

Ontwerpbestemmingsplan

Fietsbrug bij Nigtevecht

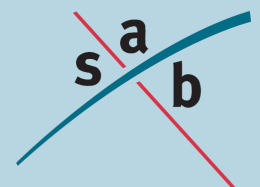
Toelichting

Gemeente Stichtse Vecht

Datum: 22 september 2014

Projectnummer: 130530

NL.IMRO.1904.BPFietsbrugNTV-OW01



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Het plangebied en doel	4
1.3	Onderliggende regeling	5
1.4	Leeswijzer	7
2	Huidige en nieuwe situatie	9
2.1	Het gebied in zijn ruimtelijke context	9
2.2	Alternatieven	22
2.3	Nieuwe situatie	22
3	Beleidskader	31
3.1	Inleiding	31
3.2	Rijksbeleid	31
3.3	Provinciaal beleid	39
3.4	Gemeentelijk beleid	43
4	Milieu- en omgevingsaspecten	46
4.1	Inleiding	46
4.2	Milieu-aspecten	46
4.3	Omgevingsaspecten	60
5	Juridische planbeschrijving	77
5.1	Inleiding	77
5.2	Planvorm	77
5.3	Opbouw planregels	78
6	Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid	81
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	81
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	81

Bijlagen

1. Notitie Alternatieve verbinding over Amsterdam-Rijnkanaal, Save/Oranjewoud, 19 september 2013
2. Historisch onderzoek fietsbrug Nigtevecht, Wareco, 27 februari 2014
3. Nee-tenzij toets fietsbrug Nigtevecht, Toetsing in het kader van de Flora- en faunawet en het Natuurnetwerk Nederland, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur, Bureau Waardenburg, 15 september 2014

4. Fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal, gemeente Stichtse Vecht en gemeente De Ronde Venen, Een Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek, ADC Heritage, 4 april 2014
5. Verkennend bodemonderzoek fietsbrug Nigtevecht, Wareco, 26 mei 2014
6. Memo Luchtkwaliteit Fietsbrug bij Nigtevecht, SAB, 28 augustus 2014
7. Akoestisch onderzoek wegverkeer Fietsbrug bij Nigtevecht, SAB, 24 augustus 2014
8. Memo potentiebepaling, SOAB, 13 juni 2013
9. Grondonderzoek t.b.v. Fietsbrug te Nigtevecht, Lankelma geotechnisch adviesbureau, 11 juni 2014

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De provincies Utrecht en Noord-Holland en de gemeenten De Ronde Venen en Stichtse Vecht willen bij het dorp Nigtevecht een fietsbrug aanleggen over het Amsterdam-Rijnkanaal. Reeds in 2001 hebben betrokken partijen daartoe een intentieverklaring ondertekend. Daarna hebben het Rijk en vijf provincies als onderdeel van het Pact van Rhijnauwen afspraken gemaakt, waarbij is aangegeven dat waarde en prioriteit wordt gehecht aan het realiseren van een recreatieve verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal in de buurt van Fort Nigtevecht.

De belangrijkste argumenten voor de aanleg van de fietsbrug zijn de volgende:

Het landschap van het Gein en de Gooi en Vechtstreek, met de forten van de Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam worden (door de fietsbrug) beter toegankelijk voor recreanten. De fietsbrug biedt ook bewoners uit de regio meer recreatiemogelijkheden. Voor inwoners van Nigtevecht worden de scholen en werkgebieden van de regio Amsterdam en het station van Abcoude beter bereikbaar.

Aanleg van de fietsbrug vult een “gat” op van circa 9 kilometer tussen Weesp en Vreeland, waar nu geen mogelijkheid bestaat voor fietsers om het Amsterdam-Rijnkanaal over te steken.

Sinds 2001 is er op het gebied van planstudie het nodige gebeurd. Onder meer zijn er zes alternatieven onderzocht, welke tevens zijn besproken met omwonenden, belangenbehartigers en dergelijke. De conclusie is thans dat er maatschappelijk draagvlak is voor het zogenaamde “Alternatief no. 6”, die voorziet in aanleg van de fietsbrug ten zuiden van het dorp Nigtevecht, ongeveer ter hoogte van de sportvelden. Met name in 2013 is een intensief proces doorlopen met stakeholders. Op 6 november 2013 heeft de Stuurgroep een besluit genomen, waarbij voornoemd alternatief als voorkeursalternatief naar voren is gekomen. Het is dan ook de bedoeling dit alternatief te realiseren; de planning is dat de werkzaamheden in 2015 worden afgerond.

De fietsbrug zal zich bevinden op het grondgebied van twee gemeenten (Stichtse Vecht en De Ronde Venen), aangezien de gemeentegrens op de westoever van het Amsterdam Rijnkanaal ligt. Er zijn twee bestemmingsplannen van toepassing, te weten het bestemmingsplan Landelijk Gebied Loenen (2003) en het bestemmingsplan Buitengebied Abcoude (2009). Beide bestemmingsplannen bieden niet de mogelijkheid een fietsbrug te realiseren. Er is derhalve een nieuw bestemmingsplan nodig, of beter gezegd twee nieuwe bestemmingsplannen. Dit bestemmingsplan betreft het deel dat is gelegen in de gemeente Stichtse Vecht.

Natuurverbinding

Het project wordt gecombineerd met de aanleg van een natuurverbinding. Het spoor van Utrecht naar Amsterdam, de snelweg A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal vormen barrières in het Natuur Netwerk Nederland (NNN, het betreft hier een naamswijziging van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) op initiatief van het Ministerie van EZ).

Deze infrastructuur heeft voor verschillende diersoorten het leefgebied vergaand versnipperd. Hierdoor zijn leefgebieden te klein geworden en sterven diersoorten uit. Om de barrièrewerking te verzachten en leefgebieden te ontsnipperen, is versterking van het NNN nodig. De A2 en het spoor zijn inmiddels op verschillende plaatsen voor fauna passeerbaar gemaakt en er zijn ecologische stapstenen aangelegd. Het Amsterdam-Rijnkanaal vormt in dit deel van Utrecht nog een barrière in het NNN die aangepakt moet worden. De oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van Nigtevecht bestaan uit stalen damwanden. Deze vormen een barrière voor dieren die het gebied aan de andere zijde van het kanaal willen bereiken. Eenmaal te water geraakte dieren kunnen niet uit het kanaal klauteren.

Daarnaast ontbreekt door de aanwezigheid van de stalen damwanden een natuurlijke overgang van water naar land, waardoor het kanaal minder geschikt is voor karakteristieke oeversoorten. Om een natuurverbinding tussen de Venen en Vechtplassen te realiseren en de betekenis van de kanaaloevers en het daarachter gelegen gebied als leefgebied voor flora en fauna te vergroten, dienen aan weerszijden van het Amsterdam-Rijnkanaal passeerbare oevers en ecologische stapstenen te worden aangelegd met behoud van de huidige infrastructuur. Tezamen vormt deze de 'natuurverbinding Nigtevecht'.

1.2 Het plangebied en doel

Het plangebied is momenteel nog bekend als zoekgebied, zie navolgende afbeelding. De Betonfabriek Nigtevecht ligt aan de zuidrand van Nigtevecht langs het kanaal. Ten zuiden hiervan ligt de Hoekerpolder, een open graslandpolder met sportvelden. Langs het kanaal loopt de Oostkanaaldijk, een verharde tweebaansweg met fietspad. Aan de andere kant van het kanaal ligt Polder Baambrugge-Oostzijde, een open graslandpolder met boerenerven langs het kanaal. Langs het kanaal loopt de Kanaaldijk West, een verharde lokale weg. Dit exacte detaillering van de fietsbrug en daarmee de exacte situering moet nog plaatsvinden. Dit zal in een aanbestedingstraject vormgegeven worden. Op dat moment worden ook de vergunningsaanvragen ingediend (omgevingsvergunning voor het bouwen, kapvergunning, watervergunning, etcetera). Dit bestemmingsplan biedt het planologische kader op basis waarvan te zijner tijd deze aanbesteding en de aanvragen worden afgehandeld.

Uit het zoekgebied kan al wel het globale tracé herleid worden. Uitgangspunt is dat de fietsbrug in het oosten aantakt op de Vreelandsweg, net even ten noorden van de Vreelandsweg no. 16, en vanaf daar langs de sportvelden oploopt naar een hoogte van ca. 9,7 meter (boven het kanaal). Eenmaal het kanaal over, zal de fietsbrug een bocht maken en vervolgens aansluiten op de Kanaaldijk-West. Aan de oostzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal is sprake van een traditionele hellingbaan, deels door middel van een grondlichaam en deels door middel van een kunstwerk-constructie en aan de westzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal, als een traditionele hellingbaan door middel van een grondlichaam of een combinatie met een kunstwerk-constructie .



Zoekgebied fietsbrug (globaal tracé)

Het plangebied is evenwel groter, aangezien ook de gronden die in aanmerking komen voor de natuurontwikkeling meegenomen zijn. Op navolgende afbeelding is het plangebied verbeeld.

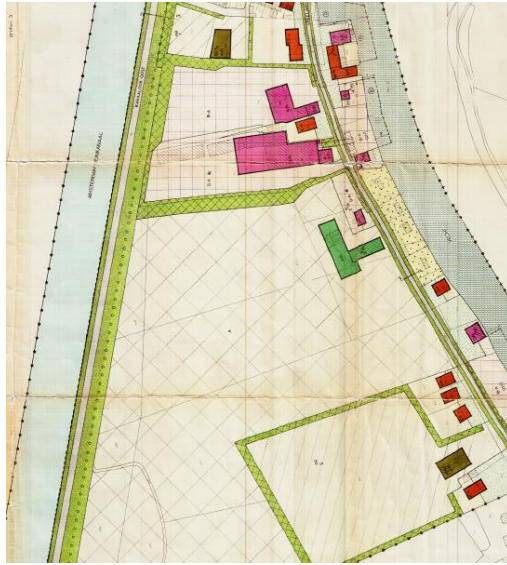


Begrenzing plangebied

1.3 Onderliggende regeling

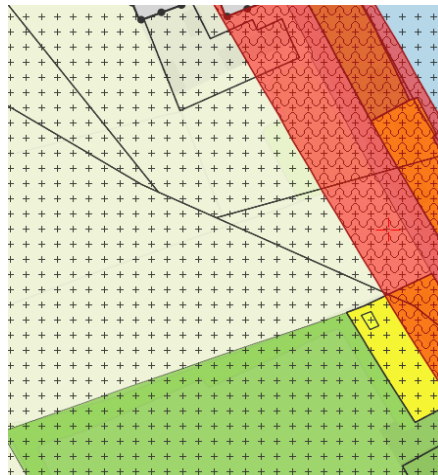
Voor het plangebied voor zover gelegen in de gemeente Stichtse Vecht vigeert momenteel het bestemmingsplan "Garsten Noord". Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 24 november 1981. Voor het agrarisch gebied is een bestemming "Agrarisch gebied" opgenomen, voor het Amsterdam-Rijnkanaal geldt een

bestemming “Waterweg” en voor de Kanaaldijk met berm geldt een verkeersbestemming.

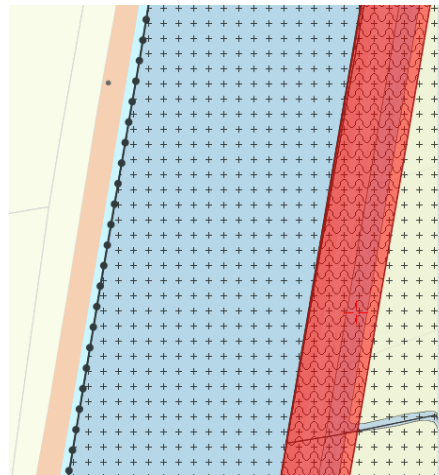


Uitsnede bestemmingsplan Garsten Noord

De gemeente Stichtse Vecht heeft momenteel een bestemmingsplan Landelijk Gebied Noord in voorbereiding waarin enige nieuwe inzichten omtrent de bescherming van bepaalde waarden zijn verwerkt. Het plangebied zal binnen dit bestemmingsplangebied vallen. Het is daarom noodzakelijk ook dit bestemmingsplan te beschouwen. Ter plaatse van de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal is een dubbelbestemming van de beschermingszone opgenomen (rood uitgelicht). Hiermee wordt beoogd de kerende werking van deze waterstaatswerken te beschermen.

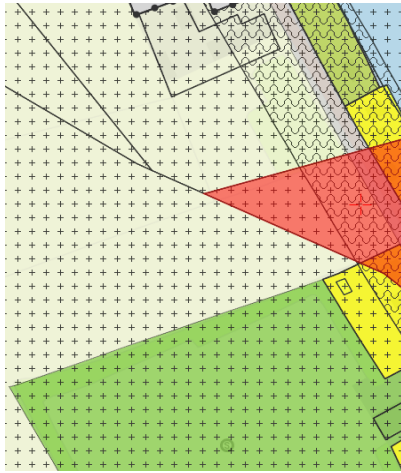


Waterstaat – Waterkering bij Vecht



Waterstaat – Waterkering bij Kanaal

Voor een klein deel geldt ter plaatse van de Vecht een hoge verwachting op archeologische vondsten (rood uitgelicht).



Waarde – Archeologie 4 bij Vecht

Verder is voor de agrarische gronden een dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie 4 opgenomen en voor zowel de agrarische gronden als het Amsterdam-Rijnkanaal een dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie 3 opgenomen. Laatste bestemming beoogt het schootsveld van Fort Nigtevecht te beschermen. De voor 'Waarde - Cultuurhistorie 4' aangewezen gronden mede bestemd voor het behoud en de versterking van de buitenplaatszone langs de Vecht.

Het realiseren van een fietsbrug en het inrichten van gronden ten behoeve van natuur en de natuurverbinding, past niet binnen het bestemmingsplan Garsten Noord.

1.4 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende planregels, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting bestaat uit een planbeschrijving met de relevante onderzoeksresultaten.

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de ontstaansgeschiedenis van het plangebied waarna een analyse volgt van de huidige functionele en ruimtelijke situatie. Vervolgens worden de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan beschreven. Daarna volgt in hoofdstuk 3 het ruimtelijk relevante beleidskader. Hier wordt duidelijk hoe het plan past binnen het ruimtelijk beleid van diverse overheden. De milieu- en omgevingsaspecten van het plan worden uiteengezet in hoofdstuk 4. Naast het beleid (hoofdstuk 3) wordt vanuit de verschillende van invloed zijnde haalbaarheidsaspecten waaronder milieuaspecten en ruimtelijke aspecten (water, archeologie, etc.) in dit hoofdstuk beschreven waarom voorliggend bestemmingsplan kan worden uitgevoerd.

In hoofdstuk 5 komt de juridische planbeschrijving aan de orde. Hierin staat beschreven hoe nieuwe functies in het plangebied zijn opgenomen/geregeld in het bestemmingsplan. Er wordt beschreven hoe de verbeelding en de planregels zijn opgebouwd en welke bestemmingen er in het plan voorkomen. Ook wordt in dit hoofdstuk aangegeven hoe de planregels moeten worden geïnterpreteerd en uitgelegd.

Hoofdstuk 6 gaat in op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het plan. De resultaten van het zogenaamde vooroverleg met overheden en maatschappelijke instanties worden hier opgenomen.

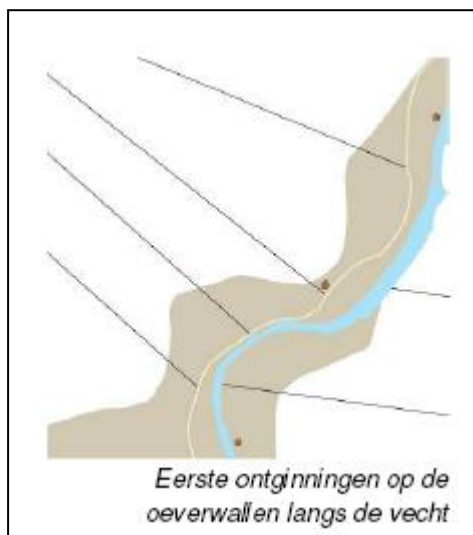
2 Huidige en nieuwe situatie

2.1 Het gebied in zijn ruimtelijke context

2.1.1 Ontstaansgeschiedenis landschap

Het plangebied ligt grotendeels in (veen)weidegebied. Het buitengebied in dit deel van Nederland bestaat voor een groot deel uit veenweidegebied met een karakteristiek open cultuurlandschap, doorsneden door kleine rivieren zoals het Gein, de Vecht, de Angstel, de Holendrecht, de Winkel en de Waver. De veenweidegebieden zijn nat en open en zijn voornamelijk agrarisch in gebruik.

De ontstaansgeschiedenis van het veenweidegebied is terug te voeren tot het begin van het Holoceen. De diepere ondergrond is gevormd tijdens de laatste ijstijd, het Weichselien. Tijdens het Weichselien bereikte het landijs Nederland niet, maar zorgde hier wel voor koude en droge klimatologische omstandigheden. Het water werd vastgehouden in enorme ijskappen, waarvan er een deel het noordwesten van Europa bedekte. Het Noordzeebekken lag destijds droog. Circa 10.000 jaar geleden eindigde de laatste ijstijd en begon de relatief warme periode die nu nog voortduurt, het Holoceen. Gedurende deze tijd vond zeespiegelrijzing plaats: er vonden geregeld overstromingen plaats waarbij sedimenten van klei achterbleven. Doordat tevens een stijging van de grondwaterspiegel plaatsvond was er lange tijd sprake van moeras- en later veenvorming (Basisveen en later Hollandveen). Langs de rivieren en veenstroompjes groeide een rijke moerasvegetatie, waaruit bosveen en rietveen ontstonden. Buiten de invloed van het voedselrijke rivierwater kon zich uitsluitend veenmosveen ontwikkelen, dat later voor een groot deel is weggegraven en tot turf is verwerkt. Bij de ontwatering van het laaggelegen gebied zakte de veenbodem in. De veenstroomruggen en de oeverwallen waren minder aan klink onderhevig en lager daardoor relatief hoog in het landschap.



De Vecht en de Gein

Belangrijk structurerende elementen zijn de riviertjes de Vecht, het Gein en de Angstel. Het plangebied ligt in feite tussen het stroomgebied van de Vecht en het Gein. De Vecht is rond 800 v. Chr. ontstaan doordat de Rijn gedeeltelijk de loop verlegde bij Utrecht. Vanaf de Romeinse tijd is de Vecht een belangrijke vaarverbinding naar het noorden. De oeverwallen van de Vecht zijn van oudsher

geschikt voor bewoning door de hogere ligging in het landschap. De eerste nederzettingen ontstonden dan ook op de droge vruchtbare oeverwallen langs de Vecht. Op deze plaatsen werden de eerste ontginningen gepleegd. De oeverwallen bestaan uit zand en lichte rivierklei. De oeverwallen langs de Vecht kenmerken zich door een relatieve geringe breedte; het veengebied begint al snel. Dit is een gevolg van de sterke getijdewerking door de eeuwen heen.

Vanaf de 11^e eeuw is vanaf de oeverwallen ook het veengebied ontgonnen voor landbouw. Het grote belang van de landbouw voor met name de stad Utrecht noopte tot de noodzaak het gebied in te dammen. Hiertoe werden dammen en sluisen aangelegd.



Meanderende loop van de Vecht met aan weerszijden in een smalle strook, bebouwing

De Vecht werd hierdoor een veilige en goed bevaarbare rivier en groeide uit tot belangrijkste handelsroute tussen Amsterdam en Utrecht. Is de ontginning eerst alleen gericht op het winnen van cultuurgrond, vanaf de vijftiende eeuw gaat men ook de turf exploiteren. Waar het veen wordt weggebaggerd, ontstaan trekgraten. Na het baggeren wordt het veen op uitgespaarde stroken grond, zogenaamde legakkers, te drogen gelegd om later tot turf te worden gesneden. In de loop der tijd zijn veel smalle legakkers door wind en water weggeslagen. Wat eerst ontgonnen is als cultuurland, wordt nu weer prijsgegeven aan het water. Vanaf de 17^e eeuw wordt er op ruime schaal verveend door de grote brandstofbehoefte van de steenbakkerijen, de nieuwe buitenplaatsen en de stad Utrecht. In de 19^e eeuw gaat men om de grote armoede te bestrijden de grote veenplassen weer droog malen.

Bebouwing langs de Vecht en het Gein

In de gouden eeuw groeide met name in Amsterdam de behoefte aan frisse lucht en lieten welgestelden onder meer langs de Vecht buitenplaatsen bouwen. Gedurende een deel van het jaar verbleven de rijke Amsterdamse kooplieden op hun buitenhuizen langs de rivier. Dit waren in eerste instantie verbouwde boerderijen met een nieuw dwarshuis. In het rampjaar 1672 werden vrijwel alle buitens door de Fransen vernietigd. Vervolgens konden tal van verwoeste boerderijen en kastelen in de Vechtstreek goedkoop worden overgenomen en omgebouwd. Zo ontstond tussen 1675 en 1750 een tweede golf van bouw van buitenhuizen. In de eerste helft van de 18^e eeuw waren er zoveel dat er geen plaats meer was voor nieuwe.



*HOFWERK, de plaats van 's herrou de Ved' van de
C^o Pieter van Veen, op 's Vpserhof' uenee.*

*HOFWERK La place de Madame la Veuve du
Pierre van Veen Regarant vers 's Vpserhof' 40*

Historische bebouwing langs de Vecht

De Vecht, als voornaamste transportweg, werd voor stoomschepen uitgediept en verbreed. Het toenemende scheepvaartverkeer had echter behoefte aan nog betere verbindingen. Rond 1870 voeren per jaar zo'n tienduizend schepen per jaar over de Vecht tussen Utrecht en Maarssen. Zodoende kwam in 1881 de regering met het plan een nieuw kanaal te graven, tussen Utrecht en Amsterdam, parallel aan de Vecht. In 1892 kwam het Merwedekanaal (later Amsterdam-Rijnkanaal) klaar. Dit Amsterdam-Rijnkanaal heeft een grote fysieke barrière opgeworpen tussen gebieden, stadjes en dorpjes als Nigtevecht, Loenen aan de Vecht en Breukelen ten oosten van het kanaal enerzijds, en dorpjes als Baambrugge en Abcoude ten westen van het kanaal anderzijds. Desondanks is de ontstaansgeschiedenis in geologisch en cultuurhistorisch opzicht gelijk. Beide gebieden vertonen dan ook dezelfde landschapskenmerken. Ook zijn er doorlopende lijnelementen (Korte Velterslaan op de oostoever en de Velterslaan aan de westkant) of bebouwing (Fort Nigtevecht) waardoor duidelijk wordt dat beide gebieden vanuit landschappelijk en cultuurhistorisch oogpunt samenhangen.

Nigtevecht is één van de vele dorpjes en stadjes langs de Vecht. Het is gelegen in de kom van een scherpe bocht van de Vecht. Op navolgende historische atlas uit 1830 is tevens zien dat 'na de bocht' langs de Vreelandseweg al enige bebouwing aanwezig is. Er wordt over deze enclave ook wel gesproken over een apart buurtschap Garsten Noord (vernoemd naar de Garster polder). Goed te zien is ook de Velterslaan (Velderslaan) die naar het landgoed Vredelust leidt en het Gein leidt, alwaar tol moest worden betaald.



Afbeelding Nigtevecht historische atlas

Er zijn veel ideeën hoe de naam "Nigtevecht" is ontstaan. Eén er van is "neicht de vecht", dit slaat op de bocht. Er bestaat ook een versie met "Niftar vecht", dit betekent: langs de vecht. Deze laatste versie is aannemelijker omdat een nabij gelegen grond gebied Niftarlake heet. De naam 'Nichtevecht' komt voor het eerst in een officieel stuk voor, van Bisschop Jan van Utrecht, d.d. 7 oktober 1327. Dit gaat over het verpanden van het Huis te Vredelant, door Bisschop Jan van Diest aan de Hollandse Graaf Willem van Henegouwen, hierin wordt Nigtevecht een schoutambacht genoemd.

Toch was de plek toen al eeuwenlang bewoond. Reeds sinds de Romeinse tijd voeren Friese schippers hier voorbij om zaken te doen met plaatsen aan de Rijn. Nigtevecht is gebouwd op de oeverwallen van de Vecht. Het dorp Nigtevecht bestaat in de middeleeuwen uit een tweezijdige bebouwing langs de Vechtdijk, de huidige Dorpsstraat. De reden van het ontstaan van het dorp is niet geheel duidelijk. Mogelijk is het van oorsprong een eenzijdig agrarisch lint dat zich in de loop van de tijd verdichte waarbij ook het 'buitendijkse' land werd bebouwd. De oorspronkelijke relatie van Nigtevecht met het agrarisch gebied is nu alleen nog herkenbaar in de boerderij aan de oostkant van de Dorpsstraat. Vanaf de 15^e eeuw ging men turf winnen waardoor grote plassen ontstonden. Scheepsvaart is in die tijd een belangrijke economische factor voor het dorp geweest. Hieraan kwam een eind toen Godard van Reede in 1630 de Nieuwe Vecht of Reevaart groef. Deze mondde beneden Nigtevecht in de Vecht uit. In de achttiende en negentiende eeuw was de bevolking afhankelijk van de bewoners van de buitenplaatsen in de directe omgeving.

Centraal in de nederzetting ligt in de bocht van de Dorpsstraat een verhoogd binnendijks kerkhof en de N.H. Kerk.



