



**Royal
HaskoningDHV**
Enhancing Society Together

Bestemmingsplan A9 - verbreding Ronde Hoep - A2

Toelichting

Documenttitel: Bestemmingsplan A9 - verbreding Ronde Hoep - A2
Toelichting

Status: ontwerp

Datum: 23 oktober 2019

Projectnaam:

Projectnummer: BG7122

Opdrachtgever: gemeente Ouder-Amstel

Referentie:

Auteur(s): Luitzen Jager

Collegiale toets: Jan-Willem Geuke

Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door:

Datum/paraaf vrijgave:

A9 - verbreding Ronde Hoep - A2

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doel	5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3 Vigerende plannen	6
1.4 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2 Huidige situatie	7
2.1 Ruimtelijke structuur	7
2.2 Historie	7
Hoofdstuk 3 Beleidskader	9
3.1 Rijksbeleid	9
3.2 Provinciaal beleid	10
3.3 Regionaal beleid	12
3.4 Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	15
4.1 Tracébesluit Schiphol - Amsterdam - Almere	15
4.2 A9 ter hoogte van de Bullewijker- en Holendrechtterpolder	16
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	17
5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)	17
5.2 Bedrijven en milieuzonering	19
5.3 Verkeer	19
5.4 Luchtkwaliteit	21
5.5 Geluidhinder	22
5.6 Externe veiligheid	23
5.7 Bodemkwaliteit	24
5.8 Water	25
5.9 Ecologie	27
5.10 Archeologie en cultuurhistorie	29
Hoofdstuk 6 Juridische planopzet	31
6.1 Algemeen	31
6.2 Toelichting op de regels	31
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid	35
7.1 Economische uitvoerbaarheid	35
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
7.2.1 Inspraak	35
7.2.2 Overleg	35
7.2.3 Zienswijzen	36

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De mobiliteit op het wegennet in de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere is in de afgelopen jaren sterk gegroeid. Dat komt vooral door de economische groei en de stijging van het inwonertal. Dit veroorzaakt veel knelpunten op het wegennet.

Om dit probleem op korte termijn zo goed mogelijk te beheersen, wordt onder de noemer 'weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere' een aantal projecten uitgevoerd, die ten doel hebben de bestaande wegcapaciteit te vergroten. Het betreft aanpassingen aan (delen van) de A1, A2, A6, A9 en A10-oost en de knooppunten Holendrecht, Badhoevedorp, Diemen, Amstel, Muiderberg en Almere.

Hier toe heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit 'Weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere' op 21 maart 2011 vastgesteld (het Tracébesluit). Ter hoogte van Amstelveen is dit Tracébesluit gewijzigd van een tunnel in een verdiepte ligging. Het gewijzigde Tracébesluit wegutbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2017 is vastgesteld op 7 maart 2017.

Onderdeel van het Tracébesluit is een verbreding van de A9 gelegen binnen de gemeente Ouder-Amstel op het tracé tussen polder de Ronde Hoep en knooppunt Holendrecht (A2). De A9 ter hoogte van Ouderkerk aan de Amstel vormt een belangrijke verbinding tussen Schiphol Amstelveen en Amsterdam Zuidoost. De weg wordt op dit traject onder meer verbreed van een weg met twee keer drie rijstroken naar een weg met deels twee keer vijf rijstroken en een weefvak, deels vier rijstroken en een wisselstrook.

De uitbreiding van de bestaande A9 voor dit traject past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Een nieuw bestemmingsplan is noodzakelijk om de verbreding van de A9, zoals opgenomen in het Tracébesluit, planologisch mogelijk te maken. Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op het A9 tracé Ronde Hoep - knooppunt Holendrecht (A2).

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De Rijksweg A9 loopt van Diemen naar Alkmaar, waar deze overgaat in de N9 die doorloopt naar Den Helder. Dit bestemmingsplan betreft het gedeelte van de A9 ter hoogte van de kern Ouderkerk aan de Amstel tussen de Bullewijk aan de westzijde en knooppunt Holendrecht aan de oostzijde. Ter plaatse van het plangebied ligt aan de noordzijde de Ouderkerker Plas en aan de zuidzijde de Holendrechter- en Bullewijkpolder. Afbeelding 1.1 toont de ligging van het plangebied. Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door de A2.



Afbeelding 1.1 Ligging plangebied

1.3 Vigerende plannen

Voor het plangebied geldt bestemmingsplan "Ouderkerkerkplas e.o.", vastgesteld op 21 februari 2002. Ter plaatse van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan wordt de huidige A9 mogelijk gemaakt. Voor het nieuwe tracé op basis van het Tracébesluit dient echter een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld.

Voor het oostelijke deel van de gemeente Ouder-Amstel is op 6 maart 2014 het bestemmingsplan Buitengebied Noord vastgesteld. Op basis van het Tracébesluit is het plangebied voor de A9 buiten het bestemmingsplan Buitengebied Noord gehouden. Met voorliggend bestemmingsplan wordt voldaan aan de verplichting op grond van de Tracéwet om de aanpassingen aan de A9, zoals vastgelegd in het Tracébesluit, voor dit tracé te verwerken in een bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het Rijk, de provincie en de gemeente uiteen gezet. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de doelstelling en uitgangspunten van het project. Hoofdstuk 5 gaat over de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet waarbij de verbeelding en planregels worden besproken. Tot slot volgt in hoofdstuk 7 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van het vooroverleg en de tervisielegging.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

De A9 doorkruist de gemeente Ouder-Amstel van oost naar west. Binnen de gemeente Ouder-Amstel is de A9 gelegen ten zuiden van de kern Ouderkerk aan de Amstel en de Ouderkerkerplas en doorkruist de polder De Ronde Hoep en de Holendrecht- en Bullewijkerpolder. Aan de oostgrens van de gemeente Ouder-Amstel sluit de A9 aan op de A2, ter plaatse van knooppunt Holendrecht.

2.1 Ruimtelijke structuur

Het plangebied betreft het trace van de A9 tussen het riviertje de Bullewijk en knooppunt Holendrecht, waar de A9 aansluit op de A2 ligt (tevens de oostelijke gemeentegrens), een traject van circa 2,2 kilometer. Dit deel van de Rijksweg A9 is in 1974 geopend. De A9 vormt op deze locatie de verbinding tussen Schiphol Amstelveen en Amsterdam Zuidoost. De A9 bestaat in de huidige situatie uit twee maal drie rijstroken met een maximumsnelheid van 100 km/u.

Afbeelding 2.1 toont de ruimtelijke structuur van het plangebied. Ten noorden van het plangebied ligt de Ouderkerkerplas, een voormalige zandwininput die is ontstaan bij de aanleg van de A9. Ten zuiden van het plangebied ligt de Holendrecht- en Bullewijkerpolder die bestaat uit agrarische percelen.



Afbeelding 2.1 Huidige situatie A9 met noordelijk de Ouderkerkerplas en zuidelijk de polder Holendrecht- en Bullewijkerpolder

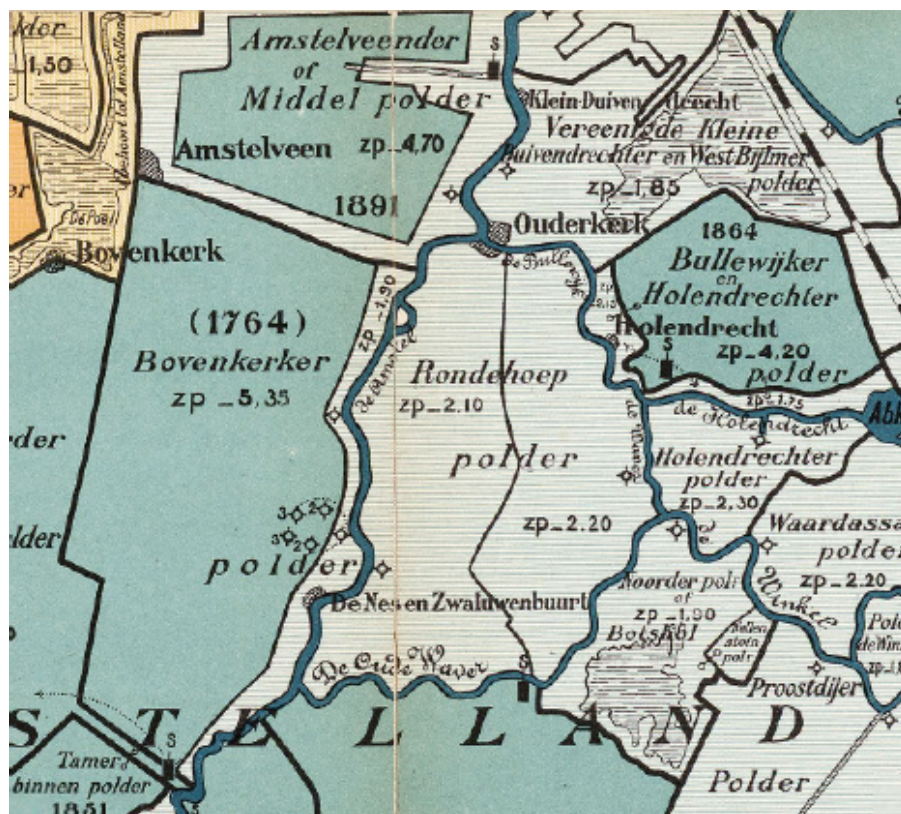
2.2 Historie

De Bullewijker- en Holendrecht polder (of Holendrecht- en Bullewijkerpolder) is een poldergebied ten oosten van Ouderkerk aan de Amstel in de Nederlandse gemeente Ouder-Amstel.

