwe brede brug, conform de huidige situatie;
- Variant 2: Een aquaduct in combinatie met een smalle brug voor het langzame verkeer.

¹ Variantenstudie oeververbinding in de N522 bij de Amstel, Goudappel Coffeng, 6 april 2012

² Aanvullende rapportage brug Ouderkerk aan de Amstel, Goudappel Coffeng, februari 2017

- Variant 3: Bij een nieuwe brede brug rekening houden met mogelijk toekomstige vertramming van Zuidtangent. Dit betekent een ontwerp met aparte busstroken;
- Variant 4: Een aquaduct eveneens voorzien van aparte busstroken (zonder vertrammingsoptie);
- Variant 5: Een aquaduct in combinatie met nieuwe brug voor al het lokale verkeer (streekbussen rijden dan over de brug, zodat het aquaduct zonder aparte busstroken mogelijk is);
- Variant 6: Aquaduct met vertrammingsoptie.

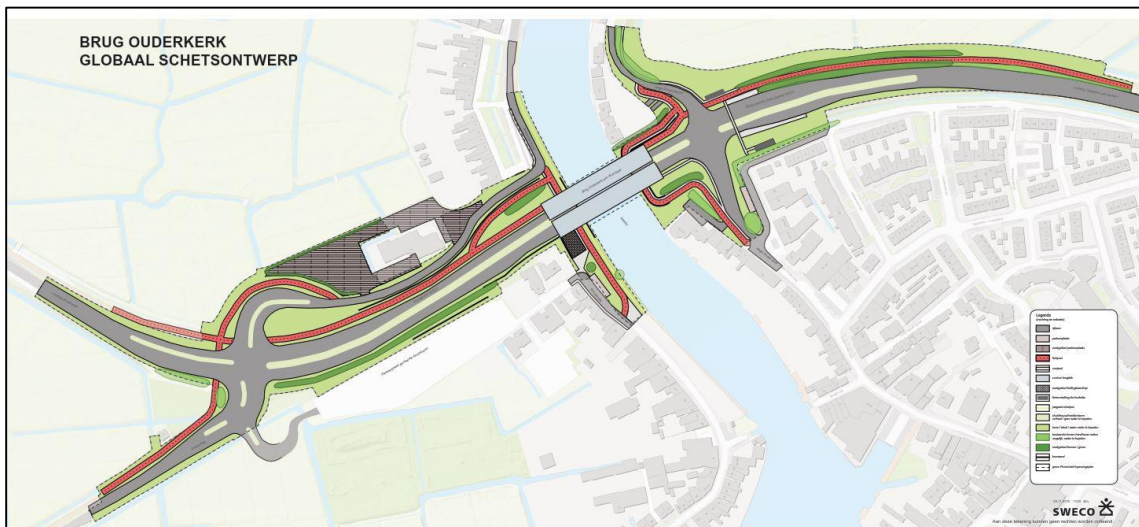
De varianten zijn beoordeeld op verkeersafwikkeling, langzaam verkeer, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van de Zuidtangent. De variant met een nieuwe brede brug, waarbij de aansluiting op de Amstelzijde komt te vervallen, scoort op alle aspecten goed tot zeer goed. Hetzelfde geldt voor een nieuwe brede brug of een aquaduct die worden voorzien van aparte busstroken.

In de verdere afweging is gekeken naar de aspecten verkeer, de ruimtelijke en civieltechnische inpassing, waterveiligheid, de wensen van de omgeving en de kosten. Bij de varianten met een aquaduct en de varianten met aparte busstroken is gebleken dat deze een grote impact hebben wat betreft ruimtebeslag. De onderzochte varianten zijn besproken in een klankbordgroep, bestaande uit verschillende vertegenwoordigers van gebruikers van de oeververbinding. In de klankbordgroep kon de variant met een nieuwe brede brug waarbij de aansluiting op de Amstelzijde en Amsteldijk Noord komt te vervallen, op de meeste steun rekenen. Het opheffen van dit kruispunt komt de verkeersdoorstroming op de N522 ten goede. De brug kan daardoor minder breed worden uitgevoerd, wat bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit. De stuurgroep, bestaande uit provincie Noord-Holland, gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel en de stadsregio Amsterdam, heeft op 24 mei 2012 eveneens een voorkeur uitgesproken voor deze variant. Vervolgens heeft een nadere analyse op te maken keuzes binnen het tracé plaatsgevonden, waarbij op verschillende onderdelen, verschillende varianten zijn afgewogen. Voor besluitvorming van de stuurgroep van 29 augustus 2016 is een afwegingsnotitie opgesteld, op basis waarvan een voorkeursvariant is vastgesteld. Deze voorkeursvariant is verder uitgewerkt naar een voorlopig ontwerp, dat in dit inpassingsplan juridisch is vertaald.

2.5 Toekomstige situatie

Ontsluitingswegen

In figuur 2.1 is de nieuwe situatie van de brug en aangepaste omgeving weergegeven. De directe verbinding van zowel de Amsteldijk Noord als de Amstelzijde naar de Oranjebaan vervalt. De onderdoorgang aan de westelijke oever Amstelzijde – Amsteldijk Noord wordt enkel voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) toegankelijk. Zowel de noord- als zuidzijde van de westelijke oever dienen daarom op een alternatieve manier ontsloten te worden. Zowel voor de noord- als de zuidzijde zal een nieuwe verbindingsweg worden gerealiseerd. Aan de noordzijde loopt de weg over het terrein van het te slopen schoolgebouw richting het nieuwe kruispunt. Er is onderzoek gedaan naar twee mogelijke varianten voor de noordelijke verbindingsweg. De stuurgroep heeft op 29 augustus 2016 de keuze gemaakt voor een ontsluitingsweg voor (ten zuiden van) het kantoor 'Oranjestaete' langs.



Figuur 2.1 Globaal schetsontwerp nieuwe brug en omgeving

Door de gemeente Amstelveen is eerder in het bestemmingsplan '3^e Herziening Wester Amstel – Amstelzijde' een zuidelijke verbindingsweg mogelijk gemaakt vanaf de Amstelslag naar de Amstelzijde. Deze verbindingsweg maakt dan ook geen onderdeel uit van het onderhavige inpassingsplan. De zuidelijke verbindingsweg is goed inpasbaar via de doorgang aan de Amstelzijde die nu wordt gebruikt richting het parkeerterrein. Uitgangspunt is dat de zuidelijke verbindingsweg voor de start van de uitvoering van het onderhavige plan is gerealiseerd.

Parkeerplaatsen Oranjestaete

Als gevolg van de noordelijke verbindingsweg zullen bestaande parkeerplaatsen bij het gebouw 'Oranjestaete', gelegen direct ten oosten van het gebouw, moeten verdwijnen. Deze worden gecompenseerd, waarbij het uitgangspunt is om een nieuw parkeerterrein aan de westzijde van het gebouw aan te leggen. Deze gronden zijn meegenomen in dit inpassingsplan met een aanduiding 'parkeerterrein', waarmee het parkeerterrein mogelijk wordt gemaakt.

Voetpad

Voor de bereikbaarheid van de Amstelzijde via het voetpad langs de brug voor voetgangers en mindervaliden is een hellingbaan inpasbaar. Dit wordt nog nader uitgewerkt in het op te stellen Definitief Ontwerp. Voorwaarde hierbij is dat de bereikbaarheid van de Amstelzijde voor voetgangers en mindervaliden wordt geborgd.

Fietsverbinding

Aan de oostzijde van de brug (kant van de gemeente Ouder Amstel) wordt een verbinding gerealiseerd voor fietsers die van de brug richting Hoger Einde Zuid gaan, en andersom. De stuurgroep heeft op 29 augustus 2016 de keuze gemaakt om de verbinding door middel van een onderdoorgang onder de brug door, langs de Amstel, vorm te geven. Deze is in het inpassingsplan mogelijk gemaakt. De redenen voor dit besluit zijn de optimalisatie van de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer en het borgen van de doorstroming van motorvoertuigen op de N522. De breedte van de onderdoorgang is positief in het kader van de sociale veiligheid.

Brugligging

Ten aanzien van de brugligging is door de Stuurgroep op 29 augustus 2016 gekozen voor een brugvariant met twee brugdekken met een opening tussen beide delen van 2,0 meter. De brug komt ca. 40 cm tot 100 cm hoger te liggen ten opzichte van het wateroppervlak, waardoor deze minder vaak geopend zal hoeven worden. De brug komt noordelijker te liggen dan de huidige brug. Deze variant maakt het mogelijk om de brug gefaseerd te bouwen en daardoor in te zetten voor de tijdelijke bereikbaarheid. Eerst kan het noordelijke dek van de brug worden gebouwd, terwijl de huidige brug nog gebruikt wordt. Na het bouwen van dit noordelijke dek, wordt deze opengesteld voor het verkeer in de tijdelijke situatie. Vanaf dat moment wordt de huidige brug gesloopt en wordt het zuidelijke dek ook gebouwd. Door deze oplossing is geen tijdelijke

brug nodig en is een andere oplossing voor tijdelijke (alternatieve) bereikbaarheid ook niet aan de orde.

2.6 Beeldkwaliteit en landschap

In het beeldkwaliteitsplan³ dat is opgesteld voor de vervanging van de brug is de ruimtelijke kwaliteit van de verschillende varianten in beeld gebracht en verwoord. In de gekozen variant is wat betreft beeldkwaliteit erg belangrijk dat er lange zichtlijnen ontstaan in combinatie met een opgeknapt brugdek, passend bij de schaal en maat van het dorp. Er is gekozen voor een variant met één klep per brugdeel. De dekken voor fietsers en voetgangers zijn slank. De steunconstructie kent een transparante vorm en licht kan doortreden tot onder de brug wat de sociale veiligheid ten goede komt.

