



bestemmingsplan

RINGVAART

toelichting

januari 2017

Cluster Ruimtelijke Ontwikkeling



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1: INLEIDING	1
1.1. AANLEIDING	1
1.2. LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	1
1.3. DOEL EN PLANVORM	2
1.4. GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN EN REGELINGEN	2
1.5. PLANPROCES	3
1.6. LEESWIJZER	3
HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	4
2.1. HISTORIE	4
2.2. RUIMTELIJKE STRUCTUUR	5
2.3. FUNCTIONELE STRUCTUUR	6
HOOFDSTUK 3: BELEID EN REGELGEVING	8
3.1. PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	8
3.2. GEMEENTELIJK BELEID	11
HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE	14
4.1. VISIE OP HET PLANGEBIED	14
4.2. FUNCTIONEEL RUIMTELIJKE STRUCTUUR	14
HOOFDSTUK 5: ONDERZOEK EN BEPERKINGEN	16
5.1. WATER	16
5.2. FLORA EN FAUNA	19
5.3. CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	20
HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID	22
6.1. FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	22
6.2. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	22
HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE ASPECTEN	25
7.1. OPZET REGELS EN VERBEELDING	25
7.2. INLEIDENDE REGELS	25
7.3. ALGEMENE REGELS	25
7.4. OVERGANGS- EN SLOTREGELS	26
7.5. HANDHAAFBAARHEID	27

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Aanleiding

Op 21 april 2015 hebben burgemeester en wethouders het Plan van Aanpak Ringdijk en Ringvaart vastgesteld. Daarin is beschreven hoe de gemeente om wil gaan met het beter benutten van de kwaliteiten en kansen van de ringdijk en ringvaart en met het verbeteren of oplossen van problemen. Eén van de actiepunten uit het Plan van Aanpak is het maken van een nieuw (paraplu)bestemmingsplan voor het water van de ringvaart. Dit is nodig omdat de manier waarop de bouw van steigers en dergelijke nu geregeld is, kan leiden tot situaties die afbreuk doen aan de bijzondere kwaliteit van de ringvaart.

In de geldende bestemmingsplannen waar de ringvaart deel van uitmaakt zijn steigers in het algemeen toegestaan, de afmetingen zijn niet geregeld en de toegestane hoogte van bouwwerken is maximaal 6 meter. Dit heeft er toe geleid dat er op enkele plekken bouwwerken zijn gerealiseerd, die het zicht op de ringvaart wegnemen.

Op dit moment is in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV, 2016) geregeld waar wel en geen steigers, meerpalen en aanmeervoorzieningen zijn toegestaan. Samengevat komt het er op neer dat deze alleen mogen in gebieden binnen de bebouwde kom en/of bestaande woonlinten, aanwezig aan de Haarlemmermeerse oever. Dit betekent dat er nu nog in open gebieden aan de overkant, voor zover tegenover bebouwde Haarlemmermeerse kommen, ook steigers kunnen worden aangelegd.

De gemeente wil de regels voor bouwwerken zoals aanlegsteigers, meerpalen en aanmeervoorzieningen niet meer in de APV, maar in het bestemmingsplan regelen. Omdat de ringvaart in 28 bestemmingsplannen of beheersverordeningen voorkomt, kiest de gemeente er voor om dit in één overkoepelend (paraplu-)bestemmingsplan te doen. In het nieuwe bestemmingsplan worden ook regels voor het water aan de overkant van de ringvaart meegenomen. Een bestemmingsplan voor de hele ringvaart doet recht aan de eenheid en de identiteit daarvan als geheel.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied heeft betrekking op de hele ringvaart uitgezonderd het deel daarvan dat is overgedragen aan de gemeente Amsterdam. Dat betreft de helft van de ringvaart tussen Halfweg en de toegang tot het Nieuwe Meer. Voor het overige ligt de gemeentegrens op enkele locaties na op circa 30 m. uit de Haarlemmermeerse oever.



1.3. Doel en planvorm

Doelstelling van het bestemmingsplan Ringvaart (NL.IMRO.0394.BPGIgbbringvaart-A001) is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor het plangebied zoals beschreven in paragraaf 1.2.

Dit bestemmingsplan heeft de vorm van een parapluplan: de verschillende geldende bestemmingsplannen waarin delen van de ringvaart zijn opgenomen blijven van kracht. Dit bestemmingsplan geeft in afwijking daarvan en in aanvulling daarop regels voor steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen in de bestemming 'Water' ter plaatse van de ringvaart. De Algemene Plaatselijke Verordening zal worden aangepast met een regeling voor het aanmeren bij steigers en dergelijke.

Voor een steiger of aanmeervoorziening is een omgevingsvergunning van de gemeente nodig. Daarnaast kan het nodig zijn dat ook toestemming wordt verkregen van het Hoogheemraadschap van Rijnland en van de provincie Noord-Holland.

1.4. Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het bestemmingsplan Ringvaart geeft een nadere regeling voor steigers, meerpalen en aanmeervoorzieningen in de volgende bestemmingsplannen:

Planidentificatie en Plannaam

per 17 maart 2016

Beheersverordening

- NL.IMRO.0394. BVOHlm2014-C001 - Haarlemmermeer 2014

Bestemmingsplan (digitaal)

- NL.IMRO.0394.BPGIgbuitengebnd-C001	- Buitengebied Noord
- NL.IMRO.0394.BPGIgbuitengebmid-C001	- Buitengebied Midden
- NL.IMRO.0394.BPGIgbuitengebzd0-C001	- Buitengebied Zuid
- NL.IMRO.0394.BPGspschipholrijk-C001	- Schiphol Rijk
- NL.IMRO.0394.BPGbadlynoost00000-C001	- Badhoevedorp Lijnden Oost
- NL.IMRO.0394.BPGlynlijnden00000-C001	- Lijnden
- NL.IMRO.0394.BPGrysrijsenhouteo-C001	- Rijsenhout en omgeving
- NL.IMRO.0394.BPGnww00000000N207-E001	- N 207
- NL.IMRO.0394.BPGwetweteringbrug-E001	- Weteringbrug
- NL.IMRO.0394.BPGzwbZwanenburg00-C001	- Zwanenburg
- NL.IMRO.0394.BPGvyfdeliede00000-C001	- De Liede
- NL.IMRO.0394.BPGhfdhImbosgroenw-C001	- Haarlemmermeerse Bos en
Groene Weelde	
- NL.IMRO.0394.BPGcrq20091eherz00-C001	- Cruquius 2009 1 ^e herziening
- NL.IMRO.0394.BPGcrqnoord0000000-E001	- Cruquius Noord
- NL.IMRO.0394.BPGlbrLisserbroek0-E001	- Lisserbroek
- NL.IMRO.0394.BPGzwhzwaanshoek00-E001	- Zwaanshoek

PDF-plan

- NL.IMRO.03940000BPLbuitenkaag-	- Buitenkaag
- NL.IMRO.03940000BPGbadnieuwemee-	- Nieuwe Meer
- NL.IMRO.03940000HlmGroengeb-	- Haarlemmermeer Noordwest

Groengebieden 2010

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| - NL.IMRO.03940000BPGzwbudeweeren- | - Zwanenburg De Weeren |
| - NL.IMRO.03940000BPGzwbzwanbwest- | - Zwanenburg West |
| - NL.IMRO.03940000BPGnwbwnwebr2006- | - Nieuwebrug 2006 |
| - NL.IMRO.039400000Vijfhuizen- | - Vijfhuizen 2010 |
| - NL.IMRO.03940000BPGcrquius2009- | - Cruquius 2009 |
| - NL.IMRO.03940000ZWHboseilanden- | - Zwaanshoek Noord en Boseilanden |
| - NL.IMRO.03940000BPGbeibeinsdorp- | - Beinsdorp |

1.5. Planproces

Een bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. Het voorontwerp bestemmingsplan wordt ex art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan de wettelijke overlegpartners.

Door de gemeente Haarlemmermeer worden in dit stadium van planvorming ook de betrokken dorpsraden, alsmede, in dit specifieke geval, de Stichting Belangen Opstalhouders Haarlemmermeer (SBOH) in de gelegenheid gesteld op het voorontwerp bestemmingsplan te reageren. Binnengekomen reacties uit het wettelijk vooroverleg worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Tijdens de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan kan een ieder een zienswijze kenbaar maken.

De ingediende zienswijzen worden verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

Het vastgestelde bestemmingsplan wordt nogmaals ter inzage gelegd. Gedurende deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Dit kan uitsluitend door belanghebbenden die ook een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan hebben ingediend, of door een ieder voor zover het onderdelen betreft die door de gemeenteraad gewijzigd zijn vastgesteld.