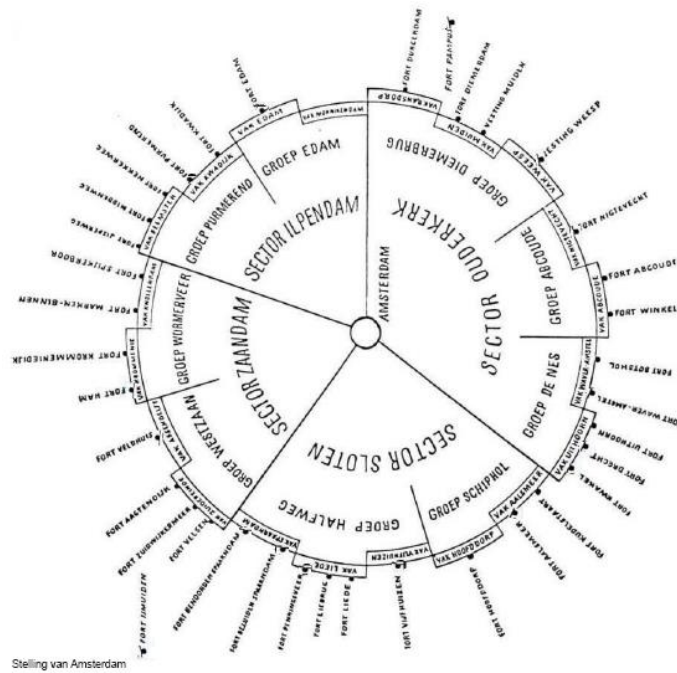
Nie DORP NIGTEVEGT.

De originele kerk en het dorp werden in 1673 door de Fransen verwoest. De kerk, waarvan de muren waren blijven staan, werd in 1677 weer opgebouwd en verhoogd. De bebouwing van Nigtevecht bestaat deels uit panden die na deze brand zijn herbouwd. De komst van de Amsterdamse kooplieden en regenten bracht vervolgens in de 17^e en 18^e eeuw meer welvaart in het gebied. Een deel van de huidige bebouwing stamt nog uit de 18^e eeuw. De verschijningsvorm wordt echter sterk bepaald door veranderingen en vernieuwingen uit de 19^e eeuw. Kenmerkend zijn de smalle steegjes tussen de huizen door naar de Vecht.

Zoals ook in andere Vechtdorpen verzezen er in Nigtevecht langs de rivier fraaie huizen. Een aantal hiervan bepaalt nog steeds het silhouet van het dorp vanaf het water en de overkant van de rivier.

Omstreeks 1880 werd het sluizencomplex aangelegd. De sluis tussen het kanaal en de Vecht was van belang voor schepen (vanaf het Amsterdam-Rijnkanaal) die in het achtergelegen plassegebied zand haalden.

Rond 1888 is het aarden fundament van het fort Nigtevecht gelegd. Fort Nigtevecht maakt deel uit van de Stelling van Amsterdam, en behoort tot de linie Abcoude-Nigtevecht. Het geheel bestaat uit een binnenfort, een gracht en een buitenfort. Het fort is gemaakt van beton in plaats van baksteen, en is van het type met 2 hefkoepels en 2 kazematten aan de achterzijde. In 1987 is Vereniging Natuurmonumenten in bezit gekomen van het fort en in 1996 heeft UNESCO de fortenring uitgeroepen tot werelderfgoed monument.



Stelling van Amsterdam



Fort Nigtevecht



Schutkoopeel fort Nigtevecht

De infrastructuur wijzigt met het graven van het Merwedekanaal in 1892 aanzienlijk. Aanvankelijk was er een draaibrug over het kanaal waardoor de route over de Velterslaan naar Abcoude en Driemond intact bleef.



Fort Nigtevecht tussen 1927 en 1952 met op de achtergrond de brug over het kanaal vanaf de Velterslaan naar Nigtevecht

Door de verdere openstelling van het Amsterdam-Rijnkanaal kreeg het dorp in 1952 eindelijk weer een goede vaarverbinding, maar de draaibrug verviel. Later zijn ook de ontgrondingen stopgezet, waarna de sluis buiten gebruik werd gesteld.

2.1.2 Het gebied nu

Het Amsterdam-Rijnkanaal drukt onvermijdelijk haar stempel op het landschap. De strakke waterlijn die nog eens wordt versterkt door de consequente beplanting met populieren is zeer kenmerkend. Rondom de wat grotere stadjes en steden (Maarsse, Utrecht) is nabij het kanaal wat bedrijvigheid ontstaan vanwege de gunstige bereikbaarheid per water; her en der zijn ook agrarische percelen langs het kanaal

ontstaan. Ook bij Nigtevecht is langs het kanaal enige bedrijvigheid aanwezig (onder meer is er een betoncentrale).



Het gebied ten westen van het kanaal heeft een grootschalig en open karakter. Het is een nat gebied, met veel sloten en een opstreckende verkaveling en weinig tot geen wegen. De bodem is deels als weideveen te typeren, deels als koopveen. Het land is vooral in agrarisch gebruik. De polders zijn waardevol voor weidevogels en doortrekkende en overwinterende vogels waaronder ganzen en zwanen. Het nabij gelegen fort Nigtevecht is een typerend cultuurhistorisch element. Het fort biedt biotoop voor uiteenlopende watervogels, waaronder de ijsvogel. Vleermuizen, zoals gewone dwergvleermuis en watervleermuis, gebruiken het halfopen landschap en waterpartijen als foerageergebied.

Langs het Amsterdam-Rijnkanaal zijn slechts verspreid enige agrarische bedrijven te vinden, alsook enkele woningen. Fietsend over de westoever, kan ~tussen de bomen door~ daardoor de openheid van het landelijk gebied goed beleefd worden.



Zicht op westoever Amsterdam-Rijnkanaal en polder Baambrugge- Oostzijde

Het is een fraai gezicht van open weidegebied met op de achtergrond de silhouetten van de dorpjes Abcoude en Baambrugge. Ook vanaf de oostoever kan het gebied op deze manier beleefd worden, zij dat het een meer besloten karakter van de Vecht het vrije zicht enigszins beperkt.



Zicht vanaf oostoever Amsterdam Rijnkanaal

Aan de Vreelandseweg is het beeld gevarieerder en beslotener. Langs de Vreelandseweg staan zowel woonhuizen, agrarische bedrijven en bedrijven. Tevens zijn sportvoorzieningen aanwezig. De Vreelandseweg is een 'uitwaaiër' van het dorp Nigtevecht en kan door de onderbreking in bebouwing en de sluis als afzonderlijk buurtschap onderscheiden worden ("Garsten Noord"). Anderzijds zijn hier sportvoorzieningen aanwezig waar Nigtevechters gebruik van maken en wordt op het plasje bij de Velterslaan 's winters geschaatst indien mogelijk. Daardoor voelt het wel als onderdeel van het dorp. Pas meer naar het zuiden neemt de bebouwingsdichtheid af en bereikt men geleidelijk het landelijk gebied.

De aanleg van de A2, de spoorverbinding en het Amsterdam-Rijnkanaal hebben er toe bijgedragen dat het dorp relatief afgelegen is komen te liggen ten opzichte van de omliggende verstedelijking. Dit heeft ertoe geleid dat het dorp klein is gebleven. Nog steeds vormt het Amsterdam-Rijnkanaal een duidelijke barrière.

De agrarische gronden tussen het bebouwingslint Vreelandseweg en Amsterdam-Rijnkanaal liggen ingeklemd tussen deze lijnelementen. De verkaveling is hier kleinschaliger dan ten westen van het kanaal.

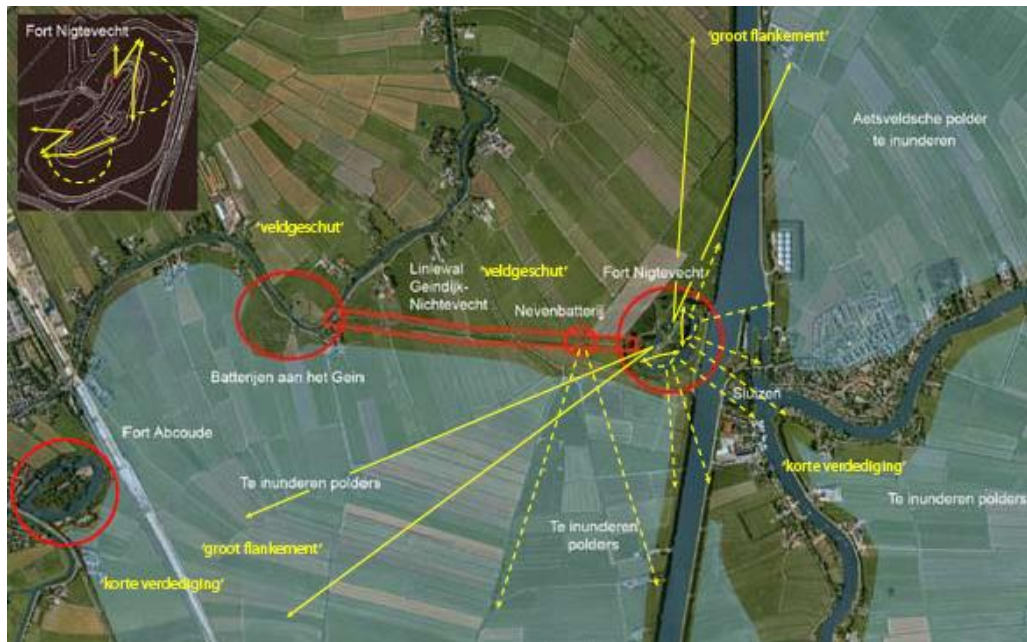
Stelling van Amsterdam

De Stelling van Amsterdam heeft grote impact op het landschap. Zo ook in de omgeving van Fort Nigtevecht. De Stelling van Amsterdam is een stelsel van forten, batterijen, inundatiegebied en andere verdedigingswerken. De gedachte achter de verdedigingslinie is om Amsterdam in geval van oorlog(s)dreiging als laatste bolwerk te beschermen tegen de vijand. Daartoe zou het omringende land onder water worden gezet met een diepte te ondiep voor vaartuigen en te diep voor man en paard. De punten waarop het gebied binnen de stelling toch bereikt kan worden noemde men accessen en deze werden versterkt.



Stelling van Amsterdam

De impact van het fort Nigtevecht wordt duidelijk in de volgende afbeeldingen. Fort Nigtevecht ligt op het raakvlak tussen de stelling van Amsterdam en de Hollandse waterlinie; de stelling sluit daar op aan. Rond het fort liggen de te inunderen ofwel onder water te zetten polders die vanuit de forten gecontroleerd en verdedigd kunnen worden. Het fort beheerst de sluis naar de Vecht en het knooppunt van waterwegen. Ook de waterinlaat ligt binnen het schootsveld van het fort. Daarnaast is er de verdediging van het achterland, vanuit het fort, de kazemat en met behulp van verplaatsbaar geschut.



Plaats en functioneren van het fort binnen de Stelling van Amsterdam

Verboden Kringen

Rondom forten zijn op basis van de Kringenwet lange tijd beperkingen gesteld ten aanzien van bebouwing. Doelstelling was een vrij schootsveld te behouden. De Kringenwet is afgeschaft in 1965. Er was rondom Fort Nigtevecht sprake van drie Verboden Kringen (met het afschaffen van de Kringenwet zijn de Kringen komen te vervallen).

Ligging in landgoederen- en buitenplaatszone

Nigtevecht is onderdeel van het gebied Utrechtse Vecht-'s - Graveland dat bekend staat als "landgoederen- en buitenplaatszone van Europese betekenis". Het vechtplassen gebied is met name van grote waarde door het voorkomen van een groot aantal cultuurhistorische en landschappelijke waardevolle buitenplaatsen langs de Vecht. Een bloeiperiode viel in de 17^e en 18^e eeuw toen rijke Amsterdamse kooplieden van Weesp tot Utrecht buitenplaatsen aanlegden, veelal in classicistische stijl. De theekoepel aan het water werd het beeldmerk van dit luxelandschap, het smeedijzeren toegangshek het visitekaartje. Door economische neergang zijn vele buitenplaatsen rond 1800 afgebroken en werden formele tuinen omgewerkt tot landschappelijke parken. Ook de buitenplaatsen langs de Angstel en het Gein worden gerekend tot deze zone. Hier is het agrarische karakter dominant gebleven, met hier en daar een tot buitenplaats uitgegroeide boerderij of kasteel. Karakteristiek voor deze buitenplaatszone is het halfopen landschap met een afwisseling van besloten buitenplaatsen, open weilanden met boerderijen, en historische kernen. Het open zicht tussen jaagpad en Vecht, en de doorzichten tussen en achter de buitenplaatsen naar het open weiland, verhogen de belevingswaarde. Van hoge cultuurhistorische waarde zijn de (resten van) formele en vroeg-landschappelijke tuinaanleg en de nog aanwezige landschapsstructuren van verdwenen buitenplaatsen. Ruimtelijk kenmerkend zijn de oriëntatie van de buitenplaatsen op de rivier en op de dijkweg (met dwarsprofiel van de oude Napoleonweg), en de compacte tuinen en overplaatsen.

Samenvattend is van waarde:

- Het meer besloten en parkachtige karakter van de oeverwallen en stroomruggen van de Vecht
- De cultuurhistorisch en landschappelijk waardevolle buitenplaatsen
- De structuur en het karakter van de beschermde dorpsgezichten
- De bijzondere bebouwing, boerderijen, molens, gemalen, sluizen, bruggen, fabrieken
- Bewoningsresten en sporen van exploitatie vanaf de IJzertijd
- De stelling van Amsterdam

Het veenweidelandschap als drager

- De zeer lange en opstreckende verkavelingen, soms in waaivorm
- De lintbebouwing langs de ontginningsassen
- De verveningsrestanten en petgaten
- Restanten van eendenkooien, jaagpaden en weteringen

Fietsroutes

Om het plangebied zijn diverse fietsroutes aanwezig. Aan de westzijde kan langs het kanaal worden gefietst, van Driemond naar Breukelen. Ook kan de Veltersweg die naar het Gein leidt worden genomen, van daaruit kan men links naar Abcoude of rechts naar Driemond. Ten oosten van het kanaal kan het kanaal worden gevolgd, maar ook de Vecht is aan beide oevers befietsbaar. Tevens is het mogelijk door de weilanden naar Weesp te fietsen.



Fietsroutes van en naar plangebied

Ten westen van het kanaal zijn het historische Abcoude en het riviertje het Gein evenals fort Nigtevecht trekpleisters, redenen voor fietsers of wandelaars om het gebied te bezoeken. Ten oosten is dat het dorpje Nigtevecht en de meanderende Vecht met haar buitenplaatsen. Meer in algemene zin is de weidsheid en openheid van het gebied (incl. kanaal) voor veel bezoekers een waardevolle beleving ten opzichte van de verstedelijkte agglomeraties Utrecht en Amsterdam.

Natuur

Zowel aan de oost- als aan de westkant van het kanaal is de oever opgebouwd uit stalen damwandprofielen. Een oevervegetatie ontbreekt.

Het talud van de westelijke kanaaloever bestaat uit een grazige begroeiing met soorten van voedselrijke ruigten. Het grazige talud aan de kant Polder Braambrugge Oostzijde is ingeplant met een dubbele rij populieren (zie navolgende afbeelding). De lager gelegen bermsloot is deels bedekt met kroos, een watervegetatie is verder nauwelijks aanwezig. Aan de oostkant van het kanaal ten zuiden van Betonfabriek Nigtevecht is de kanaaloever begroeid met wilg, esdoorn en kruiden zoals brandnetel, kleefkruid, haagwinde en bereklauw. Het talud langs de Hoekerpolder is begroeid met voedselrijk grasland en een enkele rij populieren.



Talud langs Polder Braambrugge Oostzijde met dubbele populierenrij.

Het Amsterdam-Rijnkanaal is onderdeel van het leefgebied van rivierdonderpad. Uit de omgeving zijn waarnemingen bekend van in polders algemene soorten, zoals kleine watersalamander, gewone pad en bruine kikker. De ringslang is de enige reptielsoort die in de regio voorkomt. De polders, taluds en erven langs het kanaal vormen geschikt biotoop aanwezig voor allerlei algemeen voorkomende kleine zoogdieren en kleine marterachtigen. Waarnemingen van vleermuizen komen vooral van de omgeving van Fort Nigtevecht. Het mag worden aangenomen dat deze ook rond de boerenerven langs het kanaal jagen. De dubbele rij populieren langs de westelijke oever kan een geschikte jachtgebied en vliegrouete vormen voor gewone dwergvleermuis. De kanaaloevers zelf op de locatie voor de fietsbrug hebben geen specifieke functie voor vleermuizen.

Samenvattend herbergt het gebied zowel landschappelijke, cultuurhistorische, natuurlijke waarden. De grootschaligheid en openheid van het veenweidegebied, het kronkelende verloop van de Vecht, het strakke waterwerk met de ritmische beplanting van het Amsterdam-Rijnkanaal zijn landschappelijke waarden. Het historische fort Nigtevecht en het historische dorpje Nigtevecht evenals de historische verkavelingspatronen (dat zich vooral uit in de slotenpatronen) alsook de historische kleinschalige bebouwing langs de Vecht zijn waardevolle cultuurhistorische elementen. Het schootsveld en de Verboden Kringen zijn slechts ten dele daadwerkelijk 'vrij' van bebouwing en kunnen niet als "Kring" in het landschap herkend worden: het zijn denkbeeldige kringen om een vrij schootsveld te garanderen. Maar voor zover de openheid nog aanwezig is, is dit wel een cultuurhistorische waarde.

Analyse

De bestaande (fiets) infrastructuur leent zich in combinatie met de landschappelijke en cultuurhistorische waarden voor een goed recreatief-toeristisch klimaat, die evenwel niet volledig benut wordt. Het Amsterdam-Rijnkanaal vormt een fysieke barrière. Er is tussen Weesp en Vreeland geen mogelijkheid het kanaal te passeren. Vanuit de

steden is er een toenemende claim op het landelijk gebied. Dit is enerzijds een goede ontwikkeling: men gebruikt het landelijk gebied om te recreëren; anderzijds is er een grote vraag naar woningen en voorzieningen in een landelijke setting. Dit is niet altijd een positieve ontwikkeling omdat de openheid van het landelijk gebied dan in het geding komt.

Om de waarden te behouden is het nodig dat het buitengebied op een andere wijze wordt gezien. Veel meer zal moeten worden gekeken naar de vraag hoe de aanwezige landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden in stand kunnen worden gehouden. De agrarische sector is hiervoor niet meer (volledig) verantwoordelijk maar in de stelling van Amsterdam/ Hollandse Waterlinie is ook de overheid niet meer leidend; de vestigingsfunctie van weleer is niet meer nodig, zodat er nieuwe manieren moeten worden gevonden om het historisch erfgoed te onderhouden en te behouden voor toekomstige generaties.

Er zal dus een klimaat moeten komen waarbij op nieuwe manieren inkomsten gegenereerd kunnen worden om het landschap en de cultuurhistorie te behouden. Zoals aangegeven, ligt de potentie in onderhavig geval vooral in de toeristisch-recreatieve sector. Om deze reden ligt het initiatief voor om een recreatieve verbinding voor langzaam verkeer te realiseren over het Amsterdam-Rijnkanaal. De gronden onder en nabij de fietsbrug zijn daardoor niet meer beschikbaar voor agrarische productie. Het ligt voor de hand hier natuur te ontwikkelen, eigen aan het landschap. Bovendien is het gebied opgenomen in het Meerjaren Programma Ontsnippering (LNV/V&W/VROM, 2005), zie paragraaf 2.3.

2.2 Alternatieven

In de loop der tijd zijn meerdere varianten onderzocht ten aanzien van de precieze locatie van de fietsbrug, in totaal 6. Voor de Locatie De Punt is technisch onderzoek gedaan. Het bleek dat er niet voldoende middelen beschikbaar vanuit de provincies Noord-Holland en Utrecht en beide gemeenten, alsook de gemeente Amsterdam om het beschikbare budget te verhogen tot het benodigde budget voor deze locatie. Op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse viel deze locatie dus af. Voor andere alternatieven bleek niet voldoende maatschappelijk draagvlak te zijn.

2.3 Nieuwe situatie

2.3.1 Planbeschrijving

In de nieuwe situatie wordt een fietsbrug gerealiseerd die in de gemeente Stichtse Vecht even ten zuiden van Nigtevecht, in het buurtschap Garsten Noord, een aanvang neemt vanaf de Vreelandseweg. De fietsbrug loopt naar een maximale hoogte van de onderkant van het fietsbrugdek, zodanig dat de door RWS verplichte vrije ruimte van NAP + 9 m te allen tijde, dus ook bij maximale gewichtsbelasting van het fietsbrugdek, wordt gerealiseerd (de onderkant zal op ca. NAP + 9,7 m komen). Deze hoogte is nodig in verband met de doorvaarbaarheid. In de gemeente De Ronde Venen zal de fietsbrug aantakken op maaiveld en aansluiten op de bestaande Kanaaldijk-West.

2.3.2 Natuurverbinding

Ten zuiden van Nigtevecht is aan beide zijden van het Amsterdam-Rijnkanaal een natuuroever voorzien die aansluit op nog te realiseren nieuwe natuur. De natuuroevers zijn opgenomen in het Rijksbeleid voor ontsnipperingsmaatregelen voor

natuur bij de rijksinfrastructuur, de nieuwe natuur is opgenomen in het natuurbeleid van de provincie Utrecht. De realisatie van de natuuroevers en de nieuwe natuur, in samenhang met de voorbereiding en de bouw van de fietsbrug bij Nigtevecht, is kansrijk. Het samenvoegen van deze projecten past in het nieuwe natuurbeleid van de provincie Utrecht door natuur te koppelen met andere onderwerpen.

Natuur Netwerk

In 1990 is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geïntroduceerd (thans genaamd: Natuur Netwerk Nederland, NNN). Het doel hiervan is om natuurgebieden te versterken en weer met elkaar te verbinden. Zo worden leefgebieden van dieren weer groter. Het Natuurnetwerk zal uiteindelijk bestaan uit een samenhangend landelijk netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden en de verbindingen daartussen. Het Natuurnetwerk draagt bij aan het behalen van de biodiversiteitsdoelstellingen van het natuurnetwerk en daarmee aan de doelstellingen van het Natuurnetwerk Nederland.

Robuuste EHS: Natuurnetwerk Nederland

Het kabinet Rutte II heeft de ambitie vastgelegd om te komen tot een robuuste Natuurnetwerk. Dat wil zeggen: een plus op de eerdere afspraken van het bestuursakkoord natuur over het herijkte Natuurnetwerk. Het Natuurnetwerk zal robuuster worden doordat hij, in vergelijking met het herijkte Natuurnetwerk uit het bestuursakkoord natuur, zal worden vergroot, kwalitatief zal worden verbeterd en dat verbindingen zullen worden gerealiseerd tussen natuurgebieden onderling en tussen natuurgebieden en hun omgeving. Het Natuurnetwerk wordt daarom ontwikkeld tot een Natuurnetwerk Nederland. De doelstelling is dat het Natuurnetwerk Nederland in 2027 is gerealiseerd.

Realisatie Natuurnetwerk in Utrecht

In 2013 heeft de provincie Utrecht haar natuurbeleid geactualiseerd in Natuur 2.0. Het natuurbeleid is samen met maatschappelijke partners gemaakt. Dit zorgt voor een samenhangend geheel van natuurterreinen en het biedt kansen om natuur te koppelen aan andere onderwerpen, zoals recreatie, water, landbouw, enz. Het doel is het totale netwerk van natuur in de provincie Utrecht te behouden. Nieuwe hectares natuur versterken de bestaande gebieden en creëren een buffer rondom kwetsbare natuur.

In het Natuurbeheerplan is door de provincie aangegeven waar de nieuwe hectares natuur uit Natuur 2.0 gerealiseerd kunnen worden. Ten zuiden van Nigtevecht liggen langs de beide oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal gronden die daarvoor in aanmerking komen. Door een juiste natuurinrichting vormen dit de stapstenen voor natuur en locaties voor de bouw van natuuroevers voor de fauna.

Meerjaren Programma Ontsnippering (LNV/V&W/VROM, 2005)

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is een essentieel onderdeel binnen de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland. Het MJPO is een samenwerkingsverband van verschillende overheden. In het MJPO staan de projecten die moeten worden uitgevoerd aan de rijkswegen, spoorwegen en kanalen om deze weer passeerbaar te maken voor dieren. Met provincies zijn afspraken gemaakt dat zij vergelijkbare ontsnipperingsmaatregelen treffen aan het provinciale wegennet en kanalen.

De realisatie van een natuurverbinding bij Nigtevecht is een van de projecten uit het MJPO. In het MJPO wordt locatie Nigtevecht gekenmerkt als 'knelpunt Utrecht 16' met als doelsoorten ree, ringslang en marterachtigen.

Amsterdam-Rijnkanaal, barrière in het Natuurnetwerk

Het spoor van Utrecht naar Amsterdam, de snelweg A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal vormen barrières in het Natuurnetwerk. Deze infrastructuur heeft voor verschillende diersoorten het leefgebied vergaand versnipperd. Hierdoor zijn leefgebieden te klein geworden en sterven diersoorten uit. Om de barrièrewerking te verzachten en leefgebieden te ontsnipperen, is versterking van het Natuurnetwerk nodig. De A2 en het spoor zijn inmiddels op verschillende plaatsen voor fauna passeerbaar gemaakt en er zijn ecologische stapstenen aangelegd. Het Amsterdam-Rijnkanaal vormt in dit deel van Utrecht nog een barrière in het Natuurnetwerk die aangepakt moet worden.

Locatie Nigtevecht

Sinds het uitbrengen van het 'Werkdocument Ecologische Verbindingszones' door de provincie Utrecht in 1993 is de locatie Nigtevecht bij Rijkswaterstaat in beeld geweest als geschikte locatie voor een natuurverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit komt in het bijzonder door de aanwezigheid van ecologisch waardevolle structuren, zoals de Vecht, het Gein en Fort Nigtevecht, die onderdeel uitmaken van het Natuur Netwerk.