In het plangebied als totaal, waar, behalve de brug, ook aanloopwegen worden gereconstrueerd, is rekening gehouden met de inpassing in het landschap. Als gevolg van de verplaatsing van de kruising N522 – Amstelzijde is aan de noordzijde een verbindingsweg noodzakelijk. Hiervoor wordt zoveel mogelijk het tracé van de bestaande weg richting het kantoor gebruikt. Het landschap wordt zoveel mogelijk gespaard. Als gevolg van eisen op het gebied van verkeersveiligheid zal het tracé iets verder in het landschap komt te liggen dan in de huidige situatie het geval is. Een alternatief met minder ruimtebeslag is er niet: de weg is zo compact mogelijk ontworpen. Daarnaast zullen parkeerplaatsen die thans aanwezig zijn ten oosten van het kantoor benodigd zijn voor tracé en zullen deze aan de andere zijde worden gecompenseerd. Ook hier worden deze zo dicht mogelijk op de weg en het kantoor gerealiseerd.

2.7 Planning en tijdelijke situatie

De uitvoering van het project is gepland in 2018, zodat de brug en het aanliggende wegennet weer beschikbaar is op het moment dat de voorgenomen verbreding op de A9 naar verwachting start in 2019. Tijdens de werkzaamheden is de bereikbaarheid voor omwonenden en ondernemers een belangrijke opgave. Het voornemen is om de brug gefaseerd uit te voeren, zodat een deel van de nieuwe brug kan worden gebruikt in de tijdelijke situatie. In de werkgroep 'tijdelijke bereikbaarheid' wordt samen met ondernemers, bewoners en instanties gezocht naar de mogelijkheden van de tijdelijke autobereikbaarheid van de kern Ouderkerk aan de Amstel, de Amstelzijde en directe omgeving.

³ Beeldkwaliteitsplan Brug / Aquaduct Ouderkerk aan de Amstel, Verburg Hoogendijk Architecten. 15 juni 2012

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

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

3.2 Europees beleid

3.2.1 *Europese kaderrichtlijn Water*

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

De Commissie Waterbeheer 21^e eeuw heeft onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om Nederland ook in de toekomst veilig en leefbaar te houden. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Waterbeleid voor de 21^e eeuw'. De belangrijkste aanbevelingen waren: anticiperen in plaats van reageren, meer ruimte naast techniek en 'vasthouden-bergen-afvoeren'. Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw, heeft het kabinet zijn standpunt bepaald in de nota 'Anders omgaan met water' (2000). Deze Nota benadrukt dat het antwoord op de problemen niet alleen ligt in technische oplossingen, maar vooral ook in het ruimte geven aan water (flexibel peilbeheer en ruimtelijke maatregelen in de vorm van calamiteitenberging, piekberging en voorraadbeheer, etc.). Daarnaast moet meer gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om water vast te houden. Als meer water vasthouden niet zomaar gaat, moeten er voorzieningen worden aangelegd om tijdelijk water te bergen. Pas als deze twee mogelijkheden, vasthouden en bergen, zijn gebruikt mag het overtollige water worden afgevoerd. In paragraaf 4.2 zijn de belangrijkste conclusies opgenomen van de watertoets.

3.2.2 *Verdrag van Malta*

Het verdrag van Malta draagt zorg voor de bescherming van archeologisch erfgoed. In het plangebied aanwezige archeologische waarden moeten worden meegewogen bij de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. Paragraaf 4.4 geeft aan welke archeologische waarden in het plangebied aan de orde zijn.

3.3 Nationaal beleid

3.3.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte⁴ (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De Structuurvisie vervangt een aantal rijksbeleidsnota's waaronder de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. De hoofdlijnen van de Structuurvisie gaan over bereikbaarheid, concurrentiekracht, leefbaarheid en veiligheid.

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

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

In het kader van bereikbaarheid dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit gaat om wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur.

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

Regio Noordwest – Nederland.

Het MIRT-gebied Noordwest-Nederland beslaat de provincies Noord-Holland en Flevoland en het IJsselmeer-gebied. De Metropoolregio Amsterdam is binnen dit gebied de grootste stedelijke regio. Een belangrijk opgave van nationaal belang is de verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam. Met de vervanging van de brug en de verkeerskundige aanpassingen aan de N522, wordt aan deze opgave tegemoet gekomen.

3.3.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

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

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels in het Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijkswaagen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan uitsluitend betrekking op de binnen het plangebied gelegen primaire waterkering. De waterkering is in dit plan als dubbelbestemming, ter bescherming van de kering, opgenomen.

⁴ Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 13 maart 2012

3.3.3 *Nota 'Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21^e eeuw'⁵*

Met de nota Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21^e eeuw, wil het rijk een ander waterbeleid realiseren. Er moet geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht. De nota geeft twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten. Voor waterkwantiteit bestaat die uit vasthouden, bergen en afvoeren. Voor waterkwaliteit is het schoonhouden, scheiden en zuiveren. Voor het voorliggende plan is een watertoets uitgevoerd, waar in paragraaf 4.2 op in wordt gegaan.

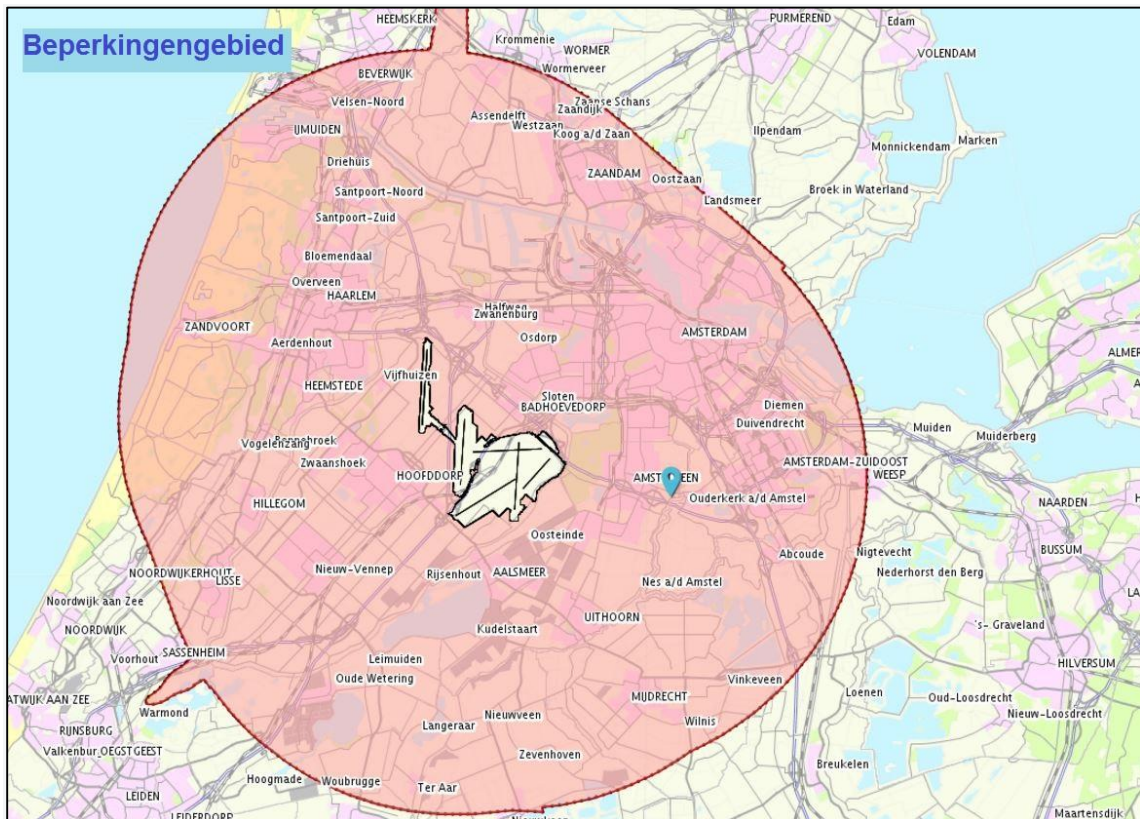
3.3.4 *Nationaal Waterplan*

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015. Het waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Met dit waterplan zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij wordt gestreefd naar een integrale benadering, door natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie, cultureel erfgoed en economie (inclusief verdienvermogen) zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. Het beleid en de maatregelen in dit Nationaal Waterplan dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland. Het voorliggende plan heeft geen directe invloed op de doelstellingen van het Nationaal Waterplan.

3.3.5 *Luchthavenindelingbesluit Schiphol*

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) geeft regels op rijksniveau voor het gebruik en de bebouwingsmogelijkheden van gronden rond Schiphol. Doel van het besluit is om het gebied rond Schiphol veilig en leefbaar te houden. Gemeenten die (deels) gelegen zijn binnen het beperkingengebied rondom Schiphol moeten rekening houden met beperkingen die worden gesteld door het besluit. Gemeenten Ouder-Amstel en Amstelveen hebben beide gronden die binnen het beperkingsgebied van het LIB liggen. Ook het plangebied van dit inpassingsplan valt binnen het beperkingengebied dat is aangewezen in het LIB, zie figuur 3.1.

⁵ Nota Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21^e eeuw, ministerie van verkeer en waterstaat, 2004



Figuur 3.1 Totaal beperkingengebied Luchthavenindelingbesluit Schiphol (plangebied tpv blauwe pijltje)

Hoewel het plangebied binnen het beperkingengebied ligt, gelden er in dit plangebied geen bouwbeperkingen die relevant zijn voor de nieuwe brug. De maximale bouwhoogte die vanuit het LIB geldt, is namelijk, in verband met de radar, 49 meter +NAP, en in verband met aanlegroutes, 116 meter +NAP.

Ook wat betreft gebruiksmogelijkheden voldoet dit inpassingsplan aan het LIB. Het plangebied ligt net buiten het gebied waarvoor een beperking geldt voor het aantrekken van vogels. Hoewel deze regels dus niet op dit plangebied van toepassing zijn, worden er geen vogelaantrekkende activiteiten mogelijk gemaakt in dit plangebied.