1.6. Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk van deze toelichting geeft een beeld van de bestaande situatie en de structuur van het gebied. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante beleid. Het vierde hoofdstuk gaat in op de nieuwe situatie met de te verwachten ontwikkelingen en de gewenste ruimtelijk-functionele structuur. Het vijfde hoofdstuk gaat – voor zover van toepassing – in op de onderzoeksgegevens en beperkingen. In het hoofdstuk zes komt de uitvoerbaarheid aan bod en in het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische aspecten van dit bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 2: BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

2.1. Historie

Ringvaart en ringdijk vormen samen het begin van de Haarlemmermeer als droogmakerij en het eind van het Haarlemmermeer. Zonder ringvaart en -dijk zou er geen Haarlemmermeerpolder zijn. In 1840 ging bij Hillegom de eerste spade in de grond voor het graven van de ringvaart en het opwerpen van de ringdijk. Vanaf 1848 kon stoomgemaal 'De Leeghwater' beginnen met het droogmalen. Een jaar later kreeg dit gemaal hulp van de gemalen 'De Cruquius' en 'De Lijnden'. In 1852 was de droogmaking gereed en kon de nieuwe grond worden uitgegeven.



Met de droogmaking van het Haarlemmermeer diende zich een probleem aan. Voor de verdediging van Amsterdam moest het land onder water gezet kunnen worden. Langs de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder werden tussen 1843 en 1848 de funderingen gelegd voor vier forten die deel uitmaakten van de Posten van Krayenhoff. Er werden drie torenforten gebouwd: het Fort aan het Schiphol, Fort aan de Liede en bij de Nieuwe Meer. Omdat de zware bouwwerken verzakten werd besloten geen torenfort bij het Fort bij Heemstede te bouwen maar een aarden verdedigingswerk met gracht. Een aantal van de posten werd later opgenomen in de Stelling van Amsterdam. Deze werd aangelegd tussen 1880 en 1914.

Langs ringvaart en ringdijk vestigden zich de eerste bewoners, vooral bij de overgangen naar het oude land. Tot begin jaren '70 woonden er meer mensen in de kernen langs de ringvaart dan in het centrum van de polder. Omliggende steden en dorpen bepaalden de vorm van deze bebouwing door migratiepatronen naar de nieuwe polder. Dijk en vaart vormden de verbinding tussen omliggende steden en de polder. Het was de plek waar stedelingen de polder in kwamen en beroepen tot bloei kwamen die ontstonden uit de handel met de stad.

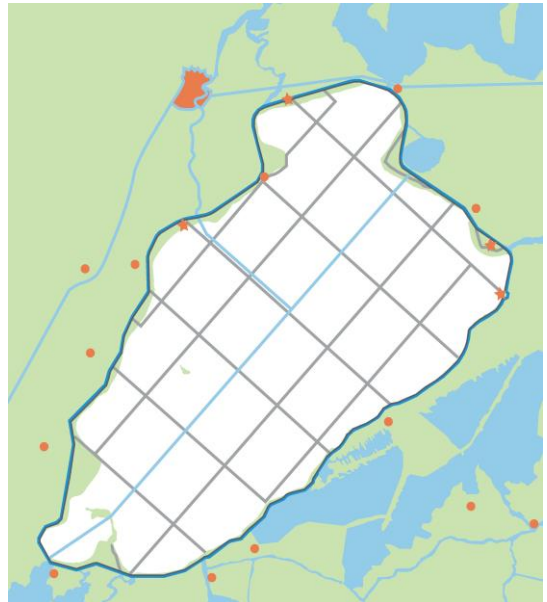
De kwaliteit van de ontsluiting naar de omliggende steden en dorpen had grote invloed op de ontwikkeling langs de ringvaart. De zuidkant bleef door de tussenliggende plassen en meren relatief open terwijl de noord-, oost- en westkant steeds meer bebouwd raakten. Het tempo verschilde per gebied. Aan de noordkant was de druk groot en ging de ontwikkeling snel, aan de westkant ging het langzamer. Vanaf de jaren '70 was vooral de verstedelijking in het midden van de polder en de groei van Schiphol bepalend. Uiteindelijk heeft dit gezorgd voor verschillen in identiteit die nu nog langs de ringvaart te herkennen zijn.

De verschillende dorpen aan de ringvaart hebben een sterke verbondenheid met het water. Het transport van tuinbouwproducten uit Rijsenhout ging lange tijd over water. Veel beroepen en bedrijven langs de dijk hebben van oudsher ook een sterke band met het water. Deze band is door de opkomst van het wegverkeer veranderd, maar is nog steeds aanwezig. De band met het water wordt ook sterker door de groeiende recreatieve betekenis van water, waterwegen en waterrecreatie.

2.2. Ruimtelijke structuur

De ringvaart is onlosmakelijk verbonden met de ringdijk. De vorm van het oorspronkelijke meer is in het beloop van de vaart en de dijk te herkennen. Dit vormt een mooi contrast met de rechtlijnige verkavelingsstructuur van de polder. De ringvaart en –dijk zijn een belangrijk onderdeel van het raamwerk van de polder. De doorgaande lijn vormt een markant landschappelijk element van ruim 60 km lengte.

De ringvaart bestaat grotendeels uit een gegraven kanaal. Enkele veenriviertjes richting Haarlem, het Spaarne en de Buitenliede, worden via de ringvaart gevoed, net als het voormalige IJ bij Halfweg. Ook gaat de ringvaart op enkele plaatsen over in nog bestaande veenmeren, zoals de Westeinderplassen en de Kagerplassen en is er een directe verbinding met het Nieuwe Meer bij Amsterdam.



De ringvaart ligt op de grens tussen het oude land en de droogmakerij. Kenmerkend in dwarsrichting is het hoogteverschil tussen ringvaart (en ringdijk) en polder. In lengterichting is de afwisseling tussen lintbebouwing en open landschap zeer kenmerkend. Rijdend over de dijk is de ringvaart steeds prominent aanwezig. Doordat de dijk een buitenbocht vormt, wordt de blik vrijwel steeds naar het water en het oude land getrokken. Dit wordt nog versterkt door de lintbebouwing van de dorpen aan de polderzijde, die met de voorzijde eveneens op het oude land is georiënteerd.

Het verschil in ontwikkeling per gebied heeft geleid tot verschillen in identiteit die nu nog langs de ringvaart te herkennen zijn. Aan de noordkant vormt de ringvaart een groenblauwe buffer in een verstedelijkt gebied die stad en polder scheidt. Bij Schiphol is de ringvaart de achterkant geworden van een mainport met loodsen en grootschalige infrastructuur. Aan de oostkant loopt de ringvaart door een oud (glas) tuinbouwgebied met aan de andere kant het oude land met de plassen en eilandjes van de Westeinder. Aan de zuidkant vormt de ringvaart een parelsnoer die een drietal meren verbindt. Op diverse plekken, onder andere aan de westkant, is de ringvaart een dorpsvaart die dorpen aan weerszijden van de ringvaart (dubbeldorpen) verbindt. Deze dubbeldorpen hebben een verbondenheid met de 'overkant' waardoor de ringvaart geen scheiding is. Zo is Lissebroek van oudsher meer georiënteerd op Lisse en Beinsdorp op Hillegom. Zwanenburg is een tweelingdorp met Halfweg en ook Rijsenhout en Aalsmeer zijn sterk bij elkaar betrokken. Bruggen en/of pontjes spelen in de dorpen een grote rol in het dagelijkse verkeer.

Langs en in de ringvaart liggen belangrijke onderdelen van de Stelling van Amsterdam zoals fort Vijfhuizen, fort bij Aalsmeer en fort aan de Liede. De ringdijk tussen fort Vijfhuizen en fort De Liede maakt deel uit van de hoofdverdedigingslijn. In de ringvaart bij Vijfhuizen en Zwanenburg liggen damsluizen. Nog ouder zijn de voorlopers van de

Stelling van Amsterdam namelijk de restanten van de posten van Krayenhoff zoals het fortterrein bij Cruquius (het voormalig fort bij Heemstede), het fortterrein bij Nieuwe Meer en de bochtige loop van de ringvaart op de plek van het voormalige fort aan het Schiphol.

2.3. Functionele structuur

Het water van de ringvaart heeft zowel een functie voor de waterhuishouding als voor de scheepvaart. De ringvaart van de Haarlemmermeer is onderdeel van het boezemstelsel van Rijnland, het stelsel van hoofdwatergangen, van belang voor de aan- en afvoer van oppervlaktewater. De ringvaart ligt op 0,60 m onder NAP, het maaiveld van de polder bevindt zich op zo'n 3 tot 5,5 meter onder NAP. Door de gemalen De Lijnden, Koning Willem I, Bolstra en De Leeghwater wordt het overtollige water binnen de polderboezem naar de ringvaart gepompt. Het Hoogheemraadschap van Rijnland is als waterbeheerder verantwoordelijk voor kwantiteit en de kwaliteit van het water in de ringvaart. In de Keur heeft Rijnland aangegeven welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. Daarnaast is de ringvaart eigendom van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Dit betekent dat voor het aanbrengen van steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen toestemming nodig is van Rijnland als eigenaar van het water of de grond.