Natuurverbinding Venen en Vechtplassen

De locatie Nigtevecht maakt deel uit van de noordelijke verbinding van de Ecologische Verbinding Venen en Vechtplassen (de EVVV), een regionale uitwerking van de Ecologische Hoofdstructuur. De Venen en Vechtplassen (Vinkeveense en Loosrechtse Plassen) zijn twee internationaal belangrijke laagveenmoerasgebieden die vroeger een geheel hebben gevormd. De EVVV bestaat uit de realisatie van moerasgebieden door de aankoop en/of inrichting van gebieden, het realiseren van natuurvriendelijke oevers en het opheffen van barrières aan wegen en kanalen.

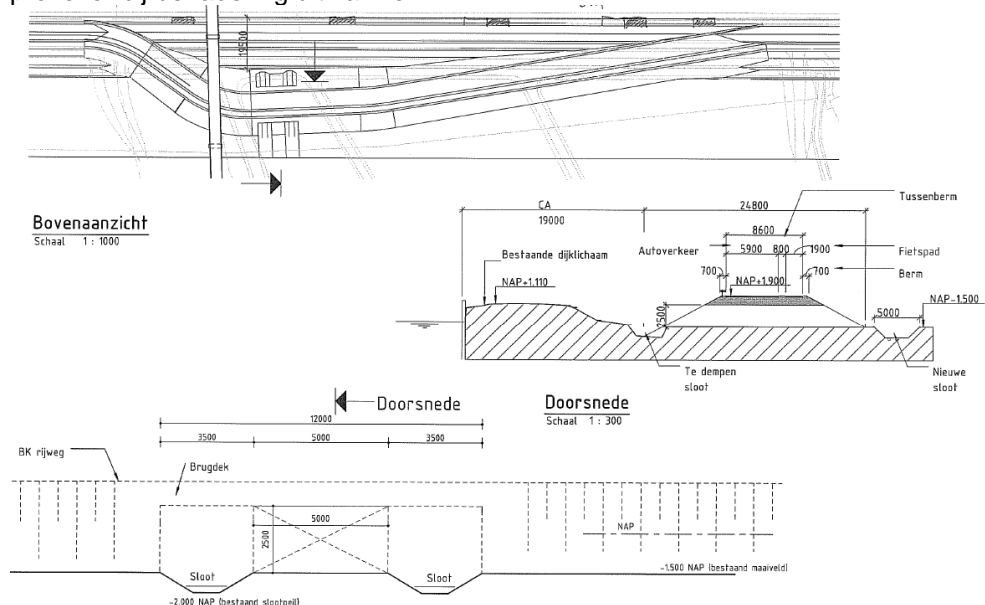
Het probleem

De oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van Nigtevecht bestaan uit stalen damwanden. Deze vormen een barrière voor dieren die het gebied aan de andere zijde van het kanaal willen bereiken. Eenmaal te water geraakte dieren kunnen niet uit het kanaal klauteren. Daarnaast ontbreekt door de aanwezigheid van de stalen damwanden een natuurlijke overgang van water naar land, waardoor het kanaal minder geschikt is voor karakteristieke oersoorten.

De oplossing

Om een natuurverbinding tussen de Venen en Vechtplassen te realiseren en de betekenis van de kanaaloevers en het daarachter gelegen gebied als leefgebied voor flora en fauna te vergroten, dienen aan weerszijden van het Amsterdam-Rijnkanaal passeerbare oevers en ecologische stapstenen te worden aangelegd met behoud van de huidige infrastructuur. Tezamen vormt deze de 'natuurverbinding Nigtevecht' (stapsteen). De Kanaaldijk-Oost wordt naar het oosten verlegd. Hierdoor ontstaat een rustplek op de dijk voor de dieren die het ARK zijn overgezwommen. Zij kunnen via 1 van te realiseren fauna uitstap passages de dijk op lopen/kruipen en zich via een duiker onder de weg door naar het achterland verplaatsen. De maatvoering van de duiker en het profiel van vrije ruimte is afgestemd op de doelsoort 'ree'. Aan weerszijde van het kanaal worden stapstenen ingericht als onderdeel van de natuurverbinding.

Over een afstand van ca. 200 m worden op regelmatige afstand enkele fauna-uitstappassages gerealiseerd. Op navolgende afbeelding is te zien hoe het nieuwe profiel er bij benadering uit zal zien.



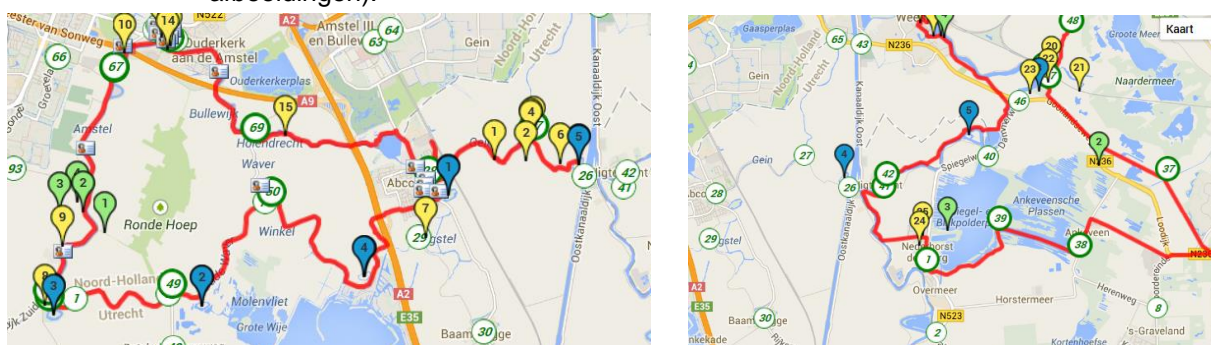
De wijze waarop de fauna uitstap passage wordt vormgegeven, ligt niet nog vast. Elders in het Amsterdam-Rijnkanaal zijn fauna uitstap plaatsen gerealiseerd door een plaatselijke onderbreking van de damwandconstructie en een natuurvriendelijke oever. Deze wordt vaak uitgevoerd worden als een inkassing in de oever, waarin een flauwe helling is aangebracht. Op deze wijze kunne diverse soorten uit het kanaal klimmen en het land intrekken.

2.3.3 Invloed op omgeving

Het landschap van het Gein en de Gooi en Vechtstreek, met de forten van de Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam worden door de fietsbrug beter toegankelijk en beleefbaar voor recreanten.

Vanuit Amsterdam e.o. wordt het gebied rond de Vecht en de daarachter gelegen Vechtplassen beter bereikbaar. Omgekeerd is het veenweidegebied rondom het Gein beter te bereiken vanuit Utrecht. Zeker met de opkomst van de elektrische fiets is de actieradius van veel recreatieve fietsers toegenomen. Er ontstaan mogelijkheden (delen van) recreatieve routes te combineren. De fortenfietsroute rond Abcoude en de

Vecht fortenfietsenroute bijvoorbeeld kunnen gecombineerd worden (zie navolgende afbeeldingen).



Fietsroutes Abcoude / Vecht

Nigtevecht zal op toeristisch-recreatief gebied een impuls krijgen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van het dorp: winkels en horeca krijgen een breder draagvlak en het wordt aantrekkelijk(er) een horecagelegenheid te beginnen.

De sfeer zal nadrukkelijk een cultuurhistorisch karakter krijgen. De relatie tussen Fort Nigtevecht en het dorp wordt hersteld. Vanaf de fietsbrug zal men zicht hebben op het fort. Komend vanaf westelijke kant zal men de meanderende Vecht kunnen zien; vanaf oostelijke kant is er juist een weids panorama op het open veenweidegebied. Voor inwoners van Nigtevecht worden de scholen en werkgebieden van de regio Amsterdam en het station van Abcoude beter bereikbaar. Het gaat zodoende om een ruimtelijk gewenste ontwikkeling. De fietsbrug is voorts landschappelijk goed inpasbaar. Een fietsbrug heeft ten opzichte van een brug voor auto's of spoor beperkte impact. Het talud en de breedte zijn bescheiden in omvang. Nabij de Vreelandseweg is de hoogte gering en is de invloed op de omgeving beperkt. De richting van de fietsbrug past aan beide zijden bij de verkavelingspatronen en ontsluitingsstructuur.

Het ontwerp van de fietsbrug is ten tijde van dit (voorontwerp)bestemmingsplan nog niet gereed. Dit is ook niet per se nodig; het bestemmingsplan vormt slechts het kader op basis waarvan de fietsbrug straks gerealiseerd kan worden. De landschappelijke en ruimtelijke inpasbaarheid van de functie is in dit bestemmingsplan aangetoond. Wel is als ontwerpeis nu al duidelijk dat de fietsbrugconstructie aan de oostzijde een zo transparant mogelijk karakter moet krijgen. In een Ambitiedocument hebben de deelnemende overheden een aantal ambities geformuleerd ten aanzien van het gewenste uiterlijk en uitstraling en functioneren (o.a. m.b.t. sociale veiligheid) van de brug en de natuurverbinding. Onder meer zal de brug aantrekkelijk en toegankelijk moeten zijn en de openheid van het landschap gegarandeerd moeten zijn. De brug moet voetganger en fietser de mogelijkheid bieden om de omgeving in een ruimer perspectief te beleven vanaf een hoger standpunt. Met de omgeving wordt onder meer de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam bedoeld. De uitvoerder zal hier aan moeten voldoen via het ontwerp voor de brug. Het kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie zal adviseren over het ontwerp (zie navolgende alinea). Het ambitiedocument fungeert daarbij als toetsingskader. Zodoende is een landschappelijk, natuurlijke en cultuurhistorisch verantwoorde inpasping geborgd.

Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie

De Dienst Landelijk Gebied, welke ressorteert onder het Ministerie van Economische Zaken, heeft een Projectbureau Nieuwe Hollandse Waterlinie opgericht. De doelstellingen van het Projectbureau zijn gebaseerd op de Nota Belvedere en Architectuurnota. Het accent ligt op 'behoud van het culturele erfgoed door ontwikkeling van de Linie'. Het Projectbureau wil van de Nieuwe Hollandse Waterlinie - als belangrijk fenomeen van het Nederlands cultureel en landschappelijk erfgoed - een herkenbare ruimtelijke eenheid maken. Het projectbureau heeft een Liniecommissie, welke op haar beurt een Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie ingesteld. Dit team bestaat uit onafhankelijke deskundigen uit verschillende vakinhoudelijke disciplines. Het Kwaliteitsteam adviseert de Liniecommissie en de overige belanghebbende overheden over de uitvoeringsplannen van het Linieperspectief.

Op 4 november 2013 heeft het Kwaliteitsteam de Enveloppencommissie Vechtstreek-Noord geadviseerd, welke ressorteert onder de provincie Noord-Holland. Het Kwaliteitsteam is van mening dat de "utilitaire, rurale sfeer van de locatie vraagt om een ongeunstelde, eenvoudig leesbare, beheerbare en bruikbare oplossing". Het kwaliteitsteam adviseert om de aannemer de ruimte te bieden om te komen tot een excellent ontwerp te komen.

Bij de uitwerking en aanbesteding van het uiteindelijke ontwerp zal het Kwaliteitsteam verder betrokken worden. Voor het bestemmingsplan bevinden voornoemde wensen zich op het vlak van welstand en voor het bestemmingsplan niet relevant.

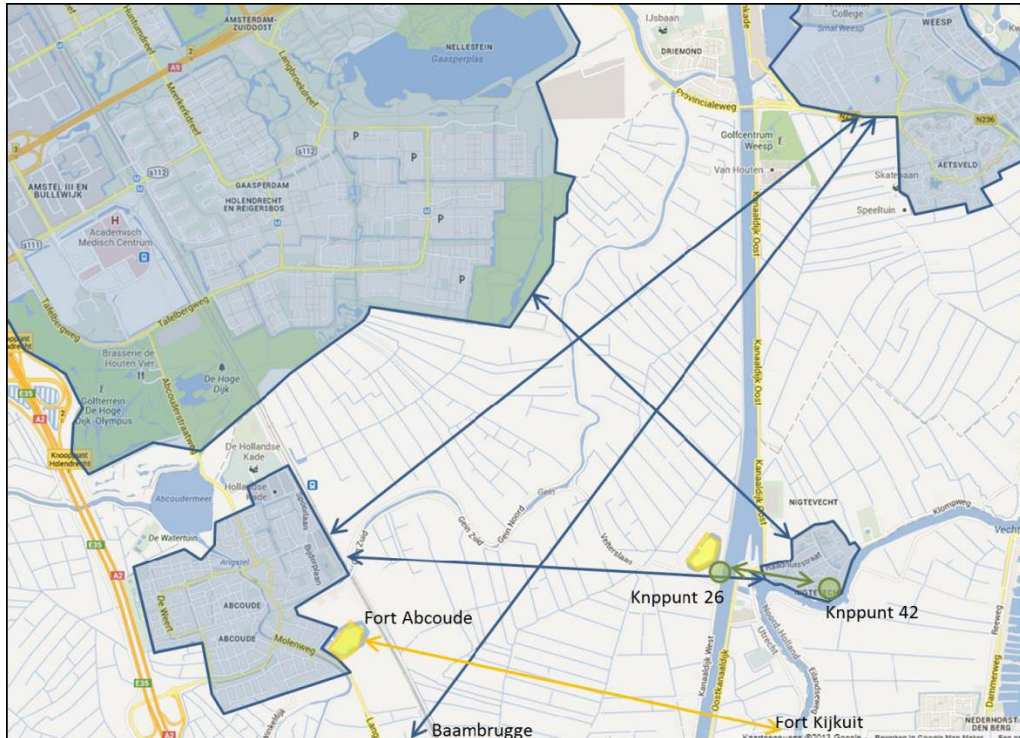
Natuur

De gronden direct onder en nabij de fietsbrug lenen zich niet goed (meer) voor een intensief agrarisch gebruik. Het nieuwe gebruik van deze gronden zal primair op natuur zijn gericht. De natuurwaarden die hier gerealiseerd kunnen worden, worden wel gelinkt aan het oorspronkelijk agrarisch gebruik als weideland. De specifieke natuurwaarden die hieraan gekoppeld zijn, namelijk weidevogels, ganzen en bloemrijk grasland zijn immers reeds aanwezig. Het is tevens logisch en mogelijk hier een natuurverbinding te realiseren tussen de gebieden ten oosten en ten westen van het kanaal. Van de nieuwe natuur gaat een positief effect uit.

Potentiebepaling

Op basis van onderzoek van SOAB¹ is een inschatting gemaakt van de potentie van de fietsbrug. Op navolgende afbeelding zijn de fietsrelaties aangegeven. Vervolgens wordt geconstateerd dat van 5 van deze 6 relaties worden verkort indien de fietsbrug wordt aangelegd. Om deze reden is de verwachting dat er potentie is ten aanzien van gebruik door zowel recreatief verkeer als woon-werk/ woon-schoolverkeer. Woon-werk/ woon-schoolrelaties zijn er vooral tussen Nigtevecht en Abcoude, Nigtevecht en Amsterdam (Zuidoost) en Baambrugge/Abcoude – Weesp.

¹ Memo potentiebepaling Fietsbrug Nigtevecht, SOAB, 13 juni 2013



De kortere afstand is bij woon-werk en woon-schoolverkeer een zeer bepalende factor. De navolgende punten maken de fietsbrug tevens geschikt voor recreatief fietsverkeer, waarvoor de afstand minder meeweegt.

- Eventuele openstelling voor publiek van fort Nigtevecht, de fietsbrug kan dan een interessante schakel vormen voor de fietsroutes tussen de diverse forten;
- Aanpassing van het fietsknooppuntennetwerk en de themaroutes in de omgeving;
- Enkele themaroutes waarvoor de fietsbrug een interessante aanvulling kan zijn, zijn:
 - De Molenroute van Vechtsnoer: <http://www.routeyou.com/de-de/route/view/409667/fietsroute-vechtsnoer-molenroute.nl>
 - De Waterrijke Molenroute die door het grensgebied tussen Noord-Holland en Utrecht gaat en te vinden is bij: <http://www.fietsen.123.nl/entry/12312/top-10-mooie-molenroutes>
 - De Koningsroute Stichtse Vecht en de buitenplaatsroute; zie hiervoor: www.zichtopdevechtstreek.nl;
- Door promotie van de recreatieve fietsroutes langs fort Nigtevecht en Nigtevecht zal het aantal recreatieve fietsers op deze routes toenemen en zal ook het gebruik van de fietsbrug toenemen;
- Door de aanleg van de fietsbrug wordt het verzorgingsgebied van de basisschool in Nigtevecht uitgebreid met het landelijk gebied aan de westzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal;
- De kansen van de groei van de elektrische fiets voor zowel recreatief als woon-werk fietsen biedt kansen en verhoogd het gebruik. De te over te bruggen afstand en het gemak waarmee dat kan, wordt immers groter.

Op basis van de Uva-methodiek wordt geschat dat er jaarlijks circa 40.000 recreatieve fietsritten over de nieuwe fietsbrug gemaakt zullen worden. Dit aantal stijgt iets door de bewoners die binnen een straal van 10-25 km wonen. Daarnaast zal de fietsbrug ook gebruikt worden door utilitaire fietsers (woon-werk en woon-school); hierdoor wordt het verwachte gebruik 10 tot 20% hoger ingeschat. De uiteindelijke schatting komt zodoende op ca. 50.000 fietsers per jaar die gebruik gaan maken van de nieuwe

fietsbrug. Dit getal komt overeen met gemiddeld 6 fietsers per uur, waarbij er uiteraard pieken zijn op zaterdag en zondag tijdens voorjaar, zomer en herfst. Per dag kan het gaan maximaal 250 fietsers (het gemiddelde is 135, maar uitgegaan wordt van een topdag (mooi weer en in het weekend).

De omliggende infrastructuur is op een aantal plaatsen in de huidige situatie niet optimaal, c.q. kent een aantal potentiële knelpunten ten aanzien van een veilige afwikkeling van het verkeer. Zo is de kruising Velterslaan-Kanaaldijk-West niet overzichtelijk, ontbreken op belangrijke plaatsen borden met de maximale snelheid of voorrangsborden dan wel markeringen om de voorrang inzichtelijk te maken.

Ondanks dat het niet gaat om grote extra verkeersstromen, is het niet gewenst is dat deze (potentiële) knelpunten als gevolg van de toename groter worden. Er kunnen daarom maatregelen nodig (kunnen) zijn om tot een aanvaardbare situatie te komen. Eventuele maatregelen zich bevinden op het niveau van uitvoering, te denken valt aan het wijzigen van de voorrangssituatie, het aanbrengen/aanpassen van bebording, het plaatsen van spiegels of het reduceren van de maximum snelheid. Deze maatregelen zijn relatief eenvoudig uit te voeren. Beide gemeenten hebben in onderzoek welke maatregelen noodzakelijk en getroffen dienen te worden. Op een deel van de Vreelandseweg kan bijvoorbeeld de snelheid tot aantakking fietsbrug verlaagd worden tot 30 km/h; op de kruising Velterslaan-Kanaaldijk-West kan een spiegel worden geplaatst. Voor wat betreft het bestemmingsplan bestaan er geen belemmeringen om de (potentiële) knelpunten op te lossen en kan het bestemmingsplan dus doorgang vinden.

2.3.4 Historische buitenplaatszone

Het gebied maakt onderdeel uit van de buitenplaatszone de Vecht en het Gein. In het deel van de Vecht waar de fietsbrug op aanlandt, zijn evenwel geen historische buitenplaatsen (meer) aanwezig. Wel is er langs de Vreelandseweg plaatselijk een doorzicht naar het open achterland. Ook de kenmerkende opstreckende verkavelingspatronen zijn zowel aan de west- als de oostoever aanwezig. De fietsbrug zal aan de oostzijde deze verkavelingsrichting volgen en in stand houden. Aan de westzijde wordt via een smalle constructie al snel op maaiveldniveau aangeland; de achterliggende brede verkavelingsstructuur blijft zodoende in stand.

2.3.5 Militair erfgoed

De openheid rondom fort Nigtevecht (het schootsveld) wordt niet onevenredig aangetast. Weliswaar ligt de locatie binnen de voormalige "Verboden Kringen", maar de fietsbrug wordt op het oostelijk deel als een zo open en transparant mogelijke constructie gebouwd, hetgeen inhoudt dat het vrije zicht niet of nauwelijks aangetast wordt. In het westelijk deel zal de openheid weliswaar worden aangetast, maar van een vrij zicht vanuit het fort is hier gelet op de aanwezige (dubbele) bomerij nu al geen sprake. De bomen zijn in hoogte vergelijkbaar of hoger dan de fietsbrugconstructie. Het gaat ook niet om een gebouw, maar om een bouwwerk, geen gebouw zijnde; er zijn mogelijkheden deze transparant uit te voeren, zodanig dat de openheid niet (onevenredig) wordt aangetast. Tijdens de aanbesteding wordt het ontwerp voor de brug uitgewerkt. In een ambitiedocument hebben de vijf overheden het belang van het militair erfgoed en de openheid onderkend. De consequenties van ontwerpkeuzes dienen te worden gemotiveerd aan de hand van een deugdelijke landschappelijke en cultuurhistorische analyse van de omgeving. Daarbij wordt

aandacht gevraagd voor de zichtbaarheid van de brug vanuit de wijde omgeving, zoals bijvoorbeeld de oevers van 't Gein en de Vecht, het fortcomplex en de dorpskern van Nigtevecht. Het ontwerp zal zoals aangegeven te zijner tijd voor advies worden voorgelegd aan het Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie. Op deze manier is een zorgvuldige inpassing geborgd.

Het realiseren van een fietsbrug is daarmee historisch verdedigbaar. Verder is tussen fort en oostelijke hellingbaan het open schootsveld reeds gedeeltelijk verloren gegaan door de bebouwing van Garsten Noord. Vanaf de fietsbrug zal er prominent zicht zijn op het fort en de omliggende inundatiegebieden. De relatie tussen fort en het dorp Nigtevecht wordt met de fietsbrug weer hersteld. De fietsbrug schept een belangrijke voorwaarde voor een gunstig economisch perspectief voor dit gebied door de verwachte toename in recreatief verkeer. Daardoor kan het Militair erfgoed beter behouden blijven. Het initiatief draagt gelet hierop bij aan behoud en versterking van het erfgoed.

Uit bovenstaande blijkt dat het realiseren van een fietsbrug en een natuurverbinding een ruimtelijk gewenste ontwikkeling is. In navolgende hoofdstukken wordt getoetst of het initiatief ook haalbaar is wanneer getoetst wordt aan het beleid van diverse overheden evenals milieu- en omgevingswetgeving.

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

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

Reikwijdte beleidskaders

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

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Deze Structuurvisie Infrastructuur en Milieu (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer vastgesteld en is op 13 maart 2012 in werking getreden.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk

aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:

- Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
- Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;

Bereikbaar = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:

- Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
- Nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;

Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:

- Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
- Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

Nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;

Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;

Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.

Beoordeling en conclusie

Dit bestemmingsplan biedt een planologisch- juridisch regime waarmee de aanwezige (cultuurhistorische) waarden worden beschermd c.q. bestendig (zie in hoofdstuk 2 en 5). Verder leidt de wijze van bestemmen tot een milieuhygiënisch verantwoord woon- en leefklimaat (zie verder hoofdstuk 2 en 4). De functie van het Amsterdam-Rijnkanaal als vaarweg wordt voorts niet belemmerd. De Rijksbelangen zijn zodoende niet in het geding.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)

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

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Tevens treden regels ten aanzien van radarverstoringengebieden op een nader te bepalen tijdstip in werking.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijkswaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook is het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

In het Barro zijn regels opgenomen die van belang zijn voor het plangebied. Het gaat om de ligging van het plangebied in EHS en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Het plangebied is opgenomen in het Erfgoed van uitzonderlijke waarde Stelling van Amsterdam. Hier is over geregeld dat de provincie bij verordening nadere regels moet stellen. De kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam zijn:

1. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, laatnegentiende-eeuwse en vroegtwintigste-eeuwse hydrologische en militair-landschappelijke geheel, bestaande uit:
 - een doorgaand stelsel van linedijken in een grote ring om Amsterdam;
 - sluizen en voor- en achterkanalen;
 - de forten, liggend op regelmatige afstand, voornamelijk langs dijken;
 - inundatiegebieden;
 - voormalige schootsvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied);
 - de landschappelijke inpassing en camouflage van de voormalige militaire objecten;
2. Relatief grote openheid;
3. Groene en relatief stille ring rond Amsterdam.

De EHS (thans: Natuurnetwerk Nederland) wordt door de provincie aangewezen. Geregeld is ook dat bij provinciale verordening regels worden gesteld die bewerkstelligen dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een gebied behorende tot de ecologische hoofdstructuur geen activiteiten mogelijk maken ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van de verordening geldende bestemmingsplan, die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden, tenzij:

- a. er sprake is van een groot openbaar belang,
- b. er geen reële alternatieven zijn, en
- c. de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

Verder is het Amsterdam-Rijnkanaal aangewezen als rijksvaarweg. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

1. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
2. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
3. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
4. de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
5. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

Beoordeling en conclusie

Zoals aangegeven, zal de fietsbrug door de gekozen hoogte geen belemmeringen opleveren ten aanzien van de doorvaarbaarheid. De fietsbrug heeft ook geen invloed op zichtlijnen van de bemanning. Tot slot levert de fietsbrug geen belemmering op ten aanzien van punt 3, 4 en 5. Voor de toets aan EHS (thans: NNN) en Erfgoederen van

universele waarde zie onder provinciaal beleid (de doorwerking vindt immers plaats op provinciaal niveau).