3.4 Provinciaal beleid

3.4.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

Voor deze aspecten zijn in de Provinciale Ruimtelijke Verordening voorschriften gegeven, waar in paragraaf 3.4.2 op in wordt gegaan. Met betrekking tot de infrastructuur heeft de structuurvisie als doel het regionale wegennet te behouden en te ontwikkelen. Als wegbeheerder werkt de provincie Noord-Holland aan de verbetering van het eigen wegennet. Deze werkzaamheden vinden plaats op basis van het Provinciaal Verkeers- en vervoersplan en het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI). Het onderhavige plan maakt hier onderdeel van uit.

3.4.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Provinciale staten hebben in maart 2010 de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. Daarna is de PRV meerdere malen op onderdelen geactualiseerd en/of aangevuld. De PRV schrijft voor waaraan de inhoud van bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan en beheersverordeningen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen die het provinciaal belang beschermen. In dit geval wordt een provinciaal inpassingsplan vastgesteld, en hoeft in principe niet te worden voldaan aan de regels van de provinciale verordening. Desalniettemin is de provincie gebonden aan haar eigen beleid, en wordt het inpassingsplan daarom wel getoetst aan de PRV.

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

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

- Aardkundig Waardevol gebied (artikel 8)
- Landelijk gebied (artikel 14)
- Bufferzones (artikel 24)
- Weidevogelleefgebied (artikel 25)
- Regionale waterkering (artikel 30)

Aardkundig waardevol gebied (artikel 8)

Op grond van de PRV is het verplicht om in de toelichting van een bestemmingsplan aan te geven in hoeverre rekening is gehouden met de in het gebied voorkomende aardkundige waarden. In paragraaf 4.3.2 wordt hier nader op ingegaan.

Landelijk gebied (artikel 14)

Het grootste deel van de wegwijziging van de N522 wordt beschouwd als onderdeel van het landelijk gebied. Omdat ook de aanleg danwel reconstructie van infrastructuur wordt gezien als verstedelijking van het landelijk gebied, dient aan de volgende voorwaarden van artikel 14 PRV te worden voldaan:

1. de noodzaak van verstedelijking is aangetoond;
2. er is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd en;
3. het bepaalde in artikel 15 van de PRV in acht wordt genomen.

In paragraaf 2.3 is de noodzaak van het project aangetoond. In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) is aangegeven dat de brug alle verkeersstromen niet goed kan verwerken. Aan beide zijden van de brug sluiten zijwegen aan met een belangrijke lokale functie. Het gebruik door doorgaand verkeer leidt op de te smalle brug tot filevorming, waardoor het verkeer ongewenste routes door de omgeving gaat zoeken. Daarnaast voldoet de huidige, te smalle brug niet aan de huidige verkeersveiligheidseisen en is deze aan het einde van de technische houdbaarheid.

Het is evident dat het project niet binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd aangezien het een bestaande infrastructurele verbinding betreft. De voorwaarden van artikel 15 van de PRV, de ruimtelijke kwaliteit, worden in acht genomen

Er is getoetst aan artikel 15 PRV met inachtneming van de door de provincie vastgestelde leidraad Landschap en Cultuurhistorie (zie paragrafen 2.6 en 3.4.3). Zie hieronder.

In het beeldkwaliteitsplan⁶ dat is opgesteld voor de vervanging van de brug is de ruimtelijke kwaliteit van de verschillende varianten in beeld gebracht en verwoord. In de gekozen variant is wat betreft beeldkwaliteit erg belangrijk dat er lange zichtlijnen ontstaan in combinatie met een opgeknapt brugdek, passend bij de schaal en maat van het dorp. De dekken voor fietsers en

⁶ Beeldkwaliteitsplan Brug / Aquaduct Ouderkerk aan de Amstel, Verburg Hoogendijk Architecten. 15 juni 2012

voetgangers zijn slank. De steunconstructie kent een transparante vorm (geen dichte vlakken) en licht kan doortreden tot onder de brug wat de sociale veiligheid ten goede komt.

In het plangebied als totaal, waar, behalve de brug, ook aanloopwegen worden gereconstrueerd, is rekening gehouden met de inpassing in het landschap. Als gevolg van de verplaatsing van de kruising N522 – Amstelzijde is aan de noordzijde een verbindingsweg noodzakelijk. Hiervoor wordt zoveel mogelijk het tracé van de bestaande weg richting het kantoor gebruikt. Het landschap wordt zoveel mogelijk gespaard. Als gevolg van eisen op het gebied van verkeersveiligheid zal het tracé iets verder in het landschap komt te liggen dan in de huidige situatie het geval is. Een alternatief met minder ruimtebeslag is er niet: de weg is zo compact mogelijk ontworpen. Daarnaast zullen parkeerplaatsen die thans aanwezig zijn ten oosten van het kantoor benodigd zijn voor tracé en zullen deze aan de andere zijde worden gecompenseerd. Ook hier worden deze zo dicht mogelijk op de weg en het kantoor gerealiseerd.

Bufferzones (artikel 24)

Het deel van de N522, met name aan de zijde van Amstelveen, is aangewezen als bufferzone. In de huidige situatie ligt de N522 binnen het aangewezen gebied, en ook de bebouwing langs de Amstel ligt binnen de bufferzone. In de PRV is bepaald dat voor deze gebieden een bestemmingsplan verdere verstedelijking buiten BBG niet mogelijk maakt voor wonen, detailhandel, bedrijven, kantoren, complexen van recreatiewoningen en bezoekersintensieve recreatie. Kleinschalige bebouwing voor een restaurant, café, kleinschalig hotel, kampeerbedrijf of zorgboerderij is wel mogelijk.

Daarnaast is voorgeschreven dat in de toelichting van een bestemmingsplan wordt aangegeven op welke wijze de open en groene ruimte wordt beschermd, de ruimtelijke kwaliteit wordt beschermd, de dagrecreatieve functie wordt versterkt en rekening wordt gehouden met specifieke kernkwaliteiten van de voormalige Nationale Landschappen.

In dit geval wordt de bestaande weg N522 aangepast en wordt een nieuwe brug gerealiseerd. Geen van de verboden functies worden in dit provinciaal inpassingsplan mogelijk gemaakt. Aan de specifieke waarden wordt in hoofdstuk 4 aandacht besteed.

Weidevogelleefgebied (artikel 25)

De gronden van het plangebied ten noorden van de N522 zijn in de PRV aangewezen als weidevogelleefgebied. Op grond van artikel 25 van de PRV mag een bestemmingsplan dat betrekking heeft op weidevogelleefgebied niet voorzien in de mogelijkheid tot het aanleggen van nieuwe weginfrastructuur. Met het derde lid van dit artikel kan hier echter van worden afgeweken voor een ingreep waarvoor geen aanvaardbaar alternatief aanwezig is en waarmee een groot openbaar belang wordt gediend. Op grond van het vierde lid dient te worden beschreven op welke wijze schade aan het weidevogelleefgebied zoveel mogelijk beperkt wordt en de resterende schade wordt gecompenseerd, hoe wordt geborgd dat eventuele maatregelen worden uitgevoerd en dat wordt voldaan aan artikel 14 (landelijk gebied) en 15 (ruimtelijke kwaliteit) van de PRV.

De voorgenomen ingreep dient een groot openbaar belang nu het gaat om een belangrijke bestaande doorgaande route. Er is geen aanvaardbaar alternatief voor aanwezig. In paragraaf 2.4 is de nut en noodzaak van het project beschreven waarbij is toegelicht dat de vervanging van de brug vanwege het technische einde van de levensduur ervan en een reconstructie van de infrastructuur ter plaatse van de brug noodzakelijk is, nu deze niet meer voldoet. Het project dient een groot openbaar belang, omdat het de doorstroming op de N522 bevordert, die nu regelmatig stagneert, het gebruik van ongewenste routes tegengaat en bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Een aanvaardbaar alternatief is niet aanwezig, omdat de ingrepen enkel op deze locatie kunnen plaatsvinden. Met name vanwege het weidevogelleefgebied is gekozen voor de variant waarbij het extra ruimtebeslag zo minimaal mogelijk is. Aantasting van het weidevogelleefgebied wordt dan ook zoveel mogelijk beperkt.

In paragraaf 4.5.1 wordt nader toegelicht hoe schade aan het weidevogelleefgebied zoveel mogelijk wordt beperkt en op welke wijze resterende schade wordt gecompenseerd. Hiervoor is reeds ingegaan op artikel 14 van de PRV en de ruimtelijke kwaliteit is in de paragrafen 2.6 en 3.4.3 beschreven.

Regionale waterkering (artikel 30)

Op grond van artikel 30 van de PRV voorziet het bestemmingsplan in bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels vast te stellen. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan in een vrijwaringzone aan weerszijden van de waterkeringen, opdat reconstructies van de waterkeringen niet onmogelijk worden gemaakt. Het onderhavige inpassingsplan geeft hier invulling aan doordat het plan is afgestemd met Waternet en er voorzien is in een dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering ter bescherming van de waterkering.

3.4.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

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

- Aardkundige waarden: deze worden onderverdeeld in aardkundige monumenten (beschermde middels de Provinciale Milieuverordening) en bijzondere aardkundige waarden (zie ook paragraaf 4.3.2);
- Archeologische waarden (zie ook paragraaf 4.4.1);
- Tijdsdiepte: er moet zorgvuldig omgegaan worden met de bestaande (historische) kenmerken van het landschap. De provincie Noord-Holland wil dat de gelaagdheid van het landschap wordt meegenomen bij ruimtelijke ontwikkeling;
- Historische structuurlijnen: er dient bij nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met de verkavelingsstructuren van het oorspronkelijke landschap;
- Cultuurhistorische objecten;
- Openheid: waarbij thema's zoals verrommeling en verstedelijking een rol spelen, behoud van grootschalige open gebieden;
- Stilte en donkerte;
- Dorps-DNA: de specifieke eigenheid en identiteit van dorpen behouden.

Het grondgebied van de provincie Noord-Holland is in de Leidraad ingedeeld in verschillende landschapstypen. Ruimtelijke kwaliteit is in het beleid van de Provincie Noord-Holland gedefinieerd als het totaal van de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde van het landschap.

