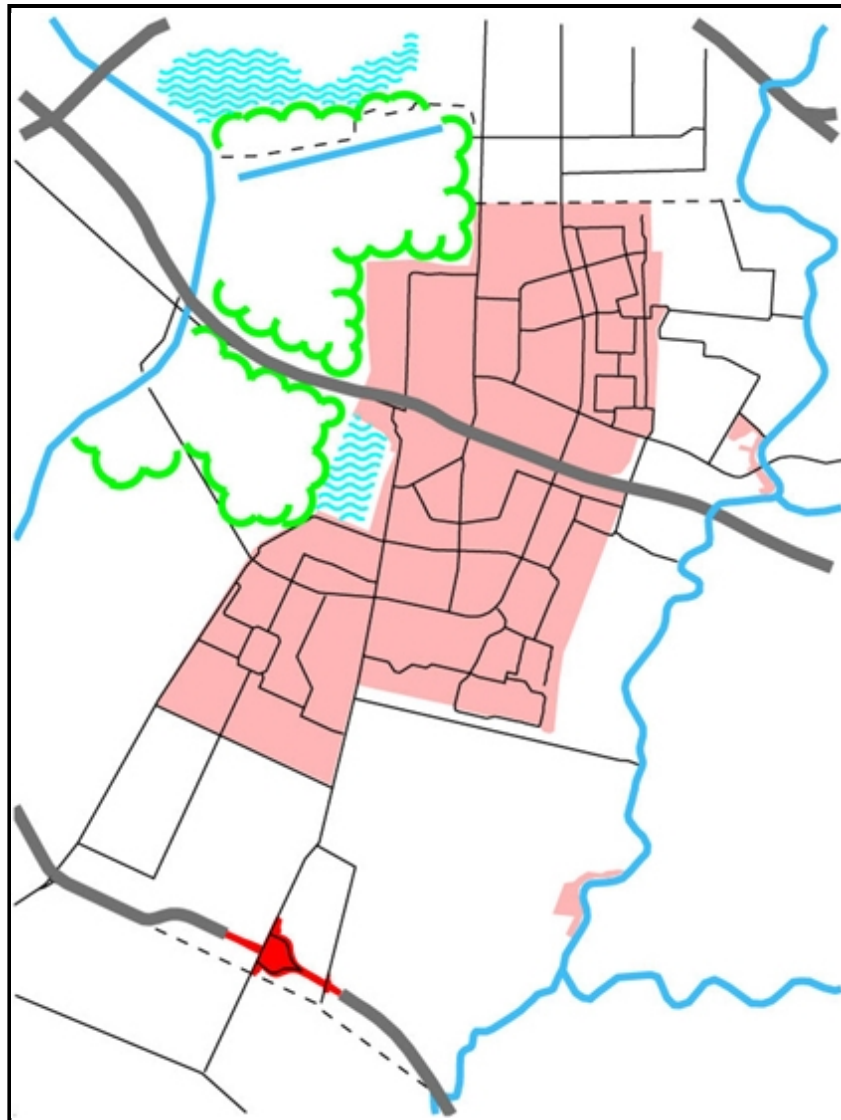




BESTEMMINGSPLAN

N201 - ZIJDELWEG

TOELICHTING



N201 - Zijdelweg

Inhoudsopgave

TOELICHTING	3
Hoofdstuk 1 INLEIDING	4
1.1 Aanleiding en doelstelling	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Geldende bestemmingsplannen	5
Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER	6
2.1 Europees beleid	6
2.2 Rijksbeleid	6
2.3 Provinciaal en regionaal beleid	10
2.4 Gemeentelijk beleid	14
Hoofdstuk 3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING	19
Hoofdstuk 4 MILIEUASPECTEN	22
4.1 MER	22
4.2 Bodem	22
4.3 Water	23
4.4 Geluid	25
4.5 Luchtkwaliteit	26
4.6 Externe veiligheid	26
4.7 Licht	29
4.8 Natuur	29
Hoofdstuk 5 OVERIGE ASPECTEN	31
5.1 Cultuurhistorie, archeologie en monumenten	31
5.2 Kabels, leidingen en straalpaden	32
Hoofdstuk 6 PLANOPZET	34
6.1 Algemeen	34
6.2 Hoofdpijnen van de juridische regeling	35
6.3 De bestemmingen	35
6.4 Handhaving	36
Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	38
7.1 Financiële haalbaarheid	38
7.2 Grondverwerving	38
7.3 Exploitatie	38
Hoofdstuk 8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	39
8.1 Overleg met de bevolking	39
8.2 Overleg met instanties	39
8.3 Vaststelling	39

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleidingen doelstelling

De N201 is één van de drukste provinciale wegen in Nederland. De infrastructurele ontwikkeling van de weg loopt ver achter op de economische ontwikkeling van de regio: de toenemende drukte op de N201, veroorzaakt door woon-, werk- en transportverkeer, veroorzaakt steeds meer problemen op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Om de veiligheid en leefbaarheid in de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en de Ronde Venen en de bereikbaarheid van ondermeer de luchthaven Schiphol en Flora Holland (VBA) te verbeteren is verlegging van de N201 gewenst. Een gedeeltelijke verbreding van het huidig tracé (tussen de Aalsmeerderbrug en de A4) en verlegging van de N201 om de kernen van Aalsmeer en Uithoorn zijn onder andere noodzakelijk om de groei van het wegverkeer in goede banen te leiden.

Op 12 juli 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Amstelveen besloten dat de omgelegde N201 opgewaardeerd dient te worden tot regionale stroomweg. Dit als onderdeel van het realiseren van het totale samenhangend pakket van maatregelen conform de Visie Rijksweg A9 van december 2005. Een regionale stroomweg kenmerkt zich onder andere door het ongelijkvloers kruisen met andere wegen. Voorheen was het de bedoeling de kruising tussen de omgelegde N201 en de Zijdelweg op maaiveld aan te leggen en uit te rusten met een verkeersregelininstallatie.

Op verzoek van de gemeenten Uithoorn en Amstelveen is het ontwerp van de gelijkvloerse kruising echter verlaten en gewijzigd naar een ongelijkvloerse kruising, omdat bij de gelijkvloerse kruising problemen werden verwacht voor de doorstroming van het noord-zuid verkeer over de Zijdelweg. Dit vindt zijn oorsprong in het feit dat de afwikkeling van verkeer op de N201 voorrang zal krijgen op het verkeer op de Zijdelweg en eveneens omdat het in de toekomst te realiseren Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid vlak bij deze kruising ontsloten dient te worden.

Door uitvoering van deze scopewijziging wordt op termijn veel geld bespaard. Dit komt omdat het opwaarderen van deze kruising in deze fase van de aanleg van N201 een groot efficiëntievoordeel oplevert ten opzichte van de aanleg van de nieuwe kruising in een reeds in gebruik zijnde omgelegde N201, zowel in kosten van aanleg als ter beperking van economische schade als gevolg van het werk.

Dit bestemmingsplan geeft inzicht in de motivering van de gewenste ongelijkvloerse kruising van de om te leggen N201 met de Zijdelweg en vormt de planologische titel om te komen tot de gewenste uitvoering.

1.2 Liggingen begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in het zuiden van het grondgebied van de gemeente Amstelveen. Het plangebied ligt ten noorden van de Randweg Oost. In het oosten kruist het plangebied/ N201 voor een deel de Bovenkerkerweg en in het westen loopt het plangebied/N201 tot circa 450 meter voorbij de Zijdelweg. In het noorden wordt het plangebied begrenst door het perceel Zijdelweg 11.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Het tracé van de N201 binnen de gemeente Amstelveen is opgenomen in het onherroepelijke bestemmingsplan "Eerste herziening bestemmingsplan N201". Dat bestemmingsplan is gebaseerd op het oorspronkelijke ontwerp voor de verlegging van de N201, dat is vastgelegd in de Realisatie-overeenkomst N201+ tussen de diverse betrokken overheden (november 2004). Deze overeenkomst heeft ten grondslag gelegen aan het opstellen van diverse bestemmingsplannen en andere ruimtelijke procedures om de verlegging van de N201 mogelijk te maken.

In het bestemmingsplan "Eerste herziening bestemmingsplan N201" is het ruimtegebruik voor een ongelijkvloerse kruising van de N201 met de Zijdelweg niet meegenomen. De bestemming "Verkeersdoeleinden" die in het genoemde bestemmingsplan aanwezig is ter plaatse van de kruising N201/Zijdelweg biedt niet voldoende ruimte voor de voorgestelde uitvoering van de ongelijkvloerse kruising. De gronden die benodigd zijn voor die uitvoering, maar net buiten het plangebied van het genoemde bestemmingsplan vallen, hebben in het voor die gronden geldende bestemmingsplan "Landelijke gebied 1993" de bestemming "Agrarische doeleinden". Om de ongelijkvloerse kruising in de voorgestelde aanpak te kunnen realiseren, is voor de gronden die hiervoor benodigd zijn dit bestemmingsplan vormgegeven.

Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER

2.1 Europees beleid

Kaderrichtlijn water

Deze richtlijn, die sinds 2000 van kracht is, moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa op 2015 in orde is. De richtlijn heeft grote gevolgen voor lokale overheden en het bedrijfsleven. Gemeenten worden geconfronteerd met stijgende kosten van het rioleringsbeheer om de waterkwaliteit in de toekomst niet achteruit te laten gaan. Voor de waterschappen komen er extra eisen aan de zuivering met het oog op de waterkwaliteit in de toekomst. Voor bedrijven komen er extra milieueisen ten aanzien van het gebruik van gevaarlijke stoffen. Voor de agrarische sector is het van belang dat de Kaderrichtlijn het mestbeleid en de Nitraatrichtlijn volgt.

Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater, waarmee:

- aquatische ecosystemen en, wat de waterbehoeften ervan betreft, terrestrische ecosystemen en waterrijke gebieden die rechtstreeks afhankelijk zijn van aquatische ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed en worden beschermd en verbeterd;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- verhoogde bescherming en verbetering van het aquatische milieu worden beoogd, onder andere door specifieke maatregelen voor de progressieve vermindering van lozingen, emissies en verliezen van prioritair stoffen en door het stopzetten of geleidelijk beëindigen van lozingen, emissies of verliezen van prioritair gevaarlijke stoffen;
- wordt gezorgd voor de progressieve vermindering van de verontreiniging van grondwater en verdere verontreiniging hiervan wordt voorkomen;
- wordt bijgedragen tot afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte,

en dat zodoende bijdraagt tot:

- de beschikbaarheid van voldoende oppervlaktewater en grondwater van goede kwaliteit voor een duurzaam, evenwichtig en billijk gebruik van water;
- een significante vermindering van de verontreiniging van het grondwater;
- de bescherming van territoriale en mariene wateren;
- het bereiken van de doelstellingen van de relevante internationale overeenkomsten.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Nota Ruimte

Op 17 mei 2005 is de Nota Ruimte door de Tweede Kamer aangenomen. Uiteindelijk heeft op 17 januari 2006 ook de Eerste Kamer ingestemd met de Nota Ruimte. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 in onder andere de Staatscourant is de Nota Ruimte formeel in werking getreden. In de Nota Ruimte worden de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland tot 2020 met een doorkijk naar 2030 vastgelegd. In de Nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een rol zal spelen. De Nota Ruimte bevat niet alleen de ruimtelijke uitspraken uit de, nooit vastgestelde, Vijfde Nota maar ook die uit het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). Daarnaast worden de Gebiedsgerichte Economische Perspectieven (GEP) erin opgenomen. De Nota Ruimte wordt daarmee een meer integrale beleidsnota met betekenis voor het beleid van de ministeries van VROM, LNV en V&W. Het ABC-locatiebeleid gaat op grond van de Nota Ruimte een zaak worden van provincie en gemeente en eventueel de regio. Deze (lagere) overheden blijven voortsnog het bestaande locatiebeleid hanteren.

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat, in overeenstemming met het Hoofdlijnenakkoord van het kabinet, de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. De rijksverantwoordelijkheden en die van anderen zijn helder onderscheiden. Daarbij wordt invulling gegeven aan het motto "decentraal wat kan, centraal wat moet".

Hoofddoel en periode

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Het kabinet richt zich op:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van veiligheid.

Voor het betrokken plangebied zijn de volgende aspecten in de Nota Ruimte van belang:

Uitbreidingsruimte hoofdinfrastructuur

Om toekomstige verbreding en/of bundeling van hoofdinfrastructuur fysiek en financieel niet te belemmeren, moet langs de hoofdinfrastructuur uitbreidingsruimte beschikbaar blijven. Het is echter niet redelijk en ook niet noodzakelijk om langs alle hoofdinfrastructuur ruimte vrij te houden. Met name in het stedelijk gebied is de opgave om evenwicht te vinden tussen het vrijhouden van ruimte voor infrastructuur en de aanspraken op diezelfde ruimte door andere (stedelijke) functies.

Milieu en externe veiligheid

Het rijk streeft naar een schone, veilige en aantrekkelijke leefomgeving voor burgers en bedrijven. Het rijk en andere overheden zijn er aan gehouden de gestelde basiskwaliteit te realiseren. Zij stellen waar mogelijk een hogere ambitie. Een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van ruimtelijk beleid is dat milieu- en veiligheidsaspecten naast andere belangen vroegtijdig, gebiedsgericht en geïntegreerd in de planvorming betrokken worden. Het rijk legt de basismilieukwaliteit in wet- en regelgeving vast (minimumnormen) en biedt kaders waarbinnen overheden lokale afwegingen kunnen maken. Het rijk zal daarbij provincies en gemeenten meer ruimte bieden voor lokaal en regionaal maatwerk. De decentrale overheden realiseren ten minste de basiskwaliteit voor milieu en veiligheid binnen deze door het rijk gestelde kaders. Het rijk zorgt, in overleg met de decentrale overheden, ten minste voor basiskwaliteit langs de hoofdinfrastructuur. Bij de oplossing van bestaande knelpunten met betrekking tot milieu en externe veiligheid past het rijk het veroorzakersprincipe toe voorzover de knelpunten het gevolg zijn van het negeren van op dat moment van kracht zijnde wettelijke normen. Het rijk en decentrale overheden voorkomen gezamenlijk dat er nieuwe knelpunten ontstaan.

Met dit rijksbeleid wordt rekening gehouden in dit bestemmingsplan.

2.2.2 Nota Mobiliteit

Deze nota is een verkeerskundige uitwerking van de Nota Ruimte. De Nota Mobiliteit geeft de volgende beleidsdoelen aan:

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

beleidsdoelen.

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

2.2.3 Wet Luchtvaart, ministerie van Verkeer en Waterstaat (2002)

In de Wet Luchtvaart wordt expliciet aangegeven hoe om te gaan met de ruimtelijke procedures in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Dit houdt het volgende in:

- het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is van kracht en dient bij ruimtelijke ontwikkelingen in acht genomen te worden;
- het Luchthavenindelingbesluit geldt als voorbereidingsbesluit artikel 3.7 Wro (oud). Dit betekent, dat bestemmingsplannen niet strijdig mogen zijn met de voorschriften uit het LIB;
- gemeenten zijn verplicht binnen één jaar na inwerkingtreding van het LIB hun bestemmingsplannen aan te passen aan het LIB. Indien er sprake is van tegenstrijdigheid, geldt het LIB;
- de Minister kan van het Luchthavenindelingbesluit afwijken met een verklaring van geen bezwaar. Hiervoor zijn in het LIB voorwaarden gegeven.

2.2.4 LuchthavenindelingbesluitSchiphol, ministerie van Verkeer en Waterstaat (2002)

Voor de ruimtelijke ordening in de omgeving van Schiphol is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) van 26 november 2002 met de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) met ingang van 20 februari 2003 van kracht. In het streekplan Noord-Holland Zuid, vastgesteld op 17 februari 2003, wordt verwezen naar dit Luchthavenindelingbesluit. Het Luchthavenindelingbesluit bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. In het Lib zijn regels en beperkingen opgenomen voor de bebouwing rond Schiphol (vanuit externe veiligheid en geluid).

Bij Besluit van 23 augustus 2004, Stb. 425 is het Luchthavenindelingbesluit gewijzigd in verband met het herstellen van een invoerfout en wijziging van uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan. Deze wijziging van het LIB is in werking getreden op 2 september 2004.

Bij de inwerkingtreding van de Schipholwet in februari 2003 is afgesproken dat de wet binnen drie jaar zou worden geëvalueerd. In de evaluatie komen drie vragen aan de orde:

1. Bieden de luchthavenbesluiten de in de wet beoogde bescherming? Aanvullend wordt op verzoek van de Eerste en Tweede Kamer informatie gegeven over de effecten van het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven.
2. Is het beleid effectief (wordt overlast beheerst en heeft de mainport groeiruimte binnen de milieu en veiligheidsgrenzen)?
3. Zijn er verbeteringen mogelijk?

Deze evaluatie is in februari 2006 afgerond en op 21 april 2006 is het kabinetsstandpunt uitgebracht inzake de ontwikkeling van Schiphol op de middellange en lange termijn. Naar aanleiding van de evaluatie is een actieprogramma opgesteld. De snelheid waarmee de maatregelen kunnen worden doorgevoerd, varieert. Er zijn maatregelen die direct worden uitgevoerd, maatregelen die nog nader onderzoek vergen en maatregelen waarvoor de regelgeving moet worden gewijzigd. Dit betekent dat het nieuwe Schipholbeleid nog niet in werking is.