3.2.3 Nationaal Waterplan 2009-2015 (2009)

Het eerste Nationaal Waterplan (2010) is opgesteld voor de planperiode 2009- 2015 en is een structuurvisie op basis van de Waterwet en de Wet ruimtelijke ordening. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota waterhuishouding. In het Nationaal Waterplan is vastgelegd dat het Rijk in het Barro een bepaling wil opnemen voor gemeenten om de beschermingszones van primaire waterkeringen vast te leggen in bestemmingsplannen.

Het Waterplan beoogt een versterking van de relatie tussen water(beheer) en ruimtelijke ontwikkeling. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken, moet water bepalender dan voorheen zijn bij de besluitvorming over grote opgaven op het terrein van verstedelijking, bedrijvigheid en industrie, landbouw, natuur, landschap en recreatie. De mate waarin water bepalend is bij ruimtelijke ontwikkelingen hangt af van de aard, omvang en urgentie van de wateropgave in relatie tot andere opgaven, aanwezige functies en bodemgesteldheid, en andere kenmerken in dat gebied. De regeling in dit bestemmingsplan is afgestemd met de regelgeving voor waterkeringen: de waterkerende functie van de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal beschermingszone zijn beschermd in dit bestemmingsplan door middel van een dubbelbestemming.

3.2.4 Nota Belvédère

Door het rijk is veel aandacht besteed aan behoud en versterking van de cultuurhistorische waarden van Nederland. In de Nota Belvédère is dit beleid vastgelegd. In deze nota wordt gepleit voor een respectvolle omgang met cultuurhistorische waarden. Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van het aanwezige cultuurhistorische erfgoed is hierbij het doel. Op basis van archeologische, historisch- (steden)bouwkundige en historisch geografische kenmerken is een kansenkaart voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland gemaakt. Hierbij zijn 70 Belvédèregebieden en 105-steden geselecteerd, waarbij zeldzaamheid, gaafheid en representativiteit selectiecriteria waren.

Het plangebied ligt in de Belvédèregebieden "Vecht- en plassengebied" en de "Stelling van Amsterdam". Het gebied is aangewezen vanwege het complex van landschapstypen, te weten:

- de Vecht met het meer besloten en parkachtige karakter van de oeverwallen;
- het weidse landschap van het veenweidegebied;
- de linie met haar forten en open schutsvelden.

Op de oeverwallen en stroomruggen langs de Vecht tonen veel zichtbare monumenten sporen van vroegere bewoning. Oude landgoederen en buitenplaatsen met grote parkbossen, tuinen en soms ook zogenaamde overtuinen. Na de eerste ontginningen won men turf, waardoor grote meren en smalle ontginningsassen ontstonden. Het uitgestrekte veenweidegebied heeft daardoor kenmerkende smalle en zeer langgerekte verkavelingen die haaks op de Vecht staan.

De Stelling van Amsterdam is ontworpen in samenhang met het landschap. Naast de fysieke aanwezigheid van historische vestigingsstructuren, forten en dijken zijn ook

inundatiegebieden en schootsvelden, kenmerkend door eenheid en openheid, nog herkenbaar in het omliggende landschap van Nigtevecht.

Met de Nota Belvédère pleiten de vier ministeries voor een respectvolle omgang met cultuurhistorische waarden binnen ruimtelijke ontwikkelingen. Niet door een veto uit te spreken over veranderingen, ook niet door het verleden te laten voor wat het is, maar door te zoeken naar wederzijds profijt. De strategie is 'behoud door ontwikkeling'. In deze nieuwe ontwikkelingsgerichte strategie vormt de cultuurhistorie het uitgangspunt voor ruimtelijke planvormingsprocessen. Het betreft een tweeledig doel: verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van het cultuurhistorische erfgoed. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient daarom bovenstaande strategie als overkoepelend uitgangspunt te worden genomen.

3.2.5 Linieperspectief Panorama Krayenhoff

Als vervolg op de Nota Belvédère is het principe 'behoud door ontwikkeling' in het linieperspectief Panorama Krayenhoff uitgewerkt voor het nationale project Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het Linieperspectief is in december 2003 door het kabinet vastgesteld en in de vijf betrokken Colleges van Gedeputeerde Staten met instemming behandeld waardoor het Linieperspectief geldt als leidraad voor de ontwikkeling van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Het Linieperspectief zet in op twee strategieën voor de verwezenlijking, namelijk planologische doorwerking en actieve ontwikkeling. De planologische doorwerking bestaat uit bescherming van de waterlinie via de Monumentenwet en via de Wet ruimtelijke ordening in bestemmingsplannen. Voor de actieve ontwikkeling dienen uitvoeringsplannen per deelgebied (enveloppe) te worden ontwikkeld.

In het Panorama Krayenhoff zijn drie ambities voor 2020 geformuleerd. "Behoud door ontwikkeling" is het motto van het rijksbeleid voor de cultuurhistorie in relatie met andere beleidsvelden tot ruimtelijke ontwikkeling. Behoud van historische gebouwen en structuren waaraan een eigentijdse betekenis wordt toegekend, is een belangrijk deel van de toekomstgerichte ontwikkelingsstrategie. De ambities van de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan in dat teken. De waterlinie heeft haar defensieve betekenis verloren, maar heeft nog wel betekenis als het gaat om de functie van het landschap als collectief geheugen, met de ontwikkeling van het westen van het land tot samenhangende deltametropool en als het gaat om een nieuwe benadering van waterbeheer.

Gestreefd wordt daarom naar de ontwikkeling van:

- nationale geheugensteun;
- megasingel door de deltametropool;
- schakel in de waterbeheersing.

Voor het herstel van de eenheid in de Waterlinie is een ontwikkelingsprogramma met drie niveaus voorgesteld:

- het eerste betreft projecten die gericht zijn op reconstructie, renovatie of transformatie van de hoofdverdedigingslijn als landschaplijn, van de forten als verblijfsplaatsen en landschapsecologische stepping stones, en van de waterstaatswerken als cruciale historische componenten;
- het tweede niveau betreft projecten die gericht zijn op het waarneembaar maken van de werking van de Waterlinie;

- het derde niveau betreft ondersteunende projecten in de sfeer van het toerisme en de woon- en werkgelegenheid.

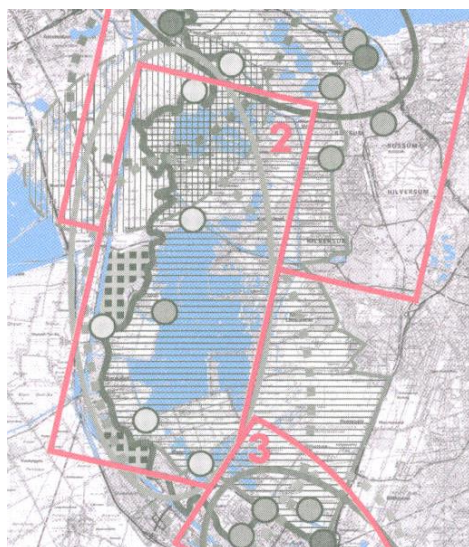
Indirect relevant is het volgende project:

Groene Ruggengraat

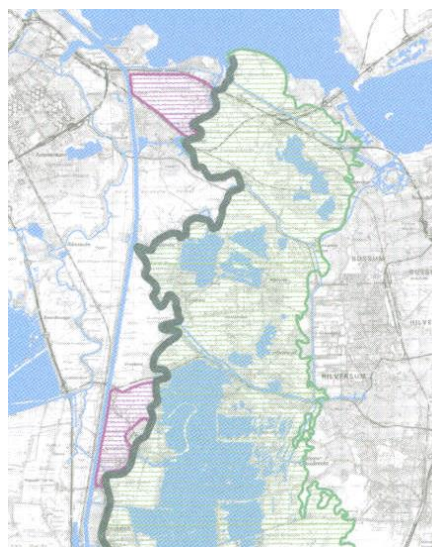
De opgave bestaat uit het benutten van mogelijkheden om de kwaliteiten van de Waterlinie te combineren met de aanleg van een robuuste ecologische verbinding door de streek. De Vecht speelt hierin als ecologische verbinding een belangrijke rol. Dit plan verzet zich daar niet tegen.

Waarom is het Linieperspectief van belang? De grens van de hoofdverdedigingslijn volgt immers de Vecht, zie navolgende afbeelding. Het plangebied ligt niet in de (Nieuwe) Hollandse Waterlinie. Via enveloppes wordt echter de Waterlinie in deelgebieden opgedeeld. Op enveloppeniveau wordt gestalte gegeven aan de ideeën van het Linieperspectief. Hierin worden ontwikkelingen opgenomen die voort moeten bouwen op de kenmerken die het gebied typeren. Door middel van opgestelde ambities voor het gebied kunnen projecten worden ontwikkeld die de waarden van het gebied versterken.

Het plangebied is opgenomen in de enveloppe 2 Vechtstreek Zuid. De begrenzing van deze enveloppe is op de westoever van het Amsterdam-Rijnkanaal gelegd, alhoewel de begrenzing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie op de Vecht ligt. Hierdoor moet voor het plan ook gekeken worden naar het Linieperspectief.



Ligging in Enveloppe 2



Hoofdverdedigingslijn Hollandse Waterlinie

Een nadere concretisering van wat er allemaal moet gebeuren met de Nieuwe Hollandse Waterlinie, staat omschreven in de notitie Ambities Vechtstreek-Zuid, gebiedsprogramma voor de projectenveloppe.

Ambities

In totaal is een aantal ambities voor het gebied Vechtstreek-Zuid opgenomen. Het gaat hierbij om de volgende ambities: behoud, veiligstelling en herstel van aanwezige waarden, vergroten beleefbaarheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, vergroten toegankelijkheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en vergroten van de maatschappelijke, ecologische en economische toekomstwaarde van het Nieuwe Hollandse Waterlinie-gebied. De ambities zijn breder dan de opgave uit het Panorama Krayenhoff. Deze ambities zijn:

- landschappelijke en recreatieve articulatie van de hoofdverdedigingslijn;
- het ontwikkelen van de forten als recreatieve en ecologische pleisterplaatsen;
- het realiseren van een ecologische en recreatieve verbinding langs de Vecht;
- het uitwerken van een verdichtingsopgave tussen Vecht en Amsterdam-Rijnkanaal;
- de ontwikkeling van het arrangement ‘Ontdekkingstocht’;
- onderzoeken van de haalbaarheid van Beschermd Gezicht ‘Vecht’.

Beoordeling

De fietsbrug draagt bij aan de bereikbaarheid en herkenbaarheid van fort Nigtevecht. De oorspronkelijke relatie tussen dorp en fort wordt hersteld. De reeds aanwezige recreatieve fietsroute langs de Vecht krijgt tevens een impuls omdat recreanten/bewoners ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal nu ook dit gebied kunnen bereiken.

3.2.6 Voorloper Groene Hart

De Voorloper leidt tot een tussen de provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Holland optimaal afgestemde sturing van de belangrijkste beleidsonderwerpen voor het Groene Hart. De Voorloper dient als belangrijke bouwsteen voor de provinciale structuurvisies. De Voorloper is tweeledig. Hij bestaat uit een visie 2020 met een doorkijk 2040 en uit de voorgenomen sturing van enkele majeure onderwerpen. De majeure onderwerpen vormen het kader voor het beleid van het Groene Hart. Hierdoor blijft er voor de provincies ruimte om aan bepaalde aspecten van het beleid een eigen invulling te geven.

In de Voorloper wordt allereerst de visie 2040 naar voren gebracht. De visie gaat uit van beleving en robuustheid en richt zich op de volgende aspecten:

- duurzaam waterbeheer;
- een sterke landbouw;
- mooi natuur met veel biodiversiteit;
- aantrekkelijk recreatie uitlooph gebied voor de Randstedeling;
- een goed woon- en leefklimaat;
- een goed werk- en ondernemingsklimaat;

Uiteindelijk zal hierdoor een duurzame en concurrerende topregio ontstaan.

Vervolgens wordt in de Voorloper de stap van visie naar (ruimtelijk) beleid gemaakt en worden de kernkwaliteiten van het Groene Hart benoemt. In de stap naar ruimtelijk beleid worden drie hoofdvragen opgesteld met daarbinnen opgaven die door de sectoren samenhangend opgepakt moeten worden:

Het Groene Hart als Nationaal Landschap;

- Behoud en ontwikkeling van landschappelijke kernkwaliteiten.

Groenblauwe structuren in het Groene Hart;

- Duurzaam watersysteem;
- Toekomst van de landbouw;
- Natuurontwikkeling;
- Recreatieve routestructuren.

De (be)leefbaarheid van het Groene Hart

- Wonen en werken;
- Relatie stad-land en recreatie;
- Cultuurhistorie.

Voor het onderdeel cultuurhistorie zijn de opgaven voor de provincies om het behoud van cultuurhistorisch waardevolle structuren, complexen, ensembles en elementen te bevorderen. Tevens dient te worden bevorderd dat de cultuurhistorie kan worden beleefd en bijdraagt aan de recreatief-toeristische kwaliteit van het Groene Hart. Het voorliggende bestemmingsplan ziet toe op het behoud van de cultuurhistorische waardevolle onderdelen van het plangebied.

3.2.7 Conclusie Rijksbeleid

Gelet op bovenstaande is het plan in overeenstemming met het Rijksbeleid.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening (2013)

Op 6 februari 2013 heeft de provincie Utrecht de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 - 2028 (PRS) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld.

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) beschrijft de provincie het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2028. Het beleid is opgebouwd uit drie pijlers:

- 1) een duurzame leefomgeving;
- 2) vitale dorpen en steden;
- 3) landelijk gebied met kwaliteit.

Deze pijlers leiden tot de volgende twee belangrijkste beleidsopgaven.

Accent op de binnenstedelijke opgave

De provincie wil ten minste 2/3 van de woningbouwopgave binnenstedelijk realiseren. Verminderen van het overschot aan kantoren en herstructurering van bedrijventerreinen, maken ook deel uit van de binnenstedelijke opgave.

Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied

De provincie wil de aantrekkelijkheid van het landelijk gebied behouden en versterken, zowel voor het landelijk gebied zelf, als voor het stedelijk gebied. De cultuurhistorische waarden van onder meer de linies, de buitenplaatsen en het agrarische landschap dragen bij aan een aantrekkelijk landelijk gebied.

De drie pijlers en twee belangrijkste opgaven worden vervolgens uitgewerkt in 7 thema's: natuur, landschap en cultuurhistorische hoofdstructuur, duurzaamheid en leefbaarheid, landbouw, wonen, werken en recreatie

Van belang voor dit bestemmingsplan zijn de thema's landschap en cultuurhistorische hoofdstructuur en werken en recreatie.

Landschap en cultuurhistorische hoofdstructuur

Met ruimtelijk erfgoedbeleid wil de provincie bijdragen aan het behouden, versterken en beleefbaar maken van cultuurhistorie in de provincie Utrecht. Dit resulteert in een strategie van enerzijds het veiligstellen van cultuurhistorische waarden en anderzijds het sturen van ruimtelijke ontwikkelingen vanuit de samenhangende cultuurhistorische kwaliteiten ter plaatse. Daarbij is 'behoud door ontwikkeling' het uitgangspunt.

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) vormt de basis van dit beleid. Voor het borgen van het gehele palet aan cultuurhistorische waarden binnen de CHS maken wij gebruik van het overleg met gemeenten. Hierin zal de provincie ons vooral richten op gemeentelijke plannen voor grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen.

Binnen de CHS zijn vier prioritaire thema's geselecteerd waarop we actief beleid voeren en die we borgen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening:

- 1) Historische buitenplaatsen;
- 2) Militair erfgoed;
- 3) Agrarisch cultuurlandschap;
- 4) Archeologie.

Bij militair erfgoed is behoud door ontwikkeling is het uitgangspunt. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van de linies is het behouden en versterken van de openheid van de voormalige inundatiegebieden en van de samenhang tussen de elementen van de linie van groot belang. De linies zijn bepalend voor de ontwikkelingsrichting en vorm van verstedelijking en grootschalige infrastructuur. De cultuurhistorische waarde van de linies ligt met name in:

- de hoofdweerstandslinij inclusief de daarbij behorende elementen en, indien aanwezig, voorposten en stoplijn;
- de inundatiegebieden en bijbehorende elementen;
- de accessen en verdedigingswerken.

Ecologische Hoofdstructuur (thans: Natuurnetwerk Nederland)

Het plangebied bevindt zich deels binnen de begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur zie paragraaf 4.3.1. Het gaat zowel om gronden ten westen als ten oosten van het Amsterdam Rijnkanaal welke onderdeel uit maakt van de EHS. Daarnaast ligt hier een ecologische verbindingzone, die iets ten zuiden verbinding maakt met de Vecht.

Provincie Utrecht heeft haar provincie verdeeld in zes deelgebieden, het plangebied maakt onderdeel uit van 'De Venen'.

Bijzonder in het gebied zijn de forten van de stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Voor de natuur zijn ze belangrijk als stapsteen in de verbinding. Ook de oeverlandjes zijn bijzonder. Het zijn kleine buitendijkse gebiedjes, een soort deze oeverlandjes zijn zo bijzonder dat ze zijn aangewezen als Beschermd Natuurmonument onder de Natuurbeschermingswet.

De verbindingzones bestaan uit de watergang met oevers als langgerekt element, met stapstenen buitendijks (meestal in de vorm van oeverlanden) en binnendijks

(forten, bestaande natuur of nieuw aangelegde stap te maken. Veel ruimte is nodig voor waterberging of als vaarwater. Waar het mogelijk is, worden echter bredere oevers aangelegd. Tussen de dijken zijn vaak ook goede mogelijkheden aanwezig om oevervegetaties te maken, bijvoorbeeld bij fortgrachten of bermsloten. Ook is het mogelijk nieuwe watergangen te graven.

De snelweg A2, de spoorlijn en het kanaal zijn een enorme barrière voor dieren. Hier zijn faunapassages gepland om de natuur van De Venen (weer) te verbinden met de Vechtplassen. Grote faunavoorzieningen liggen bijvoorbeeld bij de Vinkeveense plassen (passage A2) en bij Abcoude (spooraquaduct Gein). Een deel van de verbindingzones in dit gebied maakt deel uit van de robuuste verbinding “Groene Ruggegraat”, die grote natuurgebieden als Nieuwkoopse plassen, Botshol en Loosdrechtse plassen met elkaar gaat verbinden.

De Provinciale Verordening is een juridische doorvertaling van de provinciale belangen die geborgd dienen te worden. De Verordening is onderverdeeld in 11 themakaarten met bijbehorende besluitsubvlakken. Niet alle regelingen zijn voor dit bestemmingsplan relevant. Wel relevant zijn de ligging in de Militair erfgoed en de historische Buitenplaatszone (als onderdeel van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur) alsmede binnen de EHS. Voor de toets aan EHS, zie paragraaf 4.3.1.

Ten aanzien van de CHS is het volgende geregeld:

Historische buitenplaatszone: de cultuurhistorische waarde van de buitenplaatszone wordt behouden en versterkt;

b. Militair erfgoed: de cultuurhistorische waarde van het militaire erfgoed wordt behouden en versterkt;

De toelichting op een ruimtelijk plan bevat een beschrijving van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en het door de gemeente te voeren beleid ter zake en van de wijze waarop met eventuele veranderingen wordt omgegaan. Bij de beschrijving van de verschillende waarden wordt gebruik gemaakt van de bijlage Cultuurhistorie.

Voor historische buitenplaatszones is behoud door ontwikkeling is het uitgangspunt. Er is ruimte voor ontwikkelingen gericht op het creëren van economische kostendragers indien deze bijdragen aan het herstel en versterking van de cultuurhistorische waarde van de buitenplaatszone. Hierbij kan gedacht worden aan kleinschalige stedelijke (of stedelijk gelieerde) functies c.q. bebouwing.

De cultuurhistorische waarde van de historische buitenplaatszone ligt met name in:

- de samenhang van parkstructuren, hoofdhuizen en bijgebouwen;
- de zichtrelaties tussen buitenplaatsen en de directe omgeving;
- de kenmerken van de buitenplaatszone in relatie tot het onderliggende landschap;

Ook voor het Militair erfgoed: behoud door ontwikkeling is het uitgangspunt. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van de linies is het behouden en versterken van de openheid van de voormalige inundatiegebieden en van de samenhang tussen de elementen van de linie van groot belang. De linies zijn bepalend voor de ontwikkelingsrichting en vorm van verstedelijking en grootschalige infrastructuur.

De cultuurhistorische waarde van de linies ligt met name in:

- de hoofdweerstandslijn inclusief de daarbij behorende elementen en, indien aanwezig, voorposten en stoplijn;

- de inundatiegebieden en bijbehorende elementen;
- de accessen en verdedigingswerken.

Voor de beschrijving van de waarden, zie hoofdstuk 2. Tevens wordt hier aangegeven dat deze waarden behouden en versterkt worden.

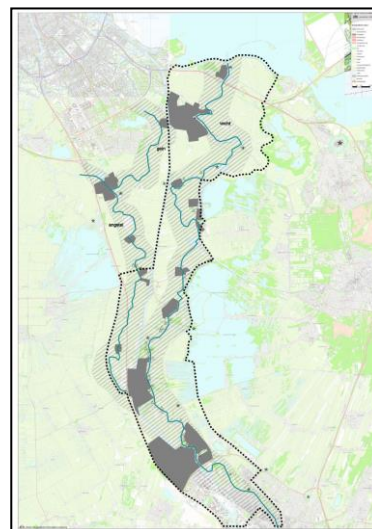
Verder is beschouwd Artikel 4.2 Verstedelijking landelijk gebied: een ruimtelijk plan bevat geen bestemmingen en regels die verstedelijking toestaan, tenzij de ruimtelijke ontwikkelingen betrekking hebben op en in overeenstemming zijn met de volgende artikelen: artikel 2.10 Cultuurhistorische hoofdstructuur, artikel 3.2 Toekomstige woonlocatie, artikel 3.4 Toekomstig bedrijventerrein, artikel 4.1 Eiland van Schalkwijk, artikel 4.4 Bebouwingsenclaves en –linten, artikel 4.5 Woonschepen, artikel 4.6 Bestaande niet-agrarische bedrijven, artikel 4.7 Algehele agrarische bedrijfsbeëindiging of bedrijfsverplaatsing, artikel 4.8 Kernrandzone, artikel 4.11 Ecologische hoofdstructuur, artikel 4.12 Groene contour, artikel 4.16 Recreatiezone, artikel 4.17 Bovenlokaal recreatieterrein, en plaatsvinden in de daartoe aangewezen gebieden. Volgens de Verordening vallen fietsvoorzieningen niet onder verstedelijking. Derhalve is geen sprake van strijd met het verstedelijkingsverbod.

Beoordeling en conclusie

Gelet op bovenstaande, is het bestemmingsplan in overeenstemming met de Provinciale Verordening.

3.3.2 Gebiedsvisie Vechtstreek

De Vechtstreek is een gebied van hoge kwaliteit. Denk aan de buitenplaatsen, vergezichten, monumentale boerderijen, parken, dorpen, natuurgebieden, oude industrie, forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. Het is een gebied waar van alles gebeurt. Maar ook een gebied onder druk: rijkswegen, spoorlijnen, Amsterdam-Rijnkanaal, de landbouw die het hoofd boven water wil houden, steden die willen uitbreiden, dorpen die willen groeien en een stedelijke bevolking die hier graag komt om in alle rust te recreëren. Daarnaast vinden er in het gebied allerlei nieuwe ontwikkelingen plaats, zoals de dorpsuitbreidingen, realisatie van de Groene Ruggengraat en de verbreding van de rijkswegen A1 en A2; ontwikkelingen die hun invloed hebben op het gebied.



De opgaven waar de Vechtstreek voor staat zijn divers en complex en kunnen vaak alleen worden opgelost in regionaal verband. De provincie Utrecht en andere overheden hebben zich daartoe verenigd in een stuurgroep voor de gebiedsvisie Vechtstreek.

Doel van de gebiedsvisie Vechtstreek

Het doel van de gebiedsvisie Vechtstreek is een overkoepelende, integrale visie op de kwaliteit van de Vechtstreek, die lopende initiatieven in de Vechtstreek bundelt. Hiermee ontstaat een gemeenschappelijk en integraal kader waarbinnen alle partijen

in het gebied hun activiteiten kunnen gaan uitvoeren. Het traject leidt tot een gebiedsvisie, inclusief een uitvoeringsprogramma.

Ambitiedocument en gebiedsvisie

De voorbereidingen hebben dus geleid tot het opstellen van het ambitiedocument 'Land van Heren en Boeren' voor de Vechtstreek. Hierin staat vermeld naar welke ambities voor de Vechtstreek gestreefd zullen worden. Op de volgende onderwerpen zijn ambities bepaald:

- ruimtelijke kwaliteit (inclusief natuur en cultuurhistorie);
- recreatie;
- economie;
- verkeer en vervoer;
- bekendheid;
- handhaving.

Het ambitiedocument wordt verder uitgewerkt in een gebiedsvisie met een uitvoeringsprogramma. In het uitvoeringsprogramma worden op basis van de hierboven genoemde onderwerpen concreet genoemd. Het behoud en de eventuele ontwikkeling van de ecologische waarden van de Vecht zijn hiervan voorbeelden.