Voor zowel de beroepsvaart als de toer- of recreatievaart vormt de ringvaart een schakel in een aantal verbindingen. De belangrijkste routes voor de beroeps- en recreatievaart zijn de verbinding van de ringvaart met het IJ (via de Kostverlorenvaart en Het Nieuwe Meer), de verbinding met het Noordzeekanaal (via het Zijkanaal C en het Spaarne) en de verbinding met het Hollands Plassengebied. De ringvaart is onderdeel van de staande mast route. De betekenis van de ringvaart voor de beroepsvaart betreft niet alleen de doorvaart; er zijn ook overslagpunten langs de oever zoals loswallen voor zandschepen en graanoverslag. De beroepsvaart stelt haar eisen aan de vaarweg (afmetingen, bruggen, brugtijden, afmeermogelijkheden, keermogelijkheden, etc.). De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het vaarwegbeheer. Dit betekent dat voor het aanbrengen van steigers, meerpalen en andere aanmeervoorzieningen uit nautisch oogpunt ook een ontheffing van de provincie nodig is.



Langs de ringvaart ligt een aantal openbare passantenplaatsen en –steigers. Ook is er een trailerhelling aan het einde van de Kaagweg bij Huigsloot. Het water wordt recreatief gebruikt: zwemmen, vissen, aan de oever zitten. In de ringvaart bevinden zich veel steigers. Dit zijn zowel particuliere steigers voor boten en horecavestigingen aan de dijk, als steigers voor onder meer zwemmers en vissers.

Er zijn diverse pontjes over de ringvaart die de dorpen in Haarlemmermeer met de overkant verbinden zoals bij Buitenkaag, Rijsenhout en Cruquius. Verder liggen er langs de oevers in Rijsenhout particuliere pontjes naar de eilandjes in de Westeinderplassen en de bovenlanden in Aalsmeer.

De laatste jaren is er een groei van het aantal particuliere steigers en andere vormen van botenstallingen. Die groei kan worden verklaard uit het feit dat omliggende gemeenten liggeld vragen voor het aanleggen van boten. De openbare toegankelijkheid van de oevers is door de aanleg van privé steigers op veel plaatsen nu al een probleem. Omdat het nu voor iedereen mogelijk is om een deel van de oever en het water te kopen komt de openbare toegankelijkheid van de oevers nog meer onder druk te staan.

In de hele ringvaart liggen 150 woonboten, waarvan na de grenswijziging met de gemeente Amsterdam nu nog de helft in de gemeente Haarlemmermeer. Er worden geen nieuwe woonboten in de gemeente Haarlemmermeer toegelaten: de toegestane woonboten zijn geregeld in de onderliggende bestemmingsplannen.

De ringvaart heeft ook betekenis voor de natuur. In het voedselrijke, licht brakke water leven de beschermde soorten rivierdonderpad, meerval en mogelijk rivierprik. Boven de ringvaart jagen de beschermde vleermuissoorten meervleermuis, watervleermuis, gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger.

HOOFDSTUK 3: BELEID EN REGELGEVING

3.1. Provinciaal en regionaal beleid

3.1.1. Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met ontwikkelingen omgaat die een grote ruimtelijke impact hebben zoals globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp. Daarnaast geeft de provincie aan welke keuzes gemaakt worden en schetst ze hoe de provincie er in 2040 er uit moet komen uit te zien. Door de ruimtelijke ordening aan te passen waar nodig, kan met de veranderingen worden omgegaan. Tegelijkertijd is het van belang bestaande kwaliteiten van het provinciale landschap te behouden of verder te ontwikkelen. Op basis hiervan richt de structuurvisie zich op drie hoofdbelangen:

- Klimaatbestendigheid: de provincie zorgt voor een gezonde en veilige leefomgeving in harmonie met water en gebruik van duurzame energie;
- Ruimtelijke kwaliteit: de provincie zorgt voor behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit.
- Duurzaam ruimtegebruik: de provincie zorgt voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur waarin functies slim gecombineerd worden en goed bereikbaar zijn nu en in de toekomst.

Voor het bestemmingsplangebied Ringvaart zijn vooral de doelstellingen voor ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik relevant. Hieronder vallen namelijk het behoud en de ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen (Stelling van Amsterdam, droogmakerijen, structuurdragers van provinciaal belang), het behoud en de ontwikkeling van natuurgebieden (een deel van de ringvaart maakt deel uit van Natuurnetwerk Nederland) de ontwikkeling van groen om de stad (ruimte voor toeristische en recreatieve voorzieningen, metropolitane landschappen) en behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken (basisnet beroepsvaart en staande mastroutes).

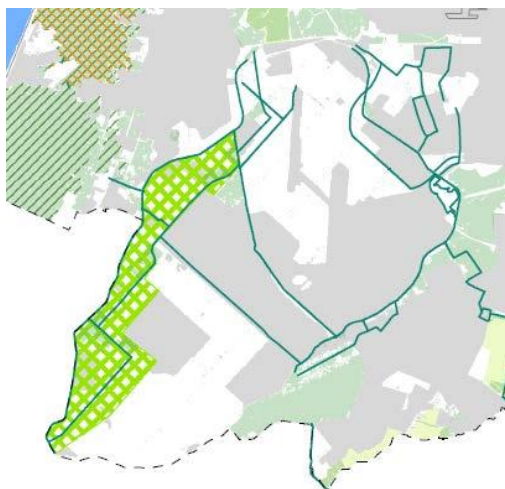


Fig. 1 Natuurnetwerk Nederland



Fig. 2 Stelling van Amsterdam

3.1.2. Provinciale ruimtelijke verordening

De Provinciale ruimtelijke verordening beschrijft waaraan bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten voldoen. De verordening geeft een doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe.

Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels over de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

3.1.3. Waterverordening (2015)

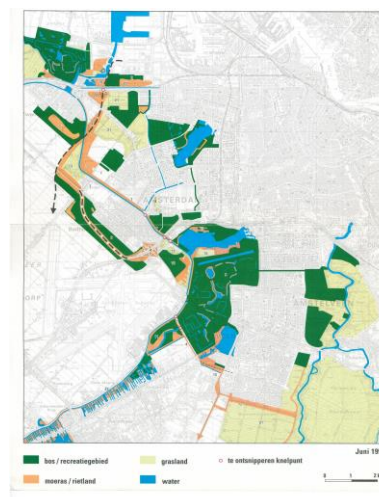
De Waterverordening van de provincie Noord-Holland regelt de provinciale taken op het gebied van water. Dit zijn onder andere het vaarwegbeheer en grondwater. De provincie is beheerder van de beroepsvaarwegen en staande mastroutes, uitgezonderd de vaarwegen die nu al bij een aantal gemeenten liggen. Van de overige recreatieve vaarwegen, die onderdeel uitmaken van de Beleidsvisie recreatietoervaart netwerk (BRTN) routes, wordt het vaarwegbeheer in medebewind bij de waterschappen gelegd. De BRTN biedt een ontwikkelingsperspectief voor vaarwegen in samenhang met de omgeving en draagt bij aan de versterking van de identiteit van Nederland als waterland. De gehele ringvaart Haarlemmermeerpolder is een vaarweg in beheer bij de provincie Noord-Holland. De provincie is ook beheerder van een aantal bruggen over de ringvaart Haarlemmermeer. Bij de bruggen zijn (meestal) remmingwerken in de ringvaart aanwezig. Dit zijn aanmeervoorzieningen bedoeld voor schepen die wachten op de opening van bruggen

3.1.4. Scheepvaartverordening (1995)

Op alle vaarwegen in Noord-Holland geldt een ligplaatsverbod en steigerverbod. Per vaarweg kan een ontheffing worden aangevraagd, mits de afmeergelegenheid en het vaartuig niet in het vaarwegprofiel terecht komen. Deze vaarwegprofielen verschillen per vaarweg en vaarweggedeelte. De provincie bekijkt de eventueel gewenste locatie voor een ligplaats op basis van benodigde ruimte, hinder voor de vaarweg en op ecologische aspecten.

3.1.5. Ontwikkelingsplan Groene AS (1995)

Het oostelijk deel van de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder maakt deel uit van de Groene AS, een ecologische en recreatieve verbindingszone van Amstelland naar Spaarnwoude. In het oorspronkelijke ontwikkelingsplan “De Groene AS” uit 1995 werd de ringvaart al gezien als de ruggengraat van de verbindingszone. Voor de Groene AS worden, waar mogelijk, de ringvaart, de naastgelegen dijk en het aangrenzend polderlandschap ingericht voor moeras- en oeversoorten. De ringvaart zelf kan niet overal ecologisch worden ingericht vanwege het doorstroombestemmingsplan Ringvaart dat niet aangetast mag worden.



Daardoor zijn er beperkte mogelijkheden om iets te doen aan de harde oevers van de ringvaart. Daarnaast liggen er woonboten op verschillende plaatsen in de ringvaart. Bij het Amsterdamse Bos en bij de Lutkemeerpolder is het wel gelukt om de ringvaart te benutten voor de Groene AS en zijn natuurvriendelijke oevers aangelegd. De Groene AS maakt deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

3.1.6. Beleidsnota Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2010)

In de Beleidsnota Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is Haarlemmermeer gekenmerkt als droogmakerijenlandschap. De droogmakerijen vormen door de mens gemaakte, rationeel ingerichte landschappen, vaak met een hoge cultuurhistorische waarde. De geometrische verkavelings- en ontsluitingsstructuur en het functionele watersysteem zijn nog altijd bepalend voor het grondgebruik en de ruimtelijke ontwikkeling. De ringdijken en ringvaarten laten de oorspronkelijke natuurlijke meervorm zien en geven een fraai contrast met de geometrisch indeling. Droogmakerijen worden gevormd door een drooggelegd binnenwater/meer, omsloten door een ringvaart en een ringdijk. Deze gebieden zijn als één geheel drooggemaakt en ingericht, vaak grootschalig, geometrisch en open. Ze worden gekenmerkt door hun diepe ligging ten opzichte van het aanliggend veenpolderlandschap of bovenland. Enig reliëf wordt soms gevormd door de mee-ingepolderde stukken veenland. De verschillende droogmakerijen hebben alle hun eigenkenmerkende interne structuur. De Haarlemmermeer is herkenbaar aan een strakke zeer ruime verkaveling waarbij deze in het midden doorsneden wordt door een vaart.