Beperkingen vanuit LIB

In het kader van het Luchthavenindelingbesluit zijn er binnen Amstelveen gebieden

waar hoogtebeperkingen, respectievelijk beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen gelden. In het gebied waar hoogtebeperkingen gelden, mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de maximale waarden die in de verschillende deelgebieden van kracht zijn.

Een gebruik of bestemming kan binnen de genoemde categorieën wel worden gerealiseerd als overeenkomstig de Wet luchtvaart een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan te zijner tijd met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Op de van dit bestemmingsplan onderdeel uitmakende plankaart en bijlagen zijn de beperkingengebieden aangegeven.

2.2.5 Nationaal Waterplan

Het nationaal waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. De 6 jaarlijkse planperiode is overgenomen van de Kaderrichtlijn Water. Het plan richt zich op de elementen veiligheid in relatie tot de klimaatwijziging, voldoende en schoon water (integraal waterbeheer) en diverse vormen van gebruik van water. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding.

Waterkwaliteitsdoelstellingen zijn overeenkomstig de Kaderrichtlijn water uitgewerkt in stroomgebiedsplannen. Amstelveen ligt in het stroomgebied Rijndelta.

2.2.6 Waterwet

De overheid staat voor grote opgaven in het waterbeheer. Om het beheer van de toekomst zo goed mogelijk vorm te geven en uit te voeren, was het nodig het wettelijke instrumentarium te stroomlijnen en te moderniseren. Daarbij staat integraal waterbeheer centraal. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

De Waterwet vervangt de bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld: zes vergunningen uit de bestaande 'waterbeheerwetten' gaan op in één watervergunning.

2.2.7 Nationaal Bestuursakkoord Water

Met het Nationaal Bestuursakkoord Water onderstrepen het rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten de gezamenlijke opgave om het watersysteem op zo kort mogelijke termijn en tegen de laagste maatschappelijke kosten op orde te brengen en te houden. Samenwerken is de rode draad van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord. De actualisering van het Nationaal Bestuursakkoord Water in 2008 komt voort uit de invoering van de Europese Kaderrichtlijn Water, de noodzaak tot aanscherping van een aantal begrippen en het beschikbaar komen van nieuwe klimaatscenario's. Ook is een nieuwe fase aangebroken in het samenwerkingsproces, waarbij het zwaartepunt verschuift van planvorming naar uitvoering.

2.3 Provinciaalen regionaal beleid

De verlegging van de N201 is geconcretiseerd in diverse plannen en ruimtelijke besluiten. Voor het Amstelveense tracédeel zijn de volgende besluiten relevant:

2.3.1 Masterplan Corridor N201 (1996)

Opgesteld door de provincie Noord-Holland in samenwerking met de provincie Utrecht, de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en de Ronde Venen, Schiphol en Flora Holland. In het Masterplan wordt een integraal pakket maatregelen gepresenteerd om de problematiek op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid rond de N201 op te lossen. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben in 1997 ingestemd met het maatregelenpakket.

2.3.2 Intergemeentelijke Gebiedsvisie (2001)

De Intergemeentelijke Gebiedsvisie (IGGV) is opgesteld door de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Uithoorn, de Ronde Venen, de provincie Noord-Holland en het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA). In de IGGV wordt de verlegging van de N201 alsmede de gewenste ruimtelijke ontwikkeling rondom het nieuwe tracé (ontwikkeling bedrijventerrein, realisatie regionale groenstructuren, globale verstedelijkingsrichting) geschetst. Alle betrokken gemeenten hebben met de IGGV ingestemd en de IGGV aangeboden aan de provincie Noord-Holland als bouwsteen voor het streekplan NHZ.

2.3.3 Bestuursovereenkomst N201+, 7 mei 2001

In de bestuursovereenkomst N201+ hebben de gemeenten en provincies hun intenties ten aanzien van het project N201+ vastgelegd. De betrokkenen hebben zich verenigd met als doel de op het project N201+ betrekking hebbende delen van de IGGV in concrete acties te vertalen om te komen tot de realisatie van het project (bij voorkeur via publiek/private samenwerking). De nadere uitwerking is te vinden in het Regioakkoord Masterplan N201+.

2.3.4 Streekplanuitwerking omlegging N201 ten noorden van Uithoorn (2002)

Het uitwerkingsplan voor de omlegging van de N201 buiten Uithoorn heeft betrekking op de omlegging voor zover deze over Noord-Hollands grondgebied loopt. De streekplanuitwerking beoogt het planologisch vastleggen van het tracé van de omlegging ten noorden van Uithoorn. Uitsluitend de aspecten die voor de wegomlegging van belang zijn komen aan de orde. Voor de overige aspecten blijft het steekplan van kracht.

2.3.5 Regioakkoord Masterplan N201+, Stuurgroep N201+, 4 november 2002

Het regioakkoord is het resultaat van het werk dat in het kader van de Bestuursovereenkomst is verricht. De doelstelling van het project N201+ is het leveren van een bijdrage aan het oplossen van bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de regio en het vergroten van de verkeersveiligheid, door middel van de omlegging van de huidige N201 en een verbeterde aansluiting van de N201 op het rijkswegennet. De hoofdlijnen van het Masterplan zijn:

1. weg om Aalsmeer en Uithoorn heen leggen;
2. verkeersafvoer via verbeterde aansluiting op rijkswegen A4, A5 en A9;
3. verkeersstroom richting A2 bij De Ronde Venen ontmoedigen;
4. in Aalsmeer, Amstelveen en Haarlemmermeer bedrijventerreinen ontwikkelen die

bijdragen aan bekostiging van de weg.

Voor Amstelveen is een positief effect te verwachten door de aanleg van de nieuwe N201. Door de betere doorstroming op de N201 zal minder sluipverkeer vanuit Uithoorn en Aalsmeer richting de A9 haar weg zoeken. Bovendien wordt via de opgewaardeerde Fokkerweg (gemeente Haarlemmermeer) en een nieuwe aansluiting op de A9 voorzien in een snelle verbinding van de N201 met de A9 waardoor minder (vracht)verkeer van de Amstelveense opritten van de A9 gebruik zal maken.

2.3.6 Streekplan Noord-Holland Zuid (2003)

Het grondgebied van Amstelveen maakt onderdeel uit van het streekplan Noord-Holland Zuid (NHZ). In dit streekplan is de volledige verlegging van de N201 opgenomen, onder verwijzing naar de gewenste realisatie van het Masterplan Corridor N201. Het streekplan is in 2003 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland.

Het streekplan NHZ is voorafgegaan door een partiële streekplanherziening van het streekplan voor het Amsterdam Noordzeekanaalgebied, waarin de wens om de N201 te verleggen reeds is vastgelegd. Ten behoeve van deze streekplanherziening is door de provincie Noord-Holland een MER-procedure gevoerd (Milieu-effectrapportage). In de MER worden de milieu-effecten van de gewenste verlegging van de N201 onderzocht en wordt een voorkeursscenario voor het ontwerp geschetst. De MER is getoetst door de commissie voor de milieu-effectrapportage en is in 2001 geaccepteerd door Provinciale Staten van Noord-Holland.

2.3.7 Ontwerpstructuurvisie Noord-Holland 2040

In september 2006 heeft Provinciale Staten besloten één structuurvisie te maken voor de hele provincie Noord-Holland. In de structuurvisie geeft de provincie haar visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. De ontwikkelingen en de voornaamste keuzes die de provincie zal moeten maken worden toegelicht. Vervolgens wordt geschetst hoe de provincie er in 2040 uit moet komen te zien en op welke wijze de provincie met deze structuurvisie zal bijdragen aan het realiseren van dit toekomstbeeld. Een belangrijk onderdeel van de structuurvisie is versterking van het regionale wegennet. Dit vindt plaats op basis van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan en het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur. De realisatie van de nieuwe N201 wordt hierbij concreet genoemd.

2.3.8 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, 2007

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht. Daarnaast geeft het stuk aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kán, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'vlot en veilig door Noord-Holland'.

Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld

en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan.

Er zijn een aantal speerpunten geformuleerd waarop extra inspanningen zullen worden geleverd:

- Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement;

Bij ketenmobiliteit gaat het om het combineren van de diverse netwerken (fiets, OV, auto) in een reis. De combinatie moet zo soepel mogelijk zijn en goed op elkaar aansluiten. De provincie ontwikkelt initiatieven op dit terrein zoals bijvoorbeeld de betere afstemming tussen trein- en busvervoer en meer en beter bereikbare P&R (park & ride)-plaatsen, waar reizigers hun auto kunnen parkeren en op het OV kunnen overstappen.

- Impuls fiets;

De fiets is het schoonste, gezondste, duurzaamste en in de stad snelste vervoermiddel. Daarom wil de provincie bekijken op welke wijze fietsers materieel en immaterieel meer beloond kunnen worden. De provincie wil ook de fietsverbindingen verbeteren en een fietsplanner ontwikkelen. De fiets is de optimale schakel naar een OV-knooppunt. De provincie wil de stallingmogelijkheden bij deze knooppunten verbeteren en de OV-fiets voor het natransport stimuleren. Bovendien moeten fietsroutes opgenomen worden in routeplanners.

- Hoogwaardig openbaar vervoer;

De provincie wil zwaar inzetten op hoogwaardig openbaar vervoer (snel, frequent en comfortabel), omdat de overtuiging bestaat dat hiermee veel te winnen valt. De provincie werkt aan een samenhangend vervoerssysteem van hoge kwaliteit voor het noordelijk deel van de Randstad.

De provincie streeft bij de ontwikkeling van haar infrastructuurbeleid een zorgvuldige inpassing na en investeert in milieu, ecologie en ruimtelijke kwaliteit bij aanleg van infrastructuur. Naast de wettelijke verplichte instrumenten zoals MER, worden zogenaamde beeldkwaliteitsplannen opgesteld ter behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in een dynamische omgeving.

2.3.9 Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2009-2013

In het PMI stelt de provincie dat het bestaande tracé van de N201 door de kern Aalsmeer en Uithoorn veel overlast veroorzaakt (uitstoot, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking) en filevorming. Het doel van de omlegging is deze problemen op te lossen. De weg wordt omgelegd naar een tracé ten noorden van Aalsmeer en Uithoorn. Realisatie van deze omlegging is voorzien in de periode 2007-2012.

2.3.10 Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006-2010

Het provinciaal waterplan bevat de volgende strategische waterdoelen:

Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).

Het samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorg dragen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water worden versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.

Het samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. Kosteneffectiviteit en klimaatbestendigheid van het grond- en oppervlaktewatersysteem speelt hierin de hoofdrol.

Het samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij wordt integrale gebiedsontwikkeling gehanteerd.

2.3.11 Waterbeheerplan AGV, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, 2006-2009

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) draagt zorg voor waterkwaliteit, waterkwantiteit en waterveiligheid in het eigen beheergebied.

De essentie van het Waterbeheerplan is dat AGV de planperiode gaat gebruiken om door te gaan met het realiseren van 'droge voeten en schoon water op peil' en ook om een omschakeling te gaan maken naar een nieuwe manier van werken: Dat wil zeggen:

- het implementeren van de Europese Kaderrichtlijn Water, die in 2000 van kracht is geworden en sterke invloed heeft op alles wat met waterkwaliteit te maken heeft;
- het op de rol zetten van acties die nodig zijn om verwachte klimaatveranderingen en daarmee gepaard gaande wateroverlastproblemen het hoofd te kunnen bieden (gericht op het nakomen van de afspraken uit het nationaal Bestuursakkoord Water in 2015);
- een nieuwe benadering van de afvalwaterketen, waarbij het uitgangspunt is: die maatregelen treffen in de afvalwaterketen, die het meest kosteneffectief zijn voor het realiseren van de watersysteemoelen.

Het Waterbeheerplan heeft tot doel:

1. het formuleren van doelstellingen voor het watersysteem en de zuiveringstaken binnen de afvalwaterketen voor 2009, met een doorkijk naar 2015;
2. het vaststellen van een samenhangende, duurzame en integrale strategie om - meestal gezamenlijk met andere partijen - de doelen te realiseren;
3. het vaststellen van de daarvoor benodigde middelen;
4. het communiceren met partners in het waterbeheer over het beleid en de maatregelen die nodig zijn om de doelen te realiseren, door het waterschap zelf en/of door anderen.

Ontwerp Waterbeheerplan 2010-2015

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht heeft drie hoofdtaken: zorg voor veilige dijken, zorg voor voldoende water en de zorg voor schoon water. Daarnaast zorgt het hoogheemraadschap in het beheergebied voor: vaarweg- en nautisch beheer, faciliteren van het recreatief medegebruik van wateren en dijken, zorg voor natuurwaarden en bevordering van cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

In het (ontwerp) waterbeheerplan is het beleid voor al deze taken voor de komende 6 jaar opgenomen. Dit beleid vormt tevens het uitgangspunt voor de watergebiedplannen en voor de stedelijke waterplannen die gemeenten in afstemming met het hoogheemraadschap maken.

2.4 Gemeentelijk beleid

De gemeente Amstelveen conformeert zich voor wat betreft de automobilititeit aan de uitgangspunten van het Masterplan N201 uit november 2002. Dat betekent dat wordt uitgegaan van de omlegging van de N201 om Aalsmeer en Uithoorn en de opwaardering van de Fokkerweg.

De gemeenteraad van Amstelveen heeft de Toekomstvisie Amstelveen 2020+ vastgesteld. In deze Toekomstvisie is rekening gehouden met de omlegging Aalsmeer-Uithoorn.

Het beleid van de gemeente Amstelveen is er op gericht om naast het oplossen van knelpunten in de regio, ook de knelpunten op het hoofdwegennet op te lossen.

Wat verder terug in de tijd kan in dit kader worden verwezen naar de Intergemeentelijke Gebiedsvisie (IGGV-2000), die samen met de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen, Uithoorn, Aalsmeer, de Ronde Venen en de beide provincies Noord Holland en Utrecht is opgesteld.

2.4.1 Toekomstvisie Amstelveen 2020+

De Toekomstvisie Amstelveen 2020+ (december 2001) moet als richtsnoer dienen voor het gemeentelijk handelen in de eigen stad en voor de standpuntbepaling van de gemeente in bestuurlijke besluitvormingsprocessen op regionale en landelijke schaal. In de Toekomstvisie worden twee hoofdthema's behandeld:

1. Samenleving

Onder dit hoofdthema vallen verschillende facetten: bevolking, huisvesting, voorzieningen, economie, recreatie, cultuur en verkeer.

2. Ruimte

De ruimte in en rondom Amstelveen is de plek waar de samenleving functioneert. Vandaar dat aan de ruimtelijke inrichting hoge eisen worden gesteld.

Robuuste groendooradering van de stad

Door de stad wordt het groen-blaauwe raamwerk versterkt en uitgebreid. Een robuuste groendooradering die op meerdere plaatsen oost-west door de stad loopt is daarvan het belangrijkste onderdeel. Deze robuuste groendooradering dient een meerledig doel. In de stad komen, dicht bij de bewoners, extra groene voorzieningen ter verbetering van de leefbaarheid. In het Stadshart is dit bereikt door het aanleggen van een stadspark. Vanuit de stad worden de grote groengebieden buiten Amstelveen beter en aangenamer bereikbaar, namelijk via die robuuste groendooradering. Voor met name fietsers zal de toegankelijkheid van het buitengebied daardoor sterk verbeteren. Ook komen er op verschillende plaatsen verbindingen tot stand tussen het Amsterdamse Bos en de Amstelscheg.

De robuuste groenverbindingen komen met name voort uit de wens groene en ecologische kwaliteiten aan het stedelijk gebied toe te voegen. Tevens zijn de wensen om de oost-west relaties te verbeteren en de regionale recreatieve functie van het aanwezige landschap te versterken een impuls.

Versterken stedelijke groen en waterstructuur

Ook de 'blauwe' component van het groen-blaauwe raamwerk in de stad, de waterstructuur, wordt versterkt. Dit houdt in dat binnen de bestaande wijken en stadsdelen wordt gezocht naar mogelijkheden om meer water te bergen. Dit kan zowel in bestaande watergangen (breder maken) als in nieuwe. Bij het verbeteren van de waterstructuur hoort ook het zoeken naar opvangmogelijkheden voor stedelijk water in de stadsrand. Uiteraard kan dergelijk 'nieuw water' ook een functie vervullen voor natuur en recreatie. Ook het verbeteren van de continuïteit van de waterlopen is van belang voor de verbetering van de waterstructuur als geheel. Het te behouden groene imago van Amstelveen en de ambitie te komen tot een duurzaam waterbeheer in zowel stad als ommeland liggen ten grondslag aan deze

ontwikkelingen.

Benutten ontwikkelingsimpuls vanuit de veiling

In de nabijheid van de veiling wordt de bedrijvenlocatie in de Legmeerpolder ontwikkeld. Het betreft voornamelijk veilingerelateerde bedrijvigheid. In verband met de nabijheid van een Uithoorns woongebied is zorgvuldige inpassing van dit nieuwe bedrijventerrein noodzakelijk. De ontwikkelingsimpuls van dit gebied gaat met name uit van de veiling. Ook de verbeterde ontsluiting via de N201 speelt daarbij een rol.