3.3.3 Overige beleidsdocumenten

De fietsbrug is reeds opgevoerd in meerdere beleidsdocumenten of uitvoeringsprogramma's. Genoemd worden het Provinciaal Fietspadenplan Noord-Holland, het Strategisch Groenproject Amstel Groen, het Groen Netwerk Groene Hart, het Recreatief Fietsverbindingen Plan Utrecht en het uitvoeringsprogramma Groene Uitweg. Tenslotte betreft de fietsbrug een kunstwerk uit het Fiets- en Wandelpadenplan Noordelijke Vechtstreek.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Toekomstvisie Focus op Morgen (2013)

Focus op morgen is een toekomstvisie van Stichtse Vecht die de gemeenteraad op 29 januari 2013 heeft vastgesteld. De toekomstvisie bevat vier hoofddelen:

1. een beschrijving van de kernkwaliteiten van Stichtse Vecht;
2. inzicht in de trends en ontwikkelingen waarvoor de gemeente zich gesteld ziet;
3. de opgaven en kansen voor de toekomst;
4. het gevolg geven aan de visie en het verder ontwikkelen van deelvisies op Stichtse Vecht.

Een van de kernkwaliteiten is de Vecht met haar prachtige buitenplaatsen en natuurschoon, die samen met de plassen, polders en veenweidegebied Stichtse Vecht typeert. Deze 'zachte kant' wordt veel genoemd als drager van cultuur en identiteit. Ook in historisch opzicht speelt de rust en schoonheid die het landschap biedt aan degene die de drukte van de stad wil ontvluchten een grote rol. Het gebied kent meer dragers van identiteit: er is ook een 'harde kant -de 'harde as'-' met het Amsterdam-Rijnkanaal, het spoor en de A2.

Enkele trends en ontwikkelingen die worden benoemd zijn:

- Toenemende globalisering en als reactie meer aandacht voor eigen lokale leefomgeving.
- Groei in dienstensector, recreatie en toerisme. Krimp en schaalvergroting in landbouwsector.
- In kleine kernen staat voortbestaan detailhandel onder druk.

Opgaven en kansen

Wie kijkt naar de kaart van Midden-Nederland, ziet de bijzondere positie van Stichtse Vecht als schakel tussen Utrecht en Amsterdam. Aan de zuidkant gaat de gemeente met Oud-Zuilen bijna naadloos in Utrecht over. De noordelijkste kern Nigtevecht ligt nog geen drie kilometer van Amsterdam-Zuidoost. Stichtse Vecht kijkt daarom nadrukkelijk naar twee kanten: de stadsregio Utrecht én de metropool Amsterdam.

Visie/doelstellingen

Eén van de doelstellingen van de gemeente is het realiseren / in stand houden van de economische vitaliteit. Dit is een cruciale opgave juist voor het mooie, kwetsbare en daarmee ook kostbare gebied. Stichtse Vecht ligt tussen Utrecht en Amsterdam in en fungeert als een rustpunt. Zowel recreatief als op woongebied.

Om het landschap en de cultuurhistorische waarden in stand te kunnen houden is creativiteit nodig. Dat kan bijvoorbeeld door op duurzame wijze meer toerisme en recreatie langs de Vecht, in het plassengebied en open weidegebied mogelijk te maken. Ingezet wordt op toeristische 'overstappunten/ transferpunten', bijvoorbeeld in de corridor. Daarbij kan worden gedacht aan het kunnen overstappen op stille en schone vervoermiddelen zoals fietsen, elektrische fietsen en fluisterbootjes en creatieve en innovatieve alternatieven voor gemotoriseerd vervoer. De beleving van het landschap voor de bezoekers kan worden vergroot met visuele hulpmiddelen. Er is een dekkend plan voor mobiliteit nodig. Hierin kan bereikbaarheid en mobiliteit, een goede aansluiting op de grote wegen en het openbaar vervoer, en snelle toe- en afvoer van verkeer verder worden uitgewerkt.

De uitdaging is om het Vechtlandschap en het Veenweidegebied visueel en of fysiek nader met elkaar te verbinden. We vinden het van groot belang dat de landschappelijke kwaliteiten worden behouden en zo mogelijk verbeterd. Bij vernieuwing of aanpassing van infrastructurele werken wordt dan ook actief gezocht naar samenwerking met rijk en andere partners.

In samenwerking met Amsterdam en Utrecht wordt ingezet op nieuwe initiatieven en doorlopende toeristische lijnen, gericht op cultuurhistorie (Gouden Eeuw) en toerisme via de Vecht. Bijvoorbeeld door het vermarkten van een aanbod aan rivier- en kanaalcruises en het samenbrengen van initiatieven die cultuurhistorie en toerisme verbinden.

Het initiatief een fietsfietsbrug te realiseren past binnen de toekomstvisie van de gemeente. Er wordt een verbinding gelegd tussen het Vechtlandschap en het Veenweidegebied. Tevens wordt een impuls gegeven aan het toeristisch-recreatieve karakter. Er wordt een voorziening toegevoegd aan het recreatieve fietsnetwerk. Nigtevecht, dat nu enigszins geïsoleerd ligt, zal vaker door fietser aangedaan worden. Het initiatief kan een impuls in ten aanzien van het voorzieningenniveau in Nigtevecht vanwege de verwachte spin-off. Het bestaande supermarktje en de bakkerij krijgen zo bijvoorbeeld extra draagvlak. Maar het biedt ook kansen voor bestaande en nieuwe

horeca. Verder ligt er een directe relatie met cultuurhistorie: het fort Nigtevecht wordt beter bereikbaar en zichtbaar.

3.4.2 Welstandsnota Breukelen, Loenen en Abcoude (2004, 2012)

De nieuwe Woningwet uit 2003 is voor de voormalige gemeenten Breukelen, Loenen en Abcoude aanleiding geweest om gezamenlijk een welstandsnota op te stellen, waarin de samenhang tussen landschappelijke waarden en de karakteristieke architectuur van de bebouwing langs de Vecht, Angstel en Gein is opgenomen. Een vernieuwde welstandsnota is vastgesteld op 12 december 2012. Voordeel van de welstandsnota is dat burgers zich bij het opstellen van een bouwplan kunnen richten op de in de welstandsnota aangegeven voorwaarden. Hierdoor heeft de welstandsnota een belangrijke informerende rol.

3.4.3 Beeldkwaliteitplan Nigtevecht

De gemeente Stichtse Vecht heeft een beeldkwaliteitplan beschermd dorpsgezicht Nigtevecht opgesteld. Het beeldkwaliteitplan beperkt zich tot de historische kern en de direct hieraan grenzende gebieden. Dit deel van het dorp is het meest kwetsbaar voor veranderingen en eventuele toekomstige ontwikkelingen.

Niet alle aspecten die de beeldkwaliteit en identiteit van een kern bepalen, kunnen geregeld worden in een bestemmingsplan of de welstandsnota. Het beeldkwaliteitplan geeft randvoorwaarden ten aanzien van de stedenbouwkundige hoofdstructuur (context) en inrichting van de openbare ruimte. Dit in tegenstelling tot het bestemmingsplan en de welstandsnota die alleen uitgangspunten geven ten aanzien van de bebouwde omgeving.

Met name de ontstaansgeschiedenis van het dorp heeft bijgedragen tot het ontstaan van een aantal zogenaamde stedenbouwkundige eenheden die karakteristiek zijn voor Nigtevecht (bijvoorbeeld de Vecht en de historische kern). Elke stedenbouwkundige eenheid wordt gekenmerkt door de samenhang tussen de bebouwde en onbebouwde ruimte. Het beeldkwaliteitplan vormt hiermee een extra toetsingselement voor de gemeente voor aanvragen binnen het beschermd dorpsgezicht. Dit plangebied bevindt zich buiten de gronden die zijn aangewezen als beschermd dorpsgezicht.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Aan de verschillende overheden zijn op basis van milieuwetgeving zoals de Wet milieubeheer, de Wabo en de Wet geluidhinder vele taken en bevoegdheden op milieugebied en omgevingsaspecten toegekend. Deze hebben of kunnen ook betrekking hebben op de ruimtelijke ordening. Het milieubeleid van de verschillende overheden is er op gericht om te komen tot een integrale verbetering van de leefomgevingkwaliteit door een vroegtijdige integratie van milieukwaliteit in ruimtelijke planvormingsprocessen.

4.2 Milieu-aspecten

4.2.1 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)

Wettelijk kader

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Het besluit is aangepast omdat de Europese rechter heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van aanzienlijke gevolgen voor het milieu. Het besluit is aangepast en de drempelwaarden in onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn nu indicatief. Dat betekent dat als een project onder de richtwaarden blijft er wel een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De toetsing vindt plaats aan de hand van de selectiecriteria in de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Getoetst moet worden op:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de mogelijke gevolgen.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r. en het plan is daarmee m.e.r.-plichtig.

Onderzoek en conclusie

In het Besluit m.e.r. is de oprichting van een fietsbrug niet genoemd. Gelet op de geringe omvang van het plan en de ligging van de activiteiten ten opzichte van gevoelige functies (wonen) worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. De omvang van de voorgenomen ontwikkeling brengt geen zodanige productie van afvalstoffen, verontreiniging, hinder en risico van ongevallen met zich mee op basis waarvan belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten. Bovendien wordt het milieubelang wordt in het kader van het bestemmingsplan in navolgende paragrafen voldoende mate afgewogen. Een nadere beoordeling in een m.e.r.-beoordeling of plan-m.e.r. is niet noodzakelijk.

4.2.2 Bedrijven en milieuzonering

Wettelijk kader

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe functies worden gerealiseerd. Hierbij spelen twee vragen:

1. past de nieuwe functie in de omgeving?
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Richtinggevend hierin zijn de indicatieve onderzoekszones zoals opgenomen in de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering".

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de belasting op grotere afstand van de bron afneemt. Daarnaast is de mate waarin een bedrijfstype personen- en/of goederenverkeer aantrekt, mede bepalend voor de mate van hinder. Onderstaande tabel geeft inzicht in het verband tussen de (richt)afstand en de milieucategorie.

Richtafstand	Milieucategorie
10 m	1
30 m	2
50 m	3.1
100 m	3.2
200 m	4.1
300 m	4.2
500 m	5.1
700 m	5.2
1.000 m	5.3
1.500 m	6

De richtafstandenlijsten gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven en worden gemeten tot de gevel van de milieugevoelige objecten.

Onderzoek en conclusie

Een fietsbrug leidt niet tot hindergevoelige activiteiten op het gebied van stof, geur of trilling. Wat betreft geluid, zie paragraaf 4.2.4. Verder is een fietsbrug geen gevoelige functie. Er worden (dus) ook geen bedrijven belemmerd in hun bedrijfsvoering. Er zijn wat betreft het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmeringen te zien aanzien van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.2.3 Bodem

Wettelijk kader

De bodemkwaliteit is in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling van belang indien er sprake is van functieveranderingen. De bodem moet geschikt zijn voor de nieuwe functie. Het doen van bodemonderzoek bij bouwactiviteiten is een verplichting uit het Besluit Indieningvereisten. Er is historisch onderzoek verricht teneinde vast te stellen of de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde functie².

² Historisch onderzoek fietsbrug Nigtevecht, Wareco, 27 februari 2014

Onderzoek

Aangezien de locatie van oudsher een agrarische bestemming heeft gehad, zijn er alleen enkele slootdempingen naar voren gekomen als verdachte activiteit. Voor deze dempingen is, evenals bij de slootovergangen (dammen) niet bekend of er grond is toegepast met een afwijkende bodemkwaliteit.

Op het westelijk gedeelte zijn de volgende verdachte locaties zijn onderscheiden (zie navolgende afbeelding).

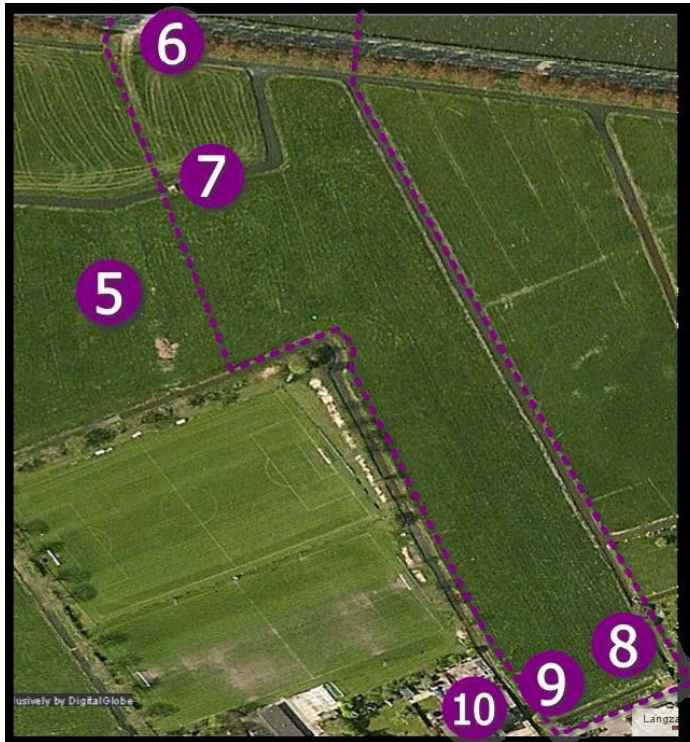
- 1: lintvormige slootdemping;
- 2: ophoging/egalisatie van de bodem;
- 3: ophoging/egalisatie van de bodem;
- 4: dam (slootovergang).



Overzicht verdachte locaties

Aan de oostzijde zijn de volgende verdachte locaties onderscheiden:

- 5: lintvormige slootdemping (buiten begrenzing);
- 6: afrit vanaf de dijk (slootovergang);
- 7: dam (slootovergang);
- 8: dam (slootovergang);
- 9: dam (slootovergang);
- 10: locatie gesaneerd terrein.



Het gebied waarin de fietsbrug en de ontsluitingswegen worden aangelegd, betreft een gebied met een geringe kwel (<0,25 mm per dag). De grondwaterstand in de weilanden ligt tussen de 0,2 en 0,7 m -mv en het freatisch grondwater stroomt af op de omringende sloten.

De toplaag van de bodem bevat in het algemeen zwak siltige klei met, op wisselende dieptes, een humeuze toevoeging. Lokaal wordt onder de klei een veenlaag aangetroffen. Op locatie 1 (zie historisch onderzoek voor deze locatie) is van 4 tot 4,4 m -mv een dunne laag met zeer grof zand aangetroffen. Op de locatie van boring 5, uitgevoerd op de dijk, is onder de zandige toplaag een laag zwak humeuze klei aanwezig (0,6 tot 2 m -mv) met daaronder matig humeus zand.

Op basis van de sonderingen in het herontwikkelingsgebied wordt geconcludeerd dat vanaf circa 17 meter minus NAP een zandlaag aanwezig is. Ter plaatse van de dijk (sondering 6) is de weerstand aanmerkelijk hoger dan langs de Vreelandseweg (locatie 7).

De terreindelen waar de constructie van een fietsbrug wordt gerealiseerd en waar een bestemmingswijziging aan de orde is, hebben altijd een agrarische bestemming gehad. Afgezien van enkele locaties met een mogelijk afwijkende bodemkwaliteit (damovergangen, slootdempingen en ophogingen), kan de locatie worden beschouwd als een onverdachte locatie. Er zijn geen aanwijzingen dat bij de damovergangen, slootdempingen en ophogingen daadwerkelijk verontreinigd ophoogmateriaal is toegepast. Wanneer er daadwerkelijk gewerkt wordt in de grond wordt geadviseerd om een verkennend bodem – en water onderzoek uit te voeren.

Vooruitlopend op de werkzaamheden heeft dit onderzoek plaatsgevonden³. Het bodemonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740 voor verkennend onderzoek (januari 2009). Het waterbodemonderzoek naar de kwaliteit van het slib in de aangrenzende sloten is uitgevoerd conform NEN 5720.

Conclusie is dat de kleiige bovengrond aan zowel de oost- als westzijde van het Amsterdam- Rijnkanaal maximaal licht verontreinigd is met zware metalen en PAK. De venige ondergrond aan weerszijden is niet verontreinigd.

Aan de westzijde is een drietal milieuhygiënisch verdachte locaties aanvullend onderzocht. De slootdemping ter plaatse van deellocatie 1 is licht verontreinigd met zware metalen en PAK. Het opgehoogde terreindeel ter plaatse van deellocatie 3 is licht verontreinigd met kwik. Verwacht wordt dat het ophoogmateriaal gebiedseigen grond betreft. Het zwak puinhoudende dammetje ter plaatse van deellocatie 4 blijkt sterk te zijn verontreinigd met PAK. Verwacht wordt dat de sterke verontreiniging zich beperkt tot het dammetje. De omvang van de verontreiniging wordt geschat op circa 5 m³. Het betreft derhalve geen geval van ernstige bodemverontreiniging. Het talud langs het Amsterdam-Rijnkanaal is licht verontreinigd met zware metalen. Aan de oostzijde is een tweetal milieuhygiënisch verdachte locaties aanvullend onderzocht. De sterk tot uiterst puinhoudende grond ter plaatse van de twee dammetjes (deellocaties 6 en 8) zijn licht verontreinigd met zware metalen, PAK, PCB's en minerale olie. Het talud langs het Amsterdam-Rijnkanaal is licht verontreinigd met kwik.

Ter plaatse van de dammetjes zijn asbestinspectiegaten gegraven en is het opgegraven materiaal gezeefd en visueel geschouwd. Hierbij zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Het slib in de sloten aan beide zijden van het Amsterdam-Rijnkanaal is schoon en altijd toepasbaar.

In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten aan barium gemeten. Ter plaatse van peilbuis 6 is een licht verhoogd gehalte aan nikkel en kobalt aangetroffen. De overige parameters zijn niet in verhoogde gehalten aangetroffen. De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot nader onderzoek of sanerende maatregelen. Bij ingrepen ter plaatse van het sterk verontreinigde dammetje wordt geadviseerd eventueel vrijkomende grond af te voeren naar een erkend verwerker. Op basis van de resultaten van het bodemonderzoek zijn er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaren tegen de voorgenomen bestemmingswijziging. Opgemerkt wordt, dat eventueel bij werkzaamheden op de locatie vrijkomende grond, gezien de aangetroffen verontreinigingen, niet altijd vrij toepasbaar is.

Conclusie

Er zijn met betrekking tot het aspect bodem geen belemmeringen voor wat betreft de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Wel kan eventueel vrijkomende grond afgevoerd moeten worden en is vrijkomende grond niet altijd vrij toepasbaar. Dit moet blijken tijdens de uitvoering.

³ Verkennend bodemonderzoek fietsbrug Nigtevecht, Wareco, 26 mei 2014

4.2.4 Geluid

Wettelijk kader

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder.

Volgens artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) moet bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan (het nieuwe planologisch regime) akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai worden verricht als er woningen staan in de zone (zoals bedoeld in artikel 75 van de Wgh) van nieuw aan te leggen wegen, waaronder een fietspad. Voor de realisatie van het fietspad met de fietsbrug, is daarom een akoestisch onderzoek⁴ verricht naar geluidhinder ten gevolge van de brommers op het fietspad. Het onderzoek heeft tot doel inzicht te geven in het akoestische klimaat bij de aanwezige geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) na de realisatie van de fietsbrug.

De Wgh heeft tot doel geluidhinder te voorkomen en te beperken tot aanvaardbare geluidsniveaus. In de Wgh zijn hiervoor twee soorten grenswaarden opgenomen:

- *Voorkeursgrenswaarde*⁵: Deze waarde garandeert een vrij goede woon- en leefsituatie binnen de invloedssfeer van wegen.
- *Hoogste toelaatbare geluidsbelasting*: Deze waarde geeft de hoogste geluidsbelasting weer waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd.

De grenswaarden zijn onder andere afhankelijk van de ligging van de geluidsgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied) en het soort geluidsgevoelige bebouwing. In navolgende tabel zijn voor woningen de voorkeursgrenswaarden en de meest voorkomende hoogste toelaatbare geluidsbelastingen uit de Wgh weergegeven.

	Aanleg nieuwe weg
Stedelijk gebied	
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting	63 dB (art. 83 lid 3)
Buitenstedelijk gebied	
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82)
Hoogste toelaatbare geluidsbelasting	58 dB (art. 83 lid 3)

Onderzoek

Het plan voorziet in de realisatie van een fietsbrug in buitenstedelijk gebied. Het rijden van fietsen op het fietspad zorgt niet voor een noemenswaardige geluidsemisatie. Echter, het rijden van de bromfietsen zorgt wel voor een geluidsemisatie, welke is meegenomen in het akoestische onderzoek. In het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" zijn geen geluidsemisaties van brommers genoemd. Daarom zijn de

⁴ Akoestisch onderzoek wegverkeer Fietsbrug bij Nigtevecht, SAB, 24 augustus 2014

⁵ De term voorkeursgrenswaarde stond in de Wgh tot 1-1-2007. Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase) in werking getreden. Eén van de wijzigingen bestond uit het feit dat de term 'voorkeursgrenswaarde' werd vervangen door 'ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting'. Om verwarring te voorkomen en de leesbaarheid te verhogen wordt in dit akoestisch onderzoek de term voorkeursgrenswaarde gebruikt.

emissiegegevens voor brommers uit het “Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002” gebruikt.

Uitgangspunten

Snelheid

Op het fietspad mogen de brommers maximaal 45 km/uur rijden.

Verharding

Op het fietspad en de fietsbrug wordt als de wegverharding uit dicht asfaltbeton (referentiewegdek) toegepast.

Hoogte van fietsbrug

De doorvaarthoogte onder de fietsbrug bedraagt ca. 9 meter. De hoogte van het fietspad ligt maximaal 10 meter boven NAP. Het maaiveld in het gebied tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de Vecht ligt 1,5 meter onder NAP. De fietsbrug ligt 11,5 meter hoger dan het maaiveld.

Verkeersgegevens

Door SOAB⁶ is een potentiebepaling uitgevoerd naar de maximale verkeersintensiteit op de nieuwe fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal. Uit dit onderzoek blijkt dat de verkeersintensiteit op een mooie zondag maximaal 1.000 fietsers en bromfietsers bedraagt. Uit kengetallen blijkt dat van het totale aantal kilometers dat door brommers en fietsers wordt afgelegd, 6% door brommers wordt gereden⁷. In het onderzoek is er vanuit gegaan dat het aantal brommers 10% van de totale verkeersintensiteit bedraagt.

In de onderstaande tabel is de etmaalintensiteit voor 2025 weergegeven.

Weg(vak)	Etmaalintensiteit in 2025
Fietspad en fietsbrug	1.000

In de onderstaande tabel zijn de periode- en voertuigverdelingen weergegeven van het basisjaar (zonder planbijdrage).

Weg(vak)	Procentuele verdelingen								
	Dagperiode (07/19)			Avondperiode (19/23)			Nachtperiode (23/07)		
	%/uur	Fietsen %	Brommers %	%/uur	Fietsen %	Brommers %	%/uur	Fietsen %	Brommers %
Fietspad en fietsbrug	6,25	90	10	96,9	92,1	5,8	4,8	2,0	1,6

Periode- en voertuigverdelingen

Om te toetsen of de geluidsbelasting niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, wordt de ligging van de 48 dB-contour bepaald. Dit wordt gedaan door middel van een

⁶ Memo potentiebepaling, SOAB, 13 juni 2013

⁷ Bron: www.wegenwiki.nl/Model-split

vrije-veld contour, hierbij wordt geen rekening gehouden met de afscherpende werking van tussenliggende gebouwen.

Bepalen van de 48 dB-contouren

De ligging van de 48 dB-contouren, vrije-veldsituatie, is bepaald met behulp van de standaardrekenmethode 1-berekening. Deze rekenmethode is beschreven in RMG 2012, bijlage III, behorend bij hoofdstuk 3. Waarbij voor de emissiegetallen gebruik is gemaakt van de emissiegegevens uit het "Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002". In onderstaande tabel worden de berekende afstanden van de 48 dB-contouren voor het fietspad (fietspad gelijk aan maaiveld) en op de fietsbrug (fietspad 11,5 meter hoger dan maaiveld) weergegeven.

Ligging fietspad	Afstand van de 48 dB-contour tot de wegas in meters
Fietspad gelijk aan maaiveld (0 m. ten opzichte van maaiveld)	15
Fietspad op talud naar fietsbrug (5,75 m. hoger dan maaiveld)	11
Fietspad op fietsbrug (11,5 m. hoger dan maaiveld)	5

Afstand van de 48 dB-contouren tot het midden van het fietspad

Conclusie

Uit het onderzoek naar de ligging van de geluidscontouren blijkt dat het fietspad te realiseren is zonder dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Om een overschrijding te voorkomen moet het nieuwe fietspad op minimaal 15 meter van de bestaande woningen worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan voldoet aan de Wgh. Verder ligt het geluidniveau bij omliggende woningen vanwege de fietsbrug zodanig laag, dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat wat betreft geluid.

4.2.5 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

De luchtkwaliteit wordt bepaald door de mate waarin schadelijke stoffen aanwezig zijn in de buitenlucht. De schadelijke stoffen kunnen afkomstig zijn van verschillende bronnen, zoals het verkeer, bedrijven en de al bestaande achtergrondconcentraties van verontreinigende stoffen. De normen ofwel grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn opgenomen in de Wet Milieubeheer. De Wet voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Voor luchtkwaliteit (als gevolg van wegverkeer of anderszins) zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) het meest maatgevend, aangezien deze stoffen (veelal al gevolg van wegverkeer of industrie) het snelst een overschrijding van de grenswaarde veroorzaken (is er geen overschrijding, dan geldt dat ook voor andere stoffen). Op een paar plekken in Nederland zijn nog te hoge concentraties voor fijnstof en stikstofdioxide. Vooral in de gebieden met veel intensieve veehouderij of industrie (fijn stof) en de grote steden (stikstofdioxide). Andere stoffen die genoemd zijn in de Wet Milieubeheer

hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit. Om die reden worden deze stoffen daarom bij de toetsing buiten beschouwing gelaten.

Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. De jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ is 40 µg/m³. Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit derhalve dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt).