De ringdijk/ringvaart is in de huidige versie van de Leidraad niet als regionale structuur opgenomen. Op dit moment wordt de Leidraad herzien en zullen de ringdijk en ringvaart daarin wel worden opgenomen.

3.1.7. Visie Waterrecreatie

In 2015 is de PNH gestart met het opstellen van waterrecreatiebeleid. De provincie Noord-Holland wil in de toekomst een belangrijke watersportprovincie blijven. Er is een grote behoefte aan waterrecreatie en er zijn volop kansen voor waterrecreatie in Noord-Holland. Daarom gaat de provincie een visie waterrecreatie opstellen.

Noord-Holland is een van de meest waterrijke provincies van ons land. Het water is op allerlei manieren bepalend voor onze omgeving en ons dagelijks leven. Wij hebben ons land er naar gevormd. De droogmakerijen en dijken, ons landschap en het water is voor de binnendijkse gebieden zeer bepalend voor hun identiteit. Het water heeft vele functies. Het borgt onze zoetwatervoorziening, wordt gebruikt voor bedrijfsmatig transport, maar heeft ook in meer of mindere mate een natuurwaarde. Daarnaast wordt het water gebruikt voor recreatie en sport voor de Noord-Hollandse en landelijke recreant. Het water heeft tevens potentie om buitenlandse toeristen Amsterdam uit en het landschap in te trekken.

De economische waarde van waterrecreatie is aanzienlijk. De bestedingen in Noord-Holland in de watersportsector zijn circa €1 miljard en de omzet van nautische bedrijvigheid in Noord-Holland ligt tussen de 375-500 miljoen euro. De sector is goed voor 6400 tot 8500 arbeidsplaatsen (direct en indirect). In alle regio's in Noord-Holland liggen ambities gericht op waterrecreatie, watertoerisme en watersport. Gemeenten, recreatieschappen, verschillende gebiedsgerichte samenwerkingsverbanden en

ondernemers hebben plannen liggen (van globaal tot zeer concreet) met ambities om waterrecreatie in brede zin meer te ontwikkelen.

De visie waterrecreatie wordt in de zomer van 2016 vastgesteld.

3.2. Gemeentelijk beleid

3.2.1. Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012)

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen. Ook over de wijze waarop wordt ontwikkeld en het centraal stellen van de mens in dit ontwikkelproces worden belangrijke uitspraken gedaan. Het accent ligt hierbij op Sociale Duurzaamheid en Ruimtelijke Kwaliteit.

De Structuurvisie is een ruimtelijk instrument. De keuze is gemaakt om het denken in structuren veel meer dan tot nu toe te laten leiden door de behoeften van mensen.

Voor de bewoners van nu maar ook voor de inwoners van de toekomst. Duurzaamheid is hierbij eerder een wijze van denken en een ontwerpprincipe voor ontwikkelingen dan een programmatisch thema. Het doel van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het bieden van een kader, waarmee Haarlemmermeer:

1. de ruimtelijk bestaande situatie, de huidige ontwikkelingen en de gewenste toekomstige ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang (voor de periode tot 2030) borgt;
2. het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid voor de periode 2010-2020 geeft;
3. de kaders voor het maken van financiële afspraken met overheden en marktpartijen voor bovenplanse verevening biedt.

De ambities van Haarlemmermeer in de komende twintig jaar komen voort uit de aan de Structuurvisie ten grondslag liggende Contourennota. In de toekomst wil Haarlemmermeer de bestaande diversiteit aan woon- en werkmilieus - haar zogeheten atypische stedelijkheid - versterken. Haarlemmermeer wil een gemeente zijn die verbonden is en verbindt, een samenleving met samenhang. Dat betekent ook dat er samenhang moet zijn tussen alle ontwikkelingen die plaats vinden, zowel de ruimtelijke als de sociale ontwikkelingen. Haarlemmermeer positioneert zich ook in de toekomst als een attractieve ontmoetings- en vestigingsplaats. Duurzaamheid en oog voor bestaande structuren zijn leidend bij de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen.

De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn daarmee:

- sterk gevarieerd en gebruikmakend van de atypische stedelijkheid;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving en blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

In de Structuurvisie wordt over de ringvaart het volgende gezegd:

Ruimtelijk raamwerk

De ringvaart en de ringdijk en het gebied eromheen, vormen een landschap op zich.

Ze verbinden belangrijke delen van Haarlemmermeer. Deze functie van de ringvaart als verbindend element willen we verder versterken.

Cultuurhistorie en diversiteit als drager

Versterk de ringvaart als verbindend element en identiteitsdrager, zowel landschappelijk, functioneel als recreatief. Het Ringdijkbeleid is hier reeds op gericht. Erkenning van deze positie en eerbied voor deze cultuurdrager betekent dat ook de ringvaartzone en alle verbindingen naar de buurgemeenten hierbij worden betrokken. De ringvaart krijgt een rol als lint van parels en als verbinding tussen de dorpen aan weerszijden.

Sociale duurzaamheid

De ringvaart is een verbindend element in de polder. De kernen langs de ringvaart bieden veel diversiteit in de betekenissen die ze hebben voor de inwoners, bedrijven en bezoekers.

Door mensen bewust te maken van het 'verhaal' van hun dorp krijgen ze een gedeeld belang bij de ontwikkeling van de ringvaart.

3.2.2. Nota Groen en recreatie in Haarlemmermeer (2007)

In de beleidsnota 'Groen en recreatie in Haarlemmermeer: de kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden' geeft de gemeente aan voor alle inwoners aantrekkelijke recreatiemogelijkheden in het buitengebied te willen bieden. Om te voldoen aan de vele verschillende behoeften en voorkeuren van inwoners streeft de gemeente er onder andere naar meer doorgaande routes in het buitengebied te realiseren die groengebieden onderling verbinden, meer differentiatie aan te brengen in het groen en het Park21 aan te leggen.

De visie op de gewenste groenblauwe structuur voor de Haarlemmermeer in 2030 valt uiteen in een visie op het landschappelijk raamwerk (bestaande uit de Geniedijk, ringvaart en ringdijk, alle polderlinten en verbindingen) en de gebieden met hun specifieke karakters (bossen, landerijen, agrarisch gebied met recreatief medegebruik, water en plassen en parken en stadsbossen). De ringvaart maakt deel uit van die (gewenste) groenblauwe structuur. Deze kan samen met de ringdijk meer dan nu een recreatieve functie vervullen.

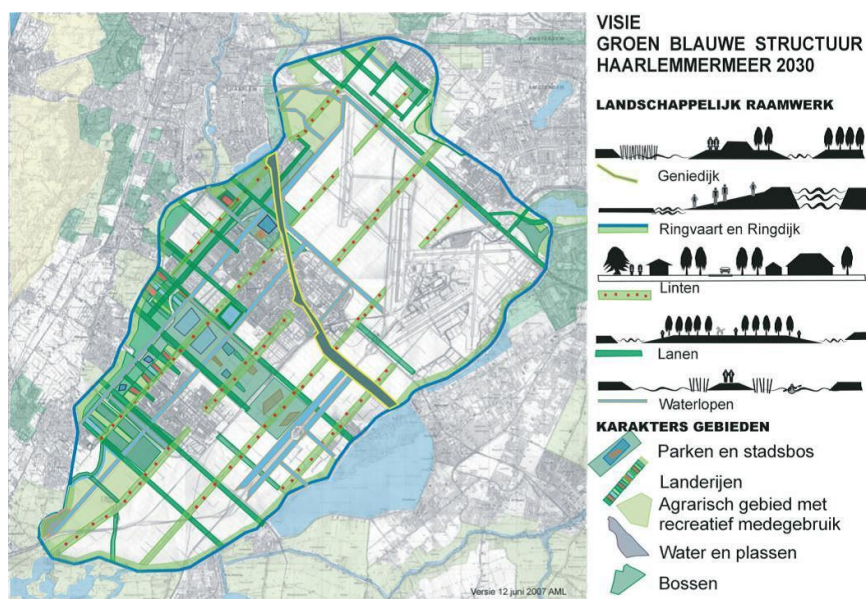


Fig. 3 Groenblauwe structuur

De groenblauwe structuur biedt ook ruimte aan dieren om zich te verplaatsen en aan planten om zich te verspreiden (ecologische verbindingen). Het raamwerk legt ecologische verbindingen tussen de gebieden onderling en met gebieden buiten de polder. De verbindingen en de ecologische kerngebieden (zoals de parken en bossen) zorgen voor de realisatie van de ecologische hoofdstructuur zoals door het rijk en de provincie gewenst.

