

1.	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	2
1.3	Doel van het plan	2
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	2
1.5	Bij het plan behorende stukken	3
1.6	Leeswijzer	3
2.	Bestaande situatie	4
2.1	Ligging in groter verband	4
2.2	Historie en ruimtelijke structuur omgeving	5
2.3	Ruimtelijke en functionele opbouw	5
2.4	Toekomstige situatie	6
3.	Beleidskader	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	11
3.3	Regionaal beleid	15
3.4	Gemeentelijk beleid	17
4.	Randvoorwaarden	23
4.1	Bodemkwaliteit	23
4.2	Luchtkwaliteit	24
4.3	Milieuzonering	25
4.4	Geluidsaspecten	25
4.5	Luchtvaart	25
4.6	Externe veiligheid	26
4.7	Kabels en leidingen	28
4.8	Flora en fauna	28
5.	Water	30
5.1	Waterbeleid	30
5.2	Nieuwe ontwikkeling	32
5.3	Watertoets	33
6.	Juridische aspecten	34
6.1	Planvorm	34
6.2	Verbeelding	34
6.3	Regels	34
6.4	Bestemmingsbepalingen	35
6.5	Algemene bepalingen	35
7.	Uitvoerbaarheid	37
7.1	Economische uitvoerbaarheid	37
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37
7.3	Overleg	37

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op 12 juni 2008 is het Uithoorns Verkeers- en Vervoersplan vastgesteld. Onderdeel van dit plan zijn de benodigde infrastructurele aanpassingen als gevolg van de nieuwe N201. De nieuwe N201 is naar verwachting medio 2012 gereed. In de eindsituatie zijn er binnen Uithoorn twee belangrijke hoofdontsluitingswegen naar de nieuwe N201: de Zijdelweg (N521) en de Amsterdamseweg. Beide wegen dienen te worden aangepast op de veranderende verkeersstromen. De aantakking van de Amsterdamseweg op de omgelegde N201 en opwaardering tot primaire (doorgaande) hoofdroute door het bedrijventerrein en entree tot het Oude Dorp/Dorpscentrum levert daarmee een bijdrage aan de beoogde optimalisatie van de infrastructuur op het bedrijventerrein.

Het voorliggende bestemmingsplan omvat de juridisch planologische regeling om de aanpassing van de Amsterdamseweg mogelijk te maken.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is de huidige Amsterdamseweg en loopt vanaf de aansluiting van de bestaande busbaan ten noorden van het oude centrum richting het noorden tot aan de nieuwe N201. Hier zal de Amsterdamseweg een aansluiting krijgen op de nieuwe N201. De planologische procedure voor deze nieuwe rondweg en/of onderdelen van deze nieuwe rondweg, inclusief de aansluiting met de Amsterdamseweg, wordt in diverse bestemmingsplannen geregeld. De procedures worden door de provincie Noord-Holland gevoerd.

1.3 Doel van het plan

Het opstellen van dit bestemmingsplan leidt tot een juridische regeling waarin de wegaanpassingen van de Amsterdamseweg worden vastgelegd en mogelijk worden gemaakt.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied vigeert het volgende bestemmingsplan:
Bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Uithoorn 1995', vastgesteld door de gemeenteraad op 23 mei 1996 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op 17 december 1996.

1.5 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

- Verbeelding:
Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling.
- Regels:
In de planregels is het gebruik van de binnen het plangebied aangegeven gronden, opstellen en ander gebruik van de gronden juridisch geregeld. Per bestemming is aangegeven wat er binnen die bestemming mogelijk en/of toegestaan is.
- Toelichting:
In de toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten en de uitkomsten van eventueel uitgevoerde onderzoeken opgenomen.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk twee van de toelichting wordt de bestaande en de nieuwe situatie omschreven. In het derde hoofdstuk wordt het vigerend beleid op rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau uitgelicht. Vervolgens komen in hoofdstuk vier de randvoorwaarden aan bod. Onder randvoorwaarden wordt onder andere verstaan, bodem- en luchtkwaliteit. Hoofdstuk vijf geeft de visie op verschillende onderdelen van het plangebied weer. In hoofdstuk zes wordt het steeds belangrijker wordend aspect water toegelicht, waarna in hoofdstuk zeven de juridische kant van het geheel wordt behandeld. In hoofdstuk acht komt de uitvoerbaarheid ter sprake en er wordt afgesloten met de resultaat uit inspraak en overleg in hoofdstuk negen.

2. BESTAANDE SITUATIE

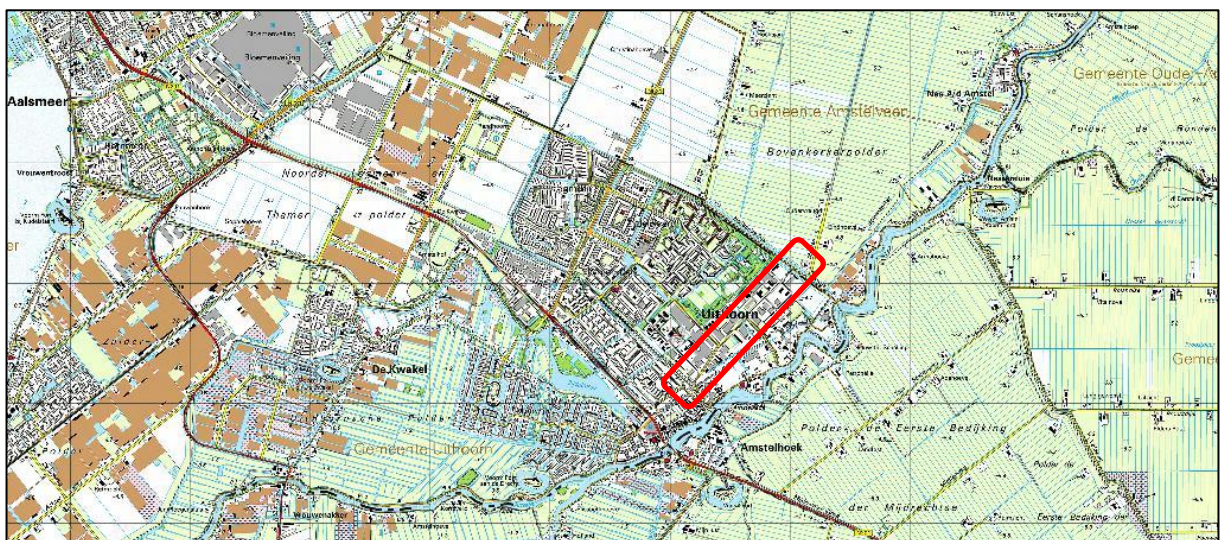
In dit hoofdstuk wordt de bestaande situatie van het plangebied beschreven. Eerst zal de ligging op grotere schaal worden toegelicht, vervolgens wordt ingegaan op de totstandkoming van het gebied. Bij de historie van het gebied wordt eerst de historie van de gemeente Uithoorn toegelicht. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke en de functionele opbouw van het plangebied.

2.1 Ligging in groter verband

De gemeente Uithoorn ligt aan de Amstel ongeveer 20 kilometer ten zuiden van Amsterdam en grenst aan de provincies Utrecht en Zuid-Holland. De gemeente Uithoorn bestaat uit de kernen Uithoorn en De Kwakel. De Amsterdamseweg ligt in het zuidoosten van de kern Uithoorn. De Amsterdamseweg vormt thans een ontsluitingsweg van de bedrijven aan het Bedrijventerrein Uithoorn.

De kern Uithoorn ligt noord-zuid gezien tussen de steden Amstelveen en Alphen aan de Rijn en oost-west gezien tussen de Vinkeveenseplassen en de Westeinderplassen. De Gemeente Uithoorn maakt deel uit van de Stelling van Amsterdam, met de Vuurlijn en de forten bij de Kwakel. De Stelling maakt sinds 1996 deel uit van de UNESCO werelderfgoedlijst. In nog groter verband ligt ten noorden van Uithoorn de internationale luchthaven Schiphol en Amsterdam. De gemeente Uithoorn maakt tevens deel uit van de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio.

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. Ze werken aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied. De Metropoolregio is een unieke informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Ze maken afspraken op het gebied van verkeer en vervoer, economie en verstedelijking, landschap en duurzaamheid.



Afbeelding 1 Ligging groter verband (bron: Nieuwe Kaart van Nederland, Nirov)

2.2 Historie en ruimtelijke structuur omgeving

Ontstaansgeschiedenis Uithoorn

Uithoorn is in de Middeleeuwen ontstaan als Ute Hoirne (uithoek) op het kruispunt van de Amstel en het Zijdelmeer. De kern is ontstaan rond het Rechthuis, in nabijheid van het buurtschap Thamen. Vanaf 1600 vond in het gebied turfwinning plaats, waardoor er grote veenplassen ontstonden die veel later weer zouden worden ingepolderd. De nederzetting Uithoorn en het buurtschap Thamen werden tijdens de Bataafse republiek samengevoegd tot één gemeente.

Eind 19e eeuw leverde het droogleggen van een aantal grote veenplassen extra grond op ten behoeve van de landbouw. Tevens werd Uithoorn in die tijd onderdeel van de Stelling van Amsterdam en een strategische locatie op gebied van defensie voor Amsterdam. Aan het begin van de twintigste eeuw werd de bereikbaarheid van Uithoorn sterk verbeterd door de aanleg van een spoorlijn en de provinciale weg. Hierdoor kwam de ontwikkeling van Uithoorn pas goed op gang. Bij de verstedelijking van de polders waren de patronen van de droogmakerijen leidend. Ten tijde van de Tweede Wereldoorlog werd al gewerkt aan de naoorlogse ontwikkeling voor de gemeente. Er werd voor de periode 1950-1960 een structuurplan opgesteld, welke later in grote lijnen werd uitgevoerd. Het begon met de bouw van de wijk Thamerdal in 1948 volgens de tuindorpgedachte. Later in de eeuw volgden nog Zijdelwaard (ong. 1960), De Legmeer (1971), Meerwijk-Oost (1987) en Meerwijk-West (1989). De wijken hebben elk eigen kwaliteiten en volgen de gangbare stedenbouwkundige ontwerp principes uit de betreffende ontwikkelingsperiode.

Cultuurhistorie en archeologie

Tussen 1985 en 1995 heeft er een landelijk onderzoek naar monumenten plaatsgevonden, genaamd het Monumenten Inventarisatie Project (MIP). Het doel hiervan was om per gemeente in woord en beeld waardevolle gebouwen inzichtelijk te krijgen. Omdat het plangebied bestaat uit een groenstrook en er dus geen gebouwen in het plangebied staan wordt het MIP niet van toepassing geacht.

De provincie Noord-Holland heeft met het oog op de toekomst laten onderzoeken waar en op welk niveau er op het gebied van archeologie cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Deze waarden zijn van belang met het oog op toekomstige ontwikkelingen en het opstellen van een integraal en gebiedsgericht monumentenbeleid. De waarden worden onderverdeeld in: Archeologie, bouwkunde, geografie, rijks- en provinciale monumenten. Binnen de gemeente Uithoorn zijn slechts twee delen, die zich bevinden buiten het plangebied, bestempeld als van grote waarde. Het betreft hier de historische stads- en dorpskernen van Uithoorn en de Kwakel.

De forten van De Stelling van Amsterdam zijn karakteristieke cultuurhistorische elementen in het Uithoornse landschap. Binnen het plangebied zijn geen stellingen gelegen.

2.3 Ruimtelijke en functionele opbouw

Het grondgebied van de gemeente Uithoorn kent een tweedeling in het landschap. Aan de ene kant de droogmakerijen en aan de andere kant het slagenlandschap. Naast de twee landschapstypen zijn in het landschap van Uithoorn een aantal belangrijke structuurlijnen te herkennen, met elk een eigen achtergrond, opbouw en functie. Deze verschillende kenmerken die te vinden zijn in Uithoorn zijn hieronder opgesomd:

1. slagenlandschap;
2. droogmakerijen;
3. de Amstel;
4. de Ringvaart;
5. de Drecht- en Boterdijk;
6. de Vuurlijn met de forten.

Het plangebied is gelegen ten oosten van de Amstel en in het voormalige slagenlandschap.

Verkeer

De hoofdinfrastructuur van Uithoorn bestaat uit de Provinciale weg (N201) en de Zijdelweg (N521). Op het gebied van openbaar vervoer is Uithoorn aangewezen op busverbindingen, nadat het spoorwegstation buiten werking is gesteld in 1950 voor personenvervoer en in 1986 voor goederenvervoer.

De Amsterdamseweg is een bedrijventerreinontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Uithoorn. Ieder bedrijf heeft een eigen inrit op de Amsterdamseweg. Over de Amsterdamseweg loopt nu een buslijn, de bushaltes zijn sterk verouderd en voldoen niet meer aan de nieuwste eisen voor bushaltes.

Natuur en water

Het plangebied is grotendeels versteend en kent behalve enkele smalle grasstroken nauwelijks tot geen openbaar groen. Aan de zuidzijde ligt de vrijliggende busbaan met aan weerszijden een relatief brede strook openbaar groen die een groenbuffer vormt tussen het bedrijventerrein en een woonwijk.

2.4 Toekomstige situatie

De Amsterdamseweg ondergaat een ingrijpende reconstructie. De nieuwe Amsterdamseweg is breed opgezet maar blijft binnen de huidige begrenzing. Voor de rotondes is wel meer ruimte nodig. Hiervoor wordt grond geworven.

Tijdens de inspraakbijeenkomst op 27 april 2011 is het gewenste eindontwerp van de Amsterdamseweg getoond. Het gaat hier om het ontwerp waarbij er een brede groene middenberm komt. De realisering van de Amsterdamseweg verloopt in 2 fases. In fase 1 gaat het ontwerp uit van een smalle, verhoogde wegafscheiding en een overrijdbare middenberm (bassalton). Fase 2 wordt pas gerealiseerd wanneer door revitalisering van het bedrijventerrein er geen inritten meer zijn waar vrachtwagens achteruit moeten rijden. In fase 2 wordt een brede, groene middenberm gerealiseerd. Beide fases kunnen gerealiseerd worden met onderhavig bestemmingsplan. De brede middenberm is mogelijk doordat de groenstroken die in fase 1 tussen het fietspad en de weg zijn gelegen, komen te vervallen.

Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van alle knelpunten en oplossingsrichtingen in relatie tot de bedrijven. De resultaten worden genoemd in het rapport 'Samen wordt het bereikbaar'. Op basis daarvan is het ontwerp opgesteld.

Volgens verkeersmodellen waar het ontwerp van de nieuwe Amsterdamseweg op is gebaseerd zouden er zich geen problemen hoeven voordoen, gebaseerd op de langste

vrachtwagencombinatie. Vrachtverkeer heeft voldoende ruimte om elkaar te passeren en om vanaf de uitritten van de bedrijven de Amsterdamseweg op te draaien. Enkele bedrijven maken gebruik van exceptioneel vervoer. Hiervoor worden de rotondes op de kruisingen met de Joh. Enschedelaan/ Ondernemingsweg en de Molenlaan voorzien van een overrijdbaar middengedeelte.

Er is gekozen voor rotondes om er voor te zorgen dat er geen hoge rijsnelheden worden gehaald op de rechtafstanden. De rotondes dragen door de lagere snelheid bij aan een veiliger oversteeksituatie voor fietsers en voetgangers.

In fase 1 worden beide weghelften gescheiden door een Basalton middenberm. Het aanbrengen van de middengeleider zorgt er voor dat al het verkeer vanaf de erven van de bedrijven alleen rechtsaf kan slaan. Dit heeft positieve gevolgen voor de doorstroming en de wachttijden op de Amsterdamseweg.

Langs de gehele weg wordt zowel links als rechts van de weg een vrijliggend fietspad aangelegd. In het noorden zal de Amsterdamseweg later doorgetrokken worden tot de nieuwe N201, alwaar deze een aansluiting krijgt. In zuiden loopt de Amsterdamseweg door tot aan de busbaan. Aan de zuidzijde van het plangebied vormt de busbaan een vrij harde grens. Deze busbaan ligt aan weerszijden wel in een groene setting.



Afbeelding 2. Profielschets nieuwe situatie fase 1 Amsterdamseweg (profiel 2)



Afbeelding 3. Projectie nieuwe Amsterdamseweg

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk komt het actuele beleid aan bod met een ruimtelijke component die van belang kan zijn voor dit bestemmingsplan. Hierbij is een onderverdeling gemaakt in rijksbeleid, provinciaal beleid, regionaal en gemeentelijk beleid.

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Op 23 april 2004 heeft het kabinet de Nota Ruimte vastgesteld. In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland ter beschikking staat. Deze hoofddoelstelling is gesplitst in vier deeldoelstellingen:

1. Versterking van de internationale concurrentiepositie;
2. bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. borging en ontwikkeling van belangrijke ruimtelijke waarden en;
4. borging van de veiligheid.

De kern Uithoorn ligt overeenkomstig de Nota Ruimte in het Nationaal Stedelijk Netwerk Randstad Holland en in de nabijheid van Mainport Schiphol en Greenport Aalsmeer.

Nationaal Milieubeleidsplan 4

In de kabinetsnota Nationaal Milieubeleidsplan 4 uit 2001 wordt het te voeren milieubeleid tot 2030 uiteengezet. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. Volgens het NMP4 moet het lukken binnen dertig jaar te zijn overgestapt naar een duurzaam functionerende samenleving. Om deze ambitie te bereiken zijn systeeminnovaties nodig. De hiermee beoogde realisering van duurzaamheid is onder andere gericht op:

- Emissies, energie en mobiliteit: omschakeling naar een duurzame energiehuishouding;
- biodiversiteit en natuurlijk hulpbronnen: omschakeling naar een duurzaam gebruik;
- beleidsvernieuwing stoffen;
- beleidsvernieuwing externe veiligheid;
- beleidsvernieuwing milieu en gezondheid;
- vernieuwing van het milieubeleid voor de leefomgeving.

Belangrijke element uit dit Nationaal Milieubeleidsplan is het streven naar het in kaart brengen van de bodemkwaliteit in Nederland en de beperking van het aanbod verontreinigde grond.

Flora- en Faunawet

De Flora- en Faunawet heeft als doel zeldzame en in het wild voorkomende plant- en diersoorten in stand te houden. De wet bevat ook de implementatie van de soortenbeschermingsbepalingen van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Het doel van de Vogelrichtlijn is het bieden van bescherming en ontwikkelingsperspectief voor leefgebieden van zeldzame en bedreigde vogelsoorten en bescherming van alle

vogelsoorten. De Habitatrichtlijn richt zich op de instandhouding van “natuurlijke habitats” en “wilde flora en fauna”.

Op grond van de Flora- en faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen, of verstoren van voortplantings- of vaste rustplaatsen of verblijfsplaatsen van beschermde diersoorten of het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Deze verboden gelden niet alleen voor de zeldzame, maar voor alle in het wilde levende plant- en diersoorten. Wanneer in een bepaald gebied activiteiten plaatsvinden die een bedreiging kunnen vormen voor beschermde diersoorten moet een ontheffing worden aangevraagd. Dit is zeker het geval wanneer in het betreffende gebied dieren voorkomen die op de Rode Lijst van bedreigde soorten staat.

Risico's op het gebied van flora en fauna bestaan doorgaans uit de aanwezigheid van beschermde soorten of habitats op een projectlocatie (zoals op het terrein of in de bestaande gebouwen). Hiervoor is een quick scan flora en fauna uitgevoerd. In paragraaf 4.8 wordt nader ingegaan op het onderzoek.

Verdrag van Malta

In 1998 heeft het parlement het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed goedgekeurd. Dit zogeheten Verdrag van Malta voorziet in een beperking van de risico's op aantasting van cultureel erfgoed. Dit kan door het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in oorspronkelijke vindplaats te bewaren en door de integratie van archeologie in de ruimtelijke ordening.

Met de Invoering van het verdrag van Malta binnen de Monumentenwet zal archeologie een prominenter rol krijgen binnen de ruimtelijke ordening. Met de wetswijziging wordt archeologie dus voortaan een verplicht en onlosmakelijk onderdeel van het ruimtelijke besluitvormingsproces. In de planvormingfase bepalen rijk, provincies en gemeenten welke archeologische waarden in het geding zijn. Voor het bestemmingsplan betekent dit concreet dat de gemeenteraad bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening dient te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten;

In een bestemmingsplan kan in het belang van de archeologie specifieke regels worden opgenomen (onderdeel van omgevingsvergunning). De aanvrager van een omgevingsvergunning kan langs de weg van het bestemmingsplan de verplichting krijgen tot het laten uitvoeren van een archeologisch vooronderzoek. Zo nodig kunnen aan de omgevingsvergunning planregels worden verbonden ter bescherming van de archeologische waarden.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient in kaart te worden gebracht of archeologische waarden gevaar lopen en hoe hiermee omgegaan wordt tijdens de uitvoering van het project. Op basis van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) heeft het gebied een lage archeologische trefkans. Nader archeologisch onderzoek wordt voor onderhavige ontwikkeling niet noodzakelijk geacht. In 2010 is voor de gemeente Uithoorn archeologiebeleid opgesteld (zie paragraaf 3.4). Op basis van dit beleid is de aanduiding archeologie opgenomen in het bestemmingsplan.

Nota Mobiliteit

Het nationale verkeers- en vervoersbeleid is vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Deze nota bouwt voort op de goede punten van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP),

maar heeft nadrukkelijk een eigen agenda. Om die reden én om verwarring met de oude nota te voorkomen, is besloten de naam NVVP te veranderen in Nota Mobiliteit. Deze nota gaat uit van het standpunt “Mobiliteit mag, maar niet altijd en overal”. Goede bereikbaarheid wordt als een voorwaarde gezien en er wordt gestreefd naar een optimalisering van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem (weg, water, spoor en lucht).

Een goede (landelijke) infrastructuur is van groot belang voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Nederland. Waar nodig zal de infrastructuur dan ook worden uitgebreid om ruimtelijk en economische ontwikkelingen te ondersteunen. Het gebruik van ruimte voor wonen, werken, recreatie en infrastructuur neemt met name toe in de Randstad. Goede verbindingen zijn cruciaal voor de ontwikkeling van de Randstad als een samenhangend geheel. In dat kader wordt dan ook ingezet op een efficiënter gebruik van de bestaande infrastructuur (verbetering van wegen, openbaar vervoer en de overstapmogelijkheden tussen de diverse vervoersmiddelen) zodat mede in relatie tot de toekomstige mobiliteitsgroei, het gewenste bereikbaarheidsniveau van de Randstad en de omliggende gebieden kan worden behaald. Hoewel de omlegging van de N201, of de aanpassing van de Amsterdamseweg niet expliciet worden genoemd in de Nota Mobiliteit voldoet deze wel aan de uitgangspunten van deze nota. De nieuwe rondweg moet leiden tot een betere doorstroming van de regionale oost-west verbinding tussen Schiphol/Aalsmeer en de A2/Utrecht en dus een betere bereikbaarheid van de kernen aan de N201.

Nota Belvédère

De Nota Belvédère, een gezamenlijk beleidsstuk van de ministeries van LNV, OC&W en VROM (1999), is opgesteld vanuit de gedachte om de cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend te laten zijn voor de inrichting van de ruimte. In de nota is een visie op de samenhang tussen cultuurhistorie en ruimtelijk beleid opgenomen. Het doel is tweeledig; verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van het cultureel erfgoed. Zowel het plangebied, als de gebieden daaromheen zijn niet aangewezen als Belvédère gebied, daarom hoeft niet verder te worden ingegaan op deze Nota Belvédère.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2004

De structuurvisie NH 2040 van de provincie Noord-Holland is op 21 juni 2010 vastgesteld.

Noord-Holland is in de loop der eeuwen gevormd. In de periode tot 2040 zullen verdere globalisering en de klimaatverandering grote gevolgen hebben voor Noord-Holland. Ook veranderingen en trends op nationaal en lokaal niveau hebben een grote ruimtelijke impact. Deze veranderingen leiden tot een aantal belangrijke ruimtelijke opgaven en keuzes.

De Provincie kiest ervoor in te spelen op de hierboven geschetste dilemma's door mee te veranderen waar nodig, maar vooral ook door bestaande kwaliteiten verder te ontwikkelen. Noord-Holland moet aantrekkelijk blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. Door te kiezen voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen, houdt de Provincie Noord-Holland het landelijk gebied open en dichtbij. Door voorzichtig om te gaan met uitleg buiten bestaande kernen speelt ze in op

de bevolgingskrimp op langer termijn. Door in te zetten op het op eigen grondgebied realiseren van duurzame energie draagt ze actief bij aan de CO₂-reductie. Door versterking van de waterkeringen en het aanleggen van calamiteitenbergingen houdt ze de voeten droog. En door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord-Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, in te werken en te bezoeken.

Om de visie van Noord-Holland te kunnen waarmaken is de structuurvisie opgebouwd uit diverse hoofd- en subthema's met daaronder een aantal concrete projecten als uitvoeringsprogramma:

1. Klimaatbestendigheid
 - a. voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast;
 - b. voldoende schoon grond-, drink- en oppervlaktewater;
 - c. voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. Ruimtelijke kwaliteit
 - a. behoud en ontwikkeling Noord-Hollandse cultuurlandschappen;
 - b. behoud en ontwikkeling natuurgebieden;
 - c. behoud en ontwikkeling van groen om de stad
3. Duurzaam ruimtegebruik
 - a. milieukwaliteit;
 - b. voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten;
 - c. behoud en ontwikkeling van verkeer- en vervoersnetwerken;
 - d. voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting;
 - e. voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij;
 - f. voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatie en toerisme.

Voor de gemeente Uithoorn zijn concrete projecten opgenomen in het uitvoeringsprogramma:

1. integrale gebiedsontwikkeling Amstelgroen (1b);
2. nationale landschappen Stelling van Amsterdam (2c);
3. netwerkverbeteringen (3c);
4. Greenport Aalsmeer (3e).

De omlegging van de N201 is onderdeel van de netwerkverbeteringen. De omlegging zorgt er vervolgens voor dat in de kern Uithoorn aanpassingen nodig zijn aan de verkeersstructuur. Een onderdeel daarvan is onder andere de aanpassingen aan de Amsterdamseweg voor een betere ontsluiting van het bedrijventerrein.

Stedelijke vernieuwing Noord-Holland 2005-2009

Sinds 2000 stelt het Rijk geld beschikbaar aan gemeente ter optimalisering van hun woonomgeving. Inmiddels zijn we aanbeland bij de tweede periode van het investeringsbudget stedelijke vernieuwing (ISV), waarin de provincie ook geld beschikbaar als extra impuls voor stedelijke vernieuwing. In 2004 heeft de provincie het beleid voor deze tweede ISV-periode vastgesteld voor de periode 2005-2009.

Op landelijk niveau zijn vier prestatievelden opgenomen voor de twee ISV-periode, te weten:

1. Wonen;
2. omgevingskwaliteit (openbare ruimte, groen, cultuurimpuls, bodemsanering, milieu);

3. zorgvuldig ruimtegebruik (intensivering woningbouw binnen bestaand bebouwd;
4. gebied; verdichting en functiemenging rondom stedelijke vervoersknooppunten);
5. fysieke voorwaarden voor aantrekkelijke sociale en veilige omgeving.

Hetzelfde geldt voor het provinciale beleidsniveau. De volgende beleidsprioriteiten zijn opgesteld:

1. Balans bereiken tussen vraag en aanbod op het gebied van wonen;
2. versterking van de sociaal-culturele infrastructuur, met name wonen, welzijn en zorg;
3. versterking van de stedelijke economie;
4. oplossing van ernstige maatschappelijke problematiek.

De ontwikkeling komt niet in aanmerking voor een financiële bijdrage.

Provinciaal verkeer en vervoersplan (2007)

Het verkeer en vervoersplan van de provincie Noord- Holland zet het beleid uit voor de periode 2007-2013 op het gebied van verkeer en vervoer. Er is gekozen voor het uitzetten van lijnen in plaats van het tot in detail vastleggen, waardoor per mobiliteitsknooppunt maatwerk kan worden geleverd. De provincie heeft zeven speerpunten opgesteld om Noord-Holland bereikbaar te houden:

- Anders Betalen voor Mobiliteit;
- ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement;
- impuls fiets;
- hoogwaardig openbaar vervoer;
- verkeersmanagement en ICT;
- goederenvervoer;
- ruimtelijke ontwikkeling.

Deze speerpunten zullen onderling samenhangen en elkaar versterkend worden ingezet. Per speerpunt zijn doelen geformuleerd, afhankelijk van de hoeveelheid knelpunten en uitgewerkt hoe het doel te bereiken. Daarnaast is er per knelpunt een schatting van de kosten gedaan, de betrokken partijen bepaald en de looptijd van de ingreep bepaald.

Het omleggen van de N201 is opgenomen in het Provinciaal Verkeers en Vervoerplan als lopend project. De aanpassing van de Amsterdamseweg is geen provinciaal, maar een gemeentelijk project. Daarom wordt deze wegaanpassing niet in dit Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan aangehaald. Wel gaat de gemeente samen met openbaar vervoers- maatschappij Connexxion bekijken hoe de bereikbaarheid van het bedrijventerrein kan worden verbeterd.

Meerjaren programma infrastructuur (2008)

In november 2008 is door Provinciale Staten het meerjaren programma infrastructuur 2008-2012 vastgesteld. De provincie beheert infrastructuur en ontwikkelt verbindingen om de bereikbaarheid op peil te houden en te verbeteren. In het provinciaal verkeer en vervoersplan zijn zeven speerpunten benoemd, in het meerjaren programma infrastructuur zijn projecten opgenomen die in samenwerking met de speerpunten moeten leiden tot een verbetering op de plaats van de ingreep. Voor de komende vijf jaar zijn de plannen opgenomen in het meerjarenprogramma infrastructuur 2008-2012, waarbij

elk jaar een herziening plaatsvindt. Voor de kern Uithoorn zijn vier projecten opgenomen, te weten:

- De omlegging van de N201, Aalsmeer - Uithoorn;
- fietscorridor N201, Heemstede - Uithoorn.;
- hoogwaardig openbaar vervoer Amstelveen – Uithoorn;
- aanleg busbaan met medegebruik bestemmingsverkeer op de ‘oude N201’.

Het bestaande tracé van de N201 door de kern van Aalsmeer en Uithoorn zorgt voor overlast, onveiligheid en filevorming. Het doel van de omlegging is om deze effecten te verminderen. Dit besluit bevindt zich in de realisatie fase en wordt gerealiseerd tussen 2007 en 2011.

In feite zijn alle ingrepen in de Uithoornse infrastructuur, afgeleiden van de omlegging van de N201. Deze omlegging leidt tot ingrijpend veranderende verkeersstromen die op bepaalde punten vragen om wegaanpassingen. Op de ene plaats zal het drukker worden, terwijl het op de andere plaats waarschijnlijk weer minder druk wordt. De reconstructie van de Amsterdamseweg is ook een rechtstreeks gevolg van de veranderende verkeersstromen. Het bedrijventerrein is in de huidige situatie bereikbaar vanaf twee zijden. In de toekomst zal het bedrijventerrein met name door het vrachtverkeer hoofdzakelijk vanaf de nieuwe ontsluiting worden ontsloten. Ook de ontsluiting van enkele wijken, met name die in of rondom de oude kern van Uithoorn, zal waarschijnlijk de nieuwe N201 bereiken via de Amsterdamseweg.

De reconstructie van de Amsterdamseweg wordt niet rechtstreeks genoemd in het provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur, omdat er geen sprake is van een provinciaal plan.

Provinciaal milieubeleidsplan (2009)

Op 31 maart 2009 is het ontwerp provinciaal Milieubeleidsplan voor de periode 2009-2013 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Het plan moet leiden tot het halen van Europese en nationale milieunormen. Daarbij zijn twee overkoepelende doelen opgesteld door de provincie:

- Het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid;
- het stimuleren van duurzame ontwikkeling, zonder afwenteling van milieubelasting.

Door middel van acht thema's wordt gewerkt aan de gestelde doelen. Daarnaast sluiten de activiteiten aan bij trends en knelpunten in de provincie. Per thema verschillen de ingrepen in omvang en aard. De volgende acht thema's worden gehanteerd:

- Afval;
- bodem;
- externe veiligheid;
- geluid;
- geur;
- licht en donkerte;
- lucht;
- klimaat en energie.

In het plan worden de thema's verder uitgewerkt, waardoor per thema inzichtelijk wordt gemaakt welke ingrepen gedaan worden om het doel te bereiken. Om de voortgang te meten wordt een monitor ontwikkeld die weergeeft in hoeverre de beoogde maatschappelijke effecten zich voordoen. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de milieuknelpunten.

3.3 Regionaal beleid

Intergemeentelijke gebiedsvisie (2000)

De intergemeentelijke gebiedsvisie (IGGV) van de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen en Ronde Venen is gemaakt op basis van de Nota van uitgangspunten van de IGGV d.d. 12 april 2000 en is een bouwsteen voor het streekplan Noord-Holland Zuid (2010). De planperiode loopt tot 2020 waarbij is uitgegaan van de doelstelling van het Groene Hart beleid. De aanleiding voor het opstellen van IGGV is de verlegging van de N201 en de druk van de verstedelijking, vanuit Schiphol en de bestaande kernen. De doelstelling van de visie is het creëren van een meerwaarde voor de leefbaarheid, het milieu en de ruimtelijke kwaliteit.

Het plangebied van de gebiedsvisie is onder te verdelen in drie landschapstypen die leiden tot een concept waarin deze types zijn verdeeld in het productielandschap, parkstad en natte cel. Hiervan uitgaande is het landschappelijke casco verdeeld in het groen-blauwe raamwerk, het infrastructurele netwerk en een globale verstedelijkingsrichting.

Groen-Blauwe raamwerk

Het groen-blauwe raamwerk geeft richting aan drie schaalniveaus van mogelijke ontwikkelingen. Op het hoogste schaalniveau is bepaald dat de structuur van de boezemlanden langs de ringvaart van de Haarlemmermeer en de Amstel, aangevuld met delen van het Amsterdamse bos worden versterkt door middel van strategische groenprojecten. Eén schaalniveau lager worden dwarsverbindingen tussen de boezems aangelegd en op het laagste niveau zijn het de lange lijnen in de polders die de dwarsverbindingen aan elkaar rijgen.

Infrastructurele netwerk

Het infrastructurele netwerk is een dominante, (vrij) constante factor gebleken. Slechts structuren die van groter belang zijn zorgen voor nieuwe ontwikkeling in de regio. Het masterplan N201 vormt het kader voor het beleid, waarbij onder meer de omlegging van de N201 de mobiliteit moet verbeteren. De intensiteit van automobilititeit moet worden teruggedrongen door middel van het stimuleren van het openbaar vervoer, waarbij het goed inrichten van de lokale knooppunten die ontstaan belangrijk is.

Globale verstedelijking

De globale verstedelijkingsrichting heeft op hoog schaalniveau te maken met Amsterdam, maar de verschillende gemeentes hebben afzonderlijk aangegeven hun eigen karakter/identiteit te willen behouden. In de visie wordt er vanuit gegaan dat de verstedelijking zich doorzet in de ruimte tussen Amstelveen en Uithoorn. Bij het verstedelijkingsgeheel wordt het landschap verdeeld in drie delen waarbinnen verschillende mate van verstedelijking plaatsvindt. Rond Schiphol ontwikkelt zich het productielandschap, rond Aalsmeer en Uithoorn het parkstad principe en bij De Ronde Venen ontstaat de 'natte cel'.

De aanpassing van de N201 wordt gezien als een intergemeentelijk project. Een direct gevolg hiervan is, is dat de Amsterdamseweg aangepast en verlengd dient te worden, omdat deze een rechtstreekse aansluiting op de N201 krijgt. Toch wordt deze aanpassing niet gezien als een intergemeentelijk project. In de intergemeentelijke gebiedsvisie wordt derhalve geen aandacht besteedt aan deze reconstructie.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan

De Stadsregio Amsterdam (SRA) heeft een regionaal verkeers- en vervoersplan (RVVP) vastgesteld. Het RVVP is opgesteld binnen de ambities die de SRA-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Het Uitvoeringsprogramma werkt het beleid van het RVVP uit in acties en projecten. Zo worden er een aantal speerpunten genoemd gevolgd door concrete projecten per speerpunt. Voor Uithoorn betekent het RVVP het volgende:

Speerpunt: Regionaal Netwerk Weg:

- de N201 wordt omgelegd ten noorden van Aalsmeer en Uithoorn met betere aansluiting op A4 en A9.

Speerpunt: Regionaal Netwerk Openbaar Vervoer

- Een busbaan van Hoofddorp tot Uithoorn;
- Er komen vrije busbanen naar Aalsmeer en Amstelveen. Voor de busbaan richting Amstelveen zijn nog twee varianten in onderzoek. Eén over het oude tramtracé en een vanuit het oude tramtracé terug door De Legmeer naar de Zijdelweg;
- Verbeteringen in het openbaar vervoer op de as Amsterdam – Amstelveen – Uithoorn;

Speerpunt: Regionaal Netwerk Fiets

- Diverse aanpassingen en structurele verbeteringen in regionale (hoofd)routes.

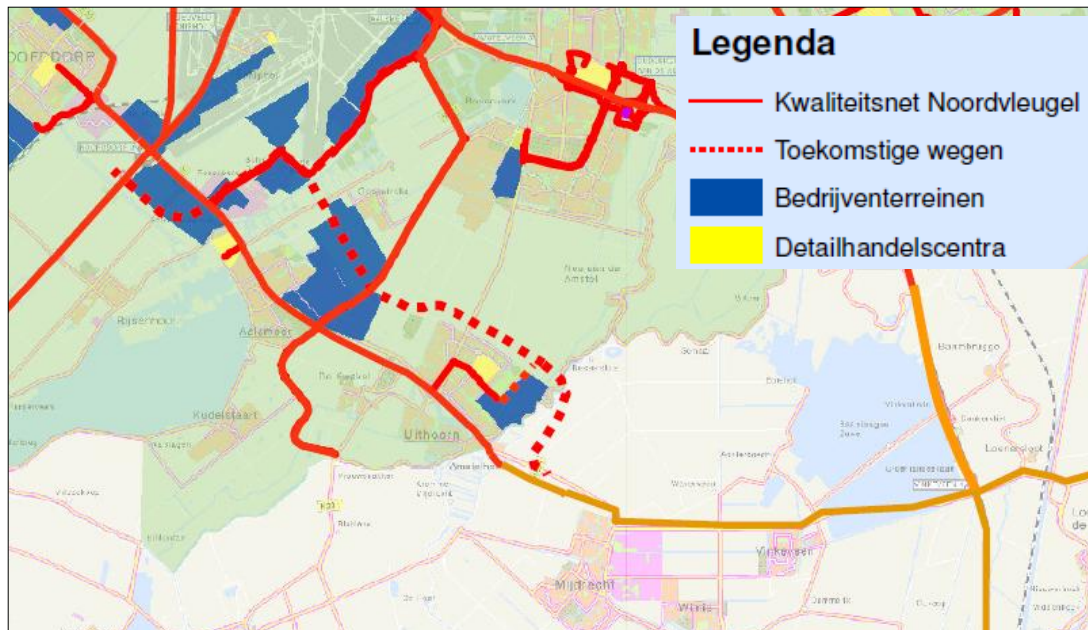
De aanpassing van de Amsterdamseweg wordt niet genoemd in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan.

Het kwaliteitsnet Goederenvervoer Noordvleugel

Het goederenvervoer is van belangrijke economische betekenis voor de Noordvleugel. Verslechtering van de bereikbaarheid van het goederenvervoer leidt niet alleen tot omzetverliezen bij vervoerders, maar heeft ook consequenties voor de winkeliers die niet op tijd bevoorrad worden en de klanten die hun bestellingen te laat geleverd krijgen. In het uiterste geval kan dit zelfs een overweging voor ondernemers zijn om zich elders te vestigen.

De Nota Mobiliteit voorspelt dat de bereikbaarheid in de Noordvleugel onder druk komt te staan door de toename van vrachtverkeer. Om te voorkomen dat steden en economische centra in de Noordvleugel onbereikbaar worden, is het zaak om het goederenvervoer in goede banen te leiden.

Het kwaliteitsnet bestaat uit een fysiek netwerk van routes waarover het vrachtverkeer wordt gefaciliteerd. Het biedt tevens een afwegingskader om met behulp van gerichte investeringen het vrachtverkeer ook op het netwerk te faciliteren. Met de ontwikkeling van het 'kwaliteitsnet' wordt duidelijk waar vrachtverkeer gewenst is. Ook zijn concrete maatregelen genoemd op lokale ontsluitingswegen van het kwaliteitsnet.



Afbeelding 4. Uitsnede Kwaliteitsnetwerk Noordvleugel

De gemeenten in de Noordvleugel beschouwen het Kwaliteitsnet als leidend vrachtverkeernetwerk in hun huidige beleid. Gemeenten verdisconteren het Kwaliteitsnet in hun GVVP of soortgelijk plan.

Voor Uithoorn geldt dat de N201 als zijnde knelpunt Bereikbaarheid is aangemerkt vanwege congestie en leefbaarheid. Er wordt dan ook een nieuw tracé voorzien welke de bereikbaarheid moet garanderen. Hierdoor kan de huidige N201, die dwars door de kern Uithoorn loopt, aangepakt worden waardoor een prettig woon- en leefklimaat ontstaat in het centrum.

Naast de N201 maakt ook de Amsterdamseweg deel uit van het Kwaliteitsnetwerk als toegangsweg voor het bedrijventerrein. Het kwaliteitsnetwerk noemt voor de Amsterdamseweg geen concrete knelpunten of te nemen maatregelen. Wel heeft de omlegging van de N201 invloed op de Amsterdamseweg. Hierop wordt de Amsterdamseweg dan ook aangepast.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie

In 2010 is de structuurvisie geactualiseerd en vastgesteld. De structuurvisie vormt uiteindelijk het kader, het raamwerk op basis waarvan plannen getoetst, ontwikkeld en uitgewerkt kunnen worden. Om tot een structuurvisie te komen is eerst een SWOT-analyse gehouden en een inventarisatienota opgesteld, wat resulteerde in een Visie op hoofdlijnen.

Visie op hoofdlijnen

Uithoorn is een gemeente met twee gezichten (karakters), namelijk het tuinstedelijk/economisch karakter en het landelijke karakter, met daartussen een overgangszone. Beide gezichten komen samen in het oude centrum en de wijk Thamerdal.

De structuurvisie gaat uit van de volgende ambitie: ‘De gemeente Uithoorn moet haar verschillen benadrukken en versterken. Op die manier wordt de gemeente juist unieker en aantrekkelijker’. Een versterking van de eerder genoemde karakters leidt dan ook tot een versterking van het geheel.

De Amsterdamseweg en het bedrijventerrein waarbinnen deze weg is gelegen, is overeenkomstig de Uithoornse structuurvisie aangewezen als een tuinstedelijk/economisch gezicht.

Verkeer

Omdat de Uithoornse wegenstructuur de komende jaren een aantal grootschalige veranderingen kent, wordt hier in de structuurvisie ook aandacht aan besteed. De omlegging van de N201 vanuit het centrum van Uithoorn rondom de kern brengt een grootschalige aanpassing van de lokale wegenstructuur met zich mee. De gemeente Uithoorn krijgt op de N201 twee aansluitingen, de Amsterdamseweg en de Zijdelweg. Na realisatie van de aansluiting zullen deze wegen een belangrijke ontsluitingsweg worden voor de kern Uithoorn. De intensiteiten op beide wegen zullen dan toenemen en de structuur zal wijzigen. Door de nieuwe functie en het gewijzigde gebruik, moet de vormgeving op deze nieuwe situatie worden aangepast.

Daarnaast besteedt de structuurvisie aandacht aan de infrastructurele werkzaamheden aan het openbaar vervoer netwerk. De structuurvisie geeft ook een doorkijk naar het toekomstige wegennet en openbaar vervoer. In de structuurvisie is de omlegging van de N201 opgenomen en aangegeven dat de Amsterdamseweg een ontsluiting krijgt op de N201 en daarmee aangepast moet worden, omdat de hoofdroute van deze weg verandert van richting centrum, naar richting N201.

Uithoorns verkeer- en vervoerplan

In het Uithoorns verkeer- en vervoerplan (UVVP), vastgesteld door de gemeenteraad in juni 2008, is het verkeersbeleid van de gemeente beschreven voor de periode 2008-2015. Het plan is opgesteld omdat de N201 die nu nog door de kern Uithoorn loopt, rondom de kern wordt gelegd. Hierdoor zullen de verkeersstromen in Uithoorn veranderen. Daarnaast is het plan opgesteld om de veiligheid en het wooncomfort van de bewoners te verbeteren. Het verkeer- en vervoersplan is in samenspraak met de lokale bevolking opgesteld.

In het plan zijn drie hoofdthema's benoemd aan de hand van reacties van de inwoners van Uithoorn.

1. De bestaande N201 na omlegging;
2. ontsluiting de Kwakel;
3. herkenbare categorieën van wegen.

Daarnaast is apart beleid gemaakt voor fietsverkeer, het openbaar vervoer en parkeren.

De meest ingrijpende infrastructurele maatregel in Uithoorn de komende jaren is de omlegging van de N201. Dit heeft een grote invloed op de verkeersstromen in en rond Uithoorn. De omlegging van de N201 betekent dat het verkeer andere routes door Uithoorn gaat zoeken. Voor de omlegging was het verkeer vooral oost-west georiënteerd. Na de omlegging verandert de hoofdrichting van het verkeer in de kern Uithoorn naar

noord-zuid, van en naar die nieuwe N201. De intensiteit van het doorgaande sluipverkeer op de huidige N201 zal afnemen.

Deze maatregel heeft een kettingreactie van overige maatregelen tot gevolg, omdat het verkeer andere routes door Uithoorn gaat zoeken. De huidige N201 krijgt een andere functie: het wordt een lokale weg die ondermeer het centrum en diverse woonwijken ontsluit. De verkeersdruk op de routes richting de aansluitingen, de Zijdelweg en de Amsterdamseweg, vanaf de omgelegde N201 neemt toe. Daarom wordt de gehele Amsterdamseweg ingrijpend veranderd. De weg krijgt een middenberm en de kruispunten worden ingericht met rotondes. Daarnaast moet de verkeersintensiteit in het oude dorpscentrum en de daarmee gepaard gaande overlast, afnemen.

Natuur in beeld

In 2004 gaf de gemeente opdracht aan bureau Waardenburg om de natuurkaart van de gemeente te actualiseren. De nieuwe natuurkaart dient een middel te zijn om de binnen de gemeentegrenzen aanwezige natuurwaarden inzichtelijk te maken, te waarborgen en waar mogelijk te versterken.

Er zijn in Uithoorn tien verschillende type groengebieden aanwezig. De types lopen uiteen van veenweide gebied en forten tot groot- en kleinschalig stadsgroen. Naast de groengebieden is in de gemeente ook een aantal groenverbindingen aanwezig. Deze verbindingen zijn onder te verdelen in twee types, namelijk de ecologisch (moeras)verbindingszone op regionale schaal en groene linten op lokale schaal.

De visie van de gemeente richt zich op behoud en versterking van de ecologische structuur en de natuurwaarden. Door middel van doelsoorten is per type groengebied een streefbeeld opgesteld voor de toekomst. Aanvullend hierop zijn knelpunten en kansen geconstateerd die bij een gerichte aanpak kunnen leiden tot een versterking van de natuurwaarden. De knelpunten liggen vooral op het gebied van waterkwaliteit, peilbeheer, versnippering, verstoring, inrichting en beheer. Kansen zijn er vooral op het gebied van proces, inrichting en beheer.

In paragraaf 4.8 wordt nader ingegaan op de natuurwaarden binnen het plangebied.

Plan voor de Ontwikkeling Groen ("Zicht op Groen")

Het plan voor de ontwikkeling van groen vormt het kader voor de kwaliteit van groenvoorzieningen in de woon- en werkomgeving van Uithoorn. Er wordt door de gemeente gestreefd naar:

- Een samenhangende en karakteristieke groenstructuur;
- optimale gebruiks- en sierwaarde;
- ruimte voor natuur en ecologie.

Het uitgangspunt van dit beleidsplan is het waarborgen van de kwaliteit en waar mogelijk de versterking hiervan.

Samenhang in de groenstructuur wordt verkregen door aaneengesloten groengebieden. Dit speelt ook een belangrijke rol in de ecologie van Uithoorn. Om een karakteristieke groenstructuur te creëren worden specifieke kenmerken van een wijk versterkt en bijzondere plekken te accentueren. Dit leidt tot een meerwaarde voor het openbare gebied. Tevens streeft de gemeente ernaar om het groen optimaal af te stemmen op de gebruiksfunctie, maar naast de gebruikswaarde heeft het groen ook een sierwaarde.

Binnen dit kader wordt gestreefd naar variatie en afwisseling. Binnen de natuur- en ecologische functie worden natuurwaarden ontwikkeld en aangebracht. Langs oevers van watergangen wordt dit in het bijzonder gestimuleerd.

Voor de Amsterdamseweg worden geen aanvullende eisen en/of uitgangspunten genoemd.

Stedelijk Waterplan Uithoorn

Het stedelijk waterplan heeft betrekking op het watersysteem van het stedelijke gebied, inclusief uitbreidingsplannen van gemeente Uithoorn. Het aspect water komt in hoofdstuk 5 (Water) van dit bestemmingsplan aan de orde.

Landschapsontwikkelingsplan

Op 1 juni 2006 is door de gemeenteraad het landschapsontwikkelingsplan vastgesteld. Binnen dit plan wordt geregeld welk beleid gevoerd wordt ten aanzien van het landschap in de omgeving van Uithoorn. Overeenkomstig dit plan is het projectgebied aangewezen als stedelijk gebied. Het landschapsplan is niet van toepassing op het stedelijke gebied.

Bomenbeleidsplan Uithoorn

De gemeente Uithoorn heeft in 2006 een bomenbeleidsplan vastgesteld waarin wordt aangegeven hoe om te gaan met bomen. De gemeente beheert ruim 12.000 bomen, wat bovengemiddeld is in vergelijking met vergelijkbare gemeentes. Het beleid is gericht op het blijven van een groene, boomrijke gemeente. Op basis hiervan heeft de gemeente de volgende vier doelen opgesteld:

- versterken en ontwikkelen van het groene karakter van de gemeente Uithoorn, waarbij de kwaliteit van de bomen en de leefbaarheid van de woonomgeving uitgangspunt zijn;
- versterken en ontwikkelen van een heldere bomenstructuur van gemeentelijk niveau tot aan woonstraatniveau waarbij “de juiste boom op de juiste plek” uitgangspunt is;
- richten van beleid, de aanleg en het beheer op de Uithoornse situatie;
- creëren van draagvlak voor de waarde(n) van bomen en bewoners van Uithoorn betrekken bij hun groene leefomgeving.

De bomenstructuur is een belangrijke drager voor structuur en hiërarchie. Voor de toekomstige bomenstructuur wordt de huidige wegenstructuur en de bestaande bomenstructuur als basis genomen. Voor de structuur en hiërarchie is een indeling gemaakt:

- wegen op gemeentelijk niveau;
- wijkontsluitingswegen;
- buurtontsluitingswegen;
- woonstraten.

Het zuidelijke deel van de Amsterdamseweg wordt in het bomenbeleidsplan aangemerkt met niveau ‘wijkontsluiting’. Dat wil zeggen dat de bomen de bezoeker begeleiden door de wijk. Ook in het nieuwe ontwerp wordt hier rekening mee gehouden. De bomen worden voor zover mogelijk gehandhaafd. Daar waar het nodig is ten behoeve van het verbreden van een uitrit kunnen mogelijk bomen gekapt worden. Deze bomen zullen indien mogelijk herplant worden.

Economische Visie

In februari 2010 is de Economische Visie 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin is de herstructurering van Bedrijventerrein Uithoorn expliciet als speerpunt benoemd van de beleidsinzet op economische zaken. Als onderdeel van de herstructurering van het bedrijventerrein is het optimaliseren van de infrastructuur essentieel. Een goede bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid op het bedrijventerrein is daarbij van groot belang. Door de omgelegde N201 kan dit in een stroomversnelling komen. De aantakking van de Amsterdamseweg op de omgelegde N201 en opwaardering tot primaire (doorgaande) hoofdroute door het bedrijventerrein en entree tot het Oude Dorp/Dorpscentrum levert daarmee een bijdrage aan de beoogde optimalisatie van de infrastructuur op het bedrijventerrein. De aantakking van de Amsterdamseweg op de N201 is onderdeel van de uitvoering van het door de gemeenteraad vastgestelde economisch beleid, gericht op een herstructurering van het bedrijventerrein Uithoorn tot een goed uitziend en goed functionerend bedrijventerrein.

Kwaliteitsplan Openbare Ruimte 2010

In 2004 heeft de gemeenteraad de strategische hoofdlijnen 2004-2014 vastgesteld, met daarin de volgende missie: “Uithoorn is een aantrekkelijke woongemeenschap, uniek gelegen aan de Amstel en Het Groene Hart, nabij alle grootstedelijke voorzieningen”. Het kwaliteitsplan openbare ruimte (vastgesteld op 25 februari 2010) bouwt voort op deze ambities en vertaalt deze voor het gewenste gebruik, inrichting en gebruik van de openbare ruimte. Binnen het plan zijn twee hoofdthema’s welke de richting geven voor zes typen gebieden:

- “Verblijven en ontmoeten” in de gebieden woonbuurten, dorpscentra en voorzieningengebieden, parken en natuurgebieden;
- “Bereikbaarheid en toegankelijk” voor de gebieden bedrijventerrein, de hoofdinfrastructuur en het buitengebied.

Om het beleid tastbaar te maken zijn een tweetal kwaliteitswijzers opgesteld: “inrichting en gebruik” en “beheer”. Deze waaiers geven respectievelijk 16 en 14 kwaliteitscriteria. De criteria “inrichting en gebruik” worden bekeken op drie niveaus: A/bijzonder, B/standaard en C/sober. De normen van “beheer” worden beoordeeld op de vijf landelijke (Crow) systemen, van A+ tot D.

Binnen het kwaliteitsplan openbare ruimte valt de Amsterdamseweg onder het onderdeel hoofdinfrastructuur. Het huidige niveau voor inrichting en gebruik van de infrastructuur in zijn algemeen is een B-niveau. De ambities voor inrichting en gebruik liggen hoog op het gebied van ‘gebruik algemeen’ en ‘veiligheid’. Dit zijn ook de onderdelen waar naar een verbetering tot een A-niveau wordt gestreefd.

Op het gebied van beheer en onderhoud wordt de ambitie voor het beheerniveau van de hoofdinfrastructuur met de huidige inzet op de meeste gebieden gehaald. De staat van ‘rijbanen, fietspaden en –stroken’ is nog niet voldoende. De ambitie is namelijk hoog. Hier moet rekening worden gehouden met extra beheer en onderhoud.

Archeologiebeleid voor de gemeente Uithoorn (2010)

Met de archeologische beleidsadvieskaart heeft de gemeente Uithoorn een instrument in handen op basis waarvan zij op een verantwoorde manier met haar bodemarchief kan omgaan. Op de beleidsadvieskaart worden verschillende zones en terreinen aangegeven waarvoor verschillende adviezen gelden:

- *Zones met een hoge verwachting.* Bodemingrepen beneden 0,3 meter onder maaiveld moeten worden voorkomen. Indien dit niet kan worden voorkomen dient nader archeologisch onderzoek gedaan te worden;
- *Zones met een middelhoge verwachting.* Bij bodemingrepen beneden 0,3 meter met een oppervlak van meer dan 500 m² dient nader archeologisch onderzoek gedaan te worden;
- *Zones met een lage verwachting.* Voorafgaand aan de planontwikkeling dient voor projecten met een planomvang van meer dan 5 hectare en dieper dan 0,3 meter een verkennend booronderzoek uitgevoerd te worden.

Op basis van het beleidsadvieskaart is de aanduiding 'archeologie' opgenomen in het bestemmingsplan.

Het is altijd mogelijk dat bij projecten archeologische resten gevonden worden. De wet verplicht vondsten van oudheidkundige betekenis te melden, de zogenaamde 'meldingsplicht'.

4. RANDVOORWAARDEN

4.1 Bodemkwaliteit

Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit Ruimtelijke Ordening (2008) moet een bodemonderzoek worden verricht om de realiseerbaarheid van een (bestemmings)wijziging te beoordelen. Voor de regio Amstelland en de Meerlanden is een Bodembeheerplan opgesteld. Een Bodembeheerplan is opgesteld om het gebruik en hergebruik van schone tot licht verontreinigde bodem eenvoudiger te maken, doordat er geen uitgebreide en dure bodemonderzoeken nodig zijn. Onderdeel van het Bodembeheerplan zijn de bodemkwaliteitskaarten. Op deze kaarten is geïnventariseerd welke gebieden een schone, of licht verontreinigde ondergrond hebben, welke gebieden meer ernstig verontreinigd zijn en welke gebieden nog nader onderzoek behoeven. Indien op basis van de bodemkwaliteitskaart blijkt dat grond die bij een werk vrij komt naar een andere locatie wordt gebracht die tenminste dezelfde, of een minder schone kwaliteit heeft er geen bodemonderzoek plaats moet vinden.

Op basis van het Bodembeheerplan van de regio Amstelland en de Meerlanden en de bijbehorende bodemkwaliteitskaarten is de bodem licht verontreinigd. Een bodemonderzoek wordt uitgevoerd. De resultaten worden in het ontwerp bestemmingsplan ingevoegd.

Aanleiding

Witteveen+ Bos heeft een verkennend (water) bodemonderzoek uitgevoerd. De aanleiding van het onderzoek is de voorgenomen reconstructie. Ter plaatsen van de Amsterdamseweg worden vier kruispunten vervangen door rotondes. Hierdoor zal grondverzet plaatsen en wordt een deel van een watergang gedempt. Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de actuele kwaliteit van de (water)bodem ten behoeve van het uitvoeren van grondverzet en het bepalen van de T&F-klassen (veiligheidsklassen) voor het werken in de (water)bodem. Met het onderzoek wordt gekeken of de (water)bodemkwaliteit een bezwaar vormt voor de voorgenomen werkzaamheden en of er een wettelijke grondslag bestaat tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek.

Toetsing hypothese en onderzoeksstrategie

Voor de wegbermen is de strategie voor een verdachte locatie, diffuse bodembelasting, heterogeenverdeelde verontreiniging op schaal van monsterneming uit de NEN 5740 gehanteerd (NEN 5740; VED-HE). Deze hypothese is juist gebleken gezien de aangetroffen licht tot sterk verhoogde gehalten aan zware metalen en PAK in de boven- en ondergrond en de licht verhoogde gehalten barium en molybdeen in het grondwater. Met het uitgevoerde veld- en chemisch onderzoek is voldaan aan de volgens de onderzoeksstrategie

voor een verdachte (VED-HE) uit de NEN5740 benodigde hoeveelheid analyses. Er zijn geen afwijkingen ten opzichte van deze norm opgetreden. De gehanteerde onderzoeksstrategie is doelmatig gebleken voor het vaststellen van de actuele bodemkwaliteit op de locatie.

Het waterbodemonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5720, strategie overig water, lintvormig, normale onderzoeksinspanning (OLN). Deze gehanteerde onderzoeksstrategie

is doelmatig gebleken voor het vaststellen van de actuele bodemkwaliteit van de waterbodem. Er zijn geen afwijkingen ten opzichte van deze norm opgetreden.

Toetsing nader bodemonderzoek

Bij overschrijding van de tussenwaarde is in principe aanvullend bodemonderzoek noodzakelijk, tenzij redelijkerwijs onderbouwd kan worden dat het een gebiedseigen achtergrondwaarde betreft.

De gemeten gehalten aan nikkel, zink en PAK in de grond liggen plaatselijk boven de toetsingswaarde voor nader onderzoek. De gehalten liggen duidelijk hoger dan de vastgestelde achtergrondwaarden en kunnen niet als gebiedseigen worden beschouwd. Derhalve is aanvullend onderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in de oorzaak, mate en omvang van de geconstateerde verontreiniging. Met het aanvullend onderzoek is vastgesteld of sprake is van een geval van 'ernstige bodemverontreiniging'.

Gevalsdefinitie en omvang

Met het uitgevoerde onderzoek is vastgesteld dat ter plaatse van de kruising Amsterdamseweg-Industrieweg sprake is van sterke verontreiniging met PAK in de grond. De omvang van de verontreiniging wordt geschat op minimaal 70 m³. Hiermee is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Met het uitgevoerde onderzoek is vastgesteld dat ter plaatse van de kruising Amsterdamseweg-Molenlaan sprake is van sterke verontreiniging met zink in de grond. De omvang van de verontreiniging wordt geschat op minimaal 75 m³. Hiermee is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Aanbevelingen

De gehanteerde onderzoeksstrategie is doelmatig geweest voor het verkrijgen van inzicht in de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de grond, het grondwater en de waterbodem. Met het aanvullende onderzoek is ter plaatse van de kruising Amsterdamseweg-Industrieweg en Amsterdamseweg-Molenlaan een geval van ernstige bodemverontreiniging aangetoond. Geconcludeerd wordt dat met het uitgevoerde aanvullende onderzoek de verontreiniging met PAK en zink in de grond voldoende in beeld is gebracht. Het uitvoeren van een nader onderzoek is hiervoor niet noodzakelijk.

De sanering van de verontreinigde grond kan plaatsvinden onder het Besluit Uniforme Saneringen (BUS). Hiervoor moet een BUS-melding worden ingediend bij het bevoegd gezag.

4.2 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 zijn de luchtkwaliteitseisen als onderdeel van de wet Milieubeheer in werking getreden. De kwaliteit van de buitenlucht moet voldoen aan de eisen die gesteld zijn in Besluit Luchtkwaliteit, welke zijn gebaseerd op de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit wordt getoetst aan de hand van grenswaarden voor een aantal verontreinigende stoffen: zwaveldioxide, stikstofoxide, koolmonoxide, fijnstof, benzeen, benzoapyreen. De meest voorkomende stoffen als gevolg van verkeer zijn fijnstof (PM₁₀) en stikstofoxide (NO₂). Metingen worden uitgevoerd direct langs de te beschouwen weg.

Eind 2009 is een onderzoek¹ uitgevoerd naar de effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van de aanpassingen van de Amsterdamseweg.

Uit het onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit voldoet aan de grenswaarden volgens de Wet milieubeheer. De bijdrage van het plan bedraagt in 2020 echter in betekende mate bij aan de luchtvervuiling nabij de Amsterdamseweg. Dat wil zeggen dat de toename van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) vanwege het plan meer dan 3% van de grenswaarde bedraagt. Door de wijzigingen in het verkeersnetwerk van Uithoorn zal de luchtkwaliteit op andere plaatsen juist verbeteren.

4.3 Milieuzonering

De wet milieubeheer zorgt ervoor dat milieuoverlast in woongebieden zoveel mogelijk wordt beperkt. Alle voorzieningen en bedrijven die overlast veroorzaken moeten daarom een vergunning hebben in het kader van de Wet milieubeheer.

De wegaanpassingen zijn geen gevoelig object in de zin van de Wet Milieubeheer, waardoor er geen rekening dient te worden gehouden milieuafstanden van in de nabijheid van het plangebied gelegen inrichtingen.

4.4 Geluidsaspecten

Op basis van de Wet geluidhinder dient de geluidsbelasting van iedere weg in beschouwing te worden genomen. De Amsterdamseweg wordt gereconstrueerd. Een onderzoek² is dan ook uitgevoerd naar de effecten op de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de bebouwing in de omgeving van de Amsterdamseweg.

Op het gebied van geluidsbelasting vanwege het wegverkeer is er voor de omgeving van de Amsterdamseweg bij circa 45 woningen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. Door het toepassen van geluidsreducerende deklagen op de Petrus Steenkampweg en de Amsterdamseweg alsmede de nieuwe verbinding tussen de Thamerlaan en de Amsterdamseweg, wordt de toekomstige geluidsbelasting teruggebracht naar de huidige geluidsbelasting en is er geen sprake van hogere grenswaarde procedures.

4.5 Luchtvaart

Op 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, dat is gebaseerd op de Wet luchtvaart (gewijzigd op 27 juni 2002), in werking getreden. In dit besluit is het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Het gehele bestemmingsplangebied ligt binnen het beperkingengebied. In het beperkingengebied gelden regels met betrekking tot de bestemming en het gebruik van gronden en gebouwen in het kader van de veiligheid,

¹ Onderzoek Geluid en Luchtkwaliteit, wegaanpassing Amsterdamseweg te Uithoorn; M+P raadgevende ingenieurs; 21 december 2009 (rapportnr. M+P.GU.08.03.2)

² Onderzoek Geluid en Luchtkwaliteit, wegaanpassing Amsterdamseweg te Uithoorn; M+P raadgevende ingenieurs; 21 december 2009 (rapportnr. M+P.GU.08.03.2)

hoogtebeperking, vogelaantrekkende werking en de geluidsbelasting. Gemeenten zijn verplicht hun bestemmingsplannen in overeenstemming te brengen met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

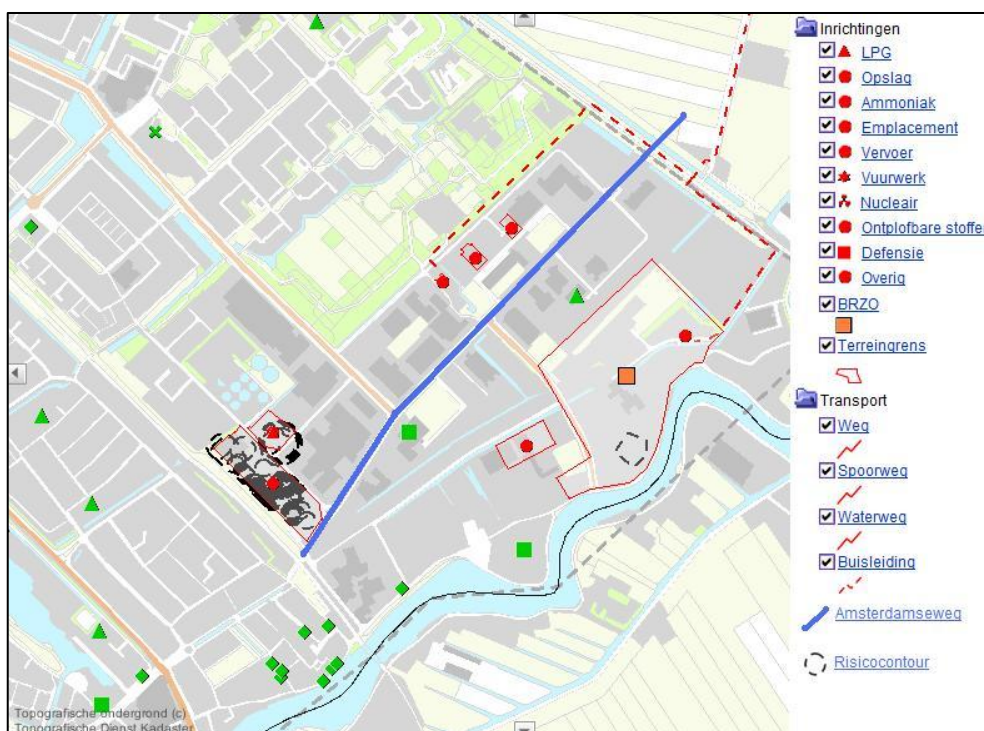
Zoals op de volgende pagina is aangegeven gelden er voor het onderhavige plangebied geen nadere eisen.



Afbeelding 5. Kaart behorende bij Luchthavenindelingsbesluit Schiphol

4.6 Externe veiligheid

Bij Externe Veiligheid gaat het om de gevaren voor de directe omgeving in het geval dat er iets mis gaat tijdens de productie, het behandelen, opslaan of het vervoer van gevaarlijke stoffen.



Afbeelding 6. Uitsnede risicokaart Noord-Holland (bron: www.risicokaart.nl)

Op het bedrijventerrein aan de Amsterdamseweg zijn enkele inrichtingen aanwezig waarbij gewerkt wordt met gevaarlijke stoffen. Het meest in het oog springend is het bedrijf Quaker Chemical BV aan de Industrieweg 1-13 te Uithoorn