Het plangebied ligt in het Groene Hart. Het Noord-Hollands deel van het Groene Hart valt uiteen in verschillende deelgebieden. Het plangebied valt in de zogenaamde Amstelscheg; de Amstelscheg verbindt de stad Amsterdam met het (deel)gebied De Venen, het grootste aaneengesloten veenlandschap binnen het Groene Hart. Ten westen van de Amstel ligt het plangebied in de Middelpolder, ten oosten in de Duivendrechtse polder. Beide betreft het jonge droogmakerijen.

Voor het plangebied zijn de volgende kernkwaliteiten van toepassing:

- Landschappelijke diversiteit;
- (Veen-)weidekarakter;
- Openheid;
- Rust & stilte

Op grond van deze kernkwaliteiten is een belangrijk uitgangspunt voor het plan dat het huidige tracé zoveel mogelijk wordt gevolgd en dat er zo compact mogelijk wordt ontworpen. De benodigde ruimte van aangrenzende gronden is zoveel mogelijk beperkt waardoor het landschap zo min mogelijk wordt aangetast.

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

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

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

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

Meerjarenprogramma Infrastructuur

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

Als uitwerking van het coalitieakkoord 2011-2015 is de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) opgesteld, die op 3 februari 2014 door Provinciale Staten is vastgesteld. Het uitgangspunt van de Investeringsstrategie is een afwegingsmodel, waarbij de trajecten zijn gescoord op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit afwegingsmodel vormt de basis voor prioritering van projecten in het PMI om zo inzicht te krijgen in welke projecten de provincie tot 2020 wil investeren. De Investeringsstrategie vervangt het tot nu toe gebruikte prioriteeringsmodel.

De vervanging/opwaardering van de brug in Ouderkerk aan de Amstel valt in de categorie bereikbaarheid. In het PMI is aangegeven dat er een studie wordt verricht om de huidige brug te vervangen en op te waarderen, aangezien de brug alle verkeersstromen niet goed kan verwerken.

3.5 Regionaal beleid

3.5.1 *Regionaal Verkeer & Vervoerplan*

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten, waaronder Ouder-Amstel en Amstelveen. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld. De stadsregio Amsterdam heeft een beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer: het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP). Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling, voor de uitvoering van de exploitatie van het OV en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Door de jaren is het beleid op onderdelen geactualiseerd via de Regionale OV-Visie 2010-2030 en het Regionaal Netwerk Fiets. Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld en iedere twee jaar wordt het

beleidskader geëvalueerd. Het Regionaal Verkeer-en-Vervoerplan (RVVP) is een belangrijk onderdeel van de Regionale Agenda van de Stadsregio Amsterdam, het werkprogramma voor een bestuursperiode. Het uitvoeringsprogramma is onderdeel van het RVVP. Hierin worden de verantwoordelijkheden voor beleid en uitvoering van projecten zijn vastgelegd.

3.5.2 *Waterbeheerplan AGV 2016-2021*

Het Algemeen Bestuur van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft op 8 oktober 2015 het Waterbeheerplan 2016-2021 definitief vastgesteld. Het waterschap heeft de zorg voor het regionale watersysteem en streeft op een duurzame en kosteneffectieve wijze naar optimale bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van schoon water en efficiënte zuivering van afvalwater. Daarnaast draagt het waterschap op het gebied van recreatie, landschap en cultuurhistorie bij aan verbetering van de beleving van het water. In het waterbeheerplan legt het waterschap vast hoe het invulling geeft aan de zorg voor deze taken voor de komende zes jaar.

3.5.3 *Keur AGV 2011*

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

3.6 **Gemeentelijk beleid**

3.6.1 *Structuurvisie Amstelveen 2025+*

De gemeenteraad van Amstelveen heeft op 21 september 2011 de Structuurvisie Amstelveen 2025+ vastgesteld. Het is op de eerste plaats een ruimtelijke visie, maar ondersteunt ook maatschappelijke ontwikkelingen. Het biedt daarmee helderheid aan inwoners, ondernemers, instellingen en andere overheden over de gewenste ontwikkeling van Amstelveen en de prioriteiten die het bestuur hierbij stelt. De wettelijk verplichte structuurvisie vormt de grondslag voor bindende bestemmingsplannen en exploitatieplannen.

Amstelveen wil haar bestaande kwaliteiten behouden en waar mogelijk te versterken. Dit zijn een uitstekend woonklimaat, een ondernemend werkklimaat en een meer dan gemiddelde bereikbaarheid. Dit laatste is het grootste punt van zorg, zowel de bereikbaarheid van de stad als binnen de stad zelf. Dit vergt grote investeringen in hoofdwegen en openbaar vervoerssystemen. Voor de stedelijke ontwikkeling van Amstelveen op langere termijn is dit thema van doorslaggevend belang. De wegaanpassing van de N522 die met dit inpassingsplan mogelijk wordt gemaakt, draagt bij aan een betere bereikbaarheid en doorstroming, en geeft dus mede invulling aan de ambities die in de Structuurvisie zijn benoemd.

3.6.2 *Amstelveense Verkeers- en Vervoersvisie (oktober 2008)*

De Amstelveense Verkeers- en Vervoersvisie (oktober 2008) telt acht ambities voor de mate van bereikbaarheid, kwaliteit van de leefbaarheid en gewenste verkeersveiligheid. De gemeente werkt er aan om deze ambities tussen nu en 2025 gestalte te geven.

3.6.3 *Structuurvisie gemeente Ouder-Amstel 2007*

In de 'Structuurvisie gemeente Ouder-Amstel 2007' (vastgesteld in 2008) verwoordt de gemeente haar visie op de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van haar grondgebied voor de lange termijn. In de Structuurvisie is aangegeven dat specifiek aandacht besteed moet worden aan de mogelijke toename van het autoverkeer.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Algemeen

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

4.2 Water

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de watertoets verplicht voor inpassingsplannen. Ten behoeve van het plan is de watertoets uitgevoerd. De watertoets is afgestemd met Waterschap Amstel, Gooi en Vecht/Waternet. Tevens is AGV in het traject, voorafgaand aan dit inpassingsplan, actief betrokken geweest bij de totstandkoming van de plannen voor de brug. In deze paragraaf wordt ingegaan op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. Apart is een watertoets⁷ opgesteld, die als bijlage bij deze toelichting is gevoegd.

4.2.1 Watersysteem

Waterbalans

Door toename van verhard oppervlak wordt het regenwater sneller afgevoerd, waardoor de werking van het ontvangende oppervlaktewatersysteem negatief wordt beïnvloed met snellere en hogere peilstijgingen en afvoer. Om een goed functionerend watersysteem te garanderen en te behouden is er een compensatieplicht voor de toename van het verhard oppervlak. De toename van verhard oppervlak is getoetst aan de hand van de 'Beleidsnota Inrichting, Gebruik en Onderhoud van wateren en oevers' opgesteld door AGV. In de beleidsnota staat dat er compensatieplicht van 10% geldt binnen het betreffende peilgebied in de volgende gevallen (beleidsregel 8 – 13);

- in stedelijk en glastuinbouwgebied wordt meer dan 1.000 vierkante meter verhard oppervlak aangebracht;
- in overig gebied wordt meer dan 5.000 vierkante meter verhard oppervlak aangebracht.

Daarnaast geldt altijd dat elke gedempte vierkante meter water in de toekomstige situatie één op één moet worden hergraven.

Het plangebied is gelegen in stedelijk gebied. Voor de drie peilgebieden in het plangebied is een oppervlakte analyse uitgevoerd, te weten:

- Centraal: Amstel
- Oost: Duivendrechtse polder
- West: Middenpolder onder Amstelveen

Voor elke peilgebied is in de watertoets separaat een berekening gemaakt van de oppervlakken van verhard, onverhard en water gebied in de huidige en toekomstige situatie.

⁷ Watertoets brug Ouderkerk aan de Amstel, Sweco, 29 augustus 2016

Als gevolg van de verhardingstoename geldt geen compensatieplicht, omdat deze onder de 1.000 m² blijft. Echter, voor zowel het oostelijke als het westelijke peilgebied geldt dat er meer water wordt gedempt dan gegraven. Dit dient wel te worden gecompenseerd. Voor de volgende peilgebieden dienen de volgende hoeveelheden open water te worden gecompenseerd:

- Oost, Duivendrechtse polder : 415m²
- West, Middenpolder onder Amstelveen : 499m²

In het inpassingsplan is deze watercompensatie mogelijk gemaakt binnen de verkeersbestemming. Daarnaast is het mogelijk om het water buiten het plangebied te compenseren. Hier is echter, conform het vigerende bestemmingsplan, een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, voor nodig. In het kader van het voorlopig ontwerp is aangetoond dat er voldoende ruimte is voor watercompensatie. De uitvoerbaarheid van het project is geborgd doordat binnen het plangebied voldoende mogelijkheid bestaat om het te compenseren water te realiseren. In het kader van de watervergunning vindt nadere afstemming plaats met het Waterschap AGV.

Waterkwaliteit

Op het brugdek zal afstromend hemelwater door middel van een zuiverende voorziening naar de berm van het wegdek af dienen te stromen, waarna het verder afstroomt naar het oppervlaktewater (de Amstel). Het nieuw te graven water in het plangebied wordt overal aangesloten op het huidige watersysteem. Hierdoor blijft doorstroming van water gewaarborgd. Zo wordt er langs de parallelweg van de N522 een nieuw watergang gegraven om de ontwatering van de weg op te vangen en worden er enkele duikers onder deze parallelweg aangebracht en/of verlengd. Hierdoor wordt afstroming en doorstroming in het gebied gewaarborgd.

4.2.2 *Waterkering*

In de Keur AGV is geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de kern- of beschermingszone niet zonder toestemming van het waterschap gebouwd en opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast, de aan- en/of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd danwel het onderhoud wordt gehinderd. In het onderhavige inpassingsplan is een dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering opgenomen ter bescherming van de waterkering.

4.3 Bodem

4.3.1 *Bodemkwaliteit*

In een bestemmingsplan (hier: inpassingsplan) dat nieuwe functies mogelijk maakt dient de bodemgesteldheid in kaart te worden gebracht. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe bestemming. Wanneer (een deel van) de bodem in het plangebied verontreinigd is, moet worden aangetoond dat het inpassingsplan, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is.