Regionale bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid is voor bedrijven en instellingen van levensbelang. Enerzijds moeten werknemers en klanten het bedrijf kunnen bereiken, bij voorkeur per openbaar vervoer. Anderzijds moeten goederen kunnen worden aan- en afgevoerd via doorgaande wegen met een goede verkeersdoorstroming. De aanleg van de N201 en de verbeterde aansluiting van de Fokkerweg/ Schipholdijk op de A9 zullen een verbetering van de bereikbaarheid voor met name bedrijven in het zuiden van de gemeente inhouden.

Verbetering openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt uitgebreid en verbeterd. Ingezet wordt op de verknoping van de doorgetrokken Noord-Zuidlijn en de Zuidtangent. Op termijn worden nieuwe woongebieden in het zuiden van de gemeente ook aangesloten op het bestaande openbaar vervoernetwerk. Voor de verbetering van het openbaar vervoer wordt tevens gelet op de veiligheid en aantrekkelijkheid van oost-west fietsverbindingen, met name in het kader van voor- en natransport. De verbetering van het openbaar vervoer en de daarmee beoogde verhoging van het gebruik ervan helpen de duurzame mobiliteit in Amstelveen te bevorderen.

2.4.2 Ruimte voor groen; Groenstructuurplan voor Amstelveen 2008-2018

Amstelveen is naast een stad met een rijke groentraditie een stad in beweging. Ruimtelijke ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Ondanks de stevige verankering van het groen in de structuur van de stad hebben ruimtelijke ontwikkelingen consequenties voor groen. Juist door het bijzonder groene karakter raken veranderingen in de stad al snel de stedelijke groenstructuur. Om op een verantwoorde wijze keuzes te kunnen maken is het groenstructuurplan van Amstelveen geactualiseerd. Het voorliggende groenstructuurplan is daardoor geen volledig nieuw plan. Met deze geactualiseerde versie van het groenstructuurplan wordt op overzichtelijke wijze het ruimtelijke groenkader weergegeven. Het plan vormt een herbevestiging van bestaand groenbeleid. De hoofdlijnen uit het Amstelveense groenstructuurplan en landschapsplan (1993) zijn dan ook in dit plan terug te vinden.

Het groenstructuurplan heeft de volgende doelstellingen:

- Het vastleggen/bepalen van de ambitie ten aanzien van de ontwikkeling van de groenstructuur;
- Het behouden en waar mogelijk versterken van het groen in Amstelveen zowel in de bebouwde kom als in het buitengebied in omvang en/of in kwaliteit door het vaststellen van structuur en beeldbepalende delen van het Amstelveense groen;
- Het benoemen van de bijzondere karakteristiek alsmede de functionele betekenis van de groenstructuur;
- Het bieden van een heldere groenvisie op hoofdlijnen op basis waarvan bij ruimtelijke ingrepen goed afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt;
- Het aanreiken van concrete actiepunten die bijdragen aan het behouden en verder ontwikkelen van de groenstructuur in al haar facetten.

Het groenstructuurplan kan worden gebruikt als informatiebron over status, waarde en functie van het groen binnen Amstelveen. Het Groenstructuurplan wordt daarnaast gebruikt als kader bij:

- Renovaties en reconstructies van de openbare ruimte
- Functiewijziging van het openbaar groen, bijvoorbeeld de wijziging van groen naar water.
- Beheer van groen
- Uitgifte van openbaar groen

Binnen de groenstructuur is onderscheid gemaakt in drie statusniveaus. Bovenwijks groen en wijkgroen vormen de hoofdgroenstructuur. Overig groen is gelegen buiten de hoofd groenstructuur. Tevens wordt onderscheid gemaakt in stedelijk gebied en buitengebied.

Hoofdstructuur stedelijk gebied

Het bovenwijks groen van de hoofdgroenstructuur bestaat vooral uit laanbeplanting langs bijvoorbeeld de Keizer Karelweg, Van der Hooplaan, Beneluxbaan en Handweg. Ook de groene stadsrandzones, zoals aan de oostkant op de grens met het voormalige A3 tracé en groenzones op de overgang van het bovenland naar de polders maken deel uit van het bovenwijks groen. De stadsparken zoals het Broersepark, de Braak en het Thijsepark zijn dankzij hun betekenis voor Amstelveen en de ligging in de hoofdgroenstructuur onderdeel van de categorie bovenwijks groen.

Belangrijke elementen van het wijkgroen zijn de parkstroken zoals bijvoorbeeld de centrale strook Bankras en het groen langs wijkontsluitingswegen zoals bijvoorbeeld de Startbaan en de Bankrasweg. De wijkparken worden gerekend tot het wijkgroen.

Hoofdstructuur buitengebied

Belangrijke structuurbepalende landschapselementen in het buitengebied zijn het Amsterdamse Bos in het westen en het bovenland in het oosten. Het Amsterdamse Bos heeft ondanks de relatief jonge ontstaansgeschiedenis landschappelijke en ecologische waarde. De recreatieve betekenis is uitzonderlijk hoog. Het Bovenland kent een hoge cultuurhistorische en landschappelijke waarde. Deze waarde wordt in belangrijke mate bepaald door het aangrenzende circa 3,5 meter lager gelegen open landschap van de oudere droogmakerijen. Het open deel van de Bovenkerkerpolder is van grote invloed op de structuur van het buitengebied ten zuiden van de Nesserlaan. Lanen, dijken en kades worden door hun structuurbepalend karakter en de cultuurhistorische waarde gerekend tot structuurbepalend landschapselement.

De onderdelen van de hoofdgroenstructuur die gerekend worden tot open landschap zijn de Bovenkerkerpolder en een deel van de Legmeerpolders. De Middelpolder heeft door de herinrichting en het beheer een andere structuur gekregen en wordt daarom aangeduid als half open landschap.

Visie en Ambitie 2006-2016

De hoofdgroenstructuur geeft Amstelveen zijn karakteristiek groene parkachtige uitstraling en zorgt voor een bijzonder aantrekkelijke leefomgeving. Dat geldt niet alleen voor het stedelijk gebied maar ook voor het buitengebied. Ligt het accent van de kwaliteit van de hoofdgroenstructuur binnen de stad op fraaie lanen en rijk beplante parkstroken, in het buitengebied bepaalt de landschappelijke opbouw in belangrijke mate de kwaliteit. De landschappelijke elementen zoals dijken, waterlopen en de Bovenlanden vormen belangrijke dragers voor de verdere ontwikkeling van het buitengebied. Het is de ambitie van Amstelveen om de hoofdgroenstructuur duurzaam in stand te houden en verder te ontwikkelen.

2.4.3 Actieplan luchtkwaliteit Amstelveen 2007-2015

Luchtkwaliteit is een zwaarwegende factor bij ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland. De Raad van State heeft landelijk tal van projecten stilgelegd, omdat deze onvoldoende rekening hielden met de eisen uit het nu niet meer geldende Besluit luchtkwaliteit. Reeds in een vroegtijdig stadium dienen de luchtkwaliteitsnormen beoordeeld te worden en moeten consequenties van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen inzichtelijk worden gemaakt.

De gemeente Amstelveen heeft vanuit gezondheidsoogpunt en vanwege het veiligstellen van haar ruimtelijke plannen reeds in augustus 2005 het besluit genomen om een actieplan luchtkwaliteit op te stellen. Inmiddels blijkt uit de uitgevoerde luchtkwaliteitsrapportage over het jaar 2005 dat er overschrijdingen voorkomen van de grenswaarden voor fijn stof en de plandrempeloverschrijdingen voor stikstofdioxide. Hierdoor is de gemeente wettelijk verplicht om een actieplan op te stellen.

Van belang is dat de gemeente maatregelen neemt om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het doel van het Amstelveense actieplan is om door kosteneffectieve maatregelen de huidige overschrijdingen terug te brengen onder het niveau van de grenswaarden. Voor zowel fijn stof als stikstofdioxide wordt nagestreefd om in 2010 aan de geldende normen te voldoen. Ook voor het jaar 2015 stelt de gemeente zich ten doel om aan de geldende normen te voldoen. Via de jaarlijkse luchtkwaliteitsrapportage wordt gemonitord of deze doelstellingen worden behaald.

Het wettelijk kader voor de luchtkwaliteit is opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2, luchtkwaliteitseisen). De gemeente neemt door het opstellen van het actieplan haar verantwoordelijkheid om datgene te doen dat binnen haar eigen mogelijkheden ligt. Ook in andere plannen, waaronder de gebiedsontwikkeling van de A9 en het Amstelveense Verkeers- en Vervoersplan, zal aandacht besteed worden aan de luchtkwaliteit in de gemeente.

Uit de jaarlijkse luchtkwaliteitsrapportage zal blijken of de overschrijdingen van de gestelde grenswaarden tot het acceptabele normniveau zijn teruggebracht, waardoor er een beter leefklimaat ontstaat en bouwprojecten binnen Amstelveen doorgang kunnen vinden. Jaarlijks wordt in de bijlage bij de luchtkwaliteitsrapportage verslag uitgebracht over de uitwerking en uitvoering van de maatregelen die in dit actieplan zijn opgenomen.

In dit actieplan staan een aantal maatregelen. Hiervan zijn de volgende van belang:

1. verkeersmaatregelen

Het verkeer heeft een belangrijke bijdrage aan de luchtkwaliteit. Verkeersmaatregelen kunnen gericht zijn op 1) het stimuleren van een alternatieve vervoerswijze, 2) het verbeteren van de doorstroming en op 3) categorisering (hierbij wordt bepaald welk verkeer welke bestemming heeft; stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erf-toegangswegen). Verbetering van doorstroming kan op een aantal manieren bewerkstelligd worden. Bijvoorbeeld door het aanleggen van rotondes, het anders afstellen van verkeersregel-installaties (VRI's) bijvoorbeeld het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen. Ook het leiden van het doorgaande vrachtverkeer over bepaalde voorkeursroutes door de gemeente kan een verkeersmaatregel zijn.

2. voorkomen nieuwe knelpunten

Nieuwe knelpunten voorkomen kan door bij handhaving en vergunningverlening alert te zijn op inrichtingen die een relevante bijdrage leveren aan de optredende

concentraties luchtverontreinigende stoffen. Daarnaast is het ook van belang om aan de kant van de ruimtelijke ontwikkeling in een vroeg stadium onderzoek te verrichten naar de luchtkwaliteit in de directe omgeving van een plan. Aangetoond zal moeten worden dat een nieuwe ontwikkeling niet leidt tot een overschrijding van grenswaarden.

3. aanleggen groenvoorzieningen

Bomen en struiken kunnen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof op leefniveau verminderen. Dit gebeurt door filtering en opstuwing van de lucht. Voor stikstofdioxide zijn loofbomen het meest geschikt en voor fijn stof zijn dat coniferen. Tevens leveren bomen een bijdrage aan de vermindering van de CO₂ uitstoot, omdat bomen voor hun groei kooldioxide opnemen.

2.4.4 Stedelijk Waterplan, maart 2008

Het Stedelijk Waterplan voorziet in de behoefte van beide partijen aan meer inzicht in het functioneren van het watersysteem, een eenduidige en realistische visie op water en in het aandragen van maatregelen die bijdragen aan het oplossen van knelpunten in het watersysteem en het realiseren van ambities.

Het stedelijk waterplan is een uitvoeringsplan. In het plangebied bestaat de mogelijkheid om ambities ten behoeve van natuurvriendelijk oevers te realiseren.

Hoofdstuk 3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

Voorheen, zoals vastgelegd in de realisatieovereenkomst, was het de bedoeling de kruising tussen de omgelegde N201 en de Zijdelweg op maaiveld aan te leggen en uit te rusten met een verkeersregelininstallatie. Zoals eerder aangegeven, voorzien de gemeenten Uithoorn en Amstelveen bij dit ontwerp in de toekomst problemen voor de doorstroming van het noord-zuid verkeer over de Zijdelweg. Dit vindt zijn oorsprong in het feit dat de afwikkeling van verkeer op de N201 voorrang zal krijgen op het verkeer op de Zijdelweg en eveneens omdat het toekomstig te realiseren Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid vlak bij deze kruising ontsloten dient te worden.

Ingenieursbureau Grontmij heeft in 2006 onderzocht wat de consequenties zijn wanneer de gelijkvloerse kruising N201-Zijdelweg gewijzigd wordt in een ongelijkvloerse kruising ("Scopewijziging kruising N201 - Zijdelweg", Grontmij, I&M-99377438-TH-jj, 25 september 2006). Dit rapport is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Daarbij zijn drie varianten in ogenschouw genomen. Het betreft een eerste verkenning naar de mogelijkheden van een ongelijkvloerse kruising.

Het rapport is daarna beoordeeld. Uitgangspunten voor deze beoordeling waren:

1. het bereiken van een duurzame oplossing voor de doorstroming van het verkeer op de Zijdelweg ter hoogte van de kruising met de omgelegde N201, en
2. een verkeersveilige ontsluiting van het ten westen van de Zijdelweg, aan weerszijden van de omgelegde N201 gelegen, te realiseren, bedrijventerrein.

Daarnaast speelden uiteraard de ruimtelijke, milieukundige en financiële aspecten van deze kruising een rol in de beoordeling.

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Uithoorn en Amstelveen hebben op basis van het rapport de conclusie getrokken dat een half klaverblad-oplossing de enig aanvaardbare oplossing is in het licht van de gestelde uitgangspunten. De overweging die hierbij de bepalende rol heeft gespeeld is dat in de Haarlemmermeervariant ter plaatse van de op- en afritten alsnog verkeersregelininstallaties nodig zijn op de Zijdelweg omdat deze aansluitingen te dicht op elkaar liggen. Dit gegeven alleen al maakt dat deze oplossing niet gewenst is omdat dit – evenals bij de gelijkvloerse kruising het geval is – de doorstroming van het verkeer op de Zijdelweg en daarmee de capaciteit van het noord-zuidverkeer te zeer zou belemmeren. Op deze manier is er weinig winst ten opzichte van een gelijkvloerse variant.

Bovendien moet het viaduct van de N201 over de Zijdelweg in geval van toepassing van verkeerslichten vanwege de te hanteren zichtlijnen op deze verkeerslichten circa 1,40 m hoger worden aangelegd. Dit brengt ook nadelige gevolgen met zich mee (milieu, kosten).

Naast voornoemde overwegingen is geconstateerd dat het rapport van Grontmij geen rekening houdt met de ontsluiting van het aan de westzijde van de Zijdelweg te realiseren bedrijventerrein Amstelveen-Zuid. Dit bedrijventerrein zal zowel ten noorden als ten zuiden van de N201 een ontsluiting moeten krijgen op de Zijdelweg. In de half klaverblad-oplossing is dit op een goede en verkeersveilige manier mogelijk door op de rotondes ook het bedrijventerrein aan te sluiten. In de andere varianten is dit niet goed mogelijk zonder de doorstroomcapaciteit van de Zijdelweg ernstig te belemmeren. Bij de Haarlemmermeervariant kan bijvoorbeeld de ontsluiting van het bedrijventerrein niet aangetakt worden op de op- en afritten naar respectievelijk van de N201, waardoor aparte ontsluitingen van het bedrijventerrein op de Zijdelweg nodig zijn. Op die manier zouden vier kruisingen op korte afstand op de Zijdelweg elkaar volgen (bedrijventerrein, op/afrit N201, op/afrit N201, bedrijventerrein). Een situatie die zowel vanuit capaciteitsoverwegingen als vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen ongewenst is.

Om de capaciteit van de omgelegde provinciale weg N201 optimaal te benutten is van meet af aan door alle bij de omlegging betrokken partijen (rijk, provincies en gemeenten) als uitgangspunt gehanteerd dat dit een 80 km/h autoweg wordt met een zeer beperkt aantal aansluitingen.

Uiteraard is daarbij onderkend dat de ontwikkeling van dergelijke terreinen een verhoogd vervoersaanbod op de toeleidende wegen tot gevolg zal hebben. In het onderhavige geval betreft dat de (grotendeels provinciale) Zijdelweg. Feit is echter ook, dat dit hogere verkeersaanbod geheel afhankelijk is van de aard van de op deze terreinen te vestigen bedrijven. Niet ondenkbeeldig is immers dat deze bedrijven voor hun aan- en afvoerroutes toch al gebruik moeten maken van de Zijdelweg.

Een eigen ontsluiting van het bedrijventerrein op de N201 zou eveneens minimaal als ongelijkvloerse kruising uitgevoerd moeten worden. Nog afgezien van de daarmee gepaard gaande extra kosten zou dit inhouden dat ook daar rekening gehouden zou moeten worden met het ruimtebeslag van de bijbehorende op- en afritten. Voor de bewoners van de dicht bij de omgelegde N201 gelegen woningen van Aan de Kant in Uithoorn zou in dat geval een gelijksoortige situatie worden gecreëerd als nu het geval is bij de woningen aan de Hélène Swarthlaan. In verband met de doorstroming van het verkeer op de N201 is de impact van een tweede ontsluiting ook complexer. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt zal er een minimale afstand moeten zijn tussen twee Haarlemmermeer aansluitingen. Consequentie kan zijn dat de tweede aansluiting meer naar het westen moet verschuiven en niet meer past binnen het ruimtebeslag van het bedrijventerrein. Een tweede aansluiting op de N201 betekent tevens dat de N201 langer op hoogte doorgetrokken moet worden. Een extra halve Haarlemmermeer aansluiting (bijvoorbeeld alleen 2 op- of afritten) levert niet de gewenste functionaliteit en betekent dat verkeer alsnog via de Zijdelweg moet worden afgehandeld met de eerder gemaakte impact van VRI's en doorstroming. Er is dus des te meer een reden om vast te houden aan het uitgangspunt dat extra aansluitingen op de omgelegde N201 niet gewenst zijn.