Het uitgangspunt is dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden gehaald. In artikel 5.16 lid 1 van de Wm staat opgesomd wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Dan moet aannemelijk worden gemaakt, dat het project aan één of een combinatie van de volgende vier voorwaarden voldoet:

1. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde
2. een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit
3. een project draagt slechts in 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging een project is opgenomen in
4. past binnen het NSL of een regionaal programma van maatregelen.

Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Het plan bestaat uit de realisatie van het fietspad met fietsbrug. De ministeriële regeling NIBM bevat geen kwantitatieve uitwerking voor winkels. Dit betekent dat op een andere manier aannemelijk moet worden gemaakt dat het project niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit wordt gedaan door de toename van de luchtverontreiniging ten gevolge van extra verkeersbewegingen van het plan inzichtelijk te maken. Om te bepalen welke bijdrage de verkeersbewegingen van deze brommers en scooters leveren aan (een verslechtering van) de luchtkwaliteit, is onderzoek verricht⁸.

Onderzoek

Uit akoestisch onderzoek (zie paragraaf 4.2.4) blijkt dat er op een drukke dag maximaal 1.000 fietsers en bromfietsers bedraagt. De aanname is dat 10% van de gebruikers bromfietsers zijn. Deze 100 bromfietsers hebben invloed op de luchtkwaliteit. TNO heeft in 2009 een luchtkwaliteitsonderzoek⁹ uitgevoerd naar de effecten van brommers op de luchtkwaliteit in de gemeente Amsterdam. Voor dit onderzoek zijn door TNO de luchtmissies van brommers bepaald. In de onderstaande tabel staan de emissies van bromfietsen uit het TNO-rapport weergegeven. Tevens staan in deze tabel de emissies van auto's en vrachtwagens afkomstig uit de NIBM-rekentool (versie 2014) weergegeven.

⁸ Memo Luchtkwaliteit Fietsbrug bij Nigtevecht, SAB, 28 augustus 2014

⁹ De effecten van brommers op de luchtkwaliteit in de gemeente Amsterdam, uitgevoerd door TNO, TNO-rapport: MON-RPT-033-DTS-2009-00524, d.d. 23 januari 2009

	Luchtemissies in gr/km	
	Stikstofdioxide (NO ₂)	Fijn stof (PM ₁₀)
Bromfietsen	0,050	0,040
Auto's	0,047	0,05
Vrachtauto's	14,28	0,38

De emissie van een bromfiets is voor fijn stof (PM₁₀) iets lager dan de luchtemissie van een auto en voor stikstofdioxide (NO₂) veel lager. In het onderzoek is de emissie van een bromfiets gelijk gesteld aan de emissie van de auto.

Met behulp van de NIBM-rekentool¹⁰ (versie mei 2014) is de verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het plan berekend. Een plan is in betekenende mate wanneer de toename van de luchtverontreiniging (NO₂ of PM₁₀) meer is dan 1,2 µg/m³. Wanneer een plan "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, is toetsing van het plan aan de grenswaarden op grond van de Wm niet noodzakelijk.

Bij het opstellen van de NIBM-rekentool is uitgegaan van een worstcase situatie: bij de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging.

In de onderstaande tabel is de berekening met de NIBM-tool weergegeven.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		100
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,09
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Uit de berekening met de NIBM-tool blijkt dat de planbijdrage van de gehele ontwikkeling kleiner is de NIBM-grens van 1,2 µg/m³, daardoor zal het plan 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een toetsing aan de grenswaarden is op basis van de Wm niet noodzakelijk, aangezien het plan NIBM is.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ook de lokale luchtkwaliteit onderzocht, zodat onacceptabele gezondheidsrisico's kunnen worden uitgesloten. Hiertoe is de monitoringstool¹¹ uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) geraadpleegd. De monitoringstool geeft inzicht in de

¹⁰ Een rekenprogramma voor luchtkwaliteit, dat gebaseerd is op het luchtmodel CAR. Dit rekenmodel is gepubliceerd op InfoMil, door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

¹¹ <http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>

concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2.5} en PM₁₀) in het plangebied tussen 2012 en 2020. De monitoringstool kent scenario's zonder en met lokale maatregelen die er voor moeten zorgen dat op termijn overal aan de grenswaarden wordt voldaan. Beide typen scenario's laten in de toekomst een afname van de concentraties zien. Dit komt doordat bedrijven en het verkeer steeds schoner worden door technologische verbeteringen. De monitoringstool maakt duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2012, 2015 en 2020 in het plangebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Conclusie grenswaarden

In de onderstaande tabel staan de concentraties fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}) en stikstofdioxide (NO₂) ter hoogte van de Kanaalweg West en Kanaalweg Oost ter hoogte van de fietsbrug weergegeven voor de jaren 2012, 2015 en 2020.

	Concentraties ter hoogte van de ontsluitingswegen						
	Stikstofdioxide (NO ₂), Jaargem. concentratie			fijn stof (PM ₁₀), jaargem. concentratie			fijn stof (PM _{2.5}), jaargem. concentratie
	NSL- monit ringstool	NIBM-tool	Totaal	NSL- monit ringstool	NIBM-tool	Totaal	
2012	21,4 µg/m ³	0,1 µg/m ³	21,5 µg/m ³	21,8 µg/m ³	0,0 µg/m ³	21,8 µg/m ³	13,6 µg/m ³
2015	22,4 µg/m ³	0,1 µg/m ³	22,5 µg/m ³	22,8 µg/m ³	0,0 µg/m ³	22,8 µg/m ³	14,9 µg/m ³
2020	18,5 µg/m ³	0,1 µg/m ³	18,6 µg/m ³	21,5 µg/m ³	0,0 µg/m ³	21,5 µg/m ³	13,8 µg/m ³
Grenswaarden			40,0 µg/m ³			40 µg/m ³	25 µg/m ³

De concentraties luchtverontreinigende stoffen liggen onder de grenswaarden in de drie jaren (2012, 2015 en 2020). Deze grenswaarden zijn op Europees niveau vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Tevens geven de uitkomsten uit de monitoringstool aan dat de concentraties van de luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2015 en 2020 in het plangebied verder afnemen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Conclusie

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

4.2.6 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als lpg en toxische gassen. Onderscheid valt te maken in risicovolle inrichtingen en risicovolle transport. Buisleidingen worden als aparte grootheid beschouwd.

De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). De externe veiligheidsrichtlijnen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). Voor buisleidingen aardgas en brandbare vloeistoffen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) met bijbehorende regeling (Revb).

Voor wat betreft de omgeving waarop de risicovolle bronnen invloed uitoefenen wordt onderscheid gemaakt tussen kwetsbare objecten (zoals woningen, ziekenhuizen en scholen), en beperkt kwetsbare objecten (bijv. sporthallen, zwembaden en kampeerreinen). Dit onderscheid houdt veelal verband met de verblijfsduur van mensen in objecten.

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico

Het PR is een maat voor de veiligheid van het individu op een bepaalde locatie. Het PR heeft een wettelijk vastgelegde grenswaarde van maximaal 10^{-6} per jaar voor nieuwe situaties¹². Dit betekent dat de kans op overlijden van een persoon als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen maximaal 1 op een miljoen per jaar mag zijn. Deze normstelling is uit te drukken in een ruimtelijke contour, de PR (10^{-6}) contour. Binnen de PR 10^{-6} -contour zijn dus geen kwetsbare objecten toegestaan (grenswaarde). Op locaties waar het risico hoger is, mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gesitueerd en in beginsel ook geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten. Voor bestaande situaties kan een saneringsplicht gelden. Dit hangt af van het type risicobron (Bevi-inrichting, route of buisleiding) met bijbehorende grenswaarde voor sanering. Ook het moment waarop gesaneerd moet zijn verschilt.

Groepsrisico

Het GR heeft ten opzichte van het PR een extra dimensie; het wordt namelijk beïnvloed door het aantal personen dat zich binnen de invloedssfeer van mogelijke ongevallen bevindt. Het groepsrisico zet de kans op een ongeval uit tegen het aantal mogelijke slachtoffers. Hoe groter de groep slachtoffers kan zijn, hoe lager de kans op een dergelijk ongeval mag zijn. De gedachte hierachter is dat een strengere "norm" gerechtvaardigd is voor een ongeval waarbij meer slachtoffers zijn betrokken gelet op de grotere ontwrichting van de maatschappij die zich met dat mee kan brengen.

Deze norm is geen harde norm maar een richtwaarde, de zogenaamde oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde, vaak aangeduid met "1", geeft weer wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. De oriëntatiewaarde biedt een handvat om tot consensus te komen over de mate van vertrouwen dat de toekomst gevrijwaard

¹² Onder nieuwe situatie wordt tevens verstaan het vaststellen van een bestemmingsplan waarin al dan niet bestaand (feitelijk) kwetsbare objecten aanwezig zijn.

blijft van een ramp. Door het groepsrisico te vergelijken met de oriëntatiewaarde legt het bevoegd gezag verantwoording af of de kans acceptabel is.

Het GR wordt berekend binnen het invloedsgebied dat ligt tussen de risicobron en lijn waar 1% letaliteit optreedt. Als oriëntatiewaarde geldt de in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde "norm" voor het GR, namelijk:

- 10^{-5} voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-7} voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1.000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de norm).

In de verantwoording van het groepsrisico dienen de volgende externe veiligheidsaspecten aan de orde te komen:

- het aantal personen in het invloedsgebied;
- de omvang van het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot risicovermindering;
- de alternatieven;
- de mogelijkheden om de omvang van de ramp te beperken;
- de mogelijkheden tot zelfredzaamheid.

Hierbij wordt verder extra aandacht aan de bescherming van bijzonder kwetsbare groepen geschonken. Naast het belang van de externe veiligheid spelen bij deze verantwoording ook ruimtelijke en economische belangen een rol.

Naast het binnen acceptabele grenzen houden van risico's wordt binnen het externe veiligheidsbeleid ingezet op het (proactief) voorkomen van het ontstaan van niet acceptabele risico's. Omgevingsplannen kunnen hier mede aan bijdragen door risicovolle functies en –activiteiten waar mogelijk ruimtelijk te scheiden van kwetsbare functies en bevolkingsconcentraties.

Tot slot wordt binnen het externe veiligheidsbeleid aandacht besteed aan het beperken van de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen mocht dit toch optreden. Dit door bij bedrijfs-, vervoers- of omgevingsplannen (proportioneel) aandacht te besteden aan bron-, bouwkundige en bestrijdingsmaatregelen en aan zelfredzaamheid in relatie tot de omvang van het groepsrisico.

Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan stelt het bevoegde gezag het bestuur van de regionale brandweer in wiens regio het gebied ligt in de gelegenheid om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen.

Onderzoek

Inventarisatie van bestaande situatie en beheer bestaande situatie

Bevi-inrichtingen

Ten noorden van Nigtevecht ligt een opslagdepot van Gulf. Het betreft de opslag van diesel in 11 bovengrondse tanks van 6.000 m³ elk. De tanks zijn in een tankput geplaatst. Ter hoogte van de zuidgrens van het depot is een kade in het kanaal aanwezig, waarlangs tankers afmeren voor overslag van diesel naar het depot. Op het

depot worden tankauto's beladen met diesel. Diesel is een brandbare vloeistof met milieuverontreinigende eigenschappen. De milieuverontreiniging is in dit geval niet aan de orde. Diesel is een vloeistof met een lage dampspanning bij omgevingstemperatuur.

Gegeven deze lage dampspanning kunnen zich geen explosieve wolken vormen. Een gasexplosie van diesel op het depot of bij de overslag is niet mogelijk. Zou diesel door een lekkage vrijkomen dan vormt zich een vloeistof plas, die tot ontbranding kan komen. Omdat het vlampunt van diesel hoog is, is de kans hierop klein, maar niet uitgesloten. Dan ontstaat een plasbrand met een warmtebelasting voor de omgeving. Deze warmtestraling is op een klein aantal meters van de rand van de plas al gedaald tot een niveau wat voor personen niet schadelijk meer zal zijn. Voor het depot kan gezegd worden dat de warmtestraling gelimiteerd blijft tot het bedrijfsterrein van het depot. Voor de lossende tanker is er een plas van maximaal 10.000 m² te verwachten (100 bij 100 m) bij de afmeer locatie. Deze plas strekt zich dan 50 meter naar het zuiden uit wat onvoldoende is om een bedreiging voor de fietsbrug te geven. De conclusie is, dat het Gulf depot (inclusief aanvoer en afvoer) geen extern veiligheidsrisico oplevert.

Route gevaarlijke stoffen

Op het Amsterdam Rijnkanaal vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De fietsbrug zal over het kanaal gespannen worden. In een onderzoek is daarom bekeken wat de risico's zijn met betrekking tot het vervoer gevaarlijke stoffen¹³. Deze notitie is toegevoegd als bijlage aan dit bestemmingsplan. Het onderzoek ziet toe op een andere locatie ("locatie 3 ofwel de Punt"), maar dit maakt voor de beoordeling niet uit. Immers de risicobron - het kanaal - wordt overspannen met een fietsbrug; het aantal boten dat onder locatie 3 doorvaart is uiteraard gelijk aan de huidige locatie die iets zuidelijker ligt. Verder is in de notitie getoetst aan de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, welke inmiddels is ingehaald door het Besluit transportroutes externe veiligheid. Ook dit maakt voor de conclusies van de notitie niet uit.

De Circulaire geeft aan dat voor het Amsterdam-Rijnkanaal er jaarlijks 8.300 schepen met LF1 producten (onder meer diesel, 9.000 schepen met LF2 producten (onder meer benzines) en 230 schepen met GF3 producten (onder meer LPG) passeren. Er varen geen schepen voorbij met giftig gas of giftige vloeistof. Wanneer er met een van deze typen transporten nabij locatie 3 een ongeval plaatsvindt en er ontstaat een brand zal dat een bedreiging voor de fietsbrug zijn, daar de fietsbrug zich bevindt op 9 meter hoogte en de vlammen eenzelfde hoogte kunnen hebben. De kans dat dit juist op die locatie gebeurt is echter klein. De aanvaringsfrequentie van een tanker op het kanaal is $4,0 \cdot 10^{-7}$ per vaartuigkilometer. Wordt dit vermenigvuldigd met circa 18.000 tankers per jaar dan is de ongevalfrequentie $7,2 \cdot 10^{-3}$ per kilometer per jaar (circa eens per 140 jaar). Circa 100 meter van het traject is bedreigend voor de fietsbrug, wat de kans terugbrengt tot $7,2 \cdot 10^{-4}$ (eens per 1.400 jaar). Het aantal aanvaringen dat leidt tot een forse schade en dus tot een plas van relevante afmetingen is 4%, zodat de kans op een bedreiging gelijk wordt aan $2,8 \cdot 10^{-5}$ per jaar (eens per 35.000 jaar). De kans is dus klein, maar niet onmogelijk.

¹³ Notitie Alternatieve verbinding over Amsterdam-Rijnkanaal, Save/Oranjewoud, 19 september 2013

Nederland kent in de wetgeving geen normstelling voor objecten als een fietsbrug. De normstelling is opgehangen aan objecten waar mensen gedurende langere tijd verblijven, zoals woonhuizen. Nadrukkelijk vermeldt de regelgeving dat de normstelling geen betrekking heeft op verkeersdeelnemers. De beoordeling van deze situaties wordt met een op te stellen afweging voorbehouden aan het bevoegd gezag. De conclusie is, dat het watertransport een bedreiging oplevert voor de fietsbrug doch dat de kans daarop klein is.

De risico's met betrekking tot externe veiligheid zijn gelet hierop verantwoord

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Er moet rekening worden gehouden met transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. Volgens de "provinciale risicokaart" ligt er in of bij het plangebied géén buisleiding voor transport van gevaarlijke stoffen zoals aardgas of benzine waar rekening mee gehouden zou moeten worden. Het gasnet voor huishoudens en bedrijven valt niet binnen het kader van externe veiligheid.

Electromagnetische straling

Er zijn in de omgeving geen hoogspanningslijnen aanwezig waarvan de indicatieve magneetveldzones tot het plangebied reiken. Uit de gegevens op de website www.antenneregister.nl blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen zendmasten aanwezig zijn die overschrijdingen van de geldende blootstellingslimieten voor elektrische en magnetische veldsterkten veroorzaken.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt gelet op bovenstaande geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.3 Omgevingsaspecten

4.3.1 Flora en fauna

In het kader van ruimtelijke plannen moet worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige beschermde soorten zoals de Flora- en faunawet die geeft (soortenbescherming). Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd. Voorts moet bekeken worden of er effecten zijn op gebieden die zijn aangewezen in de Natuurbeschermingswet 1998 zoals Vogel- en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000-gebieden) dan wel als onderdeel uitmakend van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Dit valt onder gebiedsbescherming.

4.3.1.1 Soortenbescherming

Er is onderzoek verricht naar de effecten van het initiatief op de flora en fauna¹⁴. Het onderzoek is als bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan en omvat een veldbezoek.

¹⁴ Nee-tenzij toets fietsbrug Nigtevecht, Toetsing in het kader van de Flora- en faunawet en het Natuurnetwerk Nederland, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur, Bureau Waardenburg, 15 september 2014

De ingreep betreft het realiseren van een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Voor het realiseren van de fietsbrug zal het nodig zijn bomen te kappen langs Kanaaldijk West en Kanaaldijk Oost, sloten (deels) te dempen en grondwerk (afgraven en/of ophogen) uit te voeren. Deze ingreep kan omschreven worden als ingreep in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Gebruik van een door de minister goedgekeurde gedragscode voor de betreffende ingreep is niet aan de orde. Voor het uitvoeren van de ingreep geldt een vrijstelling voor overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van soorten in Tabel 1 conform AmvB artikel 75.

Effecten op beschermde flora en fauna

Bij realisatie van de fietsbrug kunnen effecten op groeiplaatsen van rietorchis (Tabel 2) en verblijfplaatsen van rugstreeppadden (Tabel 3) worden uitgesloten. Deze liggen op te grote afstand van de locatie voor de fietsbrug.

Het dempen van sloten zal kunnen leiden tot aantasting van biotoop van platte schijfhoren (Tabel 3), kleine modderkruiper (Tabel 2) en algemeen voorkomende soorten amfibieën (Tabel 1). Afhankelijk van de omvang van de te dempen slootdelen, de werkwijzen en uiteindelijke inpassing kan al dan niet overtreding van verbodsbepalingen aan de orde zijn. Bij een (deels) transparante hellingbaan is het effect (ruimtebeslag op de sloten) dermate beperkt dat overtreding van verbodsbepalingen kan worden uitgesloten. Een (deels) transparante hellingbaan waarborgt de uitwisseling van dieren tussen de natuurvriendelijke oever en de stapsteen. Bij deze variant is zowel bij de westelijke als oostelijke hellingbaan alleen zeer lokaal sprake van doorsnijding van een huidig sloottracé door het gesloten deel van de hellingbaan. De functie van deze slootdelen voor beschermde soorten is zeer beperkt. Het betreft een kleine lengte van ondiepe sloten, arm aan waterplanten.

Als gevolg van de fietsbrug zal aan weerszijde van het kanaal een kleine doorbreking van de bomenrijen langs het kanaal ontstaan. Dit betekent een doorkruising van een (mogelijke) trek- en jachtroute van vleermuizen. Aan de westzijde zal dit alleen ter hoogte van de brug en aansluiting op de kanaaldijk plaatsvinden. Aan de oostzijde zal door het verleggen van de weg kap van enkele bomen nodig zijn op het raakvlak van "oude" en "nieuwe" weg. Het is wenselijk de lijnvormige structuur zo mogelijk te behouden, dan wel te herstellen.

Bij realisatie van de fietsbrug zijn overtredingen ten aanzien van algemeen voorkomende kleine zoogdieren (met name veldmuis, Tabel 1) niet op voorhand uit te sluiten. Voor deze soorten geldt een vrijstelling voor overtreding van verbodsbepalingen bij ruimtelijke ingrepen.

Bij de werkzaamheden ten behoeve van de fietsbrug zal rekening moeten worden gehouden met in de omgeving jagende vleermuizen en met broedvogels. Indien de werkzaamheden plaatsvinden in het winterhalfjaar en/of zomers tussen ochtend- en avondschemering zijn geen negatieve effecten op vleermuizen te verwachten. Indien het noodzakelijk is het werkterrein 's avonds te verlichten (bijvoorbeeld i.v.m. scheepvaart) kunnen de dieren het verlichte terrein mijden. Op het

kanaal is voldoende jachtgebied voorhanden voor lokaal foeragerende dieren. Door het toepassen van vleermuisvriendelijke verlichting blijft het kanaal geschikt als jachtgebied en (eventuele) vliegroute.

Indien de werkzaamheden plaatsvinden buiten het broedseizoen en eventuele te kappen bomen geen nesten bevatten van broedvogels met een jaarrond beschermd nest zijn er geen beperkingen ten aanzien van broedvogels.

Indien de werkzaamheden plaatsvinden (deels) binnen het broedseizoen zal op basis van een controle op aanwezige nesten in de nabije omgeving bepaald moeten worden of er sprake kan zijn van verstoring. Het risico op verstoring van (algemeen voorkomende) broedvogels tijdens werkzaamheden is overigens klein indien de werkzaamheden op meer dan een tiental meters van dichte opgaande begroeiing plaatsvinden. Begroeiing (inclusief bomen) kan alleen worden verwijderd na vaststelling dat er geen in gebruik zijnde nesten aanwezig zijn.

Voor het verwijderen van bomen met nesten van broedvogels met een jaarrond beschermd nest en (paar- of winter)verblijfplaatsen van vleermuizen kan een ontheffing nodig zijn. Bij gebruik van de fietsbrug zal eveneens rekening moeten worden gehouden met vleermuizen. De verlichting dient 'vleermuisvriendelijk' te zijn. Indien aan deze voorwaarden wordt voldaan is verstoring van boven het wateroppervlak jagende of trekkende vleermuizen te voorkomen. Effecten op vleermuizen die rond het verderop gelegen Fort foerageren kunnen met de genoemde maatregelen worden uitgesloten.

Conclusie

Bij realisatie van de fietsbrug is er risico op tijdelijke negatieve effecten op strikt beschermde soorten (namelijk tijdens de uitvoering van het plan). De effecten op beschermde soorten zijn echter zeer beperkt. Er zijn op voorhand dan ook geen redenen waarom een ontheffing niet redelijkerwijs verleend kan worden. Op het moment dat de plannen concreet zijn (als onderdeel van de aanbesteding, is bekend welke bomen exact worden gekapt en welk water wordt gedempt. Op dat moment kan gericht worden onderzocht of er strikt beschermde soorten er hun vaste rust- of verblijfplaats hebben en kan een ontheffing eventueel worden aangevraagd. In het kader van dit bestemmingsplan is de haalbaarheid van het plan met betrekking tot de Flora- en faunawet aangetoond.

4.3.1.2 Gebiedsbescherming

Vogel- en Habitatrichtlijn

Om de Europese biodiversiteit te behouden en te herstellen wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een groot Europees netwerk van beschermde natuurgebieden, 'Natura 2000'. Om dit te bereiken zijn onder meer de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) opgesteld. Op basis van deze Europese richtlijnen zijn alle lidstaten, dus ook Nederland verplicht om beschermde habitats, soorten en hun leefgebieden in stand te houden of te herstellen. Daarvoor worden gebieden aangewezen waar deze soorten en habitats voorkomen.

Voor de aangewezen gebieden, veelal reeds onderdeel uitmakend van de (nationale) Ecologische Hoofdstructuur, geldt een speciaal beschermingsregime. Bij uitbreiding of verandering van activiteiten of bij nieuwe activiteiten in of in de nabijheid van deze

gebieden zal er getoetst moeten worden of er significante gevolgen zijn voor de gebieden.

4.3.1.3 Natura 2000

Het plangebied is niet gesitueerd nabij een aangemeld Habitatrichtlijngebied of een Vogelrichtlijngebied. Het meest nabij gelegen is het Habitatrichtlijngebied nummer 114 “Oostelijke Vechtplassen” en het Vogelrichtlijngebied nummer 49 “Oostelijke Vechtplassen” op 2 km. De ligging van de gebieden ten opzichte van het plangebied is op navolgende kaart te zien. De Oostelijke Vechtplassen bestaan uit voedselrijk open water, moerassen met verlandingsstadia (o.a. trilvenen), vochtige graslanden en berkenbossen. Hier voorkomende, beschermde soorten betreffen o.a. de Gevlekte witsnuitlibel, Gestreepte waterroofkever, Bittervoorn, Kleine modderkruiper, Rivierdonderpad, Kamsalamander, Meervleermuis en Noordse woelmuis. In het Vogelrichtlijngebied komen de volgende beschermde broedvogels voor: de Roerdomp, Snor, Rietzanger, Grote karekiet, IJsvogel, Woudaapje, Zwarte Stern, Porseleinhoen en Purperreiger. Tevens zijn hier beschermd de Kolgans, Grauwe Gans, Smient, Krakeend, Slobeend, Tafeleend, Nonnetje en Wulp.

De fietsbrug is van het Natura 2000-gebied gescheiden door de bebouwing van Nigtevecht, de Vecht met zijn lintbebouwing, open agrarisch gebied, en de N523 met Nederhorst den Berg. Werkzaamheden voor realisatie van de fietsbrug kunnen lokaal tot verstoring leiden. Effecten op het Natura 2000-gebied zijn op grond van de afstand en tussenliggende elementen redelijkerwijs uit te sluiten. De fietsbrug zal deel uitmaken van een fietsroute langs de Vecht. Effecten van het gebruik van de fietsbrug op verderop gelegen Natura 2000-gebieden zijn eveneens redelijkerwijs uit te sluiten.