Er is een verkennend bodemonderzoek, een asbestonderzoek en een waterbodemonderzoek⁸ uitgevoerd. Door middel van het bodemonderzoek is inzicht verkregen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en waterbodem ter plaatse van de brug over de Amstel. In het onderzoek zijn aan de west- en oostzijde van de Amstel uitsluitend lichte en matige verontreinigingen aangetroffen. De sliblaag in de Amstel onder de brug van de N522 is sterk verontreinigd. De verontreinigingen vormen een aandachtspunt bij de uitvoering, maar staan de financiële uitvoerbaarheid niet in de weg.

⁸ Verkennend bodemonderzoek, asbestonderzoek in bodem en verkennend waterbodemonderzoek brug Ouderkerk aan de Amstel (N522), Sweco, 5 oktober 2016

4.3.2 Aardkundige waarden

Aardkundige waarden zijn bijzondere verschijnselen aan het aardoppervlak die gevormd zijn door natuurkrachten als landijs, de zee, rivieren of de wind. Aardkundige waarden vertellen ons iets over het ontstaan van het landschap. Het beschermen van aardkundige waarden is één van de speerpunten van het landschaps- en bodembeschermingsbeleid van de provincie Noord-Holland. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) van de provincie Noord-Holland zijn de aardkundig waardevolle gebieden aangeduid. Op grond van de PRV is het verplicht om in de toelichting van een bestemmingsplan (hier: inpassingsplan) aan te geven in hoeverre rekening is gehouden met de in het gebied voorkomende aardkundige waarden.

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen aardkundig waardevol gebied, zie figuur 4.2. Het betreft de Amstel en de gronden ten noorden van de N522.



Figuur 4.1 Ligging aardkundig waardevol gebied

Het gebied betreft deelgebied 64a en wordt omschreven als laaglandrivier e.o. met inversiekreekruggen/oeverwallen. De bescherming heeft met name een waterhuishoudelijke component alsmede bescherming van de oeverwallen: alle stromen mogen niet rechtgetrokken worden. Tevens moeten de oeverwallen intact gelaten worden en moet peilverlaging worden voorkomen. In principe zijn groot- en kleinschalige ingrepen, verblijfsrecreatie, intensieve dagrecreatie, stortplaatsen en boringen niet toegestane activiteiten.

Ontstaansgeschiedenis

Het grondgebied van Amstelveen bestond vroeger uit laagveen en meren. Langs dit gebied stroomde de Amstel.

Bovenland

De Amstel is sinds de Middeleeuwen bedijkt. Langs de Amsteldijk bevonden zich enkele woonkernen (Buurt over Amstel, Nes) en boerderijen. Dit waren gemengde bedrijven, waar het vee op de veenweiden graasde. De percelen werden ontwaterd door sloten die aan de achterzijde van de percelen met elkaar in verbinding stonden. Deze oorspronkelijke vorm en bodem is tot op heden in het Bovenland behouden. Wel is de bodem sindsdien enkele meters gedaald, omdat veen is ingeklonken. De veenweiden werden periodiek bemest met zandig stadsvuil en bagger. Deze bemestingsvorm wordt toemaakdek genoemd.

Polder

Veel van het laagveen is sinds de Middeleeuwen afgegraven om als brandstof te dienen. Dit gebeurde vanuit de bestaande wegen en kaden, al vond vervoer voornamelijk over het water plaats. Door het ontverveningsproces ontstonden meren, die in een later stadium zijn drooggemalen.

De nieuwe brug en de reconstructie van de weg in het plangebied is noodzakelijk en hierbij kan geen rekening worden gehouden met aardkundige waarden. Desalniettemin heeft de voorgenomen ontwikkeling geen negatieve invloed op de aardkundige waarden binnen het plangebied.

4.4 Archeologie en cultuurhistorie

4.4.1 Archeologie

Sinds 1 september 2007 is de Monumentenwet gewijzigd. Als gevolg van het verdrag van Valletta (Malta), dat in 1992 onder andere door Nederland is ondertekend, heeft archeologie een prominente plaats gekregen in de ruimtelijke ordening. Het is verplicht om in bestemmingsplannen danwel inpassingsplannen aandacht te besteden aan de archeologie binnen het plangebied.

Voor het plangebied is een archeologisch bureauonderzoek⁹ uitgevoerd. Deze is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hieronder worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

Het plangebied ligt binnen het Hollands veengebied. Het thans zichtbare landschap is gedurende het Holoceen gevormd en in (sub)recente tijden vormgegeven. Volgens de Bodemkaart ligt het plangebied voor het merendeel binnen de kalkarme zeekelegronden. Meer specifiek binnen de Drechtvaaggronden bestaande uit zware klei. Een klein deel van het plangebied op de westelijke oever ligt binnen de Weideveengronden bestaande uit bosveen. De oevers of dijken langs de rivier zijn opgehoogd en dus niet lokaal gevormd. Het is onduidelijk waaruit dit ophoogmateriaal bestaat evenmin wat de herkomst van die grond is. Onder het asfalt is granulaat (gebroken bouw materiaal) aangebracht.

Op basis van het gemeentelijke archeologiebeleid (beide gemeenten) is de voorgenomen ontwikkeling archeologisch onderzoeksplichtig. Bij ruimtelijke ontwikkelingen van onderhavige omvang / project is volgens het beleid een inventariserend archeologisch onderzoek noodzakelijk. De archeologische verwachting voor de periode van de prehistorie (Steentijd tot en met IJzertijd) is voor het gehele plangebied laag. Het plangebied was gedurende deze periode te nat voor bewoning. De archeologische verwachting voor de periode van de Romeinse Tijd is middelhoog tot laag. Eventueel zouden sporen uit deze periode verwacht kunnen worden op de oude oeverafzettingen van de Amstel, indien (nog) aanwezig, niet verspoeld tijdens de getijdenwerking in de middeleeuwen of bij het verplaatsen van de stroom nadien. De archeologische verwachting voor de periode Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd is middelhoog. Het gebied is in cultuur gebracht vanaf deze periode. De oevers en dijken van de Amstel zijn sinds de Late Middeleeuwen in gebruik en in stand gehouden. Binnen de ondergrond van het plangebied kunnen resten van bewoning, constructies ten behoeve van de waterhuishouding en sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen.

Op basis van het voorgaande wordt geadviseerd in de onbebouwde delen van het plangebied een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen – verkennende fase. Hiertoe is een advieskaart opgesteld, met daarop aangegeven welke zones hiervoor in aanmerking komen. Het booronderzoek dient zich te richten op het in kaart brengen van de bodemopbouw en de daadwerkelijke archeologische trefkans van de gronden. Voorafgaande aan de voorgenomen bodemingrepen en werkzaamheden ter hoogte van de bestaande wegen en overbrugging wordt geadviseerd die werkzaamheden vrij te stellen van inventariserend onderzoek voorafgaand aan de civieltechnische uitvoering. Voor wat betreft de locatie van het te slopen schoolgebouw wordt geadviseerd de sloop vrij te geven wat betreft het aspect archeologie.

De gebieden waar archeologisch booronderzoek nodig is, zijn op de verbeelding en regels van dit inpassingsplan als dubbelbestemming opgenomen. Hiermee wordt geborgd dat dit onderzoek wordt uitgevoerd als werkzaamheden plaatsvinden.

⁹ Archeologisch onderzoek Brug Ouderkerk aan de Amstel gem. Amstelveen en Ouder-Amstel, Bureauonderzoek, Sweco, mei 2016

4.4.2 Cultuurhistorie

Per 1 januari 2012 schrijft artikel 3.1.6, tweede lid, onder a, Bro voor dat in de toelichting van het bestemmingsplan (hier: inpassingsplan) een beschrijving moet worden gegeven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De Rijksoverheid wil er met deze wetgeving voor zorgen dat er in de monumentenzorg niet alleen oog is voor het monument zelf, maar ook voor de omgeving ervan en het gebied op zichzelf: het zogenaamde gebiedsgerichte erfgoedbeleid.

In het plangebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle objecten aanwezig. In het beeldkwaliteitsplan is de cultuurhistorie van Ouderkerk aan de Amstel wel een belangrijk aspect. De nieuwe brug moet passen bij de schaal en maat van het dorp. Binnen de verkeerstechnische kaders, zal de brug niet breder worden uitgevoerd dan nodig. Wat betreft de optimalisatie van de toeleidende wegen is het streven om de infrastructuur zoveel mogelijk te bundelen. De noordelijke verbindingsweg is mede daarom voor het kantoor langs getrokken waardoor het landschap zoveel mogelijk wordt gespaard.

4.5 Ecologie

In het kader van de voorgenomen planontwikkeling zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. Het betreft een quickscan¹⁰ een rectificatie van de Quickscan t.a.v. de platte schijfhoornen¹¹, een aanvullend natuuronderzoek¹² en een vleermuisonderzoek¹³. In een compleet natuuronderzoek¹⁴ zijn deze onderzoeken samengevoegd. Uit de onderzoeken komt naar voren dat er wat betreft het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de Natuurbeschermingswet geen belemmeringen zijn. Nader onderzoek of procedures zijn hierbij niet aan de orde, zo ook niet in het kader van een milieueffectrapportage (zie paragraaf 4.10). Hieronder wordt ingegaan op de ligging van een deel van het plangebied in weidevogelleefgebied en de effecten op (mogelijk) aanwezige beschermde soorten in het plangebied en de omgeving.

4.5.1 Weidevogelleefgebied

In de omgeving binnen de effectafstand liggen weidevogelleefgebieden. Het beleid ten aanzien van weidevogelleefgebieden is vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV, zie paragraaf 3.4.2). Aantasting of verstoring van weidevogelleefgebied valt onder het nee-tenzij-afwegingskader. Bij netto aantasting/verstoring is er sprake van compensatieplicht en dit is pas mogelijk wanneer er sprake is van groot openbaar belang en geen alternatieven. Omdat er sprake is van een bestemmingswijziging die deels binnen het weidevogelleefgebied valt, is toetsing aan het nee-tenzij-afwegingskader hier aan de orde.