De Amsterdamse wijk Bullewijk is ontstaan door ophoging van een deel van de Bullewijker- en Holendrecht polder. Een deel van de polder, rond de Ouderkerkerplas, is tegenwoordig recreatiegebied.

Tot in de negentiende eeuw was de polder nog een veenderijplas maar toen werd begonnen met de aanleg van een dijk op enige afstand van de Holendrecht en Bullewijk. In eerste instantie diende de dijk ter voorkoming van afslag en wateroverlast voor het omliggende land. In 1864 werd begonnen met het vervenen van de plas en nadat deze drooggemalen was verloor de dijk zijn functie. De dijk werd zelfs over grote afstand onderdeel van het te begrazen weiland. De polder strekte zich toen uit van de

Middenweg tot aan de Abcouderstraatweg en viel voor een klein gedeelte, nabij de Abcouderstraatweg, onder de voormalige gemeente Weesperkarspel. De binnendijk is nog altijd duidelijk in het landschap te herkennen en slingert zich op korte afstand van het water van de Bullewijk en de Holendrecht door het weiland. Afbeelding 2.2 toont een historische kaart van het plangebied uit 1901.



Afbeelding 2.2 De Bullewijker- en Holendrecht polder op de polderkaart van W.H. Hoekwater uit 1901 (bron: Wikipedia)

Tegenwoordig is een deel van de polder in gebruik genomen door de dijklichamen van de A2 en A9 maar ook zijn er nog enkele landbouwbedrijven. Daarnaast worden de polder gebruikt voor recreatie en zijn er fietsroutes. De polder wordt beheerd door Groengebied Amstelland.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid heeft onder meer de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040 vervangen. De structuurvisie heeft betrekking op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basishouders op het gebied van milieu, leefomgeving, (water-)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen m.b.t. (inter-)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

Daarnaast wordt (boven-)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (waaronder Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

De structuurvisie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig". Voor deze drie hoofddoelen zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

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.

Dit bestemmingsplan heeft raakvlakken met de volgende drie nationale belangen:

Nationaal belang 1: Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.

Het rijk wil een sterke internationale concurrentiepositie behouden. Hiervoor moet worden ingezet op de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van main-, brain- en greenports. Schiphol is hier één van. Daarnaast heeft de metropool Amsterdam ook een belangrijke rol. Om het vestigingsklimaat te optimaliseren moet er een voldoende voorraad voorzieningen zijn, maar ook landschappelijke kwaliteit is belangrijk.

Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.

Het Rijk wil investeringen in wegen meer in samenhang met spoorwegen en vaarwegen doen. Door de investeringen in de diverse modaliteiten (evenals de maatregelen van decentrale overheden voor het openbaar vervoer en de fiets) als een integraal pakket te beschouwen, ontstaan kansen voor verbeteringen in het mobiliteitssysteem als geheel en versterking van multimodale knooppunten (voor personen en goederen) daarbinnen.

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

Het Rijk heeft als taak de gezondheid van burgers te beschermen. Hiervoor moeten kwaliteitsnormen op het gebied van geluid, lucht, bodem en water gehaald worden. De problemen moeten bij de bron aangepakt worden en bij nieuwe ontwikkelingen moeten de milieueffecten worden afgewogen.

Het verbreden van de A9 verbetert de bereikbaarheid van Amsterdam Zuid-Oost en Schiphol (nationale belangen 1 en 5). De toepassing van tweelaags ZOAB draagt bij aan de vermindering van de geluidsoverlast (nationaal belang 8).

Noordwest-Nederland

Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, worden in de SVIR de rijksopgaven gebiedsgericht beschreven. Ouderkerk aan de Amstel behoort tot de regio Noordwest-Nederland. Dit gebied beslaat de provincies Noord-Holland en Flevoland en het IJsselmeergebied. Binnen dit gebied is de Metropoolregio Amsterdam de grootste stedelijke regio. Voor dit MIRT-gebied worden verschillende opgaven beschreven die van nationaal belang zijn. De relevante punten in dit beleid voor de A9 gaan over de bereikbaarheid van de metropool Amsterdam en Schiphol. Beide gebieden zijn van nationaal economisch belang en behoren daarom goed bereikbaar te zijn.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De inwerkingtreding van de Wro op 1 juli 2008 heeft gevolgen voor de doorwerking van het nationale ruimtelijke beleid. Totdat de Wro in werking was getreden was het geldende rijksbeleid vastgelegd in Planologische Kernbeslissingen (PKB's). Sinds 1 juli 2008 zijn deze documenten alleen nog bindend voor het rijk en niet meer voor andere overheden. Het rijk kiest ervoor om het deel van het ruimtelijk beleid dat bedoeld is bindend te zijn voor andere overheden, ook onder de Wro te borgen. Dit kan via een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB).

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is de AMvB die het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid vormt over ruimtelijke ordening.

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

Op 1 oktober 2012 is de tweede tranche van het Barro in werking getreden. In deze tranche vormt een vertaling van nieuw ruimtelijk beleid van het Rijk, dat eerder is vastgelegd in o.a. de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de MIRT-agenda's. Dit deel van het Barro bevat regels voor onder meer radarverstoringgebieden, militaire terreinen, reserveringsgebieden voor nieuwe hoofdwegen en spoorlijnen en reserveringsgebieden voor uitbreiding van enkele bestaande hoofdwegen.

Op 1 juli 2014 zijn de wijzigingen van het Barro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Deze wijziging heeft betrekking op buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen die van nationaal belang zijn. Tevens is hiermee een aantal verbeteringen aangebracht in het Barro.

Conclusie Rijksbeleid

Het rijksbeleid dat van toepassing is heeft voornamelijk betrekking tot bereikbaarheid en een goed wegennet. Het verbreden van de A9 heeft tot doel om de verkeersknelpunten in de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere op te lossen en is daarmee een uitwerking van het Rijksbeleid. Dit bestemmingsplan past binnen de uitgangspunten van het Rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 "Kwaliteit door veelzijdigheid" is vastgesteld op 21 juni 2010. De

structuurvisie is sindsdien meerdere malen herzien. Het beleid is onderverdeeld in drie provinciale hoofdbelangen: ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. De provinciale sturing richt zich op bovenlokale en regionale belangen.

De provincie zet in op klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik. In het kader van klimaatbestendigheid dient er ruimte gevonden te worden voor bescherming tegen wateroverlast, voor voldoende schoon drinkwater en voor duurzame energie. De ruimtelijke kwaliteit wordt operationeel gemaakt in het behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit van het landschap. Duurzaam ruimtegebruik wordt nagestreefd door functies slim te combineren en te zorgen dat deze goed bereikbaar zijn.

Onder duurzaam ruimtegebruik wordt het plaatsen van de juiste functies op de juiste plek verstaan. Deze juiste plek wordt bepaald door verschillende factoren zoals de aanwezige milieukwaliteit, de behoefte aan voorzieningen zoals passende huisvesting voor bewoners en bedrijven op specifieke locaties en de bereikbaarheid van die locaties. Uitgangspunt is een zorgvuldige afweging tussen verschillende belangen, waarbij milieukwaliteiten als (externe) veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, geur en geluid, maar ook waterkwaliteit belangrijke randvoorwaarden zijn. Hierbij streeft de Provincie naar oplossingen die ruimte laten voor veranderende omstandigheden en die zo efficiënt mogelijk gebruik maken van de beschikbare ruimte.

Voor de structuurvisie is een plan-MER opgesteld. Dit plan-MER biedt informatie over de milieugevolgen van de beoogde ontwikkeling van Noord-Holland tot 2040. Voor voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten stuurt de provincie vooral aan om bestaande locaties te intensiveren en herstructureren, naast het zoeken naar nieuwe locaties voor bedrijven. Dit zijn locaties “binnen bestaand bebouwd gebied”. Bereikbaarheid gaat een rol spelen in de locatiekeuze voor nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld werklocaties (duurzame bereikbaarheid).

Bereikbaarheid is een belangrijk provinciaal speerpunt, het is cruciaal voor de verdere economische ontwikkeling van de provincie en de toegankelijkheid van voorzieningen voor bewoners en bezoekers. De provincie streeft dan ook naar een snel, betrouwbaar, robuust en veilig regionaal wegennetwerk.

Provinciale Ruimtelijke Verordening

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 hebben provincies de bevoegdheid gekregen om een ruimtelijke verordening vast te stellen. Provinciale Staten hebben juli 2016 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) opnieuw vastgesteld. In deze verordening stelt de provincie regels met betrekking tot de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. Deze regels vloeien voort uit de provinciale belangen die zijn vastgelegd in de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Bij het stellen van deze regels mogen provinciale belangen niet in het geding zijn.

In een provinciale verordening kunnen regels zijn opgenomen ter bescherming van specifieke waarden (zoals natuur-, landschappelijke of cultuurhistorische waarden) of ten behoeve van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld vestigingsregels voor intensieve veehouderij of detailhandelsvoorzieningen).

Relevante Regels

Natuurnetwerk Nederland (NNN) (hoofdstuk 4)

Het plangebied is gelegen binnen en nabij Natuurnetwerk Nederland. Hierbinnen zijn nieuwe ontwikkelingen niet zonder meer toegestaan. Nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur van groot nationaal belang is wel toegestaan.