Tevens pleit vóór de half klaverblad-oplossing dat er geen bedrijven langs de Zijdelweg hoeven te worden gesloopt dan wel problemen zouden ontstaan met de ontsluiting van de reeds langs de Zijdelweg aanwezige bedrijven. Deze bestaande bedrijven kunnen nu op een normale manier op de Zijdelweg worden ontsloten en in de toekomst kunnen zij aantakken op de infrastructuur van het bedrijventerrein Amstelveen-Zuid. Op deze manier worden de verkeersstromen van het bedrijventerrein gebundeld via de rotondes op de Zijdelweg gebracht, hetgeen de verkeersdoorstroming op de Zijdelweg ten goede komt.

Verder is ervoor gekozen de nieuwe N201 ter plaatse van de kruising met de Zijdelweg met 2 x 2 rijstroken uit te voeren. Op deze wijze wordt het in- en uitvoegend verkeer komende vanaf of naar de Zijdelweg en het verkeer uit de richting of naar Utrecht respectievelijk Aalsmeer goed afgewikkeld van en naar de nieuwe N201. Vanuit de oogpunten verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming is een dergelijke verkeersafwikkeling gewenst.

Naar aanleiding van ingediende zienswijzen is er een aanvullende verkeerskundige analyse uitgevoerd naar alternatieven wat betreft de vormgeving van de ongelijkvloerse kruising ("Aansluiting Zijdelweg op omgelegde N201 in Uithoorn/Amstelveen", Grontmij, kenmerk 297617, 14 juni 2010). Dit rapport is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Uit dit rapport blijkt dat de aangebrachte alternatieven dusdanige afwikkelingsproblemen met zich meebrengen dat ze niet toepasbaar zijn. Ten aanzien van het ontwerp van de halfklaverbladvariant is aangegeven dat er een vrije rechtsafbeweging nodig is bij de zuidelijke rotonde, gezien vanuit Uithoorn. Dit past binnen het bestemmingsplan. Daarnaast is de

noodzakelijkheid aangegeven van een verbinding tussen het zuidelijk en noordelijk deel van het bedrijventerrein. De precieze locatie hiervoor zal binnen de planvorming voor het bedrijventerrein nader worden bepaald, voorkeur is om deze zo dicht mogelijk bij de Zijdelweg aan te leggen.

Dit zijn de belangrijkste overwegingen geweest om te kiezen vóór de half klaverblad-oplossing. Uiteraard kan dit alleen mogelijk zijn wanneer de andere aspecten ook binnen de wettelijke kaders haalbaar zijn, zoals op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. De onderzoeken geven aan dat deze aspecten geen belemmeringen opleveren voor de ontwikkeling van een half klaverblad.

De gemeenteraden van Amstelveen en Uithoorn hebben respectievelijk in juli 2007 en juni 2007 het besluit genomen om een half klaverblad te realiseren en hiervoor geld beschikbaar te stellen. Beide gemeenten en de provincie Noord-Holland hebben hun bijdrage herbevestigd in het kader van het tekenen van de wijzigingsovereenkomst ten behoeve van de ongelijkvloerse kruising N201 eind 2008, zodat de half klaverblad oplossing ook financieel haalbaar is.

De voordelen van een ongelijkvloerse kruising ten opzichte van een gelijkvloerse kruising zijn ondermeer:

1. een betere doorstroming van het noord-zuid verkeer op de Zijdelweg;
2. een betere doorstroming van het verkeer op de N201 conform de door Amstelveen gewenste uitvoering tot een regionale stroomweg;
3. optimale ontsluitingen van het Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid met rotondes;
4. veilige overstek fietsers naar dit bedrijventerrein en ook onder de N201 door middel van fietstunnels.

Met deze wijziging wordt verreweg het grootste deel van de opwaardering van de N201 op Amstelveens grondgebied gerealiseerd.

Bij de definiëring van het ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising lagen de twee rotondes in eerste instantie meer westwaarts. Mede naar aanleiding van gesprekken met aangrenzende eigenaren is onderzocht of de rotondes in oostelijke richting verplaatst konden worden. Uitkomst hiervan is dat de rotondes, ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp, ca. 25 meter naar het oosten zijn opgeschoven vanwege de volgende voordelen:

5. de aangrenzende percelen kunnen op een betere wijze ontsloten worden;
6. het biedt meer ruimte voor de te verleggen kabels en leidingen;
7. het biedt meer ruimte voor de aan te leggen watergang;
8. het levert een lagere geluidsbelasting op voor met name de woningen aan de Zijdelweg 11 en 13.

Verder opschuiven bleek niet haalbaar vanwege de benodigde strekking van de bochtstralen en de afstand hiervan tot de Bovenkerkerweg.

Hoofdstuk 4 MILIEUASPECTEN

4.1 MER

Voor de verlegging van de N201 op het Amstelveense grondgebied is de milieueffectrapportage (MER) -procedure gevolgd. In dit verband gaat het om de MER-Uithoorn (1996) en de aanvullende MER-Uithoorn (2001). De complete set bestaat uit:

1. Startnotitie N201 Milieu-effect-rapportage Omleiding Provinciale weg N201 Uithoorn, najaar 1993
2. Richtlijnen voor het milieu-effectrapport Omleiding N201 Uithoorn, juli 1994
3. MER-N201-Uithoorn, Het MER voor een eventuele omleiding van de N201 bij Uithoorn', Hoofdrapport, april 1996
4. MER-N201-Uithoorn, Het MER voor een eventuele omleiding van de N201 bij Uithoorn', Bijlagerapport, april 1996
5. MER-N201-Uithoorn, Het MER voor een eventuele omleiding van de N201 bij Uithoorn', Achtergrondrapport, april 1996
6. Aanvulling MER omlegging Uithoorn, Het MER voor een eventuele omleiding van de N201 bij Uithoorn, april 2001
7. De Milieueffectrapportages in de corridor N201, Samenhang en Actualisatie, 19 juni 2001

Bovenstaande rapporten hebben tegelijk met de streekplanuitwerking ter visie gelegen. De eerste zes rapporten hebben betrekking op de omlegging Uithoorn, de laatste (nr. 7) brengt samenhang tussen de drie Mer-en die in het kader van de N201 zijn gemaakt (Uithoorn, Aalsmeer en N201/A4) en actualisatie van o.a.. het oude MER Uithoorn.

Daarna is nog verschenen het rapport:

1. 'Nadere informatie bij de milieueffectrapportages N201', 20-02-2002 (n.a.v. het concept-toetsingsadvies van de MER-cie
- en
2. Het definitieve toetsingsadvies

Het uitvoeren van de kruising N201/Zijdelweg in een ongelijkvloerse variant is geen mer- (beoordelings)plichtige activiteit.

4.2 Bodem

Lokale verontreinigingen

Ter plaatse van het tracé is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Grontmij Nederland BV (kenmerk 301877, d.d. 6 juli 2004). Dit verkennend onderzoek is samengesteld uit een groot aantal deelonderzoeken op het Amstelveense deel van het tracé.

Uit de resultaten blijkt dat op 4 percelen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Deze bodemverontreinigingen hangen samen met het voormalige gebruik van de locatie, bestaan uit zware metalen en bevinden zich hoofdzakelijk in de bovengrond. De verontreinigingen hangen meestal samen met erfverhardingen.

De belemmeringen als gevolg van de verontreinigingen kunnen worden weggenomen door de bodem te saneren. Immobiele verontreinigingen kunnen worden gesaneerd door het toepassen van een leeflaag eventueel in combinatie met ontgraving. Geadviseerd wordt hiervoor een raamsaneringsplan op te stellen. De vier percelen die het hier betreft vallen niet onder het tracé van de ongelijkvloerse kruising.

Daarnaast is nader onderzoek gedaan naar mogelijke asbestverontreiniging op perceel O 3110, een volkstuintencomplex met schuurtjes. Uit dit onderzoek is gebleken dat het niet uit te sluiten is dat het gaat om een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest ("Verkennd onderzoek asbest", Grontmij, 316340, 10 maart 2010). De schuren op het volkstuintencomplex worden binnen afzienbare tijd gesloopt. Na de sloopactiviteiten zal nader onderzoek uitgevoerd worden om een compleet beeld te krijgen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem op deze locatie.

Bodemkwaliteitskaart

De gemeente Amstelveen heeft in april 2005 een Bodemkwaliteitskaart vastgesteld. Tegelijk is een regionaal Bodembeheerplan vastgesteld, waarin is vastgelegd onder welke voorwaarden toepassing van licht verontreinigde grond kan plaatsvinden. Het wegtracé bevindt zich in zone 5 van Amstelveen.

4.3 Water

4.3.1 Inleiding

Een wateradvies heeft als doel om tijdens de ontwikkeling van een plan in een vroeg stadium te informeren en te adviseren. De plannen voor de ongelijkvloerse kruising zijn besproken met Waternet. Waternet heeft haar uitgangspunten naar voren gebracht met betrekking tot de integrale waterhuishouding (oppervlaktewater, riolering, regenwaterafvoer, grondwater en waterkeringen).

4.3.2 Watertoets algemeen

Het plangebied maakt deel uit van het geldigheidsgebied van de integrale keur van het hoogheemraadschap AGV. Voor ingrepen en activiteiten die invloed hebben op waterstaatkundige werken, boezemland en watergangen dient een ontheffing aangevraagd te worden op basis van deze keur. In het keurgebied gelden verbods- en gebodsbepalingen tot het onderhoud en gebruik van wateren, oevers en waterkeringen zowel bovengronds als in de grond. Tevens worden in de keur de verplichtingen (o.a. meld- en meetplicht) ten aanzien van het aanvoeren, onttrekken, lozen en afvoeren van water aangegeven. Het uitvoeren en handhaven van de keur wordt door Waternet gedaan.

In de keur worden een aantal nota's genoemd waarin de algemene gedragsregels, ontheffingsbepalingen en voorwaarden staan waarmee een keurontheffing verkregen kan worden. De nota Watertoets en Vergunningverlening is de basis waarmee Waternet dit wateradvies heeft geschreven. De verplichting om een keurontheffing aan te vragen en te verkrijgen staat beschreven in deel III, blz. 5 van deze nota. Naast de gemeentelijke aanlegvergunning is dus ook een keurontheffing vereist. In deze nota staat ook aangegeven wanneer een vergunning WVO (Wet Verontreiniging Oppervlaktewater) verplicht is.

Oppervlaktewater

De water aan- en afvoer moeten gegarandeerd blijven.

Riolering en regenwaterafvoer

Uitgangspunt voor het ontwerp van het rioolstelsel is dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Hemelwater afkomstig van wegen met een relatief lage verkeersintensiteit wordt voorgezuiverd met een lokale voorziening (helofitenfilter / bezinkvoorziening / wadi = water afvoersystemen door infiltratie) alvorens het op het oppervlaktewater te lozen.

Ecologie, inrichting van water, materiaalgebruik

Om een verbrokkelend karakter van natte ecologische verbindingzones tegen te gaan (migratiemogelijkheden fauna) dienen maatregelen getroffen te worden om eventuele barrières te overbruggen en knelpunten op te lossen. Voor de inrichting van het water moeten de volgende uitgangspunten gehanteerd worden: geen doodlopende watergangen, geen sloten smaller dan 3 a 4 m en minimaal 25 % van de oeverzones inrichten als een natuurvriendelijke oever.

Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden gedurende de bouw- en gebruiksfase van bouwblokken maar ook van de 'inrichtingen' van de openbare ruimte. Emissies naar het oppervlaktewater van lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan. Afhankelijk van de gebruikte (bouw)materialen kan een melding of een WVO-vergunning noodzakelijk zijn, vooral wanneer deze in contact (kunnen) komen met (regen)water.

Beheer en onderhoud

Om de stabiliteit van oevers te beschermen moet men langs de wateren een vrijwaringszone vrijhouden van obstakels en van ongewenste activiteiten. Deze toegankelijkheid is noodzakelijk om het onderhoud van het water vanaf de oever uit te kunnen voeren. Deze zone is tevens noodzakelijk om de afzet van baggerslib en maaisel mogelijk te maken. Bij primaire wateren dient dit onderhoudspad minimaal 5 meter breed te zijn.

4.3.3 Watertoets ongelijkvloerse kruising

Waternet heeft aangegeven akkoord te kunnen gaan met het principe van deze ongelijkvloerse kruising. Waternet heeft de volgende reactie uitgebracht:

- In het plangebied liggen geen waterkeringen.
- In het plangebied liggen een aantal belangrijke watergangen. In de definitieve situatie zullen daar kokerduikers gerealiseerd worden. Waternet moet het minimale vereiste debiet van deze kokerduikers nog bepalen en daarna de breedte van deze kokers vaststellen. Voorlopig wordt uitgegaan van een breedte van 3,5 en 7 m. De vrije doorvaarhoogte is minimaal 0,80 m boven polderpeil.
- Ook tijdens de uitvoering mag de doorstroming en de wateraan- en afvoer van de watergangen niet belemmerd worden. Voor zover dat niet mogelijk is kan in overleg met Waternet tijdelijke voorzieningen afgesproken worden en de termijn waarvoor deze noodzakelijk zijn.
- In het oorspronkelijke plan (gelijkvloerse kruising) is Waternet uitgegaan van een regenwaterafvoer via berminfiltratie. Nu de kruising uitgevoerd wordt als ongelijkvloers zal er een regenwaterafvoer (molgoten, kolken, afvoerbuizen) gerealiseerd worden waarvoor een WVO-plicht geldt. Voor de beoordeling van de (voor)zuivering hanteert Waternet het rapport "Afstromend regenwater" van de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW).
- Onderzocht kan worden of de extra watercompensatie welke boven het minimaal vereiste van 10 % valt ingericht kan worden als helofytenfilter of als natuurvriendelijke oevers.
- De toepassing van drainage t.b.v. permanente regulering van het freatisch grondwater is niet duurzaam en moet daarom voorkomen worden.
- De (fiets)tunnels moeten 'grondwaterdicht' uitgevoerd worden zodat er in de gebruiksfase geen instromend grondwater geloosd hoeft te worden.
- Tijdelijke (grondwater)lozingen tijdens de uitvoeringsfase zijn WVO-vergunningsplichtig.

Er is een analyse gemaakt van de hoeveelheid toe te voegen verharding en het aandeel toe te voegen water. Het beschouwde gebied betreft het gehele peilvak tussen de voormalige spoordijk en de Bovenkerkerweg. Totaal wordt er verhard oppervlak aangebracht van 51.854 m². Het wateroppervlak in de nieuwe situatie (gemeten op de waterlijn) bedraagt 17.566 m². Er wordt 7.989 m² gedempt. Het te dempen water dient volledig gecompenseerd te worden, zodat voor de toename aan

verhard oppervlak een compensatieoppervlak ontstaat van $17.566\text{m}^2 - 7.989\text{m}^2 = 9.577\text{m}^2$. Dit is een percentage van $9.577\text{m}^2 / 5.1854\text{m}^2 \times 100\% = 18,5\%$. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de watercompensatienorm van Waternet.

4.4 Geluid

Ten opzichte van de reeds uitgevoerde akoestische onderzoeken in het kader van de N201 is een aanvullend akoestisch onderzoek voor de realisatie van een ongelijkvloerse kruising N201/Zijdelweg uitgevoerd (Akoestisch onderzoek, Zijdelwegvariant N201, DGMR, Rapport V.2007.5366.00.R001, 9 november 2007). Dit rapport is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Wegverkeerslawaaï

De geluidsrapportage is opgesteld door DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. en betreft een herijking van het akoestisch onderzoek dat is gedaan in het reeds genoemde rapport Scopewijziging kruising N201 – Zijdelweg van 11 september 2006. Het nu uitgevoerde onderzoek gaat echter uit van de nieuwe wet geluidhinder. Berekend is voor welke woningen extra hogere grenswaarden moeten worden aangevraagd en op welke manier de geluidsoverlast met maatregelen, zoals het toepassen van extra stil asfalt en het plaatsen van geluidsschermen, is terug te brengen tot de wettelijke normen.

Zijdelweg

Uit de rekenresultaten voor de Zijdelweg blijkt dat voor een groot aantal woningen een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder optreedt. De toename bedraagt maximaal 2.1 dB(A) bij de Knautia 2-30 en de Klaproos 20-36. Deze reconstructie kan teniet gedaan worden door het toepassen van een maatregel aan de bron, wegdek 'dunne deklaag1'. Dit wegdektype zal worden toegepast.

N201

Het toepassen van tweelaags zoab dan wel tweelaags zoab-fijn op de N201 is niet voldoende om aan alle verleende hogere waarden (in kader van de "Eerste herziening bestemmingsplan N201", die voorzag in gelijkvloerse kruising van Zijdelweg met N201) te voldoen. Plaatsing van twee schermen (zie figuren 4a en 4b uit het akoestisch onderzoek) bij toepassing van het wegdek tweelaags zoab fijn kan wel effectief zijn.