3.2.3. Algemene Plaatselijke Verordening (2016)

De APV regelt een algemeen verbod voor aanlegsteigers, meerpalen en aanmeervoorzieningen in de ringvaart (art. 5.24 lid 2 APV): "Het is verboden om op het openbaar water een voorwerp, niet zijnde een vaartuig op, in of boven openbaar water te plaatsen, aan te brengen of te hebben aan de ringvaart". Artikel 3 regelt dat het college plaatsen kan aanwijzen waar het verbod niet geldt. Deze zijn opgenomen op de kaart die behoort bij de APV (zie fig.4). Het gaat om de volgende gebieden:

1. gebieden binnen de bebouwde kom en/of bestaande woonlinten;
2. gebieden binnen de concentratiegebieden van reeds vergunde steigers en
3. gebieden waar aantasting van landschappelijke waarden niet aan de orde is.

De aangewezen gebieden zijn in principe gerelateerd aan de binnenzijde van de ringvaart.

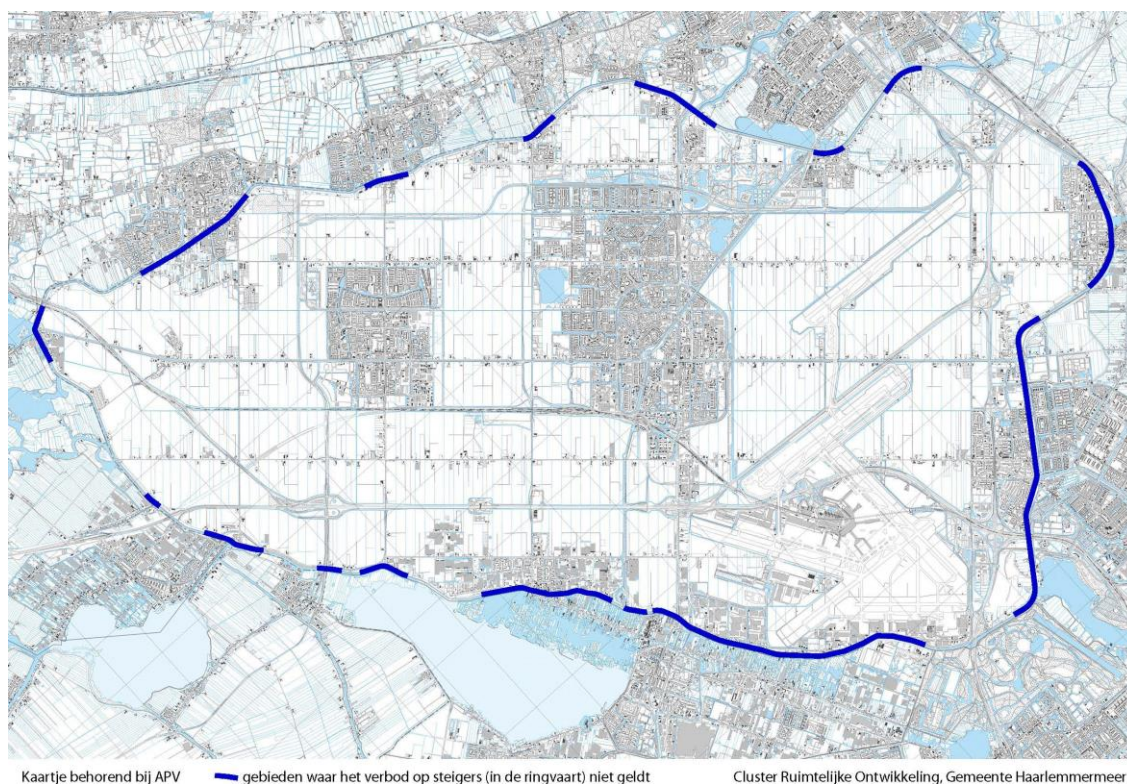


Fig. 4 kaart behorend bij APV

HOOFDSTUK 4: NIEUWE SITUATIE

4.1. Visie op het plangebied

De ringvaart en de ringdijk zijn de basis van de Haarlemmermeerpolder. Zij hebben niet alleen zelf een grote cultuurhistorische betekenis, ook vormen ze de verbinding tussen diverse bijzondere plekken. De gemeente heeft de ambitie om de beleving, de cultuurhistorie en de recreatieve functie van ringdijk en ringvaart meer aandacht te geven en te midden van de andere functies een goede plek te geven. Ringvaart en ringdijk hebben bijzondere kwaliteiten die gekoesterd moeten worden en bieden ook kansen voor ontwikkeling. Het is belangrijk om hier een goede balans in te vinden.

In plaats van een doorvaartkanaal en racebaan kunnen ringvaart en –dijk een aantrekkelijk verblijfsgebied worden voor bewoners en recreanten. Dus zoveel mogelijk zicht op het water vanaf de dijk, meer mogelijkheden om aan het water te zitten, er langs te lopen en te fietsen, meer openbaar toegankelijke plekken om te vissen, te zwemmen of aan te leggen. Door de aanleg van openbare aanlegsteigers of aanmeervoorzieningen ontstaat de mogelijkheid voor passanten om aan te leggen en de lokale voorzieningen in de dorpen te gebruiken. Dit kunnen commerciële functies zijn (winkels, horeca) of culturele voorzieningen (musea, forten, gemalen, etc). Dit gebeurt alleen op plekken waar dit landschappelijk kan en het uitzicht van bewoners niet wordt belemmerd.

Voor de ringvaart betekent dit dat:

- Steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen voor particulier gebruik alleen worden toegestaan binnen de bebouwde kom en/of bestaande woonlinten en alleen tegenover woonpercelen;
- Zicht op het water vanaf de dijk niet mag worden belemmerd door bouwwerken in de ringvaart of op de ringdijkoever; hoogte, lengte en breedte zijn aan een maximum gebonden
- Horecasteigers zijn alleen toegestaan ten behoeve van en tegenover een horecavestiging op de ringdijk
- Passantensteigers en recreatiesteigers niet zijn toegestaan tegenover woonpercelen

De ten tijde van het van kracht worden van het voorbereidingsbesluit Ringvaart (29 december 2015) aanwezige steigers, aanmeervoorzieningen en/of meerpalen mogen in stand worden gehouden. Daarvoor is wel een vergunning vereist. Voor vergroting of verandering van steigers is eveneens vergunning nodig, waarbij dan getoetst wordt aan de nieuwe bestemmingsplanregels en –verbeelding.

Bij deze toelichting is een bijlage gevoegd met luchtfoto's. Hierop zijn de in 2015 aanwezige steigers zichtbaar.

4.2 Functioneel ruimtelijke structuur

In dit bestemmingsplan is de ringvaart, voorzover behorend tot het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer, onderverdeeld in de volgende zones:

- *Zone: steigers.* Hier is de bouw van steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen voor particulier gebruik toegestaan. Deze zones liggen vooral binnen dorpen en aaneengesloten lintbebouwing. Wel geldt hier een aantal regels waaronder die voor afmetingen, hoogte en ligging tegenover woonpercelen. Horecasteigers zijn uitsluitend toegestaan ten behoeve van en tegenover een horecavestiging op de

ringdijk. Passanten- en recreatiesteigers mogen niet gebouwd worden tegenover woonpercelen.

- *Zone: steigers niet toegestaan.* Hier is de bouw van steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen voor particulier gebruik niet toegestaan. Deze zones liggen vooral buiten de dorpen en buiten aaneengesloten lintbebouwing. Een horecasteiger mag uitsluitend ten behoeve van en tegenover een horecavestiging aan de ringdijk worden gebouwd. Passanten- en recreatiesteigers mogen niet gebouwd worden tegenover woonpercelen. Hiervoor geldt een aantal bouwregels waaronder die voor afmetingen en hoogte.
- *Zone: bijzondere steigers.* Hier zijn uitsluitend steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen toegestaan voor botenverhuur, een campingbedrijf en scouting.

HOOFDSTUK 5: ONDERZOEK EN BEPERKINGEN

Aangezien dit bestemmingsplan de vorm heeft van een 'paraplu'-plan en de bestemming van de hierin gelegen gronden ongewijzigd blijft, is er geen aanleiding om alle verplichte onderzoeken opnieuw uit te voeren. Aan enkele relevante aspecten is in dit hoofdstuk aandacht besteed. Zie ook hoofdstuk 3, beleid en regelgeving.

5.1. Water

5.1.1. Wet- en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

De kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren en heeft als doel dat alle Europese wateren vanaf het jaar 2015 in een 'goede toestand' zijn en dat er in heel Europa duurzaam wordt omgegaan met water.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Ook is via de Invoeringswet Waterwet de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming overgebracht naar de Waterwet. Naast die wet blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan. Met de Waterwet zijn rijk, provincie, gemeenten en waterschappen beter uitgerust om wateroverlast, -schaarste en -verontreiniging 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.

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021 met een vooruitblik richting 2050.

Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten.

Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma.

Met deze handelwijze is Nederland koploper en toonaangevend voorbeeld in de wereld.