Bufferzones (artikel 24)

Het plangebied is gelegen binnen de provinciale bufferzone. Binnen deze zones wordt verdere verstedelijking in de vorm van nieuwe bebouwing buiten bestaand bebouwd gebied niet mogelijk gemaakt. Dit bestemmingsplan maakt verdere verstedelijking niet mogelijk.

Weidevogelleefgebied (artikel 25)

In het zuiden grenst het plangebied aan weidevogelleefgebied, het plangebied is echter niet in weidevogelleefgebied gelegen. Derhalve is de uitbreiding van de A9 toegestaan.

Aardkundig waardevol gebied (artikel 8)

Volgens artikel 8 dient in de toelichting van een bestemmingsplan te worden aangegeven in hoeverre rekening is gehouden met de in het gebied voorkomende aardkundige waarden. In paragraaf 5.10 wordt nader ingegaan op de aardkundige waarde van het plangebied.

Watervisie 2021

De provinciale watervisie 2021 geeft duidelijkheid over de strategische waterdoelen tot 2040 en de acties tot 2021. Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur.

De watervisie heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In de watervisie staan de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid van de provincie Noord-Holland. Alle ruimtelijke opgaven uit de watervisie zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

Conclusie provinciaal beleid

Het verbreden van de A9 en het daarmee verbeteren van de bereikbaarheid is in lijn met het provinciaal beleid. Voor wat betreft de invulling van het plan voldoet het bestemmingsplan aan de uitgangspunten van provinciaal beleid.

3.3 Regionaal beleid

Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040

In het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 voor Metropoolregio Amsterdam wordt op regionale schaal verwoord en verbeeld welke ruimtelijke opgaven er in de regio zijn. Het Ontwikkelingsbeeld is bedoeld als basis voor de in de komende jaren op te stellen structuurvisies van de verschillende overheden in de Noordvleugelregio.

De ambitie is om de Noordvleugel van de Randstad in de komende decennia te ontwikkelen tot een Europese metropool. Het succesvol verder ontwikkelen van de Noordvleugel moet gericht zijn op het creëren van een hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven. Het behoud, de versterking en de ontwikkeling van de groenblauwe structuur is van wezenlijk belang voor de kwaliteit van de regio. De volgende ordeningsprincipes zijn bepalend voor de toekomstige ruimtelijke structuur van de metropolitane regio: bundeling, intensivering, diversiteit en verbinding.

Gebiedsperspectief Amstelscheg

De provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam, Amstelveen en Ouder-Amstel, het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de stadsdelen Zuid, Zuidoost en Oost hebben gewerkt aan een bestuursakkoord voor de Amstelscheg. Het bestuursakkoord bevat afspraken over doelstellingen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, landschap, landbouw, recreatie, water en natuur. De betrokken partijen willen met het akkoord de kernkwaliteiten van het gebied veilig stellen. De betrokken partners hebben gewerkt aan een gebiedsperspectief inclusief beeldkwaliteitsplannen die als handreiking dienen voor het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen. Deze stukken zijn in november 2011 afgerond en werden vooraf gegaan aan het 'ontwikkelperspectief voor de Amstelscheg' in februari 2010.

De hoofddoelstellingen van het gebiedsperspectief zijn;

- Positie versterken;
- Landschappelijke karakteristiek versterken;
- Toegankelijkheid versterken;
- Programma ontwikkelen.

Conclusie

De verbreding van de A9 draagt bij aan de toegankelijkheid van de Amstelscheg en daarmee aan de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam. Dit plan sluit dan ook aan op het regionaal beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Ouder-Amstel 2007

In de 'Structuurvisie gemeente Ouder-Amstel 2007' (vastgesteld 2008) verwoordt de gemeente haar visie op de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van haar grondgebied voor de lange termijn. De gemeente kenmerkt zich door het overwegend groene en landelijke karakter. De gemeente omvat drie kernen die aanzienlijk van elkaar verschillen: Duivendrecht, Ouderkerk aan de Amstel en het buurtschap Waver. Duivendrecht ligt in het grootstedelijk gebied van Amsterdam. Ouderkerk aan de Amstel en het buurtschap Waver liggen binnen de zogenaamde Amstelscheg, het groene en landelijke gebied. Ouderkerk aan de Amstel wil zijn dorpse karakter graag behouden en wil daarom weinig nieuwe woningbouw of ontwikkeling. De nadruk ligt op de landschappelijke kwaliteit en recreatie.

In de structuurvisie wordt de hinder van rijkswegen genoemd. De gemeente is dan ook voor het stimuleren van OV en minder voor de stimulatie van wegverkeer. Toch profiteert de gemeente ook van de bereikbaarheid die de rijkswegen verschaffen. Daarnaast wordt voldaan aan de doelstellingen zoals opgenomen in de Structuurvisie Ouder-Amstel 2007.

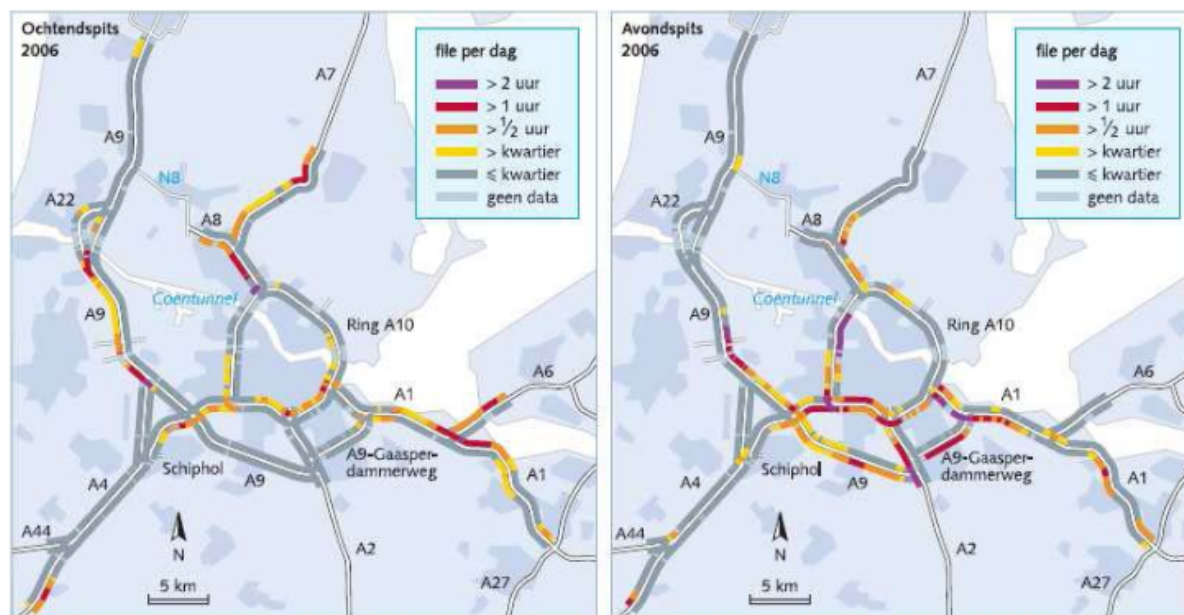
Conclusie

Onderliggend bestemmingsplan maakt het oplossen van verkeersknelpunten binnen de gemeente Ouder-Amstel mogelijk. De gemeente profiteert dan ook van de bereikbaarheid die de A9 opnieuw zal verschaffen.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Tracébesluit Schiphol - Amsterdam - Almere

Het wegennet tussen Schiphol, Amsterdam en Almere is cruciaal voor de bereikbaarheid van de Noordelijke Randstad. De verkeersintensiteiten op de A9, A10, A1 en A6 stijgen door economische groei en bevolkingsgroei, dit zorgt voor knelpunten en vertragingen op de wegen (zie afbeelding 4.1). De A9 tussen Ouderkerk en Aalsmeer werd in 1969 geopend. In 1976 reden er dagelijks 56.500 auto's over de weg. In 1986 waren dat er 80.000 per dag, in 2014 130.000. De verwachting is dat er na 2030 dagelijks 175.000 voertuigen over de A9 rijden.



Afbeelding 4.1 Files corridor Schiphol - Amsterdam – Almere (bron: rijkswaterstaat)

Deze groei van weggebruik zal doorgaan, waardoor de corridor zwaar overbelast zal zijn in 2020 als er geen ingrepen gedaan worden. De wegwitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere moet zorgen voor een verbeterde mobiliteit en bereikbaarheid. Verschillende ingrepen over de gehele corridor moeten daarvoor zorgen. Om deze ingrepen te kunnen uitvoeren heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit 'Weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere' op 21 maart 2011 vastgesteld. Afbeelding 4.2 toont het plangebied voor dit Tracébesluit.



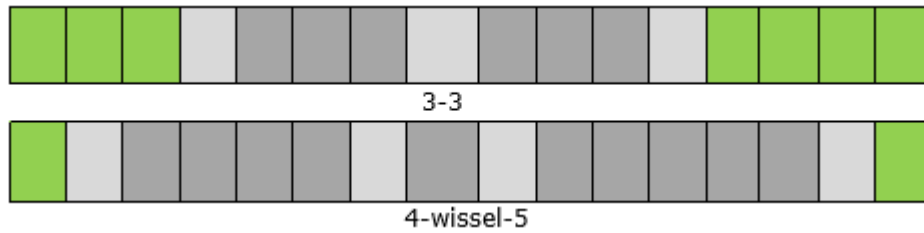
Afbeelding 4.2 Plangebied Tracébesluit 'Weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere'

Voorliggend bestemmingsplan is van toepassing op het oostelijk deel van het tracé van de A9 dat is gelegen binnen de gemeente Ouder-Amstel.