Als er geen maatregelen worden getroffen, zal er voor 139 woningen een hogere waarde aangevraagd moeten worden. Wordt alleen tweelaags zoab fijn toegepast, dan moet nog voor 82 woningen een hogere waarde worden aangevraagd. Als daarnaast ook de twee schermen geplaatst worden is nog een hogere waarde nodig voor 3 solitair gelegen woningen (Bovenkerkwegweg 127, 132a en Meerlandenweg 57).

Om de toename van de geluidsbelasting zoveel mogelijk weg te nemen, wordt tweelaags zoab fijn toegepast en worden de twee schermen uit het akoestisch onderzoek aangebracht. Het treffen van verderstrekkende geluidsreducerende maatregelen is niet doelmatig. Voor de eerder genoemde drie woningen moet dan ook opnieuw een hogere waarde worden vastgesteld.

Zoals in hoofdstuk 3 al aangegeven is bij de definiëring van het ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising gekeken of de twee rotondes naar het oosten opgeschoven konden worden. Hierbij is tevens bekeken wat de gevolgen hiervan zijn voor geluid (Notitie Resultaten verschoven rotondes Zijdelweg, DGMR, L.2001.1230.00.N016, 30 juni 2009). De notitie hierover is bij deze toelichting gevoegd.

De verschuiving van de rotondes levert op dat voor 12 woningen minder aan de Zijdelweg een hogere grenswaarde behoeft te worden aangevraagd, als uitgegaan zou worden van wegdek steenmastiakasfalt. Verder bleek uit voornoemde onderzoeken dat ook wanneer wordt uitgegaan van het wegdek dat wordt

toegepast bij de Zijdelweg, namelijk het wegdek 'dunne deklaag1', er geen hogere grenswaarden hoeven te worden aangevraagd. Verder heeft de verschuiving een positief gevolg tot ca. 4 dB voor de woning Zijdelweg 13 (ten opzichte van de variant zonder verschoven rotondes). Voor de overige relevante woningen (boven de voorkeursgrenswaarde) betreft het een klein effect (ca. 0,6 dB reductie tot 0,1 dB toeslag). Dit geldt ook voor de geluidsbelasting vanwege de N201.

Na terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is gebleken dat het akoestisch onderzoek niet volledig is geweest. Verzuimd is om de woning Zijdelweg 11 in het onderzoek te betrekken. Dit is alsnog gedaan (Notitie Resultaten verschoven rotondes bij Zijdelweg 11, DGMR, L.2001.1230.00.N017, 11 december 2009). Deze notitie is bij de toelichting gevoegd. Uit dit onderzoek is gebleken dat er een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden optreedt. Voor deze woning is alsnog een hogere waarde van 49 Lden aangevraagd.

Voor de genoemde vier solitaire woningen is de hogere waarde vastgesteld. Dit hogere waardenbesluit is bij deze toelichting gevoegd. Tevens is het hogere waardenbesluit uit 2002 bij de toelichting gevoegd.

Overig lawaai

Overige soorten geluid zijn voor dit project niet van toepassing.

4.5 Luchtkwaliteit

Ten opzichte van de reeds uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoeken in het kader van de N201 (Effectbeoordeling (luchtkwaliteit) Masterplan N201+ en saldobenadering, TNO, B&O-A R005/219, 10 augustus 2005 en Herberekening luchtkwaliteit Masterplan N201+ met Referentiescenario, TNO, 2006-A_R0225/B, juli 2006), is een aanvullend onderzoek Luchtkwaliteit voor de realisatie van een ongelijkvloerse kruising N201/Zijdelweg uitgevoerd ("Scopewijziging N201-Zijdelweg", Grontmij, I&M-1015273-ND/hh, 25 januari 2010). Deze rapporten behoren als bijlage bij deze toelichting. De conclusie is dat de ongelijkvloerse kruising geen verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg heeft en er geen overschrijding van de grenswaarden optreedt. Daarom zijn er vanwege het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen om het plan uit te voeren.

4.6 Externe veiligheid

In en rond het plangebied in Amstelveen zijn een aantal risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen aanwezig. Ook de nabijheid van luchthaven Schiphol leidt tot beperkingen voor de inrichting van het plangebied.

Over de huidige N201 loopt een route gevaarlijke stoffen. Uit onderzoek (Onderzoek Externe Veiligheid, Externe veiligheid omlegging N201, Grontmij, 16 augustus 2005) blijkt dat nagenoeg alle voor het risiconiveau relevante transport bestaat uit brandbare vloeistoffen en gassen.

In de Provincie Noord-Holland wordt op geen van de nu beschouwde wegen voor een individueel risico de grenswaarde van $1 \cdot 10^{-6}$ per jaar bereikt. Er zijn daarom geen aandachtspunten voor het individueel risico vastgesteld. Voor het groepsrisico zijn wel aandachtspunten vastgesteld, echter niet op de N201.

In het kader van het project N201 in zijn geheel heeft de Grontmij een analyse gemaakt van de plaatsgebonden risico's en groepsrisico's, voortvloeiend uit de transporten van gevaarlijke stoffen. In het rapport 'Externe veiligheid omlegging N201' van 16 augustus 2005 zijn de uitgangspunten, de uitkomsten van het onderzoek en de conclusies van het onderzoek verwoord.

De conclusie is dat er geen knelpunten zijn ten aanzien van het plaatsgebonden risico en groepsrisico die voortvloeien uit de transporten van gevaarlijke stoffen.

Dit rapport is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

De gemeente Amstelveen heeft op haar grondgebied geen routing voor het transport van gevaarlijke stoffen vastgelegd. Wel is er een convenant gesloten met de LPG-leverancier voor het motorbrandstofverkooppunt aan de Noorddammerlaan hoek Maalderij over de te volgen route van en naar het vulpunt voor LPG.

In het specifieke geval van deze ongelijkvloerse kruising worden geen andere en nadelige gevolgen verwacht van de ongelijkvloerse kruising ten opzichte van een gelijkvloerse kruising zoals reeds was beschreven in het onderzoek van de Grontmij uit 2005. Mede omdat de verkeersstromen van gevaarlijke stoffen hetzelfde blijven heeft de ongelijkvloerse uitvoering van de kruising geen invloed.

Veiligheidszone LPG

Aan de westkant van het plangebied bevindt zich aan de Zijdelweg een tankstation met een LPG-installatie. Het LPG-vulpunt vormt gelet op de doorzet geen probleem voor het plaatsgebonden risico. (geen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten binnen een straal van 45 meter vanaf het vulpunt.)

De afstandseisen voor het plaatsgebonden risico zijn gerelateerd aan de doorzet van LPG per jaar (in m³). Voor het tankstation is in de milieuvergunning de doorzet vastgelegd op 1000 m³.

Buisleidingen

Toekomstige ontwikkeling "Algemene Maatregel van Bestuur Buisleidingen"

Met betrekking tot de externe veiligheid en de hoge druk aardgasleidingen is nu nog de circulaire "Zonering langs aardgasleidingen" uit 1984 van toepassing. De circulaire uit 1984 wordt medio 2011 vervangen door de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Buisleidingen. Deze AMvB zal regels gaan stellen aan risiconormering en -zonering langs buisleidingen, het opnemen van planregels in bestemmingsplannen, technische eisen, het aanwijzen van een toezichthouder, melding van incidenten en beschikbaarheid van noodplannen.

Het externe veiligheidsbeleid gaat hiermee ook voor buisleidingen gelden. Dit houdt in dat er een wettelijk basisveiligheidsniveau gaat gelden voor het plaatsgebonden risico voor zowel bestaande situaties als bij nieuwe ruimtelijke plannen (nieuwbouw) en bij aanleg van nieuwe leidingen. Verder wordt verantwoording van het groepsrisico verplicht gesteld.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

De *plaatsgebonden risico* contour van 10⁻⁶ is een grenswaarde. Binnen deze contour mogen zich geen kwetsbare objecten bevinden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt een genuanceerder beleid. hiervoor is deze contour een richtwaarde waar de gemeente rekening mee heeft te houden bij het nemen van nieuwe ruimtelijke besluiten. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Deze basisnorm bepaalt dat het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof voor omwonenden niet hoger mag zijn dan één op de miljoen (10⁻⁶). Dat betekent dat de kans voor een omwonende van bijvoorbeeld een gevaarlijke fabriek om te overlijden als gevolg van een ongeluk in die fabriek maximaal maar één in de 1 miljoen jaar mag zijn.

Het *groepsrisico* legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het risico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval bij een risicolocatie 10, 100 of 1000 slachtoffers tegelijk vallen. Dit risico is daardoor een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Het risico wordt bepaald op grond van een vrij technische systematiek (het zogenoemde beoordelingskader). Bij de berekening van het groepsrisico speelt mee:

- De jaarlijkse kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen Dit hangt af van de aard en hoeveelheid van de gevaarlijke stoffen en de daarmee verrichte handelingen.
- Het aantal potentiële slachtoffers in de omgeving van de activiteit. Dit hangt af

van de hoeveelheid én spreiding van de bevolking en de effecten van een stof bij een ongeluk. Het groepsrisico neemt dus ook toe als er meer personen in de omgeving gaan wonen of werken.

Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. Dit is geen norm, maar een ijkpunt. Overheden moeten bij besluiten (bijvoorbeeld over nieuw ruimtelijk plan) iedere verandering boven of onder deze waarde verantwoorden. Deze verantwoordingsplicht moet overheden aanzetten tot discussie over de omvang van het groepsrisico en de verhouding tot de oriëntatiewaarde. Maar ook over de veiligheid van de risicovolle situatie, de gevolgen voor de omgeving, mogelijke alternatieven, de hulpverlening en de zelfredzaamheid van omwonenden.

Huidige situatie van de gastransportleidingen

Binnen het plangebied is één gastransportleiding aanwezig. Deze leiding is als zodanig aangegeven op de plankaart. Het betreft een gastransportleiding 12" 40 bar (W-529-01). Binnen een afstand van 4 meter ter weerszijden van het hart van de gastransportleiding mag niet worden gebouwd (zogenaamde "belemmerde strook").

Toekomst

Vooruitlopend op eventuele toekomstige ontwikkelingen is in het kader van de externe veiligheid het plaatsgebonden risico van de leiding berekend.

De risicoberekening is conform CPR-18E (Committee for the Prevention of Disasters, Guidelines for Quantative Risk Assessment) uitgevoerd met PIPESAFE, een door de overheid goedgekeurd softwarepakket voor het uitvoeren van risicoberekeningen aan aardgastransport.

De risicoberekening is uitgevoerd op basis van de in tabel 1 opgenomen leidingparameters.

Tabel 1 Parameterwaarden van de leidingen

Parameter	W-529-01
Dominante Diameter (mm)	323.9
Dominante Wanddikte (mm)	7.14
Dominante Staalsoort (-)	Grade B
Ontwerpdruk (barg)	40
Dekking (m)	fluctueert (0,89-1,36)

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- De faalfrequentie is gebaseerd op schade door derden en corrosie;
- De faalfrequentie als gevolg van schade door derden is gecorrigeerd met een factor 2.5 als gevolg van een wettelijke grondroerdersregeling;
- De faalfrequentie als gevolg van schade door derden is gecorrigeerd voor recent ingevoerde maatregelen (factor 1.2) en een dalende trend in leidingbreuken (factor 2.8). Deze factoren zijn onder voorbehoud van formele goedkeuring door VROM;
- In de risicoberekening is rekening gehouden met directe ontsteking (75%) en ontsteking na 120s (25%);
- In de risicoberekening is rekening gehouden met de uit casuïstiek verkregen diameter en druk afhankelijke ontstekingskans plus een opslag van 10% voor indirecte ontsteking bij RTL leidingen.

De 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicoafstanden is opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 2 Resultaten PR-berekening W-529-01

PR	10 ⁻⁶ jaar ⁻¹
Afstand (m)	0

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er geen belemmeringen aanwezig zijn binnen het plangebied.

Voor wat betreft de groepsrisico gelden de volgende afstanden voor de leiding W-529-01 12"/40 bar:

- De 1% letaliteitsgrens (9,8 kW/m² contour) van deze leiding ligt op 140 meter.
- De 100% letaliteitsgrens (35 kW/m² contour) ligt op 70 meter van de leiding. Binnen dit gebied is sprake van **geen toename** van het groepsrisico. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het college van B&W hier geen verantwoording voor af hoeft te leggen.

4.7 Licht

In oktober 2007 is onderzoek gedaan naar mogelijk te verwachten lichtoverlast bij de woningen Zijdelweg 11 en 13 ("Openbare verlichting aansluiting N201/Zijdelweg", Grontmij, 240119.75.RH001, 15 oktober 2007). Het rapport is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Dit onderzoek beperkte zich alleen tot genoemde woningen. Bovendien is de daar gelegen rotonde in oostelijke richting opgeschoven. Dit is reden geweest opnieuw onderzoek te laten doen naar mogelijke lichthinder en hierbij de hele omgeving van het plangebied te betrekken ("Onderzoek naar mate van lichthinder na aanleg op- en afrit toekomstige N201 nabij de Zijdelweg", De Kruijter, 4 maart 2010). Het rapport is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Uit dit onderzoek is gebleken dat er overmatig lichthinder kan optreden bij de woningen Zijdelweg 11 t/m 15. Dit wordt veroorzaakt door voertuigen die vanuit Hilversum de N201 verlaten. Ook het autoverkeer dat op de rotonde richting het tankstation rijdt, veroorzaakt hinder. Deze overlast is te voorkomen door een vorm van behindering van tenminste 1 meter hoog te plaatsen. In overleg met de bewoners van deze woningen zullen hier afspraken over gemaakt worden. Overigens levert de openbare verlichting, als gevolg van het opschuiven van de rotondes, geen overmatige lichthinder meer op.

Daarnaast zorgen de voertuigen die vanuit de richting Haarlemmermeer de N201 verlaten voor overmatig lichthinder bij woningen in Uithoorn. Ook dit zal worden voorkomen door het plaatsen van een behindering met een hoogte van tenminste 1 meter.

4.8 Natuur

Algemeen

De natuurbescherming in Europees verband en in ons land bestaat uit twee onderdelen: de bescherming van soorten en de bescherming van gebieden (habitats). De Europese Habitatrichtlijn(HR) uit 1992 en Vogelrichtlijn (VR) uit 1979 hebben als doel om de voor de natuur waardevolle gebieden te beschermen op grond van een samenhangende Europese ecologische hoofdstructuur.

Nederland heeft de Vogel- en Habitatrichtlijn geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet voor de bescherming van soorten en de bescherming van gebieden (habitats) is opgenomen in de Natuurbeschermingswet.

Gebiedsbescherming

Op 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet (Nbw) in werking getreden. Daarmee is de implementatie van de gebiedsbescherming in de Vogel- en

Habitatrichtlijn een feit geworden. De soortenbescherming (planten en dieren) is geregeld in de Flora- en faunawet (Ffw) die op 1 april 2002 in werking is getreden. De Europese richtlijnen hebben alleen nog maar betekenis (rechtstreekse werking) ingeval sprake is van een niet-juiste of onvoldoende implementatie en zolang niet alle aanwijzingsbesluiten voor de habitatgebieden zijn genomen. Artikel 9 Nbw bepaalt dat er een Structuurvisie Natuur en Landschap is die inzicht geeft in de ruimtelijke aspecten van het rijksbeleid. Dit is een specifieke structuurvisie als bedoeld in artikel 2.3 Wro op basis waarvan de minister een natuurmonument kan aanwijzen als beschermd natuurmonument. Ingevolge artikel 19j, lid 5 is bepaald dat goedkeuring van plannen op grond van de Nbw niet nodig is als een plan een structuurvisie is omdat in dat kader al een passende beoordeling is opgesteld. Bestemmingsplannen, inpassingsplannen en projectbesluiten moeten (nog) wel worden goedgekeurd op grond van de Nbw. Inmiddels is een wetsvoorstel ingediend, waarbij artikel 19j opnieuw wordt gewijzigd.

In de hele N201-zone liggen geen HR of VR gebieden. Wel ligt vlak buiten de N201-zone een gebied dat is aangemeld als speciale beschermingszone onder de HR. Gezien de leefwijze van de aanwezige soorten en de afstand tussen dit gebied en de aard van de ingrepen binnen het plangebied, zijn er geen effecten te verwachten op het functioneren van dit HR gebied.

Soortenbescherming

De soortenbescherming wordt geregeld via soortenbeschermingsregels uit de Europese Habitatrichtlijn en uit de Europese Vogelrichtlijn en uit de Flora- en faunawet. Met het in werking treden van de Flora- en faunawet in 2002 zijn de bepalingen uit de Europese richtlijnen omgezet in Nederlands recht. De soorten die genoemd zijn onder de Europese wetgeving vallen onder de categorie 'streng beschermd'. Daarnaast is er een aanvullende lijst met soorten die vallen onder de Flora- en faunawet. Deze soorten vallen onder de categorie 'streng beschermd' en 'beschermd'.