Met dit Nationaal Waterplan zet het kabinet een volgende stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Het omvat een integrale benadering, door natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie, cultureel erfgoed en economie zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen.

De ambitie is dat overheden, bedrijven en burgers zich in 2021 meer bewust zijn van de kansen en bedreigingen van het water in hun omgeving. Iedereen neemt zijn eigen verantwoordelijkheid om samen te komen tot een waterrobuuste ruimtelijke inrichting, het beperken van overlast en rampen en verstandig handelen in extreme situaties.

Watervisie 2021

De inzet van het provinciaal waterbeleid is om Noord-Holland nog mooier, bedrijviger en veiliger maken. Daarbij moet er een impuls uitgaan voor de leefomgevingskwaliteit en/of het vestigingsklimaat. Waterproblemen worden aangepakt wanneer er toch al gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Voor Haarlemmermeer speelt met name het vinden van toekomstbestendige oplossingen voor de schoon- en zoetwaterproblematiek.

Voor waterveiligheid wordt uitgegaan van: veilige dijken en duinen (laag 1 en ook de belangrijkste); een waterrobuuste ruimtelijke inrichting van overstromingsgevoelige gebieden (laag 2) en een op overstromingsrampen toegesneden calamiteitenorganisatie (laag 3). Deze meervoudige benadering van waterveiligheid wordt “meerlaagsveiligheid” genoemd.

Op de kaart Overstromingsrisico Noord-Holland zijn de overstromingsgevoelige gebieden indicatief aangegeven. De provincie maakt nog duidelijk welke gemeenten tot het overstromingsgevoelige gebied worden gerekend en in hun bestemmingsplannen duidelijk moeten maken hoe rekening wordt gehouden met het overstromingsrisico. Daarbij is uitgangspunt het “waterrobuust inrichten”: het zodanig inrichten van overstromingsgevoelig gebied dat bij een overstroming de kans op slachtoffers klein is en de economische schade beperkt blijft. Er is nauwelijks overstromingsrisico vanuit de Noordzee, omdat deze kust voor het merendeel door brede duinen wordt beschermd.

Waterbeheerplan 2016 – 2021 (Hoogheemraadschap van Rijnland)

De Verenigde Vergadering van het hoogheemraadschap van Rijnland heeft op 9 maart 2016 het Waterbeheerplan 2016– 2021 (WBP5) vastgesteld. Dit nieuwe waterbeheerplan is met ingang van 14 maart 2016 in werking getreden.

Elke zes jaar leggen waterschappen het beleid en de aanpak die noodzakelijk zijn om de watertakengoed te kunnen uitvoeren, vast in een zogeheten Waterbeheerplan.

In het vijfde Waterbeheerplan(WBP5) geven we richting aan het waterbeheer in de periode 2016 -2021. Daarmee realiseert Rijnland de ambities uit het coalitieakkoord, zodat het gebied nu en in de toekomst goed beschermd wordt tegenoverstromingen en wateroverlast, er een goede waterkwaliteit ontstaat, het afvalwater op duurzame wijze wordt gezuiverd en de grondstoffen worden hergebruikt.

Samen werken aan water staat centraal. Zodat nu en in de toekomst in dit unieke deel van Nederland onder zeeniveau gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Water is een maatschappelijke opgave en Rijnland wil samen met haar omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.

Die toekomst wordt mede bepaald door trends in klimaat en maatschappij en de noodzaak om op duurzame wijze met onze omgeving om te gaan. De verwachte toename van neerslag en droogte, bodemdaling, verzilting zeespiegelrijzing en de verdergaande verstedelijking, leggen een steeds grotere druk op het watersysteem.

De hoofdamijsie is schoon water en droge voeten. Dit wordt bereikt door:

- Beschermen tegen overstromingen vanuit zee, de rivieren en het regionale watersysteem door een aanpak in drie lagen (meerlaagsveiligheid):
 1. preventie;
 2. adviseren over het beperken van de gevolgen van overstromingen (gevolgbeperking);

- 3. voorbereiden op een calamiteit.
- Zorgen voor schoon en gezond water dat past bij de verschillende functies in een gebied.
- Optimaliseren van de verwerking van het afvalwater en hergebruiken van de grondstoffen uit afvalwater
- Zorgen voor voldoende water: niet te veel en niet te weinig, passend bij het gebruik.

Keur Rijnland 2016

De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatwerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen) en voor kwelgevoelige gebieden. Maar ook voor onttrekken en lozen van grondwater en het aanbrengen van verhard oppervlak.

Het uitgangspunt van deze Keur is 'ja, tenzij': in beginsel zijn handelingen en/of werken in het watersysteem toegestaan, tenzij expliciet in deze Keur anders is bepaald.

De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. Wie bijvoorbeeld op een waterkering wil bouwen, moet een watervergunning aanvragen bij Rijnland (én een omgevingsvergunning bij de gemeente).

In de Uitvoeringsregels die bij de Keur horen is dit nader uitgewerkt.

Waterstructuurvisie (Hoogheemraadschap van Rijnland)

In de Waterstructuurvisie Haarlemmermeerpolder heeft het hoogheemraadschap het waterbeleid (een klimaatbestendig en robuust watersysteem) verder geconcretiseerd.

Het watersysteem wordt vormgegeven volgens principes: flexibele peilen, hogere peilen, lijn/vlakvormig ontwerp en optimalisatie van de inrichting. Hierbij worden de belangen van de bestaande en nieuwe gebruiksfuncties zoveel mogelijk ondersteund.

De eerste drie principes zijn met name van toepassing bij gewijzigd gebruik.

Waterplan Haarlemmermeer 2015-2030

De Strategische Samenwerkingsagenda Haarlemmermeer-Rijnland (verder Waterplan) is een samenwerkingsdocument tussen de gemeente en het hoogheemraadschap.

Het geeft de situatie en problemen weer van het hele watersysteem (oppervlaktewater, hemelwater, grondwater en afvalwater) in Haarlemmermeer. Het stelt doelen met betrekking tot de riolering, het oplossen van infrastructurele knelpunten en nemen van maatregelen.

Het Waterplan heeft onder andere als ambitie:

- het scheiden van vuil afvalwater en schoon regenwater;
- het tijdelijk bergen van water om extreme neerslag op te vangen;
- afvalwater als bron te gebruiken waaruit afvalstoffen en energie gewonnen kunnen worden. Haarlemmermeer past bijvoorbeeld innovatieve ontwikkelingen toe bij het inzamelen van afvalwater zoals riothermie, het winnen van warmte uit afvalwater.

In het Waterplan worden ook grondwatermaatregelen beschreven, omdat deze een belangrijke link hebben met de rest van het watersysteem, zoals oppervlaktewater en de ruimtelijke inrichting. Daarnaast is er in het verleden onvoldoende aandacht besteed aan grondwater, waardoor een inhaalslag nodig is om aan de zorgplicht te voldoen.

De maatregelen die genomen moeten worden om de doelstellingen voor het watersysteem te bereiken zijn verzameld in het uitvoeringsprogramma van het Waterplan. De financiering van deze maatregelen komt uit verschillende bronnen.

5.1.2. Conclusie

Naar verwachting zullen er geen ontwikkelingen plaatsvinden die belemmeringen kunnen opwerpen voor een goede waterhuishouding, waterkwaliteit en –kwantiteit, alsmede het waterbeheer. De ringvaart behoudt zijn waterbergingsfunctie.

5.2. Flora en fauna

5.2.1. Wet- en regelgeving

Vogel- en Habitatrichtlijn

De natuurbescherming is onderverdeeld in gebiedsbescherming en soortbescherming. De gebiedsbescherming vindt plaats via de Vogel- en Habitatrichtlijn, richtlijnen voor Natura 2000. Deze richtlijnen zijn uitgewerkt in nationale wetgeving en dus niet rechtstreeks van toepassing.

Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet (1998) regelt de bescherming van gebieden die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn beschermd moeten worden. Alleen binnen die gebieden is de wet van toepassing, echter soorten die daarbinnen hun hoofdverblijf hebben maar ook tijdelijk buiten het gebied verblijven zijn elders ook beschermd.

Binnen Haarlemmermeer is dit alleen het geval voor de meervleermuis, die hier jaagt boven ringvaart en Hoofdvaart.

Flora- en Faunawet

De Flora- en Faunawet regelt de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen die voorzien in een bescherming van vogel-, planten- en diersoorten en hun leefomgeving. Deze wet heeft niet alleen als doel de zeldzame plant- en diersoorten, maar alle in het wild voorkomende soorten in stand te houden. De planten en dieren kunnen op drie manieren beschermd worden: de soort beschermen, de leefomgeving beschermen en schadelijke handelingen verbieden.

De Flora- en faunawet is een raamwet en werkt volgens het "nee-tenzij" principe. Alle flora en fauna is in beginsel beschermd. Bij algemene maatregel van bestuur worden beschermde planten- en diersoorten aangewezen. De wet geeft aan dat het verboden is beschermde inheemse planten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te onwortelen of op een andere manier van hun groeiplaats te verwijderen. Tevens is het verboden om de beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen, opzettelijk te verontrusten, nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, weg te nemen of te verstoren.