4.2 A9 ter hoogte van de Bullewijker- en Holendrecht polder

Tussen Badhoevedorp en Holendrecht wordt de A9 verbreed. Beide richtingen worden uitgebreid van drie naar vier rijstroken aan de noordzijde en vijf rijstroken aan de zuidzijde. In de middenberm van het oostelijk deel wordt over een lengte van 2,8 kilometer een wisselstrook gerealiseerd. Omdat de toerit vanaf de verzorgingsplaats ten westen van de Bullewijk op de A9 aansluit als 5^{de} rijstrook, is op dit hele stuk sprake van 5 rijstroken op de zuidelijke rijbaan.

De weg wordt aangelegd met tweelaags ZOAB (fijn), zodat de geluidsbelasting in de woonkern Ouderkerk aan de Amstel niet boven de 65 dB komt. Afbeelding 4.3 visualiseert de huidige en toekomstige situatie op het tracé van de A9 tussen Ouderkerk aan de Amstel en knooppunt Holendrecht.



Afbeelding 4.3 Huidige situatie (boven) en uitbreiding A9 (onder)

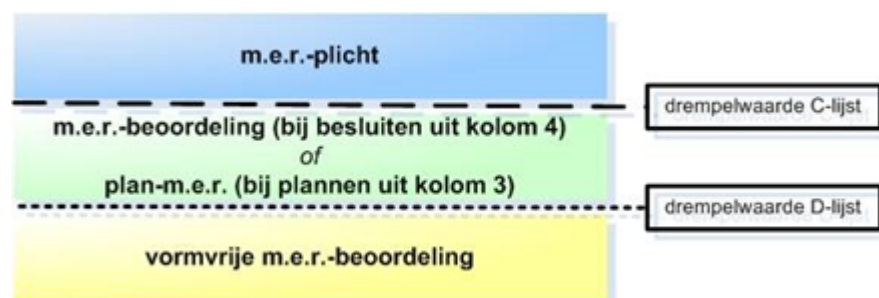
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)

Wettelijk kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor, of een besluit neemt over, projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. (de 'C-lijst') geeft de aard en omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben (m.e.r.-beoordeling). Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. (de 'D-lijst'). Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen zodra een project één of meer van de beschreven activiteiten in Onderdeel D bevat, ongeacht de omvang van deze activiteiten. Deze toets, de zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling, dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure nodig.

In afbeelding 5.1 zijn bovenstaande regels schematisch weergegeven:



Afbeelding 5.1 schematische weergave m.e.r.- (beoordelings)plicht (bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, via: <http://www.infomil.nl>)

Op basis van artikel 7.6 van de Wet milieubeheer kunnen Provinciale Staten als aanvulling op de 'C-lijst' uit het Besluit m.e.r. in de provinciale milieuverordening (of provinciale omgevingsverordening) extra activiteiten met gevallen, plannen en besluiten aanwijzen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben en dus m.e.r.-plichtig zijn.

De provinciale milieuverordening van de provincie Noord-Holland maakt onderdeel uit van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland. Provinciale Staten van Noord-Holland hebben in de Provinciale Ruimtelijke Verordening geen extra activiteiten met gevallen, plannen en besluiten aangewezen die m.e.r.-plichtig zijn.

In aanvulling op het voorgaande is er nog een zijspoor waardoor een plan m.e.r.-plicht kan gelden. Dit is het geval wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Dan geldt de verplichting tot uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet en daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een planm.e.r.

Beoordeling m.e.r.- (beoordelings)plicht

Eerst dient beoordeeld te worden of de activiteiten voorkomen in de C- of D-bijlagen van het Besluit m.e.r. 1994 en of de activiteiten de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden. Tevens dient beoordeeld te worden of significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand zijn uit te sluiten.

Onderdeel D Besluit m.e.r.

In de D-lijst staat onder 1.1 de volgende relevante activiteit vermeld:

"de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg".

Bijbehorende drempelwaarde: "in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer".

Gezien vorenstaande is voor het Tracébesluit 'Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere' een m.e.r. uitgevoerd.

Resultaten

De planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere is van een dusdanige grote omvang dat er voor gekozen is het m.e.r.-traject in twee fasen te knippen en in de eerste fase een afweging te maken tussen twee principiële onderscheidende alternatieven, te weten het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief. Het resultaat van deze 1e fase is beschreven in het MER 1e fase (december 2005). Na het verschijnen van dat MER heeft het kabinet er onder andere voor gekozen het Verbindingsalternatief niet verder uit te werken.

In het MER 2e fase (mei 2008 en aanvulling februari 2010) zijn de alternatieven die op basis van het MER 1e fase zijn overgebleven dan wel zijn toegevoegd verder uitgewerkt en beoordeeld op hun effecten op onder andere verkeer en vervoer en de leefomgeving. De betreffende stukken zijn te vinden via deze link.

Ten aanzien van het deeltraject Ouderkerk aan de Amstel – Holendrecht zijn drie alternatieven onderzocht:

1. Nulalternatief
 - a. Alternatief waarbij geen maatregelen genomen worden
2. Stroomlijnalternatief
 - a. Over het gehele traject worden wegen verbreed en de knooppunten worden beter gestroomlijnd. Voor het plangebied komt dit neer op een verbreding (aan de zuidzijde) van één rijstrook per rijbaan plus een wisselstrook.
3. Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)
 - a. Gelijk aan stroomlijnalternatief met extra maatregelenpakket (bijvoorbeeld doorzichtige geluidsschermen langs de Ouderkerkerplas).

In het MER voor het gehele traject is ook nog een locatiespecifiek alternatief opgesteld. Dit is een variant op het stroomlijnalternatief waarbij de A9 niet uitgebreid wordt. Deze is voor het plangebied gelijk aan het nulalternatief en wordt derhalve niet apart behandeld.

De alternatieven zijn met elkaar vergeleken op de volgende aspecten:

- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Ruimte
- Natuur
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie
- Bodem en water
- Mitigatie en compensatie

Uiteindelijk is het stroomlijnalternatief gekozen om uit te voeren met afwijkingen. Er zijn geen afwijkingen in het plangebied, de wegverbreding wordt uitgevoerd overeenkomstig het Stroomlijnalternatief.

Conclusie

Ten behoeve van het Tracébesluit 'Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere' is een m.e.r. uitgevoerd. Aangezien voorliggend bestemmingsplan een continuering van het Tracébesluit is, biedt deze m.e.r., samen met de onderzoeken behorende bij het Tracébesluit de input voor onderstaande paragrafen ten aanzien van de verschillende omgevingsaspecten.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Beleidsmatig kader

Bedrijfsactiviteiten kunnen hinder voor de (woon-)omgeving veroorzaken door lawaai, onaangename geuren, stof, trillingen, verkeers- en parkeeroverlast. Daarom is het nodig om bedrijfsactiviteiten (of andere functies die het leefmilieu belasten) op een aanvaardbare afstand van woningen of andere hindergevoelige functies te situeren, al dan niet gecombineerd met het treffen van speciale maatregelen. Voor de milieuzonering in dit plan is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (VNG, 2009).

Toetsing

Onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op het verbreden van een autosnelweg. Verkeer is geen activiteit die onder de bedrijven en milieuzonering valt. Omdat het verkeer constant in beweging is, is er ook geen sprake van een gevoelige activiteit. Een milieueffect vanuit de omgeving ten aanzien van de bedrijven en milieuzonering is dan ook niet te verwachten.

In onderstaande paragrafen wordt nader ingegaan op de verschillende milieu-aspecten.

Conclusie

Verkeer is geen activiteit die onder de bedrijven en milieuzonering valt. Binnen en nabij het plangebied zijn geen bedrijfsactiviteiten gelegen, waardoor het bestemmingsplan met het oog op de bedrijven en milieuzonering als uitvoerbaar geacht kan worden.

5.3 Verkeer

Inleiding

In het belang van een goede ruimtelijke ordening moet sprake zijn van een aanvaardbare afwikkeling van alle soorten verkeer. Bij ruimtelijke planning dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen.

Onderzoek

Het verkeer op de wegen op de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere loopt vast. Dat is een probleem dat alleen maar groter wordt, als er niets gebeurt. De bereikbaarheid van het gebied – en daarmee ook de leefbaarheid – lopen gevaar. Dit probleem trekt een zware wissel op de economische ontwikkeling van de Randstad.

De problemen op de weg zijn voor een groot deel het gevolg van ruimtelijke en economische ontwikkelingen van toenemende verstedelijking en bedrijvigheid. Het aanpakken van het bereikbaarheidsprobleem is andersom ook weer voorwaarde voor de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen.

Etmaalintensiteit

Op de A9 is tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht de etmaalintensiteit (het aantal voertuigen dat elke 24 uur een traject passeert) gestegen van 115.600 in het jaar 2000 naar 129.751 in het jaar 2007. Wanneer er geen maatregelen worden getroffen zal de etmaalintensiteit in 2020 zijn toegenomen tot 155.400.

Met de voorgenomen ontwikkeling zal de etmaalintensiteit in 2020 verder toenemen tot 189.400 voertuigen. Dit komt door ingrepen in de rest van het studiegebied en veranderende rijbewegingen.