In oktober 2007 is ten opzichte van de in 2003 uitgevoerde natuurtoets 'Natuurwaarden van de nieuwe N201-zone in Hoofddorp en Uithoorn' een aanvullende natuurtoets voor de realisatie van een ongelijkvloerse kruising N201/Zijdelweg uitgevoerd. Dit rapport is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Conclusie van dit onderzoek was dat er een ontheffing moet worden aangevraagd voor de kleine modderkruiper bij het ministerie van LNV. De kleine modderkruiper kan geholpen worden door aan één zijde van het werk te starten met dempen van de sloot zodat hij kan wegvluchten. Wanneer in de nieuwe situatie een andere sloot wordt gegraven en in verbinding wordt gebracht met het huidige watersysteem, wat gebeurt, dan kan de kleine modderkruiper terugkeren. De ontheffing is aangevraagd en verleend op 29 februari 2009

In de ontheffing is onder andere opgenomen dat bij de planning van de werkzaamheden rekening gehouden dient te worden met de seizoensactiviteiten van de soort waarvoor ontheffing wordt verleend, om verstoring in de meest kwetsbare periode (voortplanting) te voorkomen. Voorafgaand aan de realisatie van duikers dienen aangetroffen kleine modderkruipers te worden verjaagd door met een schepnet door het water te waden, waarbij met name de modderlaag wordt meegenomen. In algemene zin dient er gedurende de werkzaamheden rekening gehouden te worden met het broedseizoen van vogels. Verstoring van broedgevallen van vogels dient te worden voorkomen. Dit kan plaatsvinden door werkzaamheden buiten de broedperiode uit te voeren. Tevens kunnen voorbereidende maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat vogels tot broeden kunnen komen binnen het plangebied.

Hoofdstuk 5 OVERIGE ASPECTEN

5.1 Cultuurhistorie, archeologie en monumenten

Archeologie

RAAP Archeologisch Adviesbureau heeft in het najaar van 2003 een inventariserend archeologisch onderzoek uitgevoerd in verband met de omlegging van de N201 in de gemeenten Uithoorn en Aalsmeer. Het onderzoek diende te worden uitgevoerd omdat realisatie van de plannen zou kunnen leiden tot aantasting of vernietiging van mogelijk aanwezige archeologische resten.

In 1999 en 2000 zijn twee bureauonderzoeken uitgevoerd om de archeologische verwachting voor het nieuwe tracé vast te stellen (Molenaar, 1999b; Soonius, 2001). Naar aanleiding van het bureauonderzoek zijn 5 deelgebieden geselecteerd met een middelmatige of hoge archeologische verwachting. De in deze verslagen opgenomen aanbevelingen ten aanzien van de uitvoering van een karterend booronderzoek zijn door de provincie Noord-Holland overgenomen en vormen de basis voor onderhavig onderzoek.

Doel van onderhavig onderzoek was om in de deelgebieden met een middelmatige en hoge archeologische verwachting eventueel aanwezige archeologische resten op te sporen en, voor zover mogelijk, een eerste indruk te geven van de kwaliteit (gaafheid en conservering), aard, datering, omvang en diepteligging ervan.

Deels in overeenstemming met wat verwacht werd op basis van het bureauonderzoek (hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen uit het Neolithicum en de Late Middeleeuwen) is tijdens het inventariserend archeologisch onderzoek één archeologische vindplaats uit de Late Middeleeuwen aangetroffen (vindplaats 1). De vindplaats ligt in de gehele breedte van het tracé van de N201 en strekt zich waarschijnlijk buiten het tracé uit. Mogelijk betreft vindplaats 1 een middeleeuwse huisterp of dijklichaam.

Op grond van de resultaten van het karterend booronderzoek wordt aanbevolen de kwaliteit (gaafheid en conservering), aard, datering, omvang en diepteligging nader vast te stellen door middel van een proefsleuvenonderzoek.

In opdracht van de afdeling Beheer en Uitvoering van de provincie Noord-Holland heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau een inventariserend archeologisch onderzoek door middel van twee proefsleuven uitgevoerd in het kader van de omlegging van de N201, in de gemeente Amstelveen.

Het voornaamste doel van het onderzoek was het toetsen en aanvullen van de gespecificeerde archeologische verwachting met betrekking tot het onderzochte gebied, waarbij het in eerste instantie ging om het (al dan niet) vaststellen van de aanwezigheid van archeologische (grond)sporen.

Op basis van de resultaten van het proefsleuvenonderzoek is vastgesteld dat in het plangebied een dikke laag opgebrachte grond aanwezig is. De tijdens het booronderzoek vermoede ouderdom van deze ophogingslaag, Late Middeleeuwen, bleek onjuist. Onder de ophogingslaag ligt een laag Hollandveen. In de top van het veen zijn enkele scherven gevonden, die in verband gebracht kunnen worden met de veenontginning, maar geen aanwijzing vormen voor de aanwezigheid van een huisterp, dijkversterking of ander type archeologische vindplaats.

Het onderzoek heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van waardevolle archeologische resten in het plangebied. Derhalve werd geen vervolgonderzoek aanbevolen.

Omdat de ongelijkvloerse kruising meer ruimte in beslag neemt dan de gelijkvloerse kruising is op die gronden ook archeologisch onderzoek uitgevoerd ("Plangebied N201 Aansluiting Zijdelweg", RAAP Archeologisch Adviesbureau, RAAP-notitie 3393, april 2010). Conclusie van dit onderzoek is dat vrijwel zeker geen archeologische waarden worden verstoord.

De uitgevoerde onderzoeken zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Cultuurhistorie

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie Noord/Holland is het betreffende gebied op de subkaart Historische Geografie aangeduid als zijnde van waarde.

Uitgangspunt bij het analyseren van de effecten van een wegomlegging is de structuur van het gebied.

Het verleggen van de N201 treft het Utrechts-Hollands veenweidegebied. Dit gebied is onderdeel van het Groene Hart. In de beide vigerende provinciale streekplannen staat centraal dat de landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken, evenals de geleidingsbufferfunctie van deze open ruimten, gehandhaafd blijven.

Het landschapsbeleid van beide provincies houdt echter al rekening met een omleiding van de N201. Bij aanleg van de nieuwe infrastructuur legt Noord-Holland de nadruk op bundeling met bestaande infrastructuur en inpassing in natuur en landschap.

Een wegomlegging kan zowel voordelen als nadelen voor de ontwikkeling van het gebied met zich meebrengen. Afhankelijk van de vormgeving kan een weg het landschap op positieve wijze begrenzen en definiëren: het kan de diversiteit tussen gebieden zichtbaar maken. Er kleven echter ook nadelen aan. Een weg brengt een bepaalde dynamiek met zich mee waardoor op den duur stadsrandverschijnselen en wildgroei op kunnen treden.

Het gekozen tracé is als een vrij recht tracé te karakteriseren. Vanaf de Bovenkerkerpolderdijk buigt het zich in de richting van de meest zuidelijke uithoek van de Bovenkerkerpolder. De Bovenkerkerpolderdijk, Midden weg en Amsteldijk worden doorsneden. De sluis bij de Hollandsedijk zal wellicht gesloopt moeten worden. De kruising met de Amstel vindt plaats in een bocht. Op deze plek biedt de Amstel een pittoresk uitzicht. De Bovenkerkerpolder wordt versnipperd en afgesneden op een manier die weinig recht doet aan het huidige voorkomen van de polder (oost-west lopende kavels, rechte lijnen).

De ongelijkvloerse kruising haakt aan bij de hiervoor beschreven route van de N201. De kruising zorgt voor een verbreding van het verkeersgebied en valt in zijn geheel binnen de Noorder Legmeerpolder en wordt opgenomen binnen het compensatiegroengebied rond de N201.

5.2 Kabels, leidingen en straalpaden

Kabels

De kabels voor elektra en communicatiesignalen zijn voornamelijk gesitueerd onder het wegdek en groenvoorzieningen. Deze leidingen zijn niet opgenomen op de plankaart.

Leidingen

Binnen het plangebied is 1 hoofdgastransportleiding gelegen. Deze leiding is als dubbelbestemming Leiding-Gas opgenomen en is gelegen ter hoogte van de noordelijke afslag van de ongelijkvloerse kruising. De leiding zal worden omgeleid en/of dieper worden aangelegd zodat realisatie van de ongelijkvloerse kruising mogelijk is. De omlegging gebeurt door de Gasunie in opdracht van de provincie.

De primaire bestemmingen mogen de belangen welke worden behartigd binnen de dubbelbestemming niet onevenredig schaden. Hiervoor is in de regels een regeling opgenomen.

Straalpaden

In het plangebied is een straalpad aanwezig. Bij een straalpad gaat het om luchtruimte die vrij moet blijven voor tele- of radiocommunicatie. Het betreft een

straalverbindingstraject van de KPN. In verband hiermee geldt een beperking van de bouwhoogte voor een gedeelte van het plangebied. Deze beperking is inzichtelijk gemaakt op de beperkingenkaart die onderdeel uitmaakt van het plan.

Overige zones

Verder zijn er gebiedsaanduidingen opgenomen voor de in het gebied aanwezige zones op grond van het Luchthavenindelingbesluit. Op een aparte plankaart (belemmeringenkaart) is de bouwhoogtebeperking aangegeven.

Hoofdstuk 6 PLANOPZET

6.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is het belangrijkste publiekrechtelijk instrument om doelstellingen te realiseren. Hiermee wordt de basis gelegd voor handhaving, wordt gereageerd op de markt of kunnen ontwikkelingen worden gestuurd. Gemeentelijke verordeningen en ingrepen in de openbare buitenruimte zijn andere publiekrechtelijke instrumenten. Gronduitgifte en verhuur van grond zijn privaatrechtelijke mogelijkheden.

In de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) behoudt het bestemmingsplan de belangrijke rol in het ruimtelijk planstelsel. Het bestemmingsplan is en blijft een belangrijk – zo niet het belangrijkste – normstellende instrumentarium voor het ruimtelijk beleid.

Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP)

De vorige Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna WRO) en het daarbij behorende Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro 1985) bevatten bijna geen bepalingen over de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan. De artikelen 12 en 16 van het Bro 1985 kenden alleen enkele voorschriften voor de verschijningsvorm van het bestemmingsplan.

Dit heeft er toe geleid dat in de praktijk allerlei varianten zijn toegepast.

Hierdoor zijn er zeer verschillende bestemmingsplannen ontstaan. Bestemmingsplannen met dezelfde beleidsmatige inhoud en met hetzelfde doel zagen er geheel anders uit en waren moeilijk vergelijkbaar.

Hierdoor ontbrak het aan duidelijkheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan. En dit terwijl leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan van groot gewicht zijn. Daarnaast is de vergelijkbaarheid van ruimtelijke plannen van groot belang voor degenen die deze plannen in grotere samenhang wensen te bezien. Denk hierbij aan degenen die betrokken zijn bij de planvoorbereiding, de planbeoordeling, de monitoring van beleid en de handhaving.

De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. In dit hoofdstuk gaat het om de vertaling van de doelstellingen naar een planologische regeling.

SVBP 2008 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. Dit om de gewenste vergelijkbaarheid zeker te stellen. De standaarden hebben geen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan. De toelichting maakt immers geen deel uit van het bestemmingsplan.

Wel dient het bestemmingsplan van een toelichting vergezeld te gaan.

Het bestemmingsplan zelf bestaat uit een verzameling geografische bepaalde objecten, die zijn opgeslagen in een digitaal ruimtelijk informatiesysteem. De objecten zijn voorzien van bestemmingen met bijbehorende doeleinden en regels. Er wordt uitdrukkelijk op gewezen dat de standaarden geen betrekking hebben op de inhoud van een bestemmingsplan.

Opzet regels

De opbouw van de regels is gelijk aan SVBP 2008.

- a. De opbouw van de regels is als volgt:
 1. Betekenisafspraken (Hoofdstuk 1 Inleidende regels)
 2. De gebruiks- en bouwregels per bestemming (Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels);
 3. Algemene regels (Hoofdstuk 3 Algemene regels);

4. Overige regels (Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels).
- b. Een Bestemmingsartikel (Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels) wordt uit de volgende leden in deze volgorde opgebouwd:
 1. Bestemmingsomschrijving;
 2. Bouwregels;
 3. Gebruiksregels;
 4. (Eventueel) Ontheffing van de gebruiksregels;
 5. (Eventueel) Aanlegvergunning;
 6. (Eventueel) Wijzigingsbevoegdheid.

6.2 Hoofdpijnen van de juridischeregeling

Planvorm

Algemeen

De Wet ruimtelijke ordening biedt de keuze uit drie planvormen:

1. het gedetailleerde bestemmingsplan;
2. het globale eindplan;
3. het globale bestemmingsplan met uitwerkingsbevoegdheden.

Het verschil tussen de eerste twee soorten bestemmingsplannen en het globale bestemmingsplan met uitwerkingsbevoegdheden is dat de eerste twee bestemmingsplannen meteen een basis bieden voor het verlenen van bouwvergunning en dat het andere bestemmingsplan eerst moet worden uitgewerkt voordat bouwvergunning verleend kan worden.

Daar het in dit bestemmingsplan gaat om het realiseren van een kunstwerk ten aanzien van de verkeerssituatie op en vanaf de N201 en het ontwerp van dit kunstwerk reeds definitief is, wordt in deze gekozen voor de vorm van een gedetailleerd bestemmingsplan.

Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk om de kruising van de N201 met de Zijdelweg ongelijkvloers uit te voeren.

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de planregels en de verbeelding van het plan.

6.3 De bestemmingen

Het centrale onderdeel van een bestemmingsplan is de bestemming. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden aan de in het plan begrepen grond bestemmingen toegewezen met bijbehorende doeleinden. Aan de bestemmingen zijn regels gekoppeld over het gebruik van de in het plan begrepen grond en van de zich daar bevindende bouwwerken. Kenmerk van bestemmingen is dat het gehele plangebied ermee is bedekt. Elke bestemming is geometrisch bepaald. Een bestemmingsplan kan ook dubbelbestemmingen bevatten. Deze overlappen bestemmingen en geven eigen regels, waarbij sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen.

De dubbelbestemmingen hoeven het gehele plangebied niet te bedekken.

Aanduidingen worden gebruikt om bepaalde zaken binnen een bestemming of dubbelbestemming nader of specifiek te regelen. Het gaat hierbij om specificaties met betrekking tot het gebruik of de bouwmogelijkheden. De aanduidingen hebben daardoor juridische betekenis en komen ook altijd in de regels van het bestemmingsplan voor.

Verklaringen zijn de overige in de verbeelding van het bestemmingsplan voorkomende zaken. Verklaringen hebben geen juridische betekenis. Zij zijn bedoeld om nadere informatie te verschaffen of om de duidelijkheid en raadpleegbaarheid te bevorderen. Omdat verklaringen geen juridische betekenis hebben, wordt hierop niet nader ingegaan.

Doelstellingen en uitgangspunten

Het uitgangspunt bij het opstellen van het bestemmingsplan is dat de van kracht zijnde regelingen zodanig worden geactualiseerd dat samenhangende, op actuele beleidsinzichten en gebruikerswensen afgestemde bestemmingsregelingen ontstaan. Als doelstellingen en uitgangspunten kunnen daarbij worden onderscheiden:

- Rechtszekerheid en klantgerichtheid, dat wil zeggen voor de burger een duidelijk, toegankelijk en op actuele behoeften en eisen afgestemd plan.
- Makkelijke toepasbaarheid en hanteerbaarheid voor de gemeentelijke diensten; een plan waaraan bouwaanvragen op heldere wijze kunnen worden getoetst met als resultaat een minimale bestuurslast.
- Duidelijkheid en inzichtelijkheid van hetgeen is toegestaan, dit houdt in dat de bestemmingen met hun bouw- en gebruiksmogelijkheden zoveel als mogelijk is op de plankaart zichtbaar worden gemaakt.

De aandacht richt zich in dit plan met name op het mogelijk maken van een ongelijkvloerse kruising daar waar de Zijdelweg de aan te leggen N201 gaat kruisen.

Omdat het hier gaat om een infrastructurele voorziening kent dit bestemmingplan de aanwezige bestemmingen "Groen", "Verkeer" en "Water". De bestaande en nieuwe wegen in het plangebied zullen bestemd worden tot Verkeer (V). De belangrijkste waterlopen zijn voorzien van de bestemming Water (WA). Het bermwater dat in het plan wordt gerealiseerd maakt onderdeel uit van de bestemming Verkeer (V).

6.4 Handhaving

In een bestemmingsplan zijn het gebruik en de bouwmogelijkheden van de gronden vastgelegd in de planregels en op de plankaart (digitale verbeelding). Discussie over de inhoud van een bestemmingsplan vindt plaats tijdens de planvoorbereiding. De motivering van afwegingen en keuzes zijn te vinden in de toelichting van het bestemmingsplan. Belangrijke onderdelen van de planvoorbereiding zijn de inspraak en het wettelijk vooroverleg. Doel is uiteindelijk een bestemmingsplan vast te stellen voor een periode van tien jaar. Wanneer een bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, dan is de discussie over de inhoud van het plan afgerond en dienen overheid en burgers zich aan het plan te houden. Gebruik en/of bouwen dat niet in overeenstemming is met de plankaart (digitale verbeelding) en/of de planregels is dan in strijd met het geldende bestemmingsplan. De zorg dat situaties gedurende de planperiode in overeenstemming zijn en blijven met het geldende bestemmingsplan valt onder het begrip handhaven. Goede handhaving vereist dat, naast de overheid ook belanghebbenden en de gebruikers van een plangebied op eenvoudige wijze kennis kunnen nemen van de inhoud van het geldende bestemmingsplan. Om dit te bereiken wordt er naar gestreefd om bestemmingsplannen digitaal toegankelijk te maken via het internet. In de opzet van voorliggend bestemmingsplan is al rekening gehouden met deze nieuwe ontwikkeling.