Provinciale structuurvisie en het provinciaal natuurbeheerplan

Deze geven de ligging aan van de ecologische verbindingen en natuurkerngebieden in Haarlemmermeer. En stelt daaraan beperkingen en regels, gericht op het optimaal functioneren van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN).

5.2.2. Onderzoek

De ringvaart is geen onderdeel van en raakt niet aan een beschermd natuurgebied in het kader van Natura 2000. Het dichtstbijzijnde natuurgebied is Kennemerland zuid, een duingebied en dus een geheel andere biotoop. Er is wel een relatie tussen Natura 2000 gebied IJmeer en de ringvaart, omdat de meervleermuis, een voor het IJmeergebied aangewezen doelsoort, van daar af regelmatig boven de ringvaart komt jagen (uitstralende werking).

De ringvaart kent wel beschermde diersoorten:

- Onder water: de rivierprik komt op zijn trektocht van zee het zoete water in langs de ringvaart. Ook zijn bij het Amsterdamse Bos zwemmende ringslangen waargenomen in de ringvaart. Tenslotte zwemmen er rivierdonderpadden en kleine modderkruipers.
- Boven water: de meervleermuis jaagt boven de ringvaart en op sommige plekken kun je een ijsvogeltje verwachten. Alle vogels zijn in principe beschermd.

Verder is een groot deel van de ringvaart door de provincie Noord-Holland aangewezen als ecologische verbinding in het Nationaal Natuur Netwerk (NNN) voor water en moeras, met als gidssoorten meervleermuis, ringslang, waterspitsmuis en noordse woelmuis. Aan de buitenzijde van de ringvaart zijn of worden daarvoor plekken ingericht, zoals bij het Amsterdamse Bos. Direct gekoppeld aan de ringvaart is een aantal kerngebieden van het NNN, alle gelegen aan de overkant. Aan de oostkant gaat het om onderdelen van de Groene AS zoals de Tuinen van West, het Amsterdamse bos, de Bovenlandjes van Aalsmeer en de Westeinderplassen. Aan de Westkant gaat het om fort de Liede, de Buitenliede, de Molenplas en de Meerwijkplas. Tenslotte in het zuiden de Kagerplassen.

5.2.3. Conclusie

Dit bestemmingsplan vormt geen belemmering voor flora en fauna, omdat het minder bebouwing toelaat dan de geldende planologische regelingen.

5.3. Cultuurhistorie en archeologie

5.3.1. Wet- en regelgeving

Nederland tekende in 1992 het Verdrag van Malta dat de omgang met het Europees archeologisch erfgoed regelt. Aanleiding voor dit verdrag was dat het Europese archeologische erfgoed in toenemende mate bedreigd werd. Niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'. Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van dit erfgoed in situ (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden. Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht geworden. In de Erfgoedwet staat hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe daar toezicht op wordt gehouden. Bestaande wetten en regelingen zijn hierin gebundeld. In de

nieuwe Erfgoedwet staan ook nieuwe regels om belangrijk cultuurhistorisch erfgoed beter te beschermen en te behouden.

Voor de omgevingswetgeving brengt de wet geen veranderingen

De Beleidsnota Cultureel Erfgoed Gemeente Haarlemmermeer gaat in een breed kader in op cultuurhistorie in de gemeente Haarlemmermeer. Het monumentenbeleid en het archeologiebeleid in algemene zin komt in deze nota aan bod. Binnen het gemeentelijk monumentenbeleid is een belangrijke taak weggelegd voor de erfgoedcommissie. De taak van de erfgoedcommissie is omschreven in de gemeentelijke monumentenverordening. In de Nota Ruimtelijk Beleid en Archeologie Haarlemmermeer wordt uiteengezet hoe de gemeente omgaat met de archeologische zorgplicht (bescherming van het bodemarchief) in ruimtelijke plannen en bij vergunningverlening.

5.3.2. Inventarisatie

Ter voorbereiding op baggerwerkzaamheden in de ringvaart die in 2012 en 2013 hebben plaatsgevonden is in opdracht van de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland archeologisch onderzoek gedaan (Vorbereidende onderzoeken Baggeren Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder). Hieruit bleek een lage trefkans van archeologisch of cultuurhistorisch waardevolle objecten.

5.3.3. Conclusie

Aangezien dit parapluplan bestaande bouwmogelijkheden voor nieuwe steigers ten opzichte van de huidige regelingen beperkt, de bouwwerken beperkt van omvang zijn en de huidige planologische regelingen overigens van toepassing blijven, is geen extra onderzoek verplichting opgenomen in de regels.

HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID

6.1. Financiële uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening stelt verplicht dat de gemeenteraad tegelijk met de vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt voor kostenverhaal in het geval het bestemmingsplan nieuwe, bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplannen mogelijk maakt. Hierbij gaat het onder meer om de bouw van één of meer woningen, de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen of de uitbreiding of verbouwing van gebouwen. In de wet is aangegeven welke kosten verhaald kunnen worden. Dergelijke bouwplannen worden met het bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt, zodat er geen kosten verhaald kunnen worden.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt getoetst aan het vooroverleg met de reguliere overlegpartners en een zienswijzenperiode voor reacties van bewoners en andere belanghebbenden. Het gemeentebestuur hecht veel waarde aan een breed gedragen en haalbaar bestemmingsplan. Bij het vooroverleg met de reguliere overlegpartners worden daarom ook de dorpsraden en de SBOH betrokken. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode zullen voorzien van een beantwoording verwerkt worden in het bestemmingsplan.

6.2.1. Resultaten wettelijk vooroverleg

Een voorontwerp bestemmingsplan wordt in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan de rijksoverheid, de provincie en het waterschap. Niet in alle gevallen is het echter nodig een voorontwerp bestemmingsplan voor te leggen aan provincie en rijk. Alleen als er rijks- of provinciale belangen in het geding zijn is vooroverleg nodig.

In dit geval is het voorontwerp bestemmingsplan voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Rijnland en de provincie Noord-Holland vanwege hun directe betrokkenheid bij en zeggenschap over de ringvaart.

Ook de buurgemeenten en de provincie Zuid-Holland zijn overlegpartners.

Daarnaast zijn de betrokken dorpsraden en de SBOH in de gelegenheid gesteld op het plan te reageren. Op 8 juni 2016 is voor hen een informatieavond gehouden in het raadhuis in Hoofddorp.

Een inhoudelijke reactie is ontvangen van de Stichting O.R.A. – Belangen.

De gemeenten Amsterdam, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben aangegeven dat het plan hen geen aanleiding tot opmerkingen geeft.

Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

Hieronder is de reactie van de Stichting O.R.A. – Belangen (Oude Meer, Rozenburg, Aalsmeerderbrug) weergegeven. Bij de reactie zijn foto's gevoegd.

De Stichting onderschrijft het streven om met het bestemmingsplan knelpunten te verbeteren en op te lossen, met name bij de bouw van steigers en daarbij het risico van afbreuk aan de bijzondere kwaliteit van de Ringvaart te voorkomen.

O.R.A. is al jarenlang met de gemeente in overleg over het leefbaar houden van de Aalsmeerderdijk in Aalsmeerderbrug en Oude Meer.

Het streven om met name de oevers en bermen in een ordentelijke staat te houden en verrommeling te voorkomen heeft reeds veel inspanning gekost maar helaas nog niet tot tevredenheid geleid.

Met name ontbreekt volgens de Stichting een adequate regelgeving voor het gebruik van de (onverharde) bermen m.b.t. gebruik en parkeren waardoor er veel schade ontstaat en het aanzien hiervan ernstig geschaad wordt.

Het zou een stap voorwaarts betekenen, aldus de Stichting, indien in dit voorontwerp dit soort zaken gelijk mee genomen kunnen worden, temeer omdat dit probleem in meer of mindere mate langs de gehele Ringvaart (kan) spelen.

Wat de Stichting wel bevreemd is dat dit bestemmingsplan zich beperkt tot steigers en afmeermogelijkheden maar de wallekant (oever) hierin niet betreft noch dat er paal en perk gesteld wordt aan afmetingen, verschijningsvormen, wrakken e.d. van vaartuigen die hieraan (mogen) afmeren. Heel veel bootjes liggen niet aan een steiger op afmeerpalen doch direct tegen de walbeschoeiing.

Dit zijn overwegend roeiboten, al dan niet van een buitenboordmotor voorzien en met name in Aalsmeerderbrug en Oude Meer worden veel van dit soort bootjes benut door recreanten die recreëren op eilanden gelegen aan de Aalsmeerse zijde van de Ringvaart. Deze eilanden zijn veelal alleen bereikbaar over water. Deels zijn deze eilanden (al dan niet legaal) permanent bewoond. De meeste recreanten gebruiken het eiland als afmeermogelijkheid voor een plezierjacht.

Voor de dagelijkse fysieke overtochten gebruikt men dan de kleinere boot om bij de parkeerplek te komen aan de Haarlemmermeerse zijde alwaar ook de boot gemeerd wordt aan de beschoeiing.

Een vrij nieuwe ontwikkeling is volgens de Stichting dat recreanten/bewoners steeds meer de roeiboot verruilen voor een pont.