In het onderzoek zijn in het plangebied enkele territoria van weidevogels aangetroffen. Het betreft één territorium van de grutto, één territorium van de kievit en drie territoria van de scholekster. Daarnaast zijn in de aangrenzende weilanden eveneens territoria aangetroffen van weidevogels. Hiermee is het plangebied van belang voor de gunstige staat van instandhouding van deze soort op lokaal niveau.

Er is sprake van afname van weidevogelleefgebied en van permanente verstoring van het weidevogelleefgebied. Dat sprake is van een groot openbaar belang is in de paragrafen 1.1 en 2.3 toegelicht. De bestaande brug is technisch aan vervanging toe en de nieuwe brug moet voldoen aan de huidige verkeerskundige- en veiligheidseisen. De toeleidende wegen en de omliggende infrastructuur moet worden aangepast aan de nieuwe brug en wordt zodanig aangepast dat de doorstroming wordt verbeterd. Het ruimtebeslag van de infrastructuur wordt door deze ingrepen

¹⁰ Adviesbureau E.C.O. Logisch, Quickscan Amsteldijk Noord en Amstelzijde te Amstelveen, 9 september 2014

¹¹ Adviesbureau E.C.O. Logisch, Notitie platte schijfhoorn, 23 maart 2016

¹² Adviesbureau E.C.O. Logisch, Briefrapport inventarisatie diverse soortgroepen, Amsteldijk Noord en Amstelzijde te Amstelveen, 28 oktober 2015

¹³ Zoogdiervereniging, Onderzoek vleermuisfuncties brug N522- Amstel te Ouderkerk aan de Amstel, april 2015

¹⁴ Natuuronderzoek Brug Ouderkerk, Sweco, 16 november 2016

groter dan in de huidige situatie. Doordat het weidevogelleefgebied direct langs de N522 is ge-projecteerd, ligt de verbreding in het weidevogelleefgebied. Alternatieven zijn onderzocht, echter is er geen alternatief, met uitzondering van het handhaven van het huidige kruispunt, waarmee projectie binnen het weidevogelleefgebied wordt voorkomen. Handhaving van het huidige kruispunt is gelet op de overbelasting, niet aan de orde. Ten opzichte van alternatieven zorg het tracé voor een minimale aantasting van het weidevogelleefgebied.

Als gevolg van het project verdwijnt 1,31 ha weidevogelleefgebied en zal 1,26 ha permanent wordt verstoord. In totaal dient daarom 2,57 ha te worden gecompenseerd. Gezien de beperkte omvang van de afname van het weidevogelleefgebied, zal financiële compensatie plaatsvinden. Hoe deze compensatie bepaald moet worden staat beschreven in de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland. Met deze uitvoeringsregeling wordt het compensatiebeleid ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur (tegenwoordig Natuurnetwerk Nederland, of NNN) van de provincie vormgegeven. Hiertoe behoren ook weidevogelleefgebieden, zoals vastgelegd in de PRV. De uitvoeringsregeling is een uitwerking van de PRV. In de PRV is aangegeven wanneer ingrepen in weidevogelgebieden zijn toegestaan en dat ingrepen gecompenseerd moeten worden.

Bij compensatie in de vorm van beheer moeten initiatiefnemers een beheervergoeding van 30 jaar betalen. Op dit moment wordt door de provincie uitgegaan van een vergoeding van €531,75 per hectare per jaar. In het compensatieplan¹⁵ dat als bijlage bij dit inpassingsplan is gevoegd, is de uitwerking voor de compensatie beschreven. De financiële compensatie bedraagt €40.997,93. Dit is meegenomen in het beschikbare budget voor de realisatie van de brug en reconstructie. Hiermee wordt voldaan aan het gestelde in artikel 25 lid 3 PRV.

4.5.2 Flora- en faunawet

Uit het aanvullend natuuronderzoek is gebleken dat er binnen het plangebied beschermde soorten uit tabel 2 en tabel 3 van de Flora- en faunawet zijn aangetroffen. Dit betreft enkele foeragerende en overvliegende vleermuizen en vogels. Binnen het plangebied zijn geen vaste verblijfplaatsen, essentiële vliegroutes en is geen essentieel foerageergebied aangetroffen van vleermuizen.

Binnen het plangebied zijn tijdens het aanvullend natuuronderzoek geen tabel 2 of 3 beschermde amfibieën, reptielen, vaatplanten, ongewervelden aangetroffen. In dit kader zijn geen effecten voorzien en zijn vervolgpcedures niet nodig.

In de categorie van beschermde overige zoogdieren is in het plangebied alleen de waterspitsmuis aangetroffen en van de beschermde vissoorten is alleen de kleine modderkruiper in het plangebied aangetroffen.

Waterspitsmuis

Binnen de beoogde plannen wordt een klein gedeelte van de watergang langs de provinciale weg gedempt. Er is mogelijk sprake van aantasting van het leefgebied van de waterspitsmuis, waarvoor ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd zal moeten worden. De aanwezigheid van de waterspitsmuis is vastgesteld via e-DNA-onderzoek. Deze ontheffing zal naar verwachting worden verkregen omdat enerzijds zeer veel alternatief leefgebied in de directe omgeving voorhanden is en anderzijds omdat er nieuw leefgebied binnen het plangebied wordt gerealiseerd.

Kleine modderkruiper

Voor de enkele aanwezige kleine modderkruipers geldt dat de werkzaamheden uitgevoerd zullen worden conform een goedgekeurde gedragscode en ecologisch werkprotocol.

Buizerd

In het plangebied is een nestlocatie van de buizerd aanwezig. Omdat de nestboom en naastgelegen bomen behouden blijven, is ontheffing van de Flora en faunawet voor de buizerd niet

¹⁵ Compensatieplan Weidevogelgebied brug Ouderkerk, Sweco, 15 november 2016

noodzakelijk. Het deel van het bosje dat verwijderd wordt bevindt zich op afdoende afstand van het nest, waardoor effecten verwaarloosbaar zijn.

Overige vogels

Ontheffing van de Flora- en faunawet is bij de voorziene bomenkap niet noodzakelijk, mits het kappen van de bomen wordt uitgevoerd buiten het broedseizoen (globaal maart t/m juli). De eventuele aanwezigheid van nesten in de te kappen bomen dient voorafgaand aan kapwerkzaamheden gecontroleerd te worden. Bij aanwezigheid van broedende vogels dienen kapwerkzaamheden uitgesteld te worden tot het nest verlaten is.

4.5.3 Samenvatting

Met betrekking tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de Natuurbeschermingswet zijn er voor het project geen belemmeringen. De vernietiging en verstoring van weidevogelleefgebied zal financieel worden gecompenseerd.

Voor de waterspitsmuis wordt ontheffing aangevraagd van de Flora- en faunawet. Omdat er extra leefgebied voor de waterspitsmuis zal worden gecreëerd als onderdeel van het plan, is de ontheffing verleenbaar.

Voor de kleine modderkruipers geldt dat de werkzaamheden uitgevoerd zullen worden conform een goedgekeurde gedragscode en ecologisch werkprotocol.

Het kappen van bomen moet worden uitgevoerd buiten het broedseizoen (globaal maart t/m juli). De eventuele aanwezigheid nesten in de te kappen bomen dient voorafgaand aan de kapwerkzaamheden gecontroleerd te worden. Bij aanwezigheid van broedende vogels dienen kapwerkzaamheden uitgesteld te worden tot het nest verlaten is.

4.6 Geluid

In de voorliggende situatie vinden fysieke wijzigingen plaats aan de N522 en aansluitende wegen. Bij de wijziging van bestaande wegen dient aangetoond te worden of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Van een reconstructie in de zin van de Wgh is sprake bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidsbelasting 2 dB (1,5 onafgerond) of meer bedraagt op nabij gelegen gevoelige functies. Hierbij wordt het verschil in geluidbelasting bepaald tussen het jaar voor de reconstructie en tien jaar na de reconstructie.

De Wgh is van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van de weg. Alle wegen met uitzondering van 30 km/uur gebieden hebben een geluidzone. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in de artikelen 74 en 75 van de Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot de zone van de weg.

Indien de geluidbelasting met 2 dB of meer toeneemt, is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. Een onderzoek naar mogelijke bron-, overdracht- en ontvangermaatregelen is dan noodzakelijk.

N522

Er is onderzocht¹⁶ in hoeverre de wijzigingen aan de N522 bij woningen binnen de zone leiden tot een verhoging van de geluidbelasting van 1,5 dB of meer. Gebleken is dat als gevolg van de N522, er tussen de huidige geluidsbelasting en de toekomstige situatie bij 11 woningen sprake is van reconstructie. Er is sprake van reconstructie in de zin van de Wgh. Derhalve is op basis van het voorlopig ontwerp aanvullend onderzoek naar geluid reducerende maatregelen vanwege de N522 verricht.

Om de overschrijdingen op te lossen zijn zowel bronmaatregelen als overdrachtsmaatregelen onderzocht. Aangezien de maximum snelheid 50 km per uur bedraagt is gekozen voor dunne deklagen type B (DDL-B). Echter, de toepassing van DDL-B stuit op de brug en ten oosten van

¹⁶ Akoestisch onderzoek, Sweco, 29 november 2016

de brug op technische bezwaren vanwege het wringend verkeer bij de kruispunten. Op deze locatie is vanwege de duurzaamheid in combinatie met geluidreducerende eigenschappen voor de bronmaatregel Steenmastiek asfalt type 05 (SMA-05) gekozen. Vanwege technische redenen is op de brug uitgegaan van dicht asfalt beton (DAB). Ten westen van de brug is wel een DDL-B deklaag toegepast. Toepassing van deze maatregelen leidt niet tot voldoende geluidreductie om de knelpunten op te lossen: de voorkeursgrenswaarde wordt niet gehaald. Wel wordt door toepassing van deze maatregel voldaan aan de uiterste grenswaarde. In het aannemingscontract zal worden vastgelegd dat deze typen asfalt of een typen die dezelfde geluidreducerende werking hebben, moeten worden toegepast.