Herkomsten en bestemmingen

De belangrijkste herkomsten van personenauto's op de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht tijdens de ochtendspits betreffen herkomsten uit Zuid-Holland en Noord-Holland. De bestemmingen liggen voornamelijk in Amsterdam en in mindere mate in Utrecht. Voor het vrachtverkeer geldt dat bijna de helft als herkomst Noord-Holland (Schiphol/bloemenveiling) heeft en dat de

belangrijkste bestemming regio Utrecht is.

De belangrijkste bestemming in de avondspits betreft Noord-Holland. Deze personenauto's hebben als meest voorkomende herkomst Amsterdam (meer dan de helft) en Utrecht (circa 1/3). De herkomsten van het vrachtverkeer liggen voornamelijk verspreid over Amsterdam, Utrecht en het buitenland. De voornaamste bestemmingen zijn Noord-Holland en Haarlemmermeer (Schiphol/Bloemenveiling Aalsmeer).

In 2020 is er geen sprake van significant afwijkende herkomsten en bestemmingen.

Verkeersknelpunten

De groei van het autoverkeer leidt onherroepelijk tot een toename van het aantal verkeersknelpunten; files. Files ontstaan waar het aantal voertuigen op de weg in de buurt komt van de maximale capaciteit van de weg. Dat wordt gemeten aan de hand van de zogenaamde I/C-verhouding; de verhouding tussen de intensiteit op (I) en de capaciteit (C) van de weg.

Ter plaatse van het plangebied neemt de I/C-verhouding in de autonome situatie als volgt toe:

	2000	2020 autonome situatie	2020 met planontwikkeling
Ochtendspits			
Holendrecht - Badhoevedorp	$0,7 < I/C < 0,85$	$0,85 < I/C < 1$	$I/C < 0,7$
Badhoevedorp - Holendrecht	$0,7 < I/C < 0,85$	$0,85 < I/C < 1$	$I/C < 0,7$
Avondspits			
Holendrecht - Badhoevedorp	$0,7 < I/C < 0,85$	$0,85 < I/C < 1$	$0,7 < I/C < 0,85$
Badhoevedorp - Holendrecht	$0,85 < I/C < 1$	$I/C > 1$	$0,7 < I/C < 0,85$

Bij een I/C-verhouding van 0,85 of hoger ontstaan er problemen met de verkeersafwikkeling resulterend in een grote kans op files. Overbelasting van de weg en daarmee filevorming treedt op bij een I/C-verhouding hoger dan 1.

Met het aanleggen van extra rijstroken worden de bestaande verkeersknelpunten in de ochtendspits opgelost en in de avondspits terug gebracht.

Reistijd

Het kabinet heeft duidelijke eisen gesteld aan de reistijd. Op rijkswegen geldt dat de reistijd in de spits maximaal 1,5 keer zo lang mag zijn als buiten de spits. Een gemiddelde snelheid van 67 km/uur (bij een gemiddelde toegestane snelheid van 100 km/u) wordt derhalve acceptabel geacht. Voor het traject A9 tussen Badhoevedorp en Diemen zijn de volgende gemiddelde snelheden berekend:

	2000	2020 autonome situatie	2020 met planontwikkeling
Ochtendspits			
Diemen - Badhoevedorp	68 km/u	63 km/u	76 km/u
Badhoevedorp - Diemen	87 km/u	70 km/u	87 km/u
Avondspits			
Diemen - Badhoevedorp	77 km/u	81 km/u	74 km/u
Badhoevedorp - Diemen	83 km/u	65 km/u	82 km/u

Met het aanleggen van extra rijstroken gaat de gemiddelde snelheid omhoog tot ruim boven de 67 km/u.

In de autonome situatie zal de betrouwbaarheid van de reistijd (weten hoe laat je op je bestemming aankomt) verder afnemen. Met het aanleggen van extra rijstroken stijgt de betrouwbaarheid.

Het aantal verliesuren (aantal uren in de file) neemt in de autonome situatie fors toe. Met de aanleg van extra rijstroken neemt het aantal verliesuren ten opzichte van de autonome situatie af met 7% in de ochtendspits, 13% in de avondspits en 39% gedurende de rest van de dag. Gemiddeld komt dit op een afname van 22% gedurende het gehele etmaal.

Conclusie

Met het aanleggen van extra rijstroken op de A9 neemt de etmaalintensiteit verder toe. Dit is mogelijk doordat door het aanleggen van de extra rijstroken de I/C-verhouding verlaagd wordt en de reistijd afneemt.

Het aanleggen van extra rijstroken op de A9 is noodzakelijk om verkeersknelpunten in de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere op te lossen.

5.4 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet.

Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden.

Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

Luchtkwaliteitseisen

Op basis van artikel 5.16 Wm kan een bestemmingsplan worden vastgesteld indien:

- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde, die behoort bij de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect, of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen of
- het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Ruimtelijk-economische besluiten die "niet in betekende mate" bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde bevat, worden niet langer, zoals voorheen, individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief "niet in betekende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekende mate" (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Het begrip "niet in betekende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM10. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Onderzoek

Het project 'A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere' is als wegverbredingsproject opgenomen in het NSL.

Uit de Trajectnota/MER blijkt daarnaast dat binnen het plangebied de concentraties fijnstof nergens de normen overschrijden.

Het dwarsprofiel van NO₂ laat aan de noordkant van de A9 een daling zien. Aan de zuidkant wordt het asfalt verbreed met als gevolg dat de concentratie door de verbreding (op de toetsingsafstand van 5 meter van de rand asfalt) niet toe neemt. Het dwarsprofiel van de PM₁₀-concentratie laat hetzelfde zien, maar dan in beperktere mate.

Conclusie

De verbreding van de A9 ter plaatse van de Ouderkerkerplas leidt niet tot overschrijding van de grenswaarden. Het project voldoet daarmee aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit op grond van art. 5.16, eerste lid, onder a, Wm. Ten aanzien van het aspect lucht is het bestemmingsplan uitvoerbaar.

5.5 Geluidhinder

Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

Wegverkeerslawaaï

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) artikel 74 hebben alle wegen een geluidzone. Uitzondering hierop zijn woonerven en straten met een maximumsnelheid van 30 km/u. De zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of een weg binnen of buitenstedelijk is gelegen.

Voor de bepaling van de maximale vast te stellen geluidbelasting houdt de Wet geluidhinder rekening met de ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied. Binnen stedelijk gebied gelden over het algemeen minder strenge normen. In het kort komt het er op neer dat het gebied binnen de bebouwde kom behoort tot het stedelijke gebied, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, dat gelegen is binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. In het laatste geval en voor de situatie buiten de bebouwde kom gelden de normen die van toepassing zijn op het buitenstedelijke gebied. Een hoofdweg is, conform deze definitiebepaling van de Wet geluidhinder, altijd gelegen in buitenstedelijk gebied.

Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en maatregelen gericht op reductie van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn of als deze overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten, zijn burgemeester en wethouders van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting.

De gevels van geluidgevoelige bestemmingen kunnen ook worden uitgevoerd als een blinde of dove gevel (conform artikel 1b lid 5 van de Wgh). Hiermee vervalt de verplichting om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde, waarbij een kanttekening wordt geplaatst dat de geluidwering van deze gevels ten minste gelijk dient te zijn aan de hoogte van de geluidbelasting minus de maximale binnenwaarde.

Ter anticipatie op het steeds stiller worden van motorvoertuigen mag alvorens te toetsen aan de geldende grenswaarden een aftrek worden toegepast op de berekende geluidbelasting. Deze aftrek bedraagt:

- 2 dB voor wegen waar de maximumsnelheid gelijk is aan of hoger is dan 70 km/uur;
- 5 dB voor overige wegen.

Onderzoek

In de Trajectnota/MER is het aspect geluid kwalitatief benaderd.

In Ouderkerk aan de Amstel neemt de geluidsbelasting af ondanks de toename van het verkeer op de A9. Dit komt door de toepassing van geluidsbeperkende maatregelen. Het betreft het toepassen tweelaags ZOAB en het gebruiken van geluidsschermen.

Als gevolg van de verbreding van de A9 aan de zuidkant, komen de contouren dichterbij de woningen te liggen (zuidkant A9 ter hoogte van Ouderkerk aan de Amstel). De geluidsbelasting blijft echter binnen de wettelijke toegestane kaders. In totaal neemt het geluidsbelast oppervlak, het aantal geluidsbelaste woningen en het daaraan gerelateerde aantal ernstig gehinderden af.

Conclusie

Met de verbreding van de A9 op het betreffende tracé en het treffen van geluidsbeperkende maatregelen, blijft de geluidsbelasting binnen de wettelijk toegestane kaders. Het bestemmingsplan kan met het oog op het aspect geluid derhalve als uitvoerbaar worden geacht.

5.6 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Met de publicatie van de besluiten externe veiligheid inrichtingen (Bevi), externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en externe veiligheid transportroutes en de algemene regels op grond van de Wet milieubeheer (Activiteitenbesluit, Vuurwerkbesluit) heeft het Rijk belangrijke kaders voor het beleid over externe veiligheid vastgesteld. De komende jaren zal de reikwijdte van deze besluiten worden uitgebreid.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het BRZO vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR). Het verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen hiermee rekening te houden.

Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)

In de regeling staan regels over de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Op grond van het Bevi zijn in de Revi voor een aantal bedrijfscategorieën (zoals LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties, opslagplaatsen) vaste veiligheidsafstanden opgenomen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is vergelijkbaar met het Bevi, maar dan van toepassing op buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het gaat om buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm (1,97 inch) en een druk van meer dan 1600 kPa (16 bar) en om buisleidingen voor aardolieproducten, met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm (2,76 inch) en een druk van meer dan 1600 kPa. Buiten de regels over het plaatsgebonden risico en de verantwoording van het groepsrisico is in het Bevb bepaald dat in een bestemmingsplan de ligging van buisleidingen wordt weergegeven en dat een regeling wordt opgenomen voor de belemmeringenstrook. Deze belemmeringenstrook ligt op vijf meter aan weerszijden van de buisleiding of vier meter in geval van aardgasleidingen met een druk tussen 1600 en 4000 kPa.

Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)

De normen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Regeling Basisnet. Op 1 april 2015 zijn dit besluit en de regeling in werking getreden.

Basisnet

Om te voorkomen dat in de toekomst onaanvaardbare externe veiligheidssituaties ontstaan, heeft de overheid in samenwerking met het bedrijfsleven een systematiek ontwikkeld om de balans te vinden tussen veiligheid van ruimtelijke ordening en vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze systematiek heet het Basisnet en geldt alleen voor Rijks(water)wegen en de hoofdspoorlijnen.

Om de balans tussen veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen in evenwicht te houden, zijn per vervoerstraject de maximale risico's vastgesteld die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het risico dat veroorzaakt wordt door het vervoer van gevaarlijke stoffen mag dan niet meer bedragen dan het vastgestelde risico. Dit betekent dat de risicoruimte wordt vastgesteld in de vorm van een maximale hoeveelheid risico en niet in een maximaal aantal vervoersmiddelen waarin het transport van gevaarlijke stoffen in bulk kan plaatsvinden.

Voor de Rijks(water)wegen en de hoofdspoorlijnen is deze risicoruimte vertaald naar basisnetafstanden. De hoogte van het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen mag buiten de basisnetafstand niet meer dan 10^{-6} per jaar bedragen. Voor ruimtelijke besluiten fungeert deze risicoruimte dan ook als zone waarbinnen beperkingen gelden voor (beperkt) kwetsbare objecten.

Naast het plaatsgebonden risico heeft het maximale risico ook een begrenzing ten aanzien van het vervoersaandeel in het groepsrisico. Voor gemeenten en provincies betekent dit dat zij bij ruimtelijke besluiten het groepsrisico moeten gaan berekenen op basis van referentiewaarden. Deze referentiewaarden bestaan uit vervoerseenheden gevaarlijke stoffen.

Het Basisnet stelt naast de begrenzing van het maximale risico ook eisen aan het mogelijk maken van (beperkt) kwetsbare objecten binnen een gebied waar een zwaar ongeval kan plaatsvinden met brandbare vloeistoffen, ook wel het plasbrandaandachtsgebied genoemd. Voor dit gebied geldt dat alleen (beperkt) kwetsbare objecten bestemd mogen worden wanneer dit wordt gemotiveerd.

Onderzoek

Verbreiding A9

Ten behoeve van het Tracébesluit is er een onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de planontwikkeling ten aanzien van externe veiligheid (Ontwerp Tracé Besluit Schiphol - Amsterdam - Almere (OTB-SAA) onderdeel Externe Veiligheid, Iv-Infra, 13 januari 2010).

Plaatsgebonden risico

Uit het onderzoek blijkt dat ten gevolge van de planontwikkeling minimale veranderingen optreden voor wat betreft de 10^{-7} en 10^{-8} contour. De toenames van de 10^{-7} en 10^{-8} contouren hebben geen gevolgen voor de planontwikkeling omdat aan deze contouren geen normen zijn verbonden.

Als gevolg van de planontwikkeling wordt er geen 10^{-6} contour berekend. Hiermee wordt ook in de toekomstige situatie voldaan aan de grens- en richtwaarden.

Groepsrisico

Het Groepsrisico blijft ter plaatse eveneens onveranderd ten opzichte van de autonome situatie en daarmee onder de oriëntatiewaarde.

Conclusie

Voor de verbreiding van de A9 wordt er ten aanzien van het Plaatsgebonden risico geen 10^{-6} contour berekend. Het Groepsrisico neemt niet toe en blijft onder de oriëntatiewaarde.

Het bestemmingsplan is ten aanzien van het aspect externe veiligheid dan ook uitvoerbaar.

5.7 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader/inleiding

In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens.

Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een saneringssituatie.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

Onderzoek

In het plangebied komen geen verontreinigingen voor die van invloed kunnen zijn op de functie verkeer.

Conclusie

Het bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect bodemkwaliteit als uitvoerbaar worden geacht.

5.8 Water

Wettelijk kader / inleiding

Landelijk waterbeleid

Het landelijk waterbeleid dat voortvloeit uit de Europese Kaderrichtlijn Water, is uiteengezet in de 4e Nota Waterhuishouding, de nota "Waterbeleid 21^e eeuw" en het Nationaal Bestuursakkoord Water. In al deze nota's staat de strategie 'vasthouden, bergen en afvoeren' centraal. Deze strategie is gericht op waterkwantiteit en houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt overtollig water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en daarna pas afgevoerd naar benedenstroomse watersystemen. Een tweede strategie, die gericht is op waterkwaliteit is de trits 'schoonhouden, scheiden en zuiveren'. Bij deze strategie gaat het erom dat het water zoveel mogelijk wordt schoongehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en tenslotte, wanneer schoonhouden en scheiden niet mogelijk is, komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

Waterbeleid voor de 21^e eeuw

De kern van 'Waterbeleid voor de 21^e eeuw' (2003) is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. Het water de ruimte geven betekent dat in het landschap en in de stad ruimte gemaakt wordt om water op te slaan, als overloop in tijden van veel water, maar ook als reserve voor tijden van droogte. Waterbeleid 21^e eeuw gaat uit van de strategie 'vasthouden - bergen - afvoeren', waarbij water pas wordt afgevoerd als het echt niet anders kan.

Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 van kracht is geworden. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

In het Nationaal Waterplan is een eerste uitwerking gegeven aan het Deltaprogramma dat wordt opgesteld naar aanleiding van het advies van de Deltacommissie in 2008. Dit programma is gericht op duurzame veiligheid en zoetwatervoorziening. Naast alle plannen om Nederland in de toekomst veilig en leefbaar te houden, is de uitvoering van maatregelen nu al in volle gang. Bijvoorbeeld de projecten

Ruimte voor de Rivier, dat inmiddels is afgerond en de Maaswerken, waarvan een groot aantal deelprojecten inmiddels is afgerond. Ook worden langs de kust de zogenoemde zwakke schakels aangepakt en vindt versterking plaats door zandsuppleties.

Watertoets

Om waterbeheer en ruimtelijke ordening goed op elkaar af te stemmen is de watertoets ontwikkeld. Door deze (wettelijk verplichte) watertoets moet duidelijkheid worden geboden welke randvoorwaarden gelden voor ruimtelijke en/of stedenbouwkundige aanpassingen ten opzichte van het oppervlakte- en grondwater in het plangebied en omgeving (art. 3.1.6 lid b Bro).

Onderdeel van deze watertoets is het inwinnen van advies bij de waterbeheerder van het gebied, in dit geval het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (art. 3.1.1 Bro).

Voor de waterparagraaf is mede gebruik gemaakt van de "digitale watertoets". Uit deze toetsing is gebleken dat een normale watertoetsprocedure is vereist.

Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2016-2021

Het Waterbeheerplan 2016-2021 van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht stelt doelen, maatregelen en kosten op hoofdlijnen voor het regionale watersysteem.

Het waterschap streeft op een duurzame en kosteneffectieve wijze naar optimale bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van schoon water en efficiënte zuivering van afvalwater. Het Waterbeheerplan 2016-2021 bouwt voort op het plan voor de periode 2010-2015 en houdt tegelijk rekening met nieuwe ontwikkelingen. Het waterschap heeft haar doelen onderverdeeld.

- **Waterveiligheid:** Een waterrobuuste inrichting van de omgeving. In 2021 is 80% van de primaire waterkeringen getoetst aan de nieuwe veiligheidsnormen.
- **Voldoende water:** Voor 2021 is er sprake van een robuust watersysteem die de functies van gebieden faciliteren, en wateroverlast en watertekort voorkomen.
- **Schoon water:** Al het water in het beheersgebied is geschikt voor de vastgestelde gebruiksfunctie.
- **Waterketen:** In 2030 bestaat de term afvalwater in de visie van het waterschap niet meer, water in de waterketen is namelijk een bron voor grondstoffen, energie en water.
- **Op en om het water:** In 2030 wil het waterschap in een groot deel van het beheergebied de integrale uitvoerder zijn van alle watertaken.
- **Samenwerking:** In het waterbeheerplan is samenwerking een belangrijke rode draad. Het waterschap wil open en toegankelijk zijn, zoekt die samenwerking actief op en gaat de dialoog aan met alle stakeholders.
- **Kennisontwikkeling en innovatie:** Het waterschap gaat in de komende jaren innovatieve technieken toepassen bij haar eigen taken.
- **Internationaal:** Het waterschap draagt bij aan het bereiken van relevante millennium-doelen van de Verenigde Naties; betere sanitaire voorzieningen, voldoende schoon en veilig drinkwater en een veilig watersysteem.