Ligging plangebied ten opzichte van Oostelijke Vechtplassen (groen)

4.3.1.4 Ecologische Hoofdstructuur / Natuurnetwerk Nederland

In Nederland maken de Habitatrichtlijn geheel en de Vogelrichtlijngebieden gedeeltelijk onderdeel uit van de EHS. Doel van de EHS (thans: Natuurnetwerk Nederland, hierna NNN) is het realiseren van een netwerk van natuurgebieden door middel van natuurbehoud en natuurontwikkeling, waar de natuur (plant en dier) voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat de natuurgebieden hun waarde verliezen. Het streven is om in Nederland in 2020 meer dan 750.000 hectare aan NNN-gebieden te hebben.

Het grootste deel daarvan zijn bestaande bossen en natuurgebieden. De gemeenten wordt verzocht om de gebieden in het bestemmingsplan de juiste juridische bescherming te geven. Schadelijke ingrepen en ontwikkelingen in deze gebieden zijn in beginsel niet toegestaan.

Wanneer gemeenten bestemmingsplannen willen bijstellen om rode ontwikkelingen in het NNN mogelijk te maken, dienen provincies het maatschappelijk belang van de betreffende rode ontwikkeling af te wegen tegen het belang van natuurwaarden. Hierbij wordt het 'nee, tenzij' principe gehanteerd.

Als een voorgenomen ingreep de nee, tenzij-toets met positief gevolg doorloopt kan de ingreep plaatsvinden. Eventuele nadelige effecten moeten worden gemitigeerd en de resterende schade moet worden gecompenseerd. Als een voorgenomen ingreep niet voldoet aan de voorwaarden uit het 'nee, tenzij'-regime dan kan de ingreep niet plaatsvinden op grond van de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (PRV). De PRV geeft aan dat niet elke ingreep leidt tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden. Ingrepen die (eventueel nadat inrichtingsmaatregelen zijn genomen) niet de wezenlijke kenmerken en waarden significant aantasten, zijn vanuit artikel 4.1.1 toegestaan.

De PRV van Provincie Utrecht geeft aan dat bij significante aantasting van waarden en kenmerken in ieder geval gedacht moet worden aan:

- de aanwezigheid van zones met bijzondere ecologische kwaliteit (bijzondere samenhang abiotische en biotische kenmerken, goed ontwikkelde systemen, zoals waardevolle oude boskernen);
- gebieden die bepalend zijn voor de aaneengeslotenheid en robuustheid van de EHS;
- de aanwezigheid van bijzondere soorten;
- de aanwezigheid van essentiële verbindingen (bijvoorbeeld foerageer- en migratieroutes).

Het natuurbeheerplan geeft de ambitie voor het aspect potentiële waarde. Het gaat daarbij om: de bij het gebied behorende natuurdoelen en -kwaliteit, geomorfologische en aardkundige waarden en processen, de waterhuishouding, de kwaliteit van bodem, water en lucht, rust, stilte, donkerte en openheid, de landschapsstructuur en de belevingswaarde. De natuurdoelen worden (vaak per perceel) gespecificeerd als natuurdoeltype of beheertype.

gepland maakt deel uit van het NNN, zie navolgende afbeelding. Om die reden is onderzoek verricht naar de effecten van het initiatief op het NNN¹⁵, zie bijlage. Het geeft antwoord op de volgende vragen:

- Wat zijn de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN ter plaatse van de ingreep? Hieronder vallen ook de beheertypen (natuurdoeltypen).
- Welke effecten op de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN heeft de ingreep?

¹⁵ Nee-tenzij toets fietsbrug Nigtevecht, Toetsing in het kader van de Flora- en faunawet en het Natuurnetwerk Nederland, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur, Bureau Waardenburg, 15 september 2014

- Kunnen eventuele negatieve effecten worden gemitigeerd of gecompenseerd?

Tevens is gekeken of er mogelijkheden dan wel beperkingen zijn bij de invulling van het voor deze locatie aangegeven knelpunt uit het Meerjarenplan Ontsnippering (MJPO) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Het NNN (zie navolgende figuur) is vastgesteld in het Streekplan 2005-2015 en overgenomen in de provinciale ruimtelijke structuurvisie 2013-2028. In de ambitiekaart van het Natuurbeheerplan provincie Utrecht 2013 is aangegeven wat de gewenste beheertypen van de NNN/EHS zijn.



Ligging Natuurnetwerk Nederland (NNN) met de fietsbruglocatie ten zuiden van de Betonfabriek Nigtevecht. (Bron: <http://ruimtelijkeplannen.provincie-utrecht.nl>)

Nieuwe Natuur

Op bovenstaande figuur is de NNN (als EHS) aangegeven. De terreinen NNN – west (ca. 11,50 ha) en oost (ca. 9,75 ha) zijn op de beheertypenkaart aangegeven als N00.01 Nog om te vormen naar natuur. Voor deze terreinen zijn de beheertypen Moeras (N05.01 35%) en Vochtig schraalland (10.01 65%) toegekend (Natuurbeheerplan provincie Utrecht). Doelsoorten op hoofdlijnen zijn kleine marterachtigen, waterspitsmuis en ringslang (bron: Provincie Utrecht).

Natuurverbinding Vecht

De Vecht is in de NNN van de provincie Noord-Holland voor de Vechtstreek aangegeven als Verbindingszone die internationaal kwetsbare populaties wil veiligstellen (Provincie Noord-Holland, 2010). Dit type natuurverbinding verbinden leefgebieden van bijzondere soorten zoals ringslang en Noordse Woelmuis. Het zijn zones die voor een groot deel uit rietland bestaan met begeleidende elementen grasland en plaatselijk bomen en kleinschalig bos. De eisen die door provincie Noord-Holland gesteld zijn aan dergelijke verbindingen, zijn afgestemd op de biotoeisen van de Noordse Woelmuis. Zones die voldoen aan deze inrichtingseisen zijn ook geschikt voor veel andere soorten, zoals moerasvogels, de meervleermuis en diverse vlinder- en libellensoorten (Provincie Noord-Holland, 2013).

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

In het MJPO is knelpunt 16 Nigtevecht Amsterdam-Rijnkanaal opgenomen. Het knelpunt Nigtevecht oost en west ligt in de verbindingzone Ecologische Verbinding Venen Vechtplassen. Als doelsoorten voor dit knelpunt geeft het MJPO ringslang, ree

en marterachtigen. In het kader van het MJPO is het doel het kanaal aan beide zijden van natuurvriendelijke oevers of fauna-uitstapplaatsen te voorzien en aan de westzijde stapstenen te realiseren (MJPO: Min V&W, 2004). Hierdoor wordt het mogelijk dat dieren die te water raken weer op de kant kunnen komen. Hoewel het MJPO geen concrete locatie aangeeft, is hier aangenomen dat voor het MJPO de locatie ten zuiden van Nigtevecht van toepassing is, daar hier de NNN aan weerszijde van het kanaal grenst.

Wezenlijke kenmerken en waarden

~Zones met bijzondere ecologische kwaliteit - Fort Nigtevecht

Het fort met zijn ruime gracht en omliggende groen maken deel uit van de NNN en vormt een rustgebied voor natuur. Er zijn in de omgeving geen druk bereden wegen of recreatieve routes. Het fort is een winterverblijf voor vleermuizen (m.n. baardvleermuizen, bron: <http://www.stelling-amsterdam.nl>) en in de zomer jagen vleermuizen rond het fort. De gracht en sloten rond Fort Nigtevecht vormen geschikt biotoop voor libellen en andere ongewervelden zoals de platte schijfhoren en een rustplek voor watervogels. De kleine modderkruiper komt in de slotgracht voor. Rond het fort staan monumentale bomen. Het fort ligt aan het Amsterdam-Rijnkanaal dat een knelpunt vormt in de NNN. Het fort heeft een functie als stapsteen voor soorten die kunnen profiteren van de in het kader van het MJPO te realiseren natuurvriendelijke oevers.

~Samenhang en robuustheid NNN

De NNN aan de westkant en oostkant van het Amsterdam-Rijnkanaal zijn (nog te realiseren) stapstenen in het agrarisch gebied voor natuur. Het terrein aan de westkant heeft een ecologische relatie met de natuur op het Fort Nigtevecht (Natuurmonumenten) en de wetering die vanaf het fort naar het westen loopt en aantakt op Het Gein. Bij de kruising van het Gein met het spoor is een aquaduct aangelegd bij de spoorverdubbeling. Dit sluit aan op een natuurstrook (ProRail) evenwijdig aan het spoor ter hoogte van het voormalige station Abcoude. Deze natuurterreinen functioneren als een ecologische verbindingzone. Het terrein aan de oostkant heeft een ecologische relatie met de ecologische verbindingzone langs de Vecht en natuur in de Hoekerpolder. Beide terreinen sluiten aan op de grasoevers van het Amsterdam-Rijnkanaal. Een goede ontwikkeling van de stapstenen in samenhang met Fort Nigtevecht is van belang voor maatregelen om de barrièrewerking van het Amsterdam-Rijnkanaal te beperken.

~Bijzondere soorten

De doelsoorten voor de ecologische verbindingzone langs de Vecht, ringslang en Noordse woelmuis, zijn niet uit de omgeving bekend. Wel komen een aantal beschermde soorten voor die kenmerkend zijn voor het polderlandschap zoals kleine modderkruiper en platte schijfhoren en heeft het fort betekenis voor een aantal soorten vleermuizen.

~Essentiële verbindingen

De ecologische verbindingzone langs de Vecht en de wetering die vanaf Fort Nigtevecht naar het westen loopt en aan takt op Het Gein vormen belangrijke verbindingen in de ecologische structuur. De (dubbele) bomerij langs weerszijden van het Amsterdam-Rijnkanaal heeft in potentie betekenis als trekroute voor vleermuizen. Ook het Amsterdam-Rijnkanaal vormt een trekroute

voor vleermuizen en is belangrijk voor lange afstand migratie van meervleermuizen naar de winterverblijven.

Effecten op de NNN

Bij deze beoordeling is er van uitgegaan dat de fietsbrug met hellingbaan zelf geen deel uitmaakt van de NNN. Omdat voor nieuwe natuur vooral aan natte en vochtige natuur wordt gedacht is dit een reële aanname. De hellingbaan biedt echter ook kansen voor natuur. In navolgende paragraaf (onder "Kansen t.b.v. de NNN") wordt daar nader op ingegaan.

~Ruimtebeslag NNN

Realisatie van de fietsbrug ligt binnen de NNN en leidt daarmee tot verlies aan oppervlak nog te realiseren natuur. Dit geldt zowel voor het oppervlak ten oosten (NNN-oost) als ten westen (NNN-west) van het Amsterdam-Rijnkanaal. De westelijke hellingbaan loopt parallel aan het kanaal, ligt geheel binnen de NNN en beslaat ca. 6-10% (afhankelijk van de uitvoering) van de hier nog te ontwikkelen natuur. De oostelijke hellingbaan met aanlanding op de Vreelandseweg beslaat ca. 6% van de hier nog te ontwikkelen natuur, het aarden deel van de hellingbaan zal ca. 2% van de te ontwikkelen natuur beslaan.

De hellingbaan wordt in de Hoekerpolder en mogelijk in de Polder Braambrugge-Oostzijde (deels) op pijlers uitgevoerd. Hierdoor zal het uiteindelijke ruimtebeslag minder zijn omdat er geen (of minder) talud in NNN nodig is. De 'winst' is echter beperkt omdat biotoop onder de brug door schaduwwerking in kwaliteit beperkt is. Een brugconstructie heeft in het algemeen een mindere barrièrewerking, maar dit aspect is hier niet direct van belang. De barrièrewerking van een extensief gebruikt fietspad, over een verhoogd talud langs het kanaal zal naar verwachting zeer beperkt zijn. Het verminderde ruimtebeslag zal met transparante of gesloten hellingbaan relatief hetzelfde zijn, waardoor dit aspect niet onderscheidend is.

Het ruimtebeslag heeft geen effect op de aspecten Zones met bijzondere ecologische kwaliteit en Bijzondere soorten. Realisatie van de fietsbrug geeft geen beperking ten aanzien van mogelijke maatregelen in het kader van de ontsnippering van het MJPO-knelpunt Nigtevecht. In de plannen is voorzien in de aanleg van natuurvriendelijke oevers of fauna uitstapplaatsen en stapstenen, waarmee invulling gegeven wordt aan ontsnippering van het plaatselijke knelpunt. Realisatie betekent wel dat voor de te ontwikkelen natuur in de stapstenen NNN-oost en NNN-west 1,8 ha minder oppervlak beschikbaar is. Bij de NNN-west is dit een afname van 6-10% en bij NNN-oost is dit 2-6%. Dit kan de functie van de stapstenen beperken. Realisatie van de fietsbrug heeft daarmee vanuit ruimtebeslag een negatief effect op het aspect Samenhang en robuustheid NNN. Dit is niet bezwaarlijk, zolang de uitwisseling van dieren tussen natuurvriendelijke oever en stapsteen gewaarborgd is.

~Gebruik van de fietsbrug

Kritische factor bij het gebruik van de fietsbrug is verlichting, deze dient vleermuisvriendelijk te zijn. Hiermee wordt uitstraling naar Fort Nigtevecht en het Amsterdam-Rijnkanaal met de NNN aan weerszijde voorkomen dan wel beperkt. Uitstraling naar Fort Nigtevecht is gelet op de afstand tot de fietsbrug niet aan de orde. Effecten op vleermuizen op het Fort als gevolg van verlichting zijn daarmee uit te sluiten.

Bij de beoordeling is er van uitgegaan dat geluid van toekomstig fietsverkeer geen reële bijdrage levert aan het huidige geluidsniveau als gevolg van scheepsvaart en lokale verkeer. Verstoring van natuurwaarden van de NNN (Fort Nigtevecht, NNN-oost en NNN-west) als gevolg van geluid is dan ook uitgesloten.

Gebruik van de fietsbrug heeft daarmee geen effect op de aspecten Zones met bijzondere ecologische kwaliteit, Bijzondere soorten en Essentiele verbindingen. Effecten op het functioneren van de bestaande NNN, Fort Nigtevecht, zijn uit te sluiten.

Kansen t.b.v. de NNN

Realisatie van de fietsbrug kan kansen bieden voor soorten, bijvoorbeeld doordat de aanleg leidt tot nieuw biotoop waar planten en dieren van kunnen profiteren. De grondlichamen kunnen in combinatie met te realiseren moeras betekenis hebben voor de ringslang en kleine marterachtigen, doelsoorten van de ecologische verbinding Vecht en het MJPO knelpunt. De overgang van nat naar vochtig en droog biedt een kleinschalige afwisseling waar ook andere planten en dieren van kunnen profiteren.

De fietsbrug zelf kan voor kleine zoogdieren en kleine marterachtigen gebruikt worden om het kanaal over te steken. Over het gebruik van, niet mede voor natuur ingerichte, kunstwerken door dieren is vooral anekdotische informatie bekend.

De in de plannen opgenomen stapstenen en de oostelijke verbrede oeverstrook die als gevolg van het verleggen van de weg "Oostkanaaldijk" ontstaat vormen in dit opzicht een biotoop voor kleine zoogdieren en kleine marterachtigen in de directe omgeving van de fietsbrug en zal bijdragen aan de mogelijke functie van deze brug als verbinding voor dieren.

Het gebruik zal niet meer dan incidenteel zijn, maar kan wel bijdragen aan uitwisseling tussen populaties aan weerszijde van het kanaal. Dit heeft ook als het (zeer) incidenteel is een meerwaarde. In dit kader levert de fietsbrug ook een positieve bijdrage aan het aspect Samenhang en robuustheid NNN.

De in het MJPO voorgestelde natuurvriendelijke oevers of uitstapplaatsen (Min. V&W, 2004) vormen de laatste schakel in het kader van maatregelen aan A2 Noord en spoor Amsterdam – Utrecht, die zijn bedoeld om de barrières in de Ecologische verbinding Venen en Vechtplassen (EVVV), de natuurverbinding tussen het Vinkeveense en Loosdrechtse Plassengebied, op te heffen.

Het kunstwerk en vleermuizen

De fietsbrug zal voor lokaal foeragerende vleermuizen een functie als hop-over krijgen. Dieren die langs de bomenrijen aan weerszijde van het kanaal jagen steken deze dan langs de brug over om jachtterrein aan de andere kant te gebruiken. Een dergelijk gedrag is ook van rijkswegen bekend. Bij een inrichting van de NNN met natte en vochtige natuur zal de geschiktheid van de omgeving van de brug als jachtgebied voor vleermuizen sterk toe kunnen nemen.

Conclusie

De fietsbrug op ten zuiden van Nigtevecht biedt mogelijkheden via het principe van werk met werk maken invulling te geven aan nieuwe natuur. Het beperkte verlies aan oppervlak (nog te ontwikkelen) NNN kan gecompenseerd worden met stapstenen en kunstwerk over het kanaal een bijdrage aan het verminderen van de barrièrewerking

van het kanaal. De gekozen locatie met stapsteenfunctie draagt bij aan het verminderen van deze barrièrewerking van het Amsterdam-Rijnkanaal en versterkt daarmee het aspect Robuustheid en samenhang NNN. Daarmee versterkt de fietsbrug de maatregelen in het kader van het MJPO. Met de bijdrage van de fietsbrug met stapsteenfunctie aan het aspect Robuustheid en samenhang NNN wordt voor het beperkte ruimtebeslag voldoende gecompenseerd. Er is dan geen sprake van een significante aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN.

4.3.1.5 Conclusie

Gelet op bovenstaande, is het bestemmingsplan haalbaar met betrekking tot Overtreding van de Nb-wet is niet aan de orde; overtreding van de Flora-en faunawet wellicht, maar gelet op de beperkte mate van de overtreding zal een ontheffing verkregen kunnen worden. Tevens is initiatief in overeenstemming met de beleidsdoelstellingen inzake het NNN, sterker nog het initiatief draagt bij het NNN (verder) te realiseren.

4.3.2 Water

Europees beleid

In 2000 is de Kaderrichtlijn water vastgesteld waarin communautaire maatregelen zijn opgenomen betreffende water. Het doel van deze richtlijn is een integrale benadering van het waterbeheer. Dit betekent dat de interne samenhang tussen oppervlaktewater en grondwater, zowel waar de kwaliteits- als kwantiteitsaspecten betreft, als uitgangspunten worden genomen. Daarnaast betekent de integrale benadering dat diverse beleidsterreinen, waaronder de ruimtelijke ordening, door de richtlijn worden bestreken. Met de bestaande Nederlandse regelgeving kan het merendeel van de richtlijnverplichtingen worden uitgevoerd.

Rijksbeleid

Het rijksbeleid voor Water wordt gevormd door het Nationaal Waterplan (zie paragraaf 3.1.3).

Provinciaal beleid

De watersystemen in stedelijk gebied zijn voornamelijk afgestemd op afvoer (bij regen) en aanvoer (in droge perioden) van water. Een dergelijk systeem bezit onvoldoende veerkracht om in te kunnen spelen op de toekomstige ontwikkelingen. Aandachtspunten bij het streven naar een veerkrachtige duurzame inrichting en beheer in zowel bestaand als nieuw stedelijk gebied zijn de realisering van extra open water, de afkoppeling van schoon verhard oppervlak van de riolering, de aanleg van een verbeterd gescheiden rioleringsstelsels, het saneren van vervuillingsbronnen, de realisering van een natuurvriendelijke oeverinrichting en een duurzamer gebruik van (leiding)water (duurzame waterketen).

Vanaf het begin van planvorming dient overleg te worden gevoerd tussen gemeente, waterbeheerders en andere betrokkenen. Doel van dit overleg is gezamenlijk de uitgangspunten en wensen vanuit duurzame watersystemen en veiligheid te vertalen naar concrete gebiedsspecifieke ruimtelijke uitgangspunten. Hierbij geldt dat afwenteling moet worden voorkomen en dat de drietrapsstrategie "vasthouden, bergen en afvoeren" moet worden gehanteerd.

Voor nieuw stedelijk gebied, dient rekening te worden gehouden met de eis voor het minimale wateroppervlak ten behoeve van de waterberging; dit moet 10% van het bruto stedelijk gebied worden (inclusief stadsrand).

Regionaal beleid

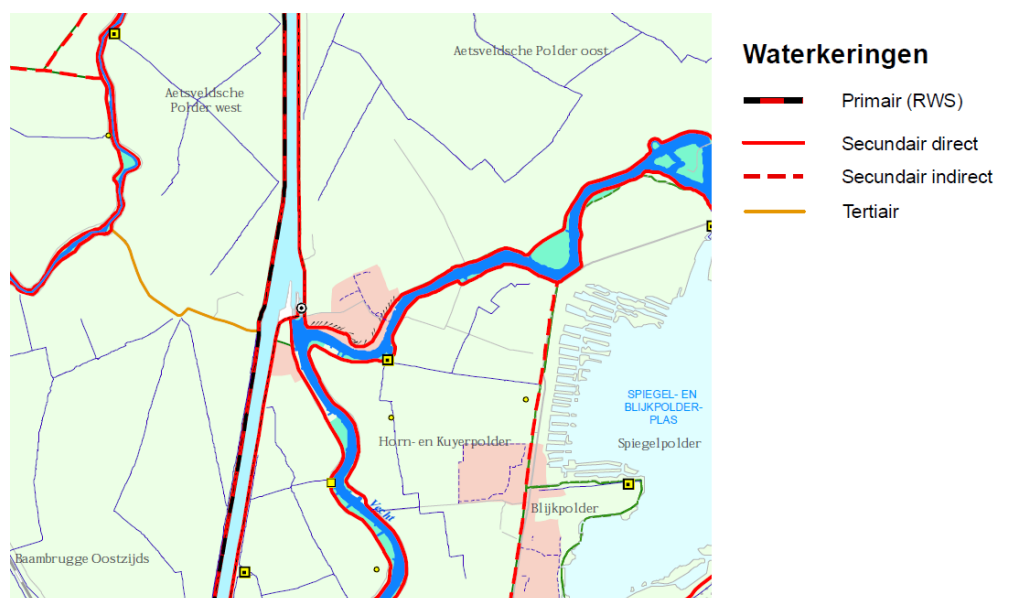
De betrokken waterbeheerder bij het plangebied is het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. De waterbeheerder is verantwoordelijk voor het stedelijke waterbeheer. Al deze onderdelen zijn verwerkt in het Waterbeheerplan AGV 2010-2015. Het waterbeheerplan AGV 2010-2015 gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijk (neven) taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is het in het waterbeheerplan beschreven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld zullen worden beoordeeld. Tevens is het gestelde in de Keur 2011 van het Hoogheemraadschap AGV van toepassing. Voor het keurgebied gelden bepalingen tot het onderhoud en gebruik van wateren, oevers en waterkering zowel bovengrond als in de grond. Overigens worden de uitvoerende taken van het Hoogheemraadschap uitgevoerd door Waternet.

AGV hanteert het beleid dat bij het aanbrengen van meer dan 1000 m² verharding in stedelijk gebied of meer dan 5000 m² in landelijk gebied 10-20% daarvan gecompenseerd moet worden in de vorm van oppervlaktewater voor waterberging. Door compensatie wordt voorkomen dat ernstige peilstijging optreedt door afstromend regenwater met wateroverlast tot gevolg. Verhard oppervlak infiltreert immers geen water. Bovendien leidt neerslag tot een versnelde afvoer op het omringende onverharde gebied c.q. het bestaande oppervlaktewater. Door geen voorzieningen te treffen, zoals het aanleggen van extra open water, kunnen ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot een versnelde afvoer en eventuele onacceptabele hoge peilstijgingen in het regionale watersysteem, met name bij pieken. Het is daarom verboden om zonder vergunning in het gebied van AGV verharde oppervlakten aan te brengen met een totale oppervlakte van meer dan 5000 m², waarvan de neerslag geheel of gedeeltelijk, direct of indirect, wordt geloosd op het oppervlaktewaterlichaam (Keur d.d. december 2009).

AGV staat het beleid voor om te komen tot een scheiding van de afvalwaterstromen. Hierbij moet worden gedacht aan het afkoppelen van daken, waarbij het afgevangen regenwater direct op het aanwezige oppervlaktewater wordt geloosd. Uiteraard moet rekening worden gehouden met de beperkingen, die hieromtrent gesteld worden door de waterkwaliteitsbeheerder. Dit behelst onder andere het niet toepassen van bepaalde materialen (bijvoorbeeld zink) voor standleidingen en/of dakgoten. Veranderingen met betrekking tot het scheiden van afvalwaterstromen en de riolering treden niet op door het voorliggende bestemmingsplan.

Beoordeling plan

In de Vecht is het gemiddelde peil -0,4 m NAP en in het Amsterdam Rijnkanaal is het gemiddelde peil -0,4 m NAP waardoor er in de normale situatie geen peilverschil is. Aan de westzijde van het Amsterdam Rijnkanaal ligt een primaire waterkering. Aan de oostzijde ligt een secundaire waterkering. De beheerder van deze keringen is Rijkswaterstaat.



Ligging waterkeringen en bebouwd gebied (bron: Keur AGV)

Bodemopbouw

In een grond onderzoek (als bijlage toegevoegd bij dit bestemmingsplan¹⁶) zijn op diverse plaatsen sonderingen gedaan. Daaruit kan de bodemopbouw bij benadering worden herleid. De bodemopbouw is bij benadering als volgt. Vanaf maaiveld tot circa -7 m NAP ligt de holocene deklaag. De deklaag is als volgt opgebouwd. Onder het maaiveld begint een slecht doorlatende laag van (siltige, humeuze) klei met een dikte van circa 3 m. Hieronder ligt een laag met voornamelijk veen. Deze laag is circa 1 m dik. Onder deze veenlaag ligt wederom een zandlaag.