Er is onderzocht welke aanvullende overdrachtsmaatregelen benodigd zijn om de resterende knelpunten op te lossen. Deze maatregelen, geluidsschermen, zijn echter landschappelijk niet aanvaardbaar. Daarom wordt volstaan met de bronmaatregelen en worden voor de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, voor 10 woningen hogere waarden aangevraagd. Hiertoe is de gecumuleerde geluidbelasting berekend, waaruit blijkt dat maximaal berekende gecumuleerde geluidbelasting op de woning waar een hogere waarde nodig is, 60 dB bedraagt. Nu aanvullende maatregelen niet mogelijk zijn en de berekende cumulatieve waarde onder de uiterste grenswaarde ligt, zoals opgenomen in de Wgh, wordt de geluidbelasting aanvaardbaar geacht.

Amstelslag

Voor de Amstelslag is berekend dat er geen verschil aanwezig is van meer dan 1,5 dB tussen de referentiesituatie en de plansituatie. Voor de Amstelslag is er geen sprake van reconstructie. Er zijn vanuit de Wet geluidhinder geen maatregelen of hogere waarden nodig.

Omliggende wegen

Ook het effect van omliggende wegen is onderzocht, waarbij wordt geconcludeerd dat dit niet leidt tot nader onderzoek of maatregelen. Ook van uitstraling op andere wegen als gevolg van de reconstructie van de N522 is geen sprake.

Hogere waarden

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat voor 10 woningen hogere waarden worden aangevraagd. Bij het verlenen van een hogere waarde dient tevens de gecumuleerde geluidbelasting te worden berekend en dient beoordeeld te worden of de geluidbelasting aanvaardbaar is. Omdat de hogere waarden bij alle woningen en zelfs de gecumuleerde waarden voldoen aan de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde, acht de provincie deze gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar.

Bij het verlenen van hogere waarden is het van belang dat de binnenwaarde niet meer bedraagt dan 33 dB. Hiervoor worden, indien nodig, maatregelen aan de gevels genomen. De kosten daarvan zijn geborgd in het project.

4.7 Luchtkwaliteit

Door de wijzigingen treden er veranderingen op in de verkeersstromen en is onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit noodzakelijk. Op basis van de geplande reconstructie en de verwachte verkeersstromen is voor de situatie ter plaatse een luchtkwaliteitonderzoek¹⁷ uitgevoerd. In het onderzoek staan de resultaten van de berekeningen voor de luchtkwaliteit voor de situatie zonder uitvoering van de wijzigingen (referentiesituatie) en voor de situatie met planrealisatie. Hierbij zijn de rekenjaren 2020 en 2030 gehanteerd. In het onderzoek zijn de berekeningen uitgevoerd voor de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). De toetspunten in het onderzoek zijn langs alle onderzochte wegen op tien meter van de wegrand geplaatst. Indien een woning op minder dan 10 meter van de wegrand is gelegen zijn de toetspunten voor de ge-

¹⁷ Onderzoek luchtkwaliteit, Sweco, 31 augustus 2016

vel geplaatst. De berekende waarden zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Op basis van deze resultaten wordt duidelijk of er ten aanzien van de luchtkwaliteit een knelpunt ontstaat.

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat in alle onderzochte situaties wordt voldaan aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Er zijn bovendien geen verschillen in de maximale concentraties tussen de referentiesituatie en de plansituatie.

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

4.8 Externe veiligheid

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

Risicokaart

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

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

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

Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De N522 maakt geen onderdeel uit van het Basisnet en de tellingen die Rijkswaterstaat publiceert. De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot wijzigingen op dit gebied.

In het plangebied en de directe omgeving zijn geen risicobronnen aanwezig. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen gevolgen voor de externe veiligheid.

4.9 Niet gesprongen explosieven

Voor de plaatsing van een nieuwe damwand aan de oostzijde van oeverlijn van de Amstel tussen de Amstelbrug in de N522 en de Amstelbrug Ketelstraat, is een onderzoek uitgevoerd naar niet gesprongen explosieven¹⁸. Aangezien het plangebied van dit inpassingsplan hier vlakbij ligt, kunnen de conclusies van dat rapport ook gebruikt worden voor de ontwikkelingen die dit inpassingsplan mogelijk maakt.

Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van het plangebied geen niet gesprongen explosieven aanwezig zijn. Wel zijn in de omgeving mogelijke explosieven aanwezig. De locatie hiervan is echter voldoende nauwkeurig beschreven, om te kunnen concluderen dat voor het plangebied geen risico op niet gesprongen explosieven bestaat.

4.10 Milieueffectrapportage

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er zijn

¹⁸ Historisch vooronderzoek niet gesprongen explosieven, Ouderkerk Amstelboezem, 5 november 2015, REASeuro

twee onafhankelijke scenario's die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht. Bepalend hierbij is de activiteit (of zijn de activiteiten) waarop het plan of besluit betrekking heeft. In volgorde van frequentie van voorkomen:

1. Toetsing aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).
2. In het geval van een plan een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 voor dit plan verplicht is vanwege hierin opgenomen activiteit(en). In dat geval is het plan mogelijk m.e.r.-plichtig.

Wat betreft het eerste punt is in bijlage D van het Besluit m.e.r. een groot aantal activiteiten genoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Eén van de genoemde activiteiten betreft: *“De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg”* (activiteit D1.2). Deze activiteit is m.e.r.-beoordelingsplichtig indien deze betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.

Daarnaast zijn in Bijlage C van Besluit m.e.r. activiteiten genoemd die direct MER-plichtig zijn. Eén van deze activiteiten is: *“De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg”* (activiteit C1.3). Deze activiteit is MER-plichtig indien deze betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 km of meer.

Uitgesplitst zijn de volgende activiteiten benoemd:

- Wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken
- Verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autoweg of autosnelweg
- Aanleg wijziging of uitbreiding van weg bestaande uit vier of meer rijstroken

In dit inpassingsplan is geen sprake van de genoemde activiteiten. Het aantal rijstroken van twee blijft gelijk en bij de aanleg van de nieuwe weg worden ook maximaal twee rijstroken mogelijk gemaakt. Omdat het plan niet valt onder de activiteiten van het Besluit m.e.r., hoeft niet getoetst te worden aan de drempelwaarden en is een MER-plicht, m.e.r.-beoordelingsplicht of vormvrije m.e.r.-beoordeling niet aan de orde.

Met betrekking tot het tweede punt is geen passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 benodigd, zie paragraaf 4.5.

4.11 Conclusie milieu- en omgevingsaspecten

Uit de verrichtte onderzoeken kan worden geconcludeerd dat de ontwikkelingen in dit inpassingsplan uitvoerbaar zijn. Wel zijn voorafgaand aan en tijdens de uitvoering op verschillende aspecten aanvullende maatregelen nodig. Het betreft onder andere nader onderzoek naar archeologie, maatregelen in het kader van de Flora- en faunawet, compensatie van weidevogel-leefgebied en maatregelen in de uitvoering van het project. Tevens zullen op 10 woningen hogere waarden moeten worden verleend. Deze nadere acties zijn in de voorgaande paragrafen beschreven en zijn waar nodig geborgd in het inpassingsplan danwel het aannemingscontract.

5 Juridische aspecten

5.1 Algemeen

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

Het juridisch bindende deel van het 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 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 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 voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

In dit hoofdstuk worden de planregels toegelicht en wordt ingegaan op de handhaafbaarheid van deze regels.

Ondanks dat de vaststelling van dit inpassingsplan plaatsvindt door Provinciale Straten, blijven de gemeenten bevoegd gezag voor de verlening van de omgevingsvergunning voor het bouwen.

5.2 Planregels

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

In het inpassingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

- Verkeer
- Waarde – Archeologie
- Waterstaat – Waterkering

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

5.2.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

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

Artikel 1: Begrippen

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

Artikel 2: Wijze van meten

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

5.2.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

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

Artikel 3: Verkeer

Deze bestemming beslaat het grootste deel van het plangebied. De bestemming is opgenomen om de reconstructie mogelijk te maken. Naast de weg zelf, is binnen de bestemming water en groen, zoals sloten en bermen, toegestaan. In de bestemmingsomschrijving van het artikel is bepaald dat maximaal twee rijstroken zijn toegestaan, zodat er geen rijstroken toegevoegd kunnen worden. Dit is om landschappelijke- en milieutechnische redenen namelijk niet wenselijk. Verder is de as van de weg vastgelegd. Binnen de bestemming zijn nutsgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogelijk, waaronder de nieuwe brug, die met een aanduiding is opgenomen om ook het onderliggende water, de Amstel, te borgen. Tot slot is een aanduiding 'parkeerterrein' opgenomen voor de nieuwe parkeerplaatsen die ter compensatie van het bestaande parkeerterrein bij het kantoor Oranjestate op deze plaats zijn beoogd.

Artikel 4: Waarde – Archeologie

Deze dubbelbestemmingen zijn opgenomen voor gebieden met een archeologische verwachtingswaarde. Archeologisch onderzoek moet plaatsvinden wanneer de bodem dieper dan 30 cm en over een oppervlakte van meer dan 100 m² wordt verstoord.

Artikel 5: Waterstaat – Waterkering

Deze bestemming is opgenomen voor de waterkering langs de Amstel en mag uitsluitend ten behoeve van de waterkering worden bebouwd. Daarnaast is een aanlegvergunningstelsel opgenomen die regels geeft voor het uitvoeren van werkzaamheden en werken.