Onderzoek

Grondwater

Beïnvloeding kwel- en infiltratiegebieden

De beïnvloeding van de kwel- en infiltratiegebieden is verwaarloosbaar.

Beïnvloeding ligging zoet-zout grensvlak

Het plangebied ligt in een gebied met relatief zoet water in de ondergrond. De beïnvloeding zal gering zijn. Dit vanwege de grotere weerstand van de deklaag en de grote dikte van het watervoerend pakket.

Aantasting grondwaterbeschermingsgebieden

Er komen geen grondwaterbeschermingsgebieden voor in de directe omgeving van dit plangebied.

Verandering grond- en kwelwaterkwaliteit

Uit de voor de Trajectnota/MER uitgevoerde grondwatermodellering, blijkt dat de veranderingen in waterkwaliteit verwaarloosbaar zijn.

Oppervlaktewater Aantasting waterlopen

De aantasting van waterlopen is zeer beperkt omdat er geen sprake is van nieuwe doorkruisingen van grote waterlopen. Enkele waterlopen aan de zuidzijde van het talud worden gedempt. Compensatie van deze demping vindt plaats aan dezelfde zijde van het talud.

Verandering oppervlaktewaterhuishouding

Het plan geeft geen aanleiding om veranderingen in de oppervlaktewaterpeilen door te voeren. Met uitzondering op 3 percelen in de Holendrecht- en Bullewijkpolder die worden ingericht als weidevogelgebied en waarbij het peil in het voorjaar hoger wordt opgezet. Bij het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht is hiervoor een peilbesluit in voorbereiding.

De bergingscapaciteit wordt door de varianten wel aangetast. Omdat de weg wordt verbreed, neemt het verhard oppervlak (asfalt) tussen knooppunt Badhoevedorp en knooppunt Holendrecht met circa 8,3 hectare toe. Dit totaal wordt gecompenseerd met de aanleg van 0,9 hectare open water.

Beïnvloeding door afstromend wegwater

Als de weg wordt verbreed met extra rijstroken, neemt het oppervlak van de weg toe. Dat betekent dat er meer water op de weg komt en daar ook vanaf stroomt. Er wordt tweelaags ZOAB toegepast en ter plaatse wordt voorzien in voldoende brede wegbermen. Hierdoor kan het water via de brede berm van de weg afstromen en in de bodem van de berm of het talud infiltreren.

Waterkeringen

De A9 kruist de waterkeringen langs de Bullewijk. Daar waar de A9 de waterkeringen kruist, gebeurt dat ruim boven het vrij te houden profiel van de waterkering.

Ter bescherming van de waterkering is op de verbeelding een dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' opgenomen overeenkomstig de legger van het waterschap. Voor de dubbelbestemming is een beschermend regime opgenomen in de planregels. Bouwen binnen de dubbelbestemming is niet zondermeer toegestaan zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning. In de planregels is een uitzondering op dit verbod opgenomen voor werkzaamheden die plaatsvinden in het kader van de reconstructie van Rijkswegen, mits deze vooraf zijn voorgelegd aan en goedgekeurd door de beheerder van de waterkering.

Advies Waterschap

Het bestemmingsplan wordt in het kader van de watertoets ter toetsing voorgelegd aan het waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

Conclusie

De watertoets wordt doorlopen. De planregels bieden voldoende bescherming voor de verschillende wateraspecten. Het bestemmingsplan kan met het oog op het aspect water uitvoerbaar worden geacht.

5.9 Ecologie

Wettelijk kader

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soorten- en natuurbescherming is in Nederland sinds 1 januari 2017 geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet vervangt de voormalige Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en faunawet en Boswet. In het kader van het MER is onderzoek uitgevoerd op basis van de inmiddels verouderde wetgeving. Onderstaand zijn de belangrijkste bevindingen uit dit onderzoek opgenomen.

Soortenbescherming

Het doel van de Flora- en faunawet is het instandhouden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De Flora- en faunawet kent zowel een zorgplicht als verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van

de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Er bestaan drie beschermingsregimes voor drie verschillende groepen van beschermde soorten. Voor de algemeen beschermde soorten geldt een algemene ontheffing voor ruimtelijke ingrepen. Ook voor de overige beschermde soorten is ontheffing mogelijk, mits wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Voor strikt beschermde soorten kan enkel afgeweken worden na een uitgebreide toetsing.

Gebiedsbescherming

Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden die deel uitmaken van het NatuurNetwerk Nederland (NNN) (voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten. Een belangrijk onderdeel van de Natuurbeschermingswet is dat er geen vergunning gegeven mag worden voor handelingen of projecten die schadelijk kunnen zijn voor de kwaliteit van de habitats van soorten, waarvoor een gebied is aangewezen. Wanneer niet op voorhand uitgesloten kan worden dat er schadelijke effecten kunnen optreden, dan dient de initiatiefnemer een 'passende beoordeling' te maken. Dat betekent een onderzoek naar alle aspecten van het project en welke gevolgen die kunnen hebben voor datgene wat bescherming geniet.

Onderzoek

Soortenbescherming

In de berm van de A9 komen beschermde plantensoorten voor, zoals daslook. Hiervan kunnen met de aanpassing van de A9 exemplaren verloren gaan. De zone langs de weg is hooguit een klein deel van het totale oppervlak aan standplaatsen en de invloed is beperkt.

Bij het kappen van (rijen) bomen kunnen verblijfplaatsen (en migratieroutes) van vleermuizen verloren gaan. Hierover is op dit moment weinig bekend.

Op locaties waar sloten worden gedempt, kan een deel van het leefgebied van de bittervoorn en mogelijk de kleine modderkruiper verloren gaan. Beide soorten zijn in de verdere omgeving waargenomen.

Verbreiding van de weg leidt ook tot ruimtebeslag op weidevogelbiotopen. De zone direct langs de weg is over het algemeen van minder belang voor weidevogels. Vermoedelijk komt hier incidenteel een kwartelkoning voor. Deze zal geen nadeel ondervinden van de werkzaamheden, omdat deze niet direct langs de weg voorkomt. De polders langs het tracé vormen een belangrijk verblijfsgebied voor watervogels in de winterperiode. Maar er is geen tot een gering ruimtebeslag, waardoor de functie als verblijf- en rustplaats qua oppervlak niet afneemt.

De voornaamste effecten op beschermde soorten betreft de daslook. Het is niet uit te sluiten dat enkele beschermde soorten rondom de weg voorkomen. Maar hun kerngebieden liggen niet direct langs de weg, dus de kans op het verloren gaan van leefgebied is klein en de mogelijke effecten beperkt.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is gelegen tegen de wettelijk beschermde gebieden (NatuurNetwerk Nederland) Ouderkerkerplas en de Holendrecht- en Bullewijkerpolder. Omdat er geen negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden optreden in NNN gebieden, zijn mitigerende maatregelen niet noodzakelijk.

Het ruimtebeslag op de Holendrecht- en Bullewijkerpolder is beperkt. De polder is wel belangrijk weidevogelgebied. De hoogste dichtheden van weidevogels komen echter niet voor langs de weg (in verband met versturende effecten van geluid). Omdat er geen negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden optreden in Weidevogelleefgebieden, zijn mitigerende maatregelen niet noodzakelijk.

Stikstofdepositie

Ten behoeve van het Tracébesluit is een toets op de Natuurbeschermingswet (nu: Wet natuurbescherming) uitgevoerd om de effecten op onder meer Natura 2000-gebieden te onderzoeken. Deze toets bevat tevens de Passende Beoordeling voor de Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied. In de Toets Natuurbeschermingswet is onder meer gekeken naar het aspect

stikstofdepositie. Uit de berekeningen blijkt dat de stikstofdepositie door het wegverkeer na uitvoering van het Tracébesluit niet leidt tot negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Het voorliggende bestemmingsplan is een 1-op-1 vertaling van het onherroepelijke Tracébesluit 2011. Aangezien het MER onderdeel uitmaakt van het onherroepelijke Tracébesluit is het eveneens onherroepelijk. Bovendien is dit onderzoek niet uitgevoerd met toepassing van het Programma Aanpak Stikstof (PAS), dat pas in 2015 in werking trad. Aangezien voor het Tracédeel dat ligt in Ouder-Amstel nog een passende beoordeling is gemaakt en geen gebruik is gemaakt van depositieruimte op grond van het PAS, zijn de recente uitspraken van de Raad van State die hebben geleid tot vernietiging van het PAS in beginsel dus niet van toepassing op dit bestemmingsplan. Het Tracébesluit is onherroepelijk Dit betekent dat ook de natuurtoets met bijbehorende Passende Beoordeling onherroepelijk is.

Conclusie

De mogelijke effecten op beschermde soorten en gebieden zijn beperkt. Het bestemmingsplan is met het oog op het aspect ecologie dan ook uitvoerbaar.