Beleid gemeente Amstelveen

In 2007 is het handhavingsprogramma 2008 – 2010 door het college van B&W vastgesteld.

Het handhavingsprogramma 2008 – 2010 is de basis voor het systematisch toezichthouden en het gericht handhaven door de gemeente op de terreinen bouw- en woningtoezicht, milieu, ruimtelijke ordening, verkeer en parkeren. Deze kenmerken zich door belangrijke wijzigingen in wetgeving. Zo treedt per 1 januari 2008 het nieuwe Activiteiten Besluit in werking dat met betrekking tot milieu een verschuiving inhoudt van vergunningverlening naar handhaving. Bedrijven moeten weliswaar nog steeds aan de milieuregels voldoen, maar de 'lichte' bedrijven hebben geen meldingsplicht meer.

Aandachtspunten bij het handhaven zijn energiebesparende maatregelen, ondernemers stimuleren door preventief handhaven, intensiveren toezicht op LPG stations, en controleren van bedrijfslozingen op het rioolstelsel.

Binnen het handhavingsprogramma worden twee aspecten binnen de handhaving onderscheiden.

Preventief handhavingsbeleid

Bij handhaving is er in eerste instantie aandacht voor repressief handhaven, d.w.z. op het effectief ongedaan maken van overtredingen. Daarnaast is er echter ook de preventieve zijde van handhaving. Met preventieve handhaving worden maatregelen bedoeld die tot doel hebben te voorkomen dat opgetreden moet worden.

Preventieve handhaving houdt onder andere in dat er bij de ontwikkeling van regelgeving voldoende wordt gecommuniceerd met belanghebbenden en er voldoende informatie beschikbaar is over het aanvragen van vergunningen. Deze taak wordt door bouwplantoetsers tijdens een vergunningaanvraag uitgevoerd. Uit de praktijk blijkt dat er preventieve werking uitgaat van de wetenschap dat een gemeente ingrijpt bij overtreding van de regels. Tijdens bouwwerkzaamheden wordt door een toezichthouder bekeken of er wordt gebouwd conform afgegeven bouwvergunning.

Repressief handhavingsbeleid

Het effectief ongedaan maken van overtredingen valt onder het begrip repressief handhaven. Artikel 125 van de Gemeentewet geeft het college de algemene bevoegdheid tot het toepassen van bestuursdwang ter uitvoering van wet- en regelgeving. Handhaving is een **bevoegdheid**, tenzij een bijzondere wet anders aangeeft. Dit betekent dat het college voorkomend ook kan afzien van handhaving. In de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is gedurende een groot aantal jaren aan bestuursorganen een grote mate van beleidsvrijheid toegekend met betrekking tot de vraag of tegen een overtreding van bij of krachtens enig wettelijk voorschrift gestelde verplichtingen al dan niet handhavend moet worden opgetreden. Een reeks van recentere uitspraken bevestigen de ontwikkeling naar een minder vrijblijvende handhavingspraktijk, die leidt naar een 'beginselplicht tot handhaving'. Met name waar derden de gemeente verzoeken om handhavend op te treden, kan daarvan slechts om zeer zwaarwegende redenen worden afgezien. De huidige standaardformuleringen van de Afdeling luiden: "Indien door een belanghebbende derde uitdrukkelijk is verzocht tegen een illegale situatie op te treden, kan alleen in bijzondere gevallen van handhavend optreden worden afgezien" of (als er geen handhavingsverzoek is ingediend) "alleen in bijzondere gevallen kan van het bestuursorgaan worden verlangd dat het afziet van handhavend optreden tegen een illegale situatie".

Binnen de gemeente heeft preventieve handhaving de voorkeur boven repressieve handhaving. Bestuursrechterlijke handhaving heeft de voorkeur boven strafrechterlijke handhaving. Een combinatie van bestuursrechterlijke handhaving en strafrechterlijke handhaving is ook mogelijk.

Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Financiëlehaalbaarheid

Er heeft veel overleg plaatsgevonden tussen de gemeenten Uithoorn en Amstelveen enerzijds en de provincie Noord-Holland anderzijds om te komen tot het realiseren van de voornoemde ongelijkvloerse kruising tussen de N201 en de Zijdelweg, waaronder ook de meerkosten hiervan. Dit heeft geresulteerd in de ondertekening van een overeenkomst op 3 december 2008.

De meerkosten voor de realisatie van de ongelijkvloerse kruising bedragen ca. €19 miljoen. De provincie betaalt een derde deel, €6,33 miljoen. Het resterende tweederde deel ad €12,67 miljoen wordt betaald door de gemeenten Amstelveen en Uithoorn. Tussen hen is een verdeelsleutel overeengekomen van 60/40 op basis van inwoneraantal en draagkracht. De meerkosten voor Amstelveen bedragen dan € 7,6 miljoen en voor Uithoorn €5,07 miljoen. Beide gemeenteraden hebben deze meerkosten beschikbaar gesteld. Mogelijke overschrijdingen zijn voor rekening van de provincie. De meerkosten worden gedekt door het krediet dat Provinciale Staten beschikbaar heeft gesteld voor de realisering van de nieuwe N201.

7.2 Grondverwerving

Ten behoeve van de gelijkvloerse kruising zijn al gronden verworven. Door het ongelijkvloers uitvoeren is meer ruimte nodig, waardoor meer gronden van derden nodig zijn. Gestreefd wordt deze gronden via minnelijk overleg te verwerven. Indien er geen minnelijke overeenstemming wordt bereikt, zal een onteigeningsprocedure gestart worden om de gronden te verwerven.

7.3 Exploitatie

Het realiseren van een infrastructureel kunstwerk, zoals deze ongelijkvloerse kruising, wordt op grond van artikel 6.2.1 Bro niet beschouwd als een bouwplan waarvoor op grond van de Wro een exploitatieplan dient te worden vastgesteld.

De aanleg van de ongelijkvloerse kruising is van groot belang voor de ontsluiting van het te realiseren bedrijventerrein Amstelveen-Zuid. De ontsluiting van dit terrein zal voor een significant percentage plaatsvinden via deze ongelijkvloerse kruising. Het is de wens van gemeente Amstelveen om deze afhankelijkheid tot uitdrukking te laten komen in de exploitatie van het genoemde bedrijventerrein.

Hoofdstuk 8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Overleg met de bevolking

Overeenkomstig artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is kennis gegeven van het voornemen om een bestemmingsplan voor te bereiden voor de realisering van de betrokken ongelijkvloerse kruising. Omdat er reeds op verschillende momenten uitvoerig aandacht is besteed aan de uitvoering van de N201 en het ongelijkvloers kruisen met de Zijdelweg is er besloten is om ten behoeve van dit bestemmingsplan geen extra inspraakronde te organiseren.

Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd van donderdag 27 augustus 2009 tot en met woensdag 7 oktober 2009.

Hiervan is vooraf kennis gegeven in het Amstelveens Weekblad en de Staatscourant. Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft een ieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk of mondeling zienswijzen kenbaar te maken.

Er is een informatieavond gehouden op 9 september 2009, waarbij een ieder kon worden ingelicht over de doelstellingen van het bestemmingsplan en waarbij gelegenheid is gegeven om vragen te stellen.

Bij deze toelichting is een samenvatting van de zienswijzen opgenomen en het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders.

8.2 Overleg met instanties

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het plan toegezonden aan de gemeente Uithoorn en Waternet. De toezending is gedaan met het verzoek om binnen twee maanden te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd wordt aangenomen dat het plan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

De gemeente Uithoorn en Waternet hebben geen gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. Over de voorbereiding van het plan heeft dan ook uitvoerig overleg plaatsgevonden met beide organisaties.

8.3 Vaststelling

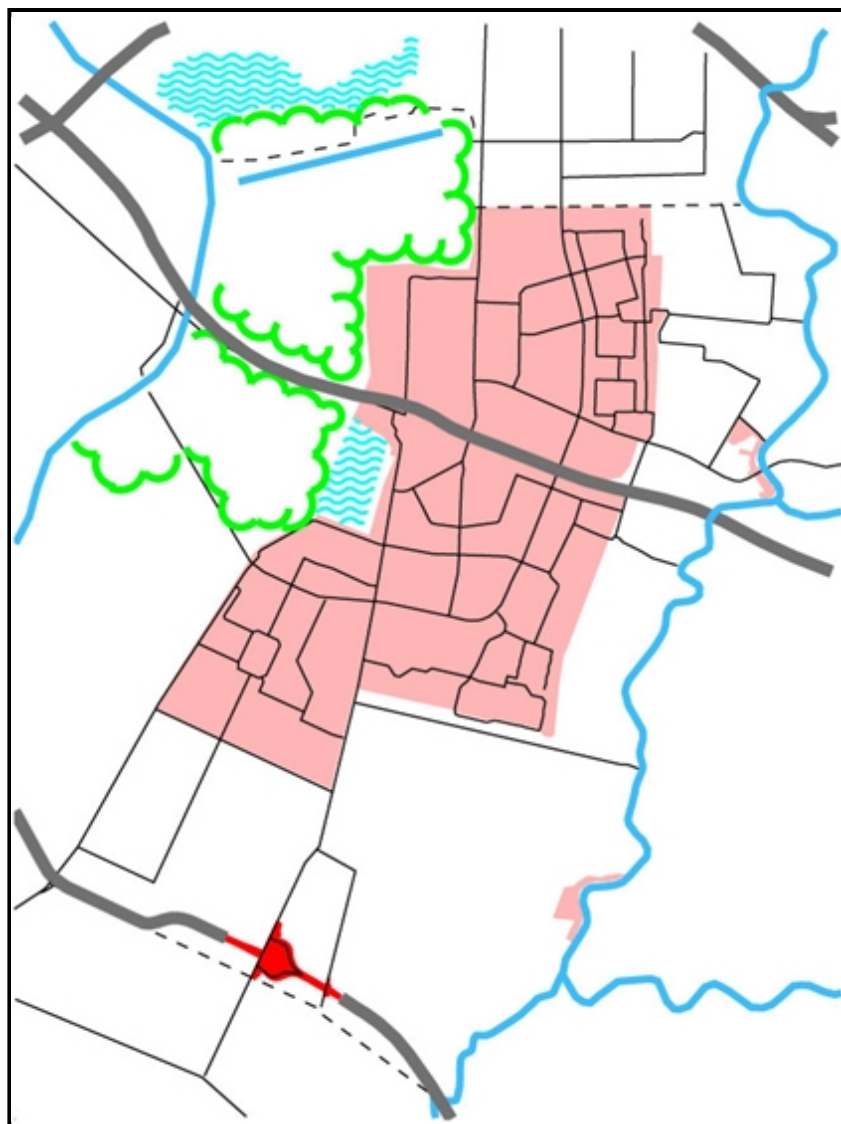
Het bestemmingsplan is vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraad van 7 juli 2010.



BESTEMMINGSPLAN

N201 - ZIJDELWEG

PLANREGELS



N201 - Zijdelweg

Inhoudsopgave

PLANREGELS	3
Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS	4
Artikel 1 Begrippen	4
Artikel 2 Wijze van meten	7
Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS	8
Artikel 3 Groen	8
Artikel 4 Verkeer	10
Artikel 5 Water	11
Artikel 6 Leiding-Gas	12
Artikel 7 Waarde-Archeologie	14
Artikel 8 Waterstaat - Waterkering	17
Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS	18
Artikel 9 Algemene ontheffingsregels	18
Artikel 10 Anti-dubbeltelregel	19
Artikel 11 Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.1 nr. 4	20
Artikel 12 Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2	21
Artikel 13 Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.3	22
Artikel 14 Veiligheidszone-LPG	23
Artikel 15 Vrijwaringszone-Straalpad	24
Hoofdstuk 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS	25
Artikel 16 Overgangsrecht	25
Artikel 17 Slotregel	27

PLANREGELS

Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel1 Begrippen

In dit plan wordt verstaan onder:

1.1 het plan:

het Bestemmingsplan "N201 - Zijdelweg" van de gemeente Amstelveen;

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0362.09A met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen);

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en / of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 archeologische waarde:

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de kennis en studie van de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit vroegere tijden, zoals aangegeven op de archeologische waardenkaart van de provincie Noord-Holland;

1.6 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

1.7 belemmerde strook:

geprojecteerde zone ter weerszijde van de leiding ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leiding(en). Op deze gronden is het oprichten van bebouwing en het uitvoeren van een aantal werkzaamheden niet zonder meer toegestaan. De belemmerde strook dient in principe obstakelvrij te blijven;

1.8 bestaand gebruik of bouwwerk:

een gebruik of een bouwwerk, dat aanwezig is op het moment van het van kracht worden van het plan, respectievelijk op het moment van ter inzage legging van het ontwerp van het plan;

1.9 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.10 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.11 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;

1.12 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.13 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.14 ligplaats:

een ruimte, die wordt ingenomen door een woonschip, -ark en/of bedrijfsschip;

1.15 maaiveld:

de bovenkant van het oorspronkelijke dan wel (verhoogd of verlaagd) aangelegd terrein waar een gebouw zal worden opgericht;

1.16 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van transport van aardgas, alarmeringssignalen, elektriciteit, telecommunicatie, water en soortgelijke goederen;

1.17 opslag:

het bedrijfsmatig opslaan, verhandelen of verpakken van goederen;

1.18 seksinrichting:

een voor publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.19 stacaravan:

een caravan, die als een gebouw valt aan te merken;

1.20 straatmeubilair:

de bij of op de weg behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder begrepen:abri's, afvalbakken, (ondergrondse) afvalcontainers, alarmeringsinstallaties met bijbehorende antennes, bloemen- of plantenbakken, brandkranen, draagconstructies voor reclame, fietsenrekken, gedenktekens, lichtmasten, parkeermeters, pinboxen, schakelkasten, speeltoestellen, straatverlichting, telefooncellen met bijbehorende antennes, urinoirs, verkeersborden, verkeersgeleiders, verkeerslichten, vitrines, voorwerpen van beeldende kunst, wegbewijzing en zitbanken; onder straatmeubilair worden niet begrepen verkooppunten voor motorbrandstoffen;

1.21 verkooppunt voor motorbrandstoffen:

een inrichting, waar door middel van één of meer pompinstallaties motorbrandstoffen worden verkocht en geleverd;

1.22 voorkeursgrenswaarde:

de maximale waarde voor de geluidbelasting, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de wet Geluidhinder c.q. het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en/of het Besluit geluidhinder spoorwegen;

1.23 zone:

een op de plankaart aangegeven gebied, waarvoor aanvullende bepalingen gelden;

1.24 zoneringsregeling:

de op het tijdstip van tervisielegging van het ontwerp van dit plan geldende regels inzake de zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen en watertransportleidingen.

Artikel2 Wijze van meten

2.1 Meetvoorschrift

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.2 afstand tussen lijnen op de plankkaart:

van het hart van de ene lijn tot het hart van de andere lijn;

2.3 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.4 de hoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen, met dien verstande dat bij geluidschermen en andere bouwwerken ten dienste van de bestemming "Verkeer", niet zijnde viaducten, wordt gemeten vanaf het wegdek;

2.5 de inhoud van een bouwwerk:

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

2.6 de oppervlakte van een bouwwerk:

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

2.7 peil:

voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw;

2.8 Toepassing ten aanzien van ondergeschikte bouwdelen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw-, c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 meter bedraagt.

Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Groen" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplanting;
- c. fiets- en/of voetpaden;
- d. speelvoorzieningen;
- e.abri's, telefooncellen, straatmeubilair, nutsvoorzieningen en dergelijke;
- f. water, waterlopen en waterpartijen;

met daaraan ondergeschikt:

- g. verhardingen;
- h. parkeervoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- i. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van lichtmasten en kunstwerken mag niet meer bedragen dan 6 meter;
- b. de hoogte van palen en masten mag niet meer bedragen dan 10 meter;
- c. de hoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Gebruiksverbod

Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

3.3.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in lid 3.3.1, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van gronden als opslag-, stort- of bergplaats van al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of produkten, behoudens voorzover dat noodzakelijk is voor het op de bestemming gerichte beheer van de gronden;
- b. het gebruik van gronden als staan- of ligplaats, alsmede kampeerterrein;
- c. het gebruik van gronden voor het beproeven van voer- of vaartuigen, voor het beoefenen van auto- of motorsport of de (model) vliegsport en voor het houden wedstrijden met motorvoertuigen of bromfietsen;
- d. het gebruik van gronden voor sport- of wedstrijdterrein, parkeerterrein,

landingsplaats, dagcamping dan wel voor de ruitersport.