5.2.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

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

Artikel 6: Anti-dubbeltelbepaling

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

Artikel 7: Algemene afwijkingsregels

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

Artikel 8: Overige regels

In dit artikel wordt bepaald wanneer de gemeenteraden van Amstelveen en Ouder-Amstel een bestemmingsplan mogen vaststellen voor de gronden waar dit inpassingsplan betrekking op heeft. Hier kan van worden afgeweken, onder de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan het inpassingsplan. Tevens is bepaald dat de bestemming Waarde – Cultuurhistorie zoals die in het onderliggende bestemmingsplan 'Ouderkerk aan de Amstel' is opgenomen, binnen het inpassingsplan zijn werking behoudt.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

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

Artikel 9: Overgangsrecht

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

Artikel 10: Slotregel

Dit artikel geeft de naam van het inpassingsplan aan.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Algemeen

Ingevolge 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. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële haalbaarheid van het plan. De maatschappelijke aspecten worden aan de hand van de inspraak in hoofdstuk 7 toege-licht.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dient voor gronden waar een bouwplan is voorgenomen een exploitatieplan te worden vastgesteld. De voorgenomen vervanging van de brug en optimalisatie van de toeleidende wegen betreft echter geen bouwplan in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening, zodat een exploitatieplan niet nodig is. Om deze reden wordt geen exploitatieplan vastgesteld.

Het plan, zoals in deze toelichting beschreven, wordt gerealiseerd door middel van vrijgehouden budget door de provincie Noord-Holland en de samenwerkende partijen. Ook de benodigde bedragen voor de verwerving van de gronden zijn in dit budget opgenomen. Hiertoe is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de provincie, de twee gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel. Tevens wordt aan het plan bijgedragen door de Stadsregio Amsterdam (SRA).

7 Procedure

7.1 Verwerving gronden

In het plangebied is sprake van enkele particuliere grondeigendommen, waar in dit inpassingsplan uitbreidingen van de weg zijn voorzien. Met deze grondeigenaren vindt momenteel overleg plaats, waarbij het uitgangspunt is dat de benodigde gronden minnelijk worden verworven. Indien het echter niet mogelijk is om de gronden minnelijk te verwerven, moet onteigening een laatste mogelijkheid zijn, om de uitvoerbaarheid van het plan te borgen. Daarom is de basis hiervoor in dit inpassingsplan vastgelegd.

7.2 Overleg en inspraak

7.2.1 Overleg

Ingevolge artikel 3.1.1 (in samenhang met artikel 1.1.1, lid 2) van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), dienen Gedeputeerde Staten overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die 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 verband hiermee is het concept ontwerp inpassingsplan voorgelegd aan verschillende instanties. Tevens zijn de gemeenteraden van Amstelveen en Ouder-Amstel gehoord in het kader van artikel 3.26, lid 1 Wro en zijn de gemeenten ook ambtelijk geraadpleegd. Rijkswaterstaat en Brandweer Amsterdam-Amstelland hebben op het concept ontwerp plan gereageerd. Hieronder wordt aangegeven op welke manier de reacties in het inpassingsplan zijn verwerkt. De volledige reacties zijn als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

Rijkswaterstaat geeft het aandachtspunt mee dat de aanleg van de nieuwe brug de werkzaamheden van SAA (A9 Amstelveen) niet mag belemmeren. Dit houdt in dat er geen verkeershinder meer mag zijn vanaf het jaar 2019. De provincie is zich hier terdege van bewust en de planning van de reconstructie van de N522 houdt rekening met de werkzaamheden van SAA.

De Brandweer geeft aan geen ruimtelijke bezwaren te hebben tegen het project. Wel geeft zij mee dat de N522, in beide richtingen, een belangrijke rijroute voor de hulpdiensten betreft. Er wordt op gewezen dat het van belang is dat de brug snel te passeren blijft. Daarnaast wordt belang gehecht aan de bereikbaarheid van de Amsteldijk (onder de brug) voor de brandweervoertuigen.

Verder geeft de Brandweer aan dat tijdens de werkzaamheden van de brug aan enkele essentiële eisen moet worden voldaan. Tot slot wil de Brandweer bij de verdere voortgang betrokken blijven.

Wat betreft de bereikbaarheid van de brug zal dit in de toekomstige situatie niet verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Het zal een belangrijke route blijven voor de Brandweer en er zal snel kunnen worden gepasseerd.

7.2.2 Inspraak

Bewoners en belanghebbenden zijn en worden op verschillende wijzen bij het planvormingsproces betrokken. De variantenstudie is in 2011, 2012 en 2014 in een klankbordgroep met verschillende vertegenwoordigers van belanghebbenden besproken. Eind 2015 is met verschillende belanghebbenden een sessie gehouden om eisen en wensen te inventariseren. Het concept ontwerp inpassingsplan is medio 2016 in een informatiebijeenkomst toegelicht waarbij de gelegenheid is geboden om op de plannen te reageren. Daarnaast is tijdens de ter inzage legging (zie paragraaf 7.3) een inloopbijeenkomst georganiseerd die voor eenieder toegankelijk was.

7.3 Procedure

7.3.1 *Ontwerp inpassingsplan*

Het ontwerp-inpassingsplan heeft op grond van artikel 3.8, in samenhang met artikel 3.26, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening, vanaf 26 januari 2017 gedurende 6 weken ter inzage gelegen, waarbij door een ieder zienswijzen bij Provinciale Staten kan worden ingediend. In deze perioden zijn 26 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn bij de besluitvorming in het kader van de vaststelling van het plan door Provinciale Staten betrokken. In de nota zienswijzen zijn de ingekomen zienswijzen samengevat en beantwoord. Daarbij is tevens aangegeven of de zienswijze leidt tot wijziging van het inpassingsplan. De nota zienswijzen is als apart bijlage bij de toelichting opgenomen.

Naast de wijzigingen die uit de zienswijzen voortvloeien, zijn enkele ambtshalve wijzigingen ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan doorgevoerd. Deze zijn hieronder weergegeven.

- De aanduiding 'wetgevingszone - Verwezenlijking in de naaste toekomst' is verwijderd van de verbeelding, uit de regels (art. 8 van het ontwerp inpassingsplan) en uit de toelichting. Deze aanduiding is niet nodig voor de verwerving van de gronden. Het inpassingsplan zelf vormt de titel voor mogelijke onteigening van benodigde gronden en de grenzen van het PIP vormt de begrenzing van deze titel.
- Enkele tekstuele ondergeschikte aanpassingen in de toelichting.

7.3.2 *Vaststelling en beroep*

Na bekendmaking van de vaststelling vangt de beroepstermijn aan. Na deze beroepstermijn van zes weken treedt het inpassingsplan in werking, tenzij conform artikel 8.4 Wro een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State.

Bijlage 1

Overlegreacties

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: WNN-Ruimtelijkeplannen (WNN) [mailto:WNN-ruimtelijkeplannen@rws.nl]

Verzonden: donderdag 4 augustus 2016 14:14

Aan: Reijntjes-Timmermans, mw. ing. M.H.C. (Marylène)

Onderwerp: Reactie concept ontwerp-provinciaal inpassingsplan Brug Ouderkerk kenmerk 824565/825401

Geachte mevrouw M.H.C. Reijntjes-Timmermans,

Dank voor het toesturen van concept ontwerp-provinciaal inpassingsplan Brug Ouderkerk (verzenddatum 24 juni 2016, kenmerk 824565/825401).

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord heeft kennisgenomen van bovenvermeld plan.

Als aandachtspunt geven wij hierin mee dat de aanleg van de brug de werkzaamheden van SAA (A9 Amstelveen) niet mag belemmeren, wat inhoudt dat er geen verkeershinder meer mag zijn vanaf 2019. Dit is ook vastgelegd in de Meerjarenanalyse van Kernregie.

Ik hoop u zo voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben dan, horen wij dat graag.

Met vriendelijke groet,

Ymke Koperberg

BRANDWEER

Amsterdam-Amstelland

INGEKOMEN 29 JULI 2016



Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Staten
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
t.a.v. dhr. drs. Ing. A.D. Akkies

Postbus 92171
1090 AD Amsterdam
Telefoon (020) 555 66 66
Fax (020) 555 68 61

Bezoekadres :
Karspeldreef 16
1101 CK Amsterdam

www.brandweer.nl/amsterdam-amstelland
info@brandweeraa.nl

Datum 28 juli 2016
Onze referentie DIV 2016 / 443
Behandeld door R. Beij
Uw referentie 824565 / 824620
Uw brief van 24 juni 2016

Telefoon 0651224254
Fax 020 5556861
Bijlagen geen
E-mail r.beij@brandweeraa.nl
Onderwerp Brug Ouder-Amstel

Geachte heer Akkies,

Graag reageer ik op uw brief aan het Veiligheidsbureau Amsterdam-Amstelland (d.d. 24 juni 2016) waarin u om een reactie vraagt op het provinciale inpassingplan voor een nieuwe brug in de N522 over de Amstel.

Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft geen ruimtelijke bezwaren tegen de vervanging van de bestaande brug op de voorgestelde locatie. De N522 is bij incidenten voor de hulpdiensten een belangrijke rijroute. Dit zowel in oostelijke als in westelijke richting. Het is daarom belangrijk dat de brug, ook bij grote verkeersdruk, in beide richtingen snel te passeren blijft. Daarnaast is het voor ons ook belangrijk dat de Amsteldijk (onder de brug) berijdbaar blijft voor onze voertuigen. Dit laatste speelt met name een rol bij ongevallen op of in het water waarbij de exacte locatie van het incident bij de melding vaak niet geheel duidelijk is.

Vanzelfsprekend is tijdens de werkzaamheden de geplande noodbrug essentieel voor de nood- en hulpdiensten. In eerdere lokale verkeerscommissies hebben wij aangegeven dat een goede doorstroom, minimale verhoging van de aanrijtijden, maximaal toegestane as-druk en de onderdoorgang ook hier van belang zijn. Voor de details over deze aspecten verwijs ik graag naar de afspraken die hierover in deze commissies gemaakt zijn.

Gelet op de cruciale rol die deze verbinding over de Amstel vormt in het regionale wegennetwerk willen wij graag bij de verdere voortgang van dit project betrokken blijven/raken. Voor nadere informatie over deze brief en om nadere afspraken te maken over de voortgang van dit project kunt u contact opnemen met dhr. Beij van mijn korps.

Hoogachtend,


L.J. Schaap
Commandant Brandweer Amsterdam-Amstelland