5.10 Archeologie en cultuurhistorie

Wettelijk kader

Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

Modernisering Monumentenzorg

Op 1 januari 2012 is het Wijzigingsbesluit Besluit ruimtelijke ordening (Modernisering Monumentenzorg) in werking getreden, met wijzigingen van het Besluit ruimtelijke ordening, het Besluit omgevingsrecht en het Besluit archeologische monumentenzorg in verband met de modernisering van de monumentenzorg en enkele technische aanpassingen. Daarin zijn de volgende veranderingen opgenomen:

- de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten is vervallen;
- de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen is vervallen;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten is vereenvoudigd;
- er is een subsidieregeling opgenomen voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Een vergunningvrij regime is opgenomen in het Besluit omgevingsrecht (Bor) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

In het kader van de Modernisering Monumentenzorg is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) tevens opgenomen dat in een bestemmingsplan niet alleen een beschrijving moet staan op welke wijze rekening gehouden wordt met aanwezige of te verwachten monumenten in de grond (archeologie), maar ook met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

Onderzoek

Archeologie

De gemeente Ouder Amstel beschikt niet over archeologiebeleid, derhalve is de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) geraadpleegd. Op de IKAW is het gehele plangebied aangeduid als een gebied met een lage trefkans voor archeologische waarden.

Cultuurhistorie en aardkundige waarden

De Bullewijker- en Holendrechtterpolder is aangewezen als aardkundig waardevol gebied vanwege de aanwezigheid van een weideveengebied, klei-op-veen als gevolg van overstromingen vanuit de veenriviertjes. Daarnaast is de rivier de Bullewijk door de provincie Noord-Holland aangewezen als waardevol gebied. De karakteristieken van de Bullewijker en Holendrechtterpolder worden niet noemenswaardig aangetast.

Conclusie

Ter plaatse geldt een lage trefkans ten aanzien van archeologische waarden. Verstoring van archeologische waarden is dan ook niet te verwachten.

Met het uitbreiden van de A9 worden cultuurhistorische waarden niet aangetast.

De aspecten archeologie en cultuurhistorie leveren geen belemmeringen op voor het uitvoeren van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch planologische regeling te scheppen voor het bouwen en het gebruik van gronden binnen het plangebied. Dit hoofdstuk is een toelichting op de systematiek en de inhoud van de verschillende toegekende bestemmingen van het bestemmingsplan.

6.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is een ruimtelijk besluit, waarin de regels voor het gebruik en het bebouwen van gronden worden vastgelegd. In een bestemmingsplan wordt door middel van bestemmingen en aanvullende aanduidingen aangegeven op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Het bestemmingsplan is een digitaal bestand in gml-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een bestemmingsplan zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld. Om het plan te kunnen raadplegen zijn in feite drie onderdelen van belang:

- een digitale en analoge verbeelding van de geometrisch bepaalde planobjecten (plankaart);
- de juridisch bindende regels van het bestemmingsplan (planregels);
- een bijbehorende toelichting (plantoelichting).

Het bestemmingsplan kan geraadpleegd worden door middel van computersoftware; in ieder geval via de internetpagina www.ruimtelijkeplannen.nl. Door interactie met het kaartbeeld worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kunnen de toelichting en bijbehorende documenten, zoals juridische uitspraken, worden opgeroepen.

Om de vergelijkbaarheid te bevorderen bestaat er een landelijke standaard voor de verbeelding van bestemmingsplannen; Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). De toepassing van de SVBP2012 is verplicht. Hiermee wordt geborgd dat alle bestemmingsplannen overeenkomen voor wat betreft kleurgebruik, naamgeving, gebruik van arceringen en dergelijke.

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de koppeling tussen de regels en de verbeelding.

6.2 Toelichting op de regels

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven. Daarnaast wordt in deze paragraaf ingegaan op de overige regels uit het bestemmingsplan. Conform de SVBP2012 zijn de regels onderverdeeld in vier hoofdstukken.

Hoofdstuk1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Dit artikel voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Hoofdstuk2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

De bestemming 'Groen' is bestemd voor beplanting, bermen en bermsloten, waterhuishoudkundige voorzieningen en (fiets)paden. De uiteindelijke landschappelijke inpassing wordt binnen deze bestemming mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming zijn tijdelijke werkterreinen toegestaan, waarbij

opslagplaatsen, werkplaatsen, bouwketen, depots en tijdelijke bouwwegen zijn toegestaan. Deze tijdelijke werkerreinen mogen enkel gebruikt worden als tijdelijk werkerrein voor de uitvoering van het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

Artikel 4 Verkeer - 1

De bestemming 'Verkeer - 1' is bestemd voor wegen met meerdere rijstroken en bijhorende stroken, kunstwerken, op- en afritten, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, straatmeubilair, voorzieningen van algemeen nut, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Binnen deze bestemming wordt de verbreding van de A9 mogelijk gemaakt. Voor zover het onderliggend wegennet de A9 kruist past deze ook binnen de bestemming. Binnen deze bestemming is ruimte voor allerhande voorzieningen behorende bij een snelweg, waaronder straatmeubilair, schermen en nutsvoorzieningen. Binnen de bestemming zijn enkel gebouwen van beperkte omvang toegestaan.

Artikel 5 Verkeer - 2

De bestemming 'Verkeer - 2' is bestemd voor wegen en straten, voet- en rijwielpaden, kunstwerken, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, straatmeubilair, voorzieningen van algemeen nut, kunstwerken, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Binnen deze bestemming is de onderliggende verkeersstructuur langs de A9 mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming zijn enkel gebouwen van beperkte omvang toegestaan.

Artikel 6 Water

De tot 'Water' bestemde gronden zijn bestemd voor water, waterberging, waterhuishoudkundige voorzieningen, groenvoorzieningen, infiltratievoorzieningen, kruisingen en overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden en het behoud en/of herstel van de aldaar voorkomende, dan wel de daaraan eigen landschappelijke en/of natuurlijke waarden. Binnen deze bestemming worden de voor het waterschap relevante watergangen mogelijk gemaakt.

Artikel 7 Waterstaat - Waterkering

De gronden binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' zijn mede bestemd voor dijken ten behoeve van de waterkering. Op deze gronden mag uitsluitend worden gebouwd indien en voor zover de belangen van de waterkering hierdoor niet worden geschaad. Voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden geldt een vergunningplicht. Uitzondering hierop vormt onder meer de reconstructie van Rijkswegen, mits deze vooraf schriftelijk zijn voorgelegd aan en goedgekeurd door de beheerder van de waterkering.

Hoofdstuk3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbelregel

De anti-dubbelregel moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan of inpassingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 9 Algemene bouwregels

In deze regels zijn algemene bouwregels opgenomen die voor alle bestemmingen in het plan gelden, voor zover er geen voor de bestemming geldende bouwregels van toepassing zijn. Hierin zijn regels opgenomen ten behoeve van overschrijdingen van bestaande maten.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

In deze regels zijn vormen van verboden gebruik opgenomen die algemeen gelden voor alle bestemmingen, voor zover er geen voor de bestemming geldende specifieke gebruiksregels van toepassing zijn.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

In deze regels is aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsregels die gelden voor alle bestemmingen in het plan. Deze regels zijn niet van toepassing, indien en voor zover er specifieke in de bestemming zelf geregelde afwijkingsregels van toepassing zijn. Ten slotte zijn de criteria voor de

toepassing van deze afwijkingsregels hier opgenomen.

Artikel 12 Algemene wijzigingsregels

Het plan kan gewijzigd worden ten behoeve van: het in geringe mate aanpassen van het plan zoals bestemmingsgrens of bouwgrens en het enigszins gewijzigd situeren en/of begrenzen van bouwvlakken.

Hoofdstuk4 Overgangs- en slotregels

Artikel 13 Overgangsrecht

Het overgangsrecht is vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven.

Artikel 14 Slotregel

Deze regel bevat zowel de aanhalingstitel van de regels van het plan als de vaststellingsregel van het plan.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Financiële uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening dient de toelichting van een bestemmingsplan inzicht te geven over de uitvoerbaarheid van het plan.

Volgens de Wro moet de gemeenteraad een exploitatieplan vaststellen voor gronden waarop een bij Algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan (als opgenomen in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening) is voorgenomen, tenzij het kostenverhaal op een andere wijze is gegarandeerd. Van een dergelijk bouwplan is in dit geval geen sprake.

Met dit bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan het Tracébesluit 'Weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere' van 21 maart 2011. Dit project wordt dan ook gefinancierd met door het toenmalige Ministerie van Infrastructuur en Milieu beschikbaar gestelde middelen in het kader van dit Tracébesluit.

Er is onderzoek gedaan naar de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Conclusie is dat het plan voor zowel de gemeente Ouder-Amstel als het Rijk uitvoerbaar is.

Planschade

Kosten voor eventuele planschade komen voor rekening van het Rijk.

Exploitatieplan

Volgens de Wro moet de gemeenteraad een exploitatieplan vaststellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen, tenzij het kostenverhaal op een andere wijze is gegarandeerd. Dit bestemmingsplan maakt geen bouwplan als bedoeld in afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening mogelijk. Op basis van de Grondexploitatiewet (afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening) hoeft in dit geval geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Inspraak

Op grond van artikel 3.1.6 onder e van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gaat een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor, vergezeld van een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het inpassingsplan zijn betrokken.

In het kader van het Tracébesluit heeft reeds consultatie van belanghebbenden plaatsgevonden.

7.2.2 Overleg

Op grond van artikel 3.1.1, lid 1 juncto artikel 3.1.6, lid 1 onder c Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan, daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het voorontwerp bestemmingsplan wordt voor vooroverleg voorgelegd aan de volgende instanties:

- Rijkswaterstaat;
- Gemeente Amstelveen;
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

7.2.3 Zienswijzen

Op grond van artikel 3.6 Algemene wet bestuursrecht dient het ontwerpbestemmingsplan gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter visie gelegd te worden. Gedurende deze periode kunnen zienswijzen ingediend worden.