Watersysteem

In de toekomstige situatie zal er in het plangebied geen wijziging optreden in het huidige watersysteem en de bestaande waterpeilen. Te dempen sloten dienen volgens beleid van de waterbeheerder, AGV, één-op-één terug te komen en dit zal ook gebeuren.

Toename verhard oppervlak

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

¹⁶ Grondonderzoek t.b.v. Fietsbrug te Nigtevecht, Lankelma geotechnisch adviesbureau, 11 juni 2014

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 geldt in de volgende gevallen;

- in stedelijk en glastuinbouwgebied wordt meer dan 1000 vierkante meter verhard oppervlak aangebracht;
- in overig gebied wordt meer dan 5000 vierkante meter verhard oppervlak aangebracht.

Het plangebied ligt niet in stedelijk of glastuinbouwgebied, maar in 'overig' gebied. Door de aanleg van het fietspad is er een toename van verharding. Deze toename heeft in principe een negatief effect op het waterbergend vermogen van het gebied. Verhard oppervlak infiltreert immers geen water. Bovendien leidt neerslag tot een versnelde afvoer op het omringende onverharde gebied c.q. het bestaande oppervlaktewater. Door geen voorzieningen te treffen, zoals het aanleggen van extra open water, kunnen ruimtelijke ontwikkelingen dus leiden tot een versnelde afvoer en eventuele onacceptabele hoge peilstijgingen in het regionale watersysteem, met name bij pieken.

Het exacte ontwerp van de fietsbrug is nog niet bekend. Derhalve is nog niet bekend hoeveel verharding er op maaiveld zal plaatsvinden. Bij uitvoering met aarden baan is de toename in verharding groter dan wanneer de brug op peilers wordt gebouwd. Daarom zal in het kader van de aanbesteding als voorwaarde mee worden gegeven dat voldaan moet worden aan de compensatie-eisen van de waterbeheerder. Dit zal tussen de 10 en 20% van de toename aan verhard oppervlak zijn. In het kader van het vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro wordt aan de waterbeheerder gevraagd van welk getal in dit geval moet worden uitgegaan en of er een voorkeur is ten aanzien van de wijze waarop van de watercompensatie plaatsvindt en waar.

Daarnaast zijn er oplossingen voor een betere afwatering. Door het water dat van het fietspad komt via de berm te laten afwateren, zal er vertraging optreden voordat het water in het oppervlaktewater terecht komt. Dit is een gunstigere oplossing dan af te wateren via een goot of drain.

Waterkering

Bij de aanleg van de fietsbrug zal de aanlanding van de brug, achter de primaire waterkering uitkomen. De aanlanding valt binnen de kernzone van de Westkanaaldijk ARK. Hier zal de aannemer rekening mee moeten houden en zal overleg moeten plegen met de beheerder. Voor deze primaire waterkering is dat RWS. Het doel van het overleg is om af te spreken onder welke voorwaarden de bouw doorgang kan vinden. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat het gewenste veiligheidsniveau gewaarborgd blijft.

Het nieuw aan te leggen fietspad sluit aan de oostzijde van het plangebied aan op de Vreelandseweg bij de Vecht; dit is een secundaire waterkering. Bij deze aansluiting wordt geen probleem verwacht. Bij het aanvragen van de watervergunning dient hier wel rekening mee gehouden te worden.

Ontwatering fietspad

De ontwatering is de afstand van de gemiddeld hoogste grondwaterstand in een jaar tot aan het maaiveld. Voor een fietspad wordt een minimale ontwatering van 0,7 m

geadviseerd. In het gebied met het fort is de ontwatering minder groot dan op het sluiseland. Er worden geen problemen verwacht met de ontwatering. Als er getwijfeld wordt of de norm gehaald wordt, kunnen aanvullende maatregelen genomen worden. Om de ontwatering te verbeteren kan gedacht worden aan; ophoging, drainage of een combinatie van beiden.

Waterkwaliteit

Het afstromende hemelwater van een fietspad is nagenoeg schoon. Door het hemelwater in de berm of in een greppel te infiltreren, worden mogelijke verontreinigingen gebonden aan de grond waarin het infiltreert.

Met het oog op de waterkwaliteit geldt voorts dat hemelwater dat op de fietsbrug valt, via het omliggende terrein afgevoerd wordt naar de omliggende watergangen.

Daarnaast worden zoveel mogelijk milieu- en watervriendelijke, waaronder beslist geen uitloogbare-, materialen worden gebruikt.

Het plan wordt in het kader van het vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro voorgelegd aan AGV. Eventuele eisen ten aanzien van compensatie worden dan vernomen. De verwachting is overigens dat de compensatie eenvoudig in het plangebied kan worden gerealiseerd. De gronden komen in eigendom van de provincie en binnen de bestemming Natuur is het ook mogelijk oppervlaktewater te realiseren.

Ligging binnen beschermingszone

Zowel aan de Vecht als het Amsterdam-Rijnkanaal is een beschermende werking toegekend v.w.b. het keren van water. De waterkerende functie uit zich in een kernzone en een beschermingszone. Het plangebied bevindt zich zowel binnen de kernzone als de beschermingszone van het Amsterdam-Rijnkanaal als de beschermingszone van de Vecht. Binnen deze zones mogen geen ruimtelijke ingrepen plaatsvinden die de beschermende functie (onevenredig) doen afnemen. Overleg met de waterbeheerder is nodig om te bepalen welke maatregelen genomen moeten worden dan wel welke aandachtspunten of voorwaarden er zijn.

Aangezien er op dit moment nog geen uitgewerkt ontwerp is, is het niet mogelijk nader onderzoek te doen naar de effecten van de constructie op de waterkering.

Uitgangspunt is evenwel dat, aangezien zowel het Amsterdam-Rijnkanaal als de Vecht op meerdere plaatsen zijn overbrugd, er geen belemmeringen hoeven te bestaan. De maatregelen/voorwaarden/ aandachtspunten worden opgevraagd aan de waterbeheerder in het kader van het vooroverleg ex art. 3.1.1. Bro. Ten tijde van de uitvoering kan AGV/Waternet beoordelen of aan de maatregelen/voorwaarden/aandachtspunten is voldaan. Los van het bestemmingsplan, heeft AGV via de Keur een krachtig instrument in handen, op basis waarvan nadere toetsing geborgd is (via de watervergunning).

De beschermingszones rondom de Vecht en het kanaal zijn van een dubbelbestemming Water – Waterkering voorzien. Hiermee is geregeld dat er geen werken plaatsvinden binnen de zone zonder dat vooraf om advies van de waterbeheerder is gevraagd.

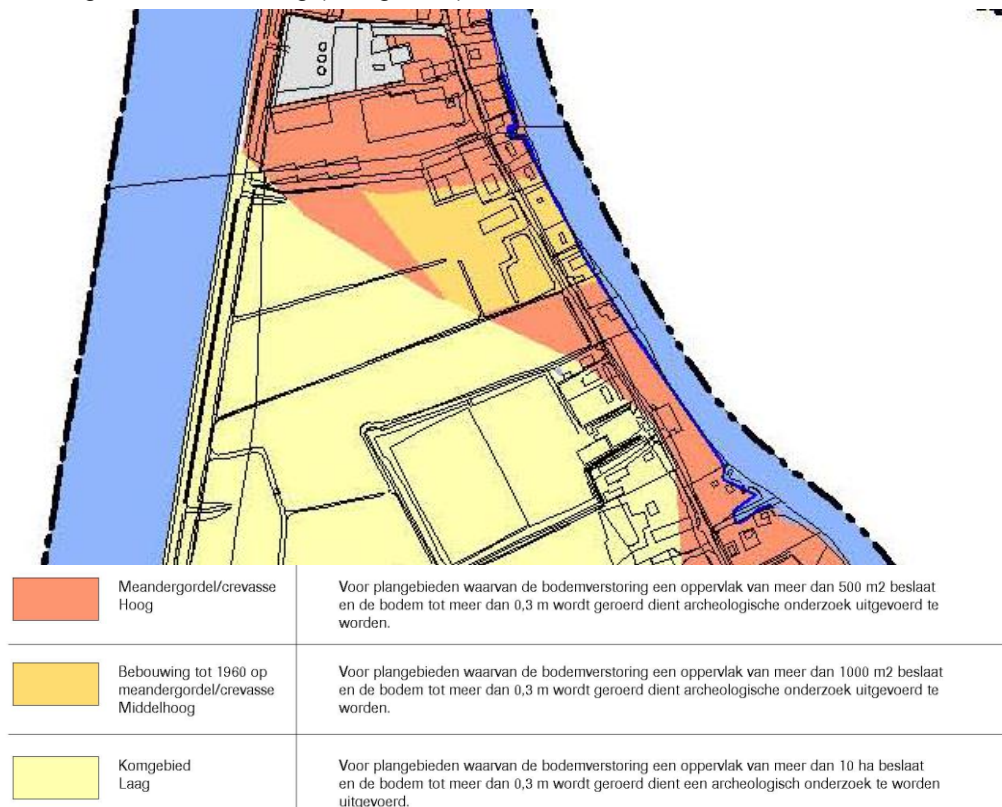
4.3.3 Archeologie

Wettelijk kader

In 1992 is het Verdrag van Malta opgesteld. Doel van dit verdrag is het behoud en beheer van het archeologisch erfgoed. Met ingang van 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. Met deze wijziging van de Monumentenwet zijn de afspraken van het Verdrag van Valletta op Malta uit 1992 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. De bescherming van archeologische waarden wordt door de Monumentenwet grotendeels bij de gemeenten neergelegd.¹⁷

De (voormalige) gemeente Loenen, Maarssen, Abcoude en Breukelen hebben in samenwerking op basis van de IKAW en Kichkaarten archeologische beleids- en verwachtingskaarten opgesteld. In deze kaarten staat waar de kans het grootst is om archeologisch materiaal te vinden en uit welke periode.

Uit de gemeentelijke archeologische verwachtings- en beleidskaart blijkt dat voor een klein deel van het plangebied een hoge archeologische verwachting geldt vanaf de Romeinse tijd (meandergordel/crevasse¹⁷). Voor het overige geldt een lage archeologische verwachting (komgebied).



¹⁷ Crevasses ontstaan bij hoge rivierafvoeren waarbij erosiegeulen ontstaan in de oevers van de rivier. Bij de vorming van crevassen of crevasse-complexen ontstaat vaak een groot aantal geulen tegelijk. Deze zogenaamde crevasse-geulen stromen als een soort miniatuur-rivieren de komgebieden in.

In de beleidsadvieskaart en bijbehorende toelichting wordt aanbevolen bodemingrepen in meandergordels zoveel mogelijk te voorkomen. Bij ruimtelijke ingrepen die meer dan 500 m² beslaan en de bodem tot meer dan 0,3 m roeren dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Voor de komgebieden is dit onderzoek "pas" nodig als de verstoring een oppervlak van meer dan 10 ha. beslaat en de bodem tot meer dan 0,3 m wordt geroerd. Van het laatste is geen sprake: de bodemingreep beslaat minder dan 10 ha. Er is daarom geen onderzoek verricht voor dit plandeel. Wel is de dubbelbestemming uit het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Landelijk Gebied Noord –enigszins geredigeerd-opgenomen. Voor het deel dat binnen de meandergordel valt is wel archeologisch bureau- en verkennend booronderzoek¹⁸ verricht.

Onderzoek

Op basis van het bureauonderzoek werd een gespecificeerde verwachting opgesteld. Het oostelijk deel van het plangebied strekt zich uit op westelijke/noordelijke oeverwal van de Utrechtse Vecht. De oeverwallen en crevasse complexen langs de rivier werden door hun hoge ligging en goede natuurlijke ontwatering als woongebied door mens uitgekozen, met name vanaf de 3^e /4^e eeuw toen een eind kwam aan de grootste rivieractiviteit. Voorts waren oeverwallen geschikt voor allerlei vormen van landbouw en fungeerden zij als ontginningsbasis voor de aangrenzende komgebieden, die vanaf de 10^e -12^e eeuw in strookvormige verkaveling werden ontgonnen. Daarnaast werden vanaf de eerste helft van de 17^e eeuw door Amsterdamse kooplieden verschillende buitenplaatsen aangelegd.

Bekende archeologische resten in het onderzoeksgebied stammen vrijwel altijd uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd. Sporen uit de Late IJzertijd, de Romeinse tijd en Vroege Middeleeuwen kunnen echter niet uitgesloten worden. Wel wordt aangenomen dat door de slechte afwatering het gebied in de Romeinse tijd weinig aantrekkelijk was voor bewoning. Indien aanwezig liggen oudere resten vaak tamelijk diep in de ondergrond en zijn ze meestal volledig afgedekt door jongere rivierafzettingen. Aan en direct onder het maaiveld kunnen archeologische resten uit de Late Middeleeuwen en de Nieuwe tijd aanwezig zijn.

Het centrale en westelijke deel van het plangebied strekt zich uit in het komgebied van de Vecht. Als gevolg van de zeer natte omstandigheden worden hier geen bewoningsresten verwacht. Wel kunnen ontginningssporen, zoals greppels, uit de periode vanaf 10^e -12^e eeuw aanwezig zijn.

Teneinde deze verwachting te toetsen en aan te vullen is in het plangebied een verkennend booronderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de bodemopbouw bestaat uit een opeenvolging van zandige en siltige kleipakketten. Het aflopende (naar beneden toe lichter wordend) profiel is kenmerkend voor oeverwallen. Op grond van de landschappelijke ligging van het plangebied gaat het hierbij om oeverafzettingen van de Utrechtse Vecht. Er is geen sprake van recente bodemverstoring. In het plangebied zijn geen eenduidige aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten vastgesteld. Wel is er sprake van een intacte oeverafzettingen.

¹⁸ Fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal, gemeente Stichtse Vecht en gemeente De Ronde Venen, Een Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek, ADC Heritage, 4 april 2014

Om de op het bureau-en booronderzoek gebaseerde gespecificeerde verwachting voldoende verder te kunnen toetsen wordt geadviseerd in het oostelijk deel van het plangebied (bij de Vecht) tijdens de graafwerkzaamheden in een archeologische begeleiding te voorzien. De archeologische begeleiding dient hetzelfde doel als een inventariserend veldonderzoek door middel van het aanleggen van proefsleuven (AB/IVO-P). Dit betekent dat indien bij de civiele werkzaamheden toch vondsten en of archeologische sporen worden aangetroffen, deze worden geregistreerd en, in zover de werkzaamheden dat toelaten, worden gedocumenteerd. De exacte invulling van de werkzaamheden dient te worden vastgelegd in een door de bevoegde overheid goed te keuren Programma van Eisen (PvE). Voor wat betreft het bestemmingsplan is dit deel voldoende onderzocht. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden kan het onderzoek verder plaatsvinden.

Voor het centrale en westelijke deel van het plangebied, dat zich in het komgebied van de Vecht uitstrekt, geldt een kleine kans op de aanwezigheid van archeologische waarden. Voor het gedeelte op het grondgebied van de gemeente Stichtse Vecht zal de vrijstellingsgrens (bodemmingrepen met een omvang van 10 ha en een diepte van 30 cm –mv) ten aanzien van archeologisch onderzoek niet worden overschreden. Nader onderzoek is hier dus niet nodig.

Voor het gedeelte op het grondgebied van de gemeente De Ronde Venen bestaat de kans dat de vrijstellingsgrens (bodemmingrepen met een omvang van 1 ha en een diepte van 30 cm –mv) mogelijk wel wordt overschreden. Omdat het ontwerp van het tracé hier nog niet bekend is, kan geen uitspraak worden gedaan over de noodzaak van archeologisch onderzoek. Er wordt daarom uitgegaan van een 'worst-case scenario', waarbij de verstoring meer dan 1 ha bedraagt. Het onderzoek naar dit deel wordt nog uitgevoerd. Ten tijde van het ontwerp bestemmingsplan worden de resultaten hier vermeld.

Conclusie

PM

4.3.4 Cultuurhistorie

Per 1 januari 2012 is een wijziging van de Bro in werking getreden die een verplichting inhoudt om in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. In hoofdstuk 2 is de cultuurhistorische ontstaansgeschiedenis beschreven; tevens is aangegeven hoe de fietsbrug daar binnen past. Tevens ligt het plangebied in de Stelling van Amsterdam. In hoofdstuk 2 en 3 wordt hier nader op ingegaan. De conclusie is dat in het bestemmingsplan een beschrijving is opgenomen hoe rekening is gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

De herziening van het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels zijn juridisch bindend. De toelichting moet hierbij gezien worden als een uitleg wat met de verbeelding en de regels wordt beoogd. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van de functies en vorm in het bestemmingsplangebied (zowel bebouwing als gebruik). De verbeelding heeft een rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat ruimtelijke plannen digitaal beschikbaar moeten zijn. Dit brengt met zich mee dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar zijn en op vergelijkbare wijze moeten worden gepresenteerd. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan digitale plannen moeten voldoen. Zo bevatten de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. SVBP kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvooi.

5.2 Planvorm

5.2.1 Verbeelding en regels

Uitgangspunt is dat de digitale verbeelding zoveel mogelijk informatie geeft over de in acht te nemen maten en volumes. De regels geven duidelijkheid over de bestemmingsomschrijving, de bouwregels en de specifieke gebruiksregels. In de regels zijn eventuele afwijkings- en wijzigingsregels opgenomen.

5.2.2 Bestemmingsvlak en bouwvlak

De in het plangebied aanwezige bestemmingen bestaan in de meeste gevallen uit twee vlakken: een bestemmingsvlak en een bouwvlak. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik toegestaan is. Het bouwvlak is een gebied dat op de digitale verbeelding is aangegeven waarvoor de mogelijkheden om gebouwen te bouwen in de regels zijn aangegeven. Het bouwvlak is op de digitale verbeelding voorzien van aanduidingen die betrekking hebben op de maatvoering.

5.2.3 Aanduidingen

Op de digitale verbeelding is een onderscheid gemaakt in verschillende aanduidingen. Alle aanduidingen die betrekking hebben op afmetingen, percentages en oppervlakten, zowel ten aanzien van het bouwen als ten aanzien van het gebruik, zijn maatvoeringsaanduidingen, waaronder de goot- en bouwhoogte, het maximum bebouwingspercentage en de bedrijfswoning.

Een aantal functieaanduidingen is gebruikt om de gebruiksmogelijkheden binnen een bestemming of een gedeelte daarvan nader te specificeren. Het kan hierbij gaan om een nadere specificatie van de gebruiksmogelijkheden, een expliciete verruiming daarvan of juist een beperking.

Alle aanduidingen met betrekking tot de wijze van bouwen en de verschijningsvorm van bouwwerken, worden bouwaanduidingen genoemd.

Een gebiedsaanduiding is een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor bij de toepassing van het bestemmingsplan specifieke regels gelden of waar nadere afwegingen moeten worden gemaakt.

5.3 Opbouw planregels

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende onderdelen:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregel.

5.3.1 Inleidende regels

Artikel 1: Begrippen

In dit artikel worden in dit bestemmingsplan gehanteerde begrippen gedefinieerd.

Artikel 2: Wijze van meten

Dit artikel bevat technische regelingen om onder andere oppervlaktes, hoogtes, dieptes en breedtes te kunnen bepalen.

5.3.2 Bestemmingsregels

Het bestemmingsplan kent 3 bestemmingen, een aantal dubbelbestemmingen en een drie aanduidingen.

Natuur

Aan de agrarische gronden is de bestemming Natuur toegekend. Het is daardoor mogelijk de gronden – al dan niet onder agrarisch natuurbeer- te ontwikkelen tot natuur.

Verkeer

De Kanaaldijk-Oost heeft de bestemming Verkeer gekregen. De bestemming is breder gelegd om de verlegging van de weg mogelijk te maken. Binnen de verkeersbestemming mogen tevens watervoorzieningen (te dempen sloot zal waarschijnlijk op het bestaande tracé van de dijk worden hergraven) als natuuroorzieningen (zoals een fauna – uitstappassage en stapstenen) aanwezig zijn.

Water

Het Amsterdam- Rijnkanaal is voorzien van de bestemming Water; dit geldt tevens voor de bestaande sloot tussen het weideland en de Kanaaldijk-Oost. Met de bestemming Water wordt geregeld dat het bestaande areaal Water in stand blijft.

Fietsbrug

De fietsbrug kan worden gerealiseerd binnen de aanduiding 'fietsbrug'. Aangezien op dit moment (het voorontwerp bestemmingsplan) het ontwerp van de fietsbrug nog niet exact bekend is waar de fietsbrug precies komt te liggen, is de aanduiding ruim opgenomen (er zijn enige meters ten opzichte van de plangrens aangehouden).

Dubbelbestemming Waterstaat- Waterkering

De op de verbeelding tot "Waterstaat- Waterkering" aangewezen gronden worden, naast de primaire bestemming, mede bestemd voor de bescherming van de Vecht. De bescherming van de waterkering is overigens voldoende geborgd in de Keur; het is daarom niet nodig om hiervoor tevens een afzonderlijk beschermingsregime in het bestemmingsplan in het leven te roepen. Het is echter wenselijk om te voorkomen dat wordt toegestaan dat de gronden worden gebruikt op een wijze die in strijd is met de Keur. Om deze reden is aangegeven dat watervergunningplichtige bouwwerken, werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden slechts kunnen worden uitgevoerd na inwerkingtreding van de watervergunning ('voorwaardelijk voorschrift').

Dubbelbestemming Waarde-Archeologie 4

Met deze bestemming wordt veilig gesteld dat eventuele archeologische relicten niet verstoord raken bij toekomstige grondroerende werkzaamheden van dieper dan 0,3 m diep of groter dan 100.000 m².

Dubbelbestemmingen Cultuurhistorie 3 en 4

Deze dubbelbestemmingen zijn overgenomen uit het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Landelijk Gebied Noord en beogen de waarden van respectievelijk de Stelling van Amsterdam en de buitenplaatszone van de Vecht te beschermen. Ook de bijbehorende regeling is afgestemd op het nieuwe bestemmingsplan. Wel is in afwijking van deze regeling de aanleg van een fietsfietsbrug en de ontwikkeling van natuur en water expliciet toegestaan; de afweging dat wezenlijke kenmerken van de cultuurhistorische elementen niet onevenredig worden aangetast als gevolg van aanleg van de brug, natuur en water wordt namelijk in dit bestemmingsplan gemaakt; het is zodoende niet nodig een bouwverbod of een omgevingsvergunningstelsel voor werken, geen bouwwerkzaamheden zijnde met betrekking tot voornoemde werkzaamheden op te nemen.

5.3.3 Algemene regels

Anti-dubbelregel

Deze regel dient te voorkomen dat situaties ontstaan welke niet in overeenstemming zijn met de bedoeling van het plan. Daar voor een gebouw een zeker open terrein is vereist, wordt via de anti-dubbelregel voorkomen dat eenzelfde terrein twee keer wordt "meegenomen" bij de beoordeling van een aanvraag omgevingsvergunning. Grond die al eerder moest worden meegeteld bij de beoordeling van een bouwplan mag niet nog eens worden meegeteld bij een nieuwe bouwaanvraag.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal gebruiksverboden opgenomen die gelden voor alle gronden in dit bestemmingsplan.

Algemene aanduidingsregels

De aanduiding 'waterweg' is opgenomen voor het Amsterdam-Rijnkanaal; geregeld is dat scheepvaart t.b.v. vrachtschepen mag plaatsvinden.

Algemene afwijkingsregels

In concrete situaties kan het voorkomen dat afwijking van de gestelde normen aanvaardbaar is. Voor deze situaties is een afwijkingsbepaling ex artikel 2.12 van de Wabo opgenomen. Deze bepaling maakt afwijkingen van geringe aard mogelijk.

Algemene wijzigingsregels

Met behulp van dit artikel kunnen Burgemeester en wethouders wijzigingen in het plan aanbrengen op ondergeschikte onderdelen. Het kan zijn dat in de uitvoering van werken niet geheel voldaan kan worden aan de opgenomen regeling of plaatsaanduiding van de plek ten aanzien van bouwen en- /of gebruik van gronden. Burgemeester en wethouders dienen wel alvorens deze wijzigingsbevoegdheid toe te passen de belangen van derden af te wegen, te bezien of het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheidsbelangen niet onevenredig worden geschaad.

5.3.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan of waarvoor een bouwvergunning is aangevraagd, mogen blijven bestaan, ook wanneer dit strijdig is met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd worden.

Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

6 Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan/bouwplan is niet benoemd in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betekent dat geen exploitatieplan behoefte te worden vastgesteld. De gemeente neemt niet in financiële zin geen deel aan de ontwikkeling van dit plan; de financiering wordt door de provincie Noord-Holland en Utrecht verzorgd. Het budget hiervoor is reeds gereserveerd. De gemeente verzorgt de planologische kaders na toetsing van de planontwikkeling. De ambtelijke kosten voor de realisatie van het plan zijn voor de gemeente anderszins verzekerd. Wel kan eventuele planschade worden geclaimd bij de gemeente. Hierover zijn afspraken gemaakt tussen provincie Utrecht en de gemeente. Voor de gemeente zijn er derhalve alleen apparaatskosten. De financieel-economische uitvoerbaarheid van dit plan is zodoende aangetoond.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Inspraak en vooroverleg

Het (voorontwerp) bestemmingsplan zal in het kader van het vooroverleg ter advisering naar de diverse overleginstanties gestuurd. Tegelijk wordt het plan aan inspraak onderhevig gemaakt. De inspraak-en overlegreacties zullen in deze paragraaf of in een separate nota te zijner tijd worden samengevat en van een antwoord voorzien. Tevens wordt aangegeven of de reactie aanleiding is het plan aan te passen.

6.2.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk en mondeling op het plan te reageren. Aangegeven wordt tevens of de eventueel ingediende zienswijzen aanleiding zijn het plan aan te passen en zo ja om welke aanpassingen het gaat.