Artikel4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Verkeer" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, straten en paden; waarbij ten aanzien van de ongelijkvloerse kruising en direct aansluitende weggedeelten de volgende uitvoering aan wordt gehouden:
 - 1. weggedeelte van de N201 (bovenlokale weg met stroomfunctie): vanuit het westen uitvoering als 2 bij 2 strooksweg, inclusief de kunstwerken en vanaf 175 meter ten oosten van de Zijdelweg verder in oostelijke richting 1 bij 1 strooksweg, inclusief de kunstwerken;
 - 2. de op- en afritten van de N201: uitvoering als 1 bij 1 strookswegen;
 - 3. weggedeelte van de Zijdelweg: vanuit het zuiden uitvoering als 2 bij 2 strooksweg tot 60 meter ten noorden van noordelijke rotonde en vanaf daar in noordelijke richting verder als 1 bij 1 strooksweg.
- b. voet- en rijwielpaden;
- c. groenvoorzieningen, waaronder bermen en waterpartijen;

met de daarbij behorende:

- d. parkeervoorzieningen;
- e. nutsvoorzieningen;
- f. fietsenstallingen,abri's,telefooncellen,straatmeubilair en dergelijke;
- g. geluidwerende voorzieningen, in ieder geval ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm';
- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- i. weg- en waterbouwkundige constructies.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

4.2.2 Viaduct

De hoogte van het viaduct mag niet meer bedragen dan 7 meter.

4.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van palen en (licht)masten, mag niet meer bedragen dan 16 meter;
- b. de hoogte van de geluidsschermen mag niet meer bedragen dan 2,5 meter;
- c. de hoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en ten behoeve van reclame-uitingen en kunstwerken (zoals viaducten en bruggen), mag niet meer bedragen dan 3 meter.

4.3 Specifieke gebruiksregels

Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden en de daarop voorkomende opstallen te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

Artikel5 Water

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Water" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterberging;
- b. waterhuishouding;
- c. waterlopen met bijbehorende taluds;
- d. bermen;
- e. groenvoorzieningen;
- f. het verkeer in en over het water;

met de daarbij behorende:

- g. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen, dammen en/of duikers.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van palen, masten en kunstwerken mag niet meer bedragen dan 6 meter;
- b. de hoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met uitzondering van gebouwde aanlegsteigers mag niet meer bedragen dan 3 meter.

5.3 Specifieke Gebruiksregels

5.3.1 Gebruiksverbod

Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

5.3.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in lid 5.3.1, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik ten behoeve van drijvende steigers en ander daarmee vergelijkbaar drijftuig;
- b. het gebruiken of laten gebruiken van gronden als ligplaats of aanlegsteiger voor woonschepen en bedrijfsschepen.

Artikel6 Leiding-Gas

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Leiding-Gas aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van de al dan niet ondergronds gelegen:

- a. hoofdgastransportleiding (12" 40 bar), waarbij een minimale belemmerde strook geldt van 4 meter, ter weerszijde uit het hart van de leiding;

Met dien verstande, dat indien deze bestemming samenvalt met andere bestemmingen, deze andere bestemmingen ondergeschikt zijn aan de bestemming leidingen.

met de daarbij behorende:

- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6.2 Bouwregels

Binnen een afstand van 4 meter ter weerszijden van de hart van de leidingen mogen uitsluitend bouwwerken worden opgericht ten behoeve van de aanleg en instandhouding van de leiding.

6.3 Ontheffing van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 6.2 en toestaan dat de in de basisbestemming genoemde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd mits:

- a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de aardgastransportleiding;
- b. vooraf advies wordt ingewonnen van de betreffende leidingbeheerder.

6.4 Aanlegvergunning

6.4.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden op of in de in lid 6.1 bedoelde grond zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders, binnen de belemmerde strook de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het aanbrengen van hoogopgaand en/of diepwortelende beplanting, waaronder rietbeplanting;
- b. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgronding of ophoging;
- c. het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
- d. diepploegen;
- e. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
- f. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- g. het permanent opslaan van goederen waaronder begrepen het opslaan van afvalstoffen;
- h. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
- i. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.

6.4.2 Voorwaarden voor ontheffing

Aanlegvergunningen kunnen slechts worden verleend indien het behoud van een veilige ligging van de leiding en de continuïteit van de energievoorziening zijn gewaarborgd. Alvorens omtrent het verlenen van een aanlegvergunning te beslissen, winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen activiteiten het leidingbelang niet onevenredig wordt geschaad en omtrent de eventueel te stellen voorwaarden.

6.4.3 Toegestane werkzaamheden

Het in lid 6.4.1 vervatte verbod geldt niet voor werken of werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud en beheer betreffen overeenkomstig de overige bestemmingen van deze gronden, dan wel van ondergeschikte betekenis zijn;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

6.5 Specifieke gebruiksregels

Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden en de daarop voorkomende opstallen te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

Artikel 7 Waarde-Archeologie

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde-Archeologie aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden.

Deze bestemming is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen. Voor zover nog andere dubbelbestemmingen voor deze gronden zijn aangegeven, is de in lid 7.4 opgenomen voorrangsregeling van toepassing.

Zie voor de archeologische gebieden in Amstelveen bijlage 3.

7.2 Bouwregels

Op de in lid 7.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van een overige aan deze gronden toegekende bestemming worden gebouwd. De bouwhoogte van deze bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 1.50 meter bedragen.

7.3 Ontheffing van de bouwregels

7.3.1 Ontheffingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 7.2 ten behoeve van een overige aan deze gronden toegekende bestemming, indien is gebleken dat het oprichten van het bouwwerk, waarvoor ontheffing wordt gevraagd, niet zal leiden tot een verstoring van de archeologische resten.

7.3.2 Ontheffing m.b.t. mogelijke verstoring archeologisch materiaal

Voor zover het oprichten van het bouwwerk, waarvoor ontheffing wordt gevraagd, kan leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal, kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 7.2, indien aan de vergunning de volgende voorschriften worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen, of
- c. de verplichting de oprichting van het bouwwerk te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door burgemeester en wethouders te stellen kwalificaties.

7.3.3 Voorwaarden voor ontheffing m.b.t. mogelijke verstoring archeologisch materiaal

De ontheffing als bedoeld in lid 7.3.2 wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgelegd. Alvorens ontheffing te verlenen vragen burgemeester en wethouders een provinciale archeoloog, of een hiermee gelijk te stellen archeologische deskundige om advies.

7.4 Voorrangsregeling

Voor zover de op de plankaart aangegeven bestemmingen "Leiding-Gas", "Waarde-Archeologie" en "Waterstaat-Waterkering" geheel of gedeeltelijk samenvallen, geldt de volgende voorrangsregeling en wel in de hieronder aangegeven volgorde van belangrijkheid:

- a. de bestemming "Waterstaat-Waterkering" als bedoeld in artikel 8;
- b. de bestemming "Waarde-Archeologie" als bedoeld in artikel 7;
- c. de bestemming "Leiding-Gas" als bedoeld in artikel 6 .

7.5 Aanlegvergunning

7.5.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden op of in de als Waarde-Archeologie bestemde gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ophogen, egaliseren en ontginnen van gronden, waarbij de hoogte van het maaiveld met meer dan 30 cm wordt gewijzigd;
- b. het bodemverlagen of afgraven van gronden waarvoor geen ontgrondingvergunning is vereist, waarbij de hoogte van het maaiveld met meer dan 30 cm wordt gewijzigd;
- c. het uitvoeren van grondbewerkingen dieper dan 30 cm, waartoe ook gerekend wordt woelen en draineren;
- d. het bebossen van gronden;
- e. het aanleggen, verbreden of verharderen van wegen, voet-, ruit- of rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- f. het aanbrengen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- g. het graven of dempen van sloten, watergangen, vijvers of vaarten;
- h. het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor- en pompputten;
- i. het uitvoeren van heiwerken en/of het indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem.

7.5.2 Toegestane werkzaamheden

Het in lid 7.5.1 vervatte verbod geldt niet voor werken of werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud en beheer betreffen overeenkomstig de overige bestemmingen van deze gronden, dan wel van ondergeschikte betekenis zijn;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

7.5.3 Archeologisch materiaal

De aanlegvergunning wordt verleend, indien is gebleken dat de in lid 7.5.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal

7.5.4 Voorwaarden m.b.t. mogelijke verstoring archeologisch materiaal

Voorzover de in lid 7.5.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden kunnen leiden tot een verstoring van de archeologische waarden, kan de aanlegvergunning pas worden verleend, indien aan de vergunning de volgende voorschriften worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen, of
- c. de verplichting de uitvoering van de werken of werkzaamheden te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

7.5.5 Advies

Alvorens de gevraagde aanlegvergunning te verlenen, vragen burgemeester en wethouders de provinciale archeoloog of een hiermee gelijk te stellen archeologische deskundige om advies.

7.6 Wijzigingsbevoegdheid

7.6.1 *Wijzigingsbevoegdheid met betrekking tot verwijderen bestemming "Waarde-Archeologie"*

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het plan te wijzigen in die zin dat de plankaart wordt gewijzigd door een of meerdere bestemmingsvlakken met de dubbelbestemming "Waarde-Archeologie" van de plankaart te verwijderen, indien uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn.

7.6.2 *Wijzigingsbevoegdheid met betrekking tot toevoegen bestemming "Waarde-Archeologie"*

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het plan te wijzigen in die zin dat de plankaart wordt gewijzigd door aan een of meerdere bestemmingsvlakken de dubbelbestemming "Waarde-Archeologie" toe te kennen, indien uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn.

7.6.3 *Procedureregels*

Op de voorbereiding van een wijziging als bedoeld in 7.6.1 en 7.6.2 is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing met dien verstande dat de kennisgeving, bedoeld in artikel 3:12 van die wet, tevens langs elektronische weg geschiedt, dat het ontwerp-besluit met de hierbij behorende stukken tevens langs elektronische weg beschikbaar wordt gesteld, dat burgemeester en wethouders binnen acht weken na afloop van de termijn van terinzagelegging omtrent de wijziging besluiten en dat de kennisgeving van het besluit tot vaststelling van de wijziging tevens langs elektronische weg geschiedt.

7.7 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering en de inrichting van de gronden, indien uit onderzoek is gebleken dat ter plaatse beschermingswaardige archeologische resten aanwezig zijn. Toepassing van deze bevoegdheid mag niet leiden tot een onevenredige beperking van het meest doelmatige gebruik.

Artikel8 Waterstaat - Waterkering

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Waterstaat-Waterkering" aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de waterhuishouding door middel van dijken, dijksloten en kaden. Indien deze bestemming samenvalt met andere bestemmingen, zijn deze andere bestemmingen ondergeschikt aan de bestemming "Waterstaat-Waterkering".

8.2 Bouwregels

- a. in afwijking van het bepaalde bij de andere bestemming (basisbestemming) mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming;
- b. op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

8.3 Ontheffing van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de primaire waterkering, ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 8.2 en toestaan dat de in de basisbestemming genoemde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd, mits vooraf advies wordt ingewonnen van het waterschap.

8.4 Specifieke gebruiksregels

Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden en de daarop voorkomende opstallen te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming

Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS

Artikel9 Algemene ontheffingsregels

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van:
 - a. de in de bestemmingsbepalingen opgenomen maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages, uitsluitend indien dit nodig is voor een technische betere realisering van het plan;
 - b. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat de inrichting van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of verkeersintensiteit daartoe aanleiding geven;
 - c. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
 - d. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
 - e. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 40 meter;
 - f. de bestemmingsbepalingen ten behoeve van het oprichten van ondergrondse kelderruimte, met dien verstande dat:
 - de ondergrondse bouwwerken binnen het op de plankaart aangegeven bestemmingsvlak dienen te worden gerealiseerd en conform de bestemming te worden gebruikt;
 - het realiseren van ondergrondse bouwwerken geen nadelige effecten mag hebben op de bodem- en waterhuishouding. (Hiertoe dient advies te worden ingewonnen bij de waterbeheerder);
 - g. de bestemmingsbepalingen ten behoeve het bouwen van kleine niet voor bewoning bestemde gebouwtjes ten behoeve van de dienstverlening van overheidswege, het openbaar bestuur en openbare nutsbedrijven, zoals transformatorhuisjes, telefooncellen, gemaalgebouwtjes en wachthuisjes voor verkeersdiensten, mits de inhoud per gebouwtje niet meer bedraagt dan 50 m³ en de bouwhoogte niet meer dan 4 meter.
2. Ontheffing wordt niet verleend indien:
 - a. daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan (bijvoorbeeld door schaduwwerking) aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken;
 - b. dit leidt tot aantasting van de ruimtelijke karakteristiek ter plaatste.

Artikel 10 Anti-dubbelregel

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

Artikel 11 Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.1 nr. 4

11.1 Omschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.1 nr. 4' gelden beperkingen voor bebouwing als bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

11.2 Bouwregels

Ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.1 nr. 4' gelden de volgende regels:

- a. op de gronden die zijn aangeduid met de term 'Luchtvaartverkeerzone LIB artikel 2.2.1 nr.4' zijn geen woningen, woonwagens, woonboten, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Hiervoor gelden de bepalingen gesteld in artikel 2.2.1 van het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol" (Stb. 2002, nr. 591);
- b. van bestaand gebruik is sprake indien op de datum van de inwerkingtreding van het LIB (20 februari 2003) op de desbetreffende plaats een gebouw rechtmatig aanwezig is en overeenkomstig de bestemming wordt gebruikt, of voor de datum van inwerkingtreding van het LIB bouwvergunning is verleend voor dit gebouw op de desbetreffende plaats, mits binnen zes maanden na die datum een begin met de werkzaamheden is gemaakt.

Artikel 12 Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2

12.1 Omschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone-lib artikel 2.2.2' gelden beperkingen van bouwhoogten als bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

12.2 Bouwregels

Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone-lib artikel 2.2.2' gelden de volgende regels

- a. op de gronden die zijn aangeduid met de term 'Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2' mag de hoogte van de betreffende gebouwen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer bedragen dan is aangegeven met hoogtelijnen met de daarbij behorende hellende vlakken, zoals aangegeven op bijlage 1. Hiervoor gelden de bepalingen gesteld in artikel 2.2.2 lid 1 van het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol";
- b. In afwijking van het eerste lid is een bouwwerk, geen gebouw zijnde dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde toegestaan indien:
 1. het bouwwerk, geen gebouw zijnde opgericht of geplaatst is overeenkomstig een bouwvergunning of een aanlegvergunning of voor het bouwwerk een dergelijke vergunning is verleend en;
 2. de vergunning is verleend voor de datum van inwerkingtreding van het LIB (20 februari 2003);
- c. de hoogte van een bouwwerk, geen gebouw zijnde wordt gemeten in relatie tot de referentiehoogte van de luchthaven Schiphol, zijnde -4.00 meter NAP.

Artikel 13 Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.3

13.1 Omschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.3' zoals aangegeven op bijlage 2, gelden beperkingen met betrekking tot de vogelaantrekkende werking als bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

13.2 Specifieke gebruiksregels

Op deze gronden is een grondgebruik of een functie binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

- a. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- b. viskwekerijen met extramurale bassins;
- c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- d. natuurreservaten en vogelreservaten;
- e. moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare;

tenzij en voor zover dit gebruik of deze bestemming rechtmatig is op de datum van inwerkingtreding van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (20 februari 2003).

Artikel 14 Veiligheidszone-LPG

14.1 Bestemmingsomschrijving

Ter plaatse van de voor "Veiligheidszone-LPG" aangeduide gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens aangewezen voor het tegengaan van een te hoog veiligheidsrisico voor kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten vanwege een LPG-opslag.

14.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen mogen in of op deze gronden geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd.

14.3 Ontheffing van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 14.2 en toestaan dat ter plaatse van de aanduiding "Veiligheidszone-LPG" kwetsbare objecten of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd, mits:

- a. de toepasselijke grenswaarden voor het risico en risicoafstanden ten aanzien van kwetsbare objecten in acht worden genomen;
- b. met de toepasselijke richtwaarden en risicoafstanden ten aanzien van beperkt kwetsbare objecten rekening wordt gehouden;
- c. het groepsrisico wordt afgewogen.

14.4 Specifieke gebruiksregels

14.4.1 Gebruiksverbod

Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden en de daarop voorkomende bouwwerken te gebruiken of in gebruik te geven of te laten voor een doel of op een wijze strijdig met deze bestemming.

14.4.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in lid 14.4.1, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van de gronden en bouwwerken als kwetsbaar object of beperkt kwetsbaar object.

14.4.3 Ontheffing van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 14.4.2 en toestaan dat gronden en bouwwerken worden gebruikt als kwetsbaar object of beperkt kwetsbaar object, mits:

- a. de toepasselijke grenswaarden voor het risico en risicoafstanden ten aanzien van kwetsbare objecten in acht worden genomen;
- b. met de toepasselijke richtwaarden en risicoafstanden ten aanzien van beperkt kwetsbare objecten rekening wordt gehouden;
- c. het groepsrisico wordt afgewogen.

Artikel15 Vrijwaringszone-Straalpad

Voor zover gebouwen en andere bouwwerken, die zijn toegestaan op grond van de bestemmingsregels, zijn gelegen binnen het op de plankaart als zodanig aangegeven straalpad, mag de hoogte van de betreffende gebouwen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer bedragen dan 48 meter + NAP.

Hoofdstuk 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 16 Overgangsrecht

16.1 Overgangsrecht bouwwerken

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

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

16.2 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van lid 16.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 16.1 met maximaal 10%.

16.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Lid 16.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

16.4 Overgangsrecht gebruik

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

16.5 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 16.4, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

16.6 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 16.4, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

16.7 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Lid 16.4 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel17 Slotregel

Deze regels kunnen worden aangehaald als:

Regels van het "bestemmingsplan N201 - Zijdelweg".

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 7 juli 2010

De griffier,

de voorzitter,