De ponten die gebruikt worden zijn van vrij grote afmeting, ongeveer 2x de breedte van een roeiboot, ca. 4 meter lang en rond het ponton is een railing geplaatst en een opbouw/motorkast. De gemiddelde hoogte vanaf de waterlijn varieert tussen de 130/220 cm., al naar gelang het ontwerp en creativiteit van de eigenaar. Hele inboedel verhuizingen e.d. transporten vinden er mee plaats.

Deze ponten worden veelal direct tegen de oevers afgemeerd, wat eenvoudig kan vanwege de geringe diepgang maar steken wel een behoorlijk eind boven de oever uit. Vanuit een gemiddelde huiskamer aan de dijk gezien lijken daardoor deze ponten op een hekwerk, geplaatst op een steiger maar in ieder geval naar iets wat niet lijkt op een bootje.

Dit effect is zeer nadelig voor het uitzicht en naar onze mening exact wat de gemeente in haar bestemmingsplan wil voorkomen dat het uitzicht belemmerd wordt door allerlei constructies en of bouwsels aan/op het water inclusief deze "transportvaartuigen". Inmiddels liggen er zeker 5/6 van deze ponten in Aalsmeerderbrug en Oude Meer en dit aantal neemt momenteel snel toe gezien het gebruiksgemak van dat transportmiddel.

De Stichting heeft een aantal recente foto's van ponten in Aalsmeerderbrug en Oude Meer toegevoegd. Er is er één bij die voorzien is van alle gemakken, fietsenstalling, tent, brievenbus en een inmiddels een zelf gecreëerde parkeerplaats in de berm.

O.R.A. realiseert zich dat dit soort ontwikkelingen niet overal langs de Ringvaart zullen spelen echter nu er nieuwe regelgeving in de maak is lijkt het ons voor de hand liggen om duidelijke kaders te scheppen waarbinnen een ieder zich te houden heeft teneinde de leefbaarheid in de lintbebouwing van de Ringvaart te waarborgen.

Ook zou overleg met de gemeente Aalsmeer enig soelaas kunnen bieden als die wat mogelijkheden zou kunnen scheppen voor recreanten om een bootje en parkeren in hun gemeente te faciliteren zodat deze overlast voor de bewoners aan de Haarlemmermeerse zijde van de Ringvaart vermindert.

Gemeentelijk commentaar

De opmerkingen van de Stichting over het (oneigenlijk) gebruik van bermen langs de ringvaart worden herkend en onderkend. Het opnieuw bestemmen van de oevers biedt daar evenwel geen oplossing voor. Het oneigenlijk gebruik is al in strijd met de daar geldende bestemming. In het kader van het project Ringvaart/Ringdijk wordt naar integrale oplossingen gezocht, via andere instrumenten.

Deze problematiek komt ook aan de orde in de overleggen die wij dit en komend jaar met alle kernen langs de ringvaart en ringdijk voeren in het kader van het gelijknamige project.

Dit bestemmingsplan is een uitvloeisel en onderdeel van dit project.

Het aanmeren van vaartuigen, waaronder ponten, is een onderwerp dat in de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) geregeld kan worden.

De aanwezigheid van steigers ('voorwerpen op, in of boven openbaar water') zal niet langer in de APV worden opgenomen, omdat het bestemmingsplan daar nu in voorziet

De consequenties die aan Haarlemmermeerse zijde worden ondervonden van het recreatieve gebruik van de eilanden aan Aalsmeerse zijde van de ringvaart zal onderwerp zijn van onze gesprekken met de gemeente Aalsmeer.

HOOFDSTUK 7: JURIDISCHE ASPECTEN

7.1. Opzet regels en verbeelding

De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. De toelichting is niet juridisch bindend, maar kan wel gebruikt worden als nadere uitleg bij de regels.

Dit bestemmingsplan heeft de vorm van een 'parapluplan'.

Dat wil zeggen dat het plan via zogenaamde gebiedsaanduidingen nadere regels geeft voor bestemmingen (in dit geval de bestemming Water) die in de onderliggende geldende bestemmingsplannen zijn opgenomen. Deze aanduidingen geven, in samenhang met de geldende regels, duidelijkheid over datgene wat binnen de bestemming (Water) al dan niet is toegestaan.

Bij strijdigheid van regels gaan de regels uit dit bestemmingsplan Ringvaart voor.

De regels bij dit bestemmingsplan zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken:

- De 'Inleidende regels', bestaande uit een begrippenlijst en regels met betrekking tot de 'wijze van meten';
- De 'Algemene regels' betrekking hebbend op de op de verbeelding aangegeven gebieden;
- De 'Overgangs- en slotregels' die bestaan uit het overgangsrecht (voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruik dat van het bestemmingsplan afwijkt) en de naam waaronder het bestemmingsplan moet worden aangehaald.

7.2. Inleidende regels

Het eerste hoofdstuk bevat inleidende regels. In artikel 1 is een aantal in de regels gehanteerde begrippen gedefinieerd. In artikel 2 is de wijze van meten vastgelegd voor bouwwerken (steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen).

7.3. Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op de in het bestemmingsplan (verbeelding) aangegeven gebieden en de regels die gelden voor het hele plangebied.

ARTIKEL 3 Van toepassing verklaring

Dit artikel geeft – met een verwijzing naar de bijlage - aan voor welke bestemmingsplannen dit parapluplan geldt.

ARTIKEL 4 Overige zone – bijzondere steigers

Dit artikel geeft een aanvullende regeling voor steigers en aanmeervoorzieningen bij botenverhuurbedrijven, een campingbedrijf en scouting.

ARTIKEL 5 Overige zone – steigers

Deze aanduiding betreft hoofdzakelijk het ringvaartgedeelte bij het (aaneengesloten) bebouwde gebied, zowel beschouwd aan de kant van de gemeente Haarlemmermeer, als aan de kant van de buurgemeenten.

Dit artikel geeft regels voor steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen voor particulier gebruik, horeca, passanten en recreatie, doorvaart of geleiding en watersportbedrijven. Voor nieuwe steigers gelden de aangegeven maten, situering, het aantal en de zijdelingse afstanden.

Met een vergunning kunnen Burgemeester en Wethouders hiervan afwijken, mits de voorziening, mede gelet op het gebruik daarvan, op landschappelijk verantwoorde wijze kan worden ingepast. Daarnaast wordt het waterschap om advies gevraagd en mag de voorziening niet belemmerend zijn voor de doorvaart.

Bestaande steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen zijn in bestaande maten, afmetingen, oeversituering en zijdelingse afstanden toegestaan.

ARTIKEL 6 Overige zone – steigers niet toegestaan

Deze aanduiding betreft hoofdzakelijk het ringvaartgedeelte buiten de aaneengesloten bebouwing, zowel beschouwd aan de kant van de gemeente Haarlemmermeer, als aan de kant van de buurgemeenten.

Dit artikel omvat een verbod op nieuwe steigers c.a. voor particulier gebruik in het aangegeven gebied. Bestaande voorzieningen zijn toegestaan.

Daarnaast geeft het artikel een regeling voor horeca-, passanten- en recreatiesteigers en steigers voor watersportbedrijven en voor voorzieningen voor doorvaart en geleiding.

BIJLAGE LUCHTFOTO'S 2015

Bij deze toelichting is een bijlage met luchtfoto's (voorjaar 2015) van alle delen van de ringvaart gevoegd. Deze geven een beeld van de op dat moment aanwezige steigers.

7.4. Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

Het overgangsrecht heeft tot doel de rechtszekerheid te verzekeren ten aanzien van bouwwerken die op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gebouwd zijn of op grond van een reeds verleende of een nog te moeten afgeven omgevingsvergunning, gebouwd mogen worden en afwijken van de bebouwingsregels in dit plan. Zij mogen blijven staan of, als een vergunning is verleend, worden gebouwd zolang de afwijking maar niet wordt vergroot en het bouwwerk niet (grotendeels) wordt vernieuwd of veranderd.

Ook het gebruik van gronden en de daarop staande opstallen dat – op het tijdstip dat het bestemmingsplan rechtsgeldig wordt – afwijkt van de gegeven bestemming, is in het overgangsrecht geregeld. Het afwijkende gebruik mag worden voorgezet of gewijzigd in een ander gebruik, zolang de afwijking van het bestemmingsplan niet vergroot wordt.

NB. Daar waar in dit bestemmingsplan bestaande steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen als zodanig positief zijn bestemd, geldt dat deze niet onder het overgangsrecht vallen.

Deze mogen in de huidige omvang en met de huidige situering niet alleen blijven bestaan, maar ook worden vernieuwd.

Slotregel

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

7.5. Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridisch instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In dit bestemmingsplan zijn regels opgesteld voor nieuwe situaties en regels voor bestaande situaties. Het handhavingsbeleid is er op gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde manier aan het plan gehouden te worden.

Met deze oogmerken is in het bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan. Ook geldt, hoe minder 'knellend' de regels zijn, hoe kleiner de kans is dat het met de regels wat minder nauw genomen wordt. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen de regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en redelijkheid van inzien.

Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan, maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan – na afweging van belangen waaronder de effectiviteit van optreden – correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele afwijkingen.

BIJLAGE
LUCHTFOTO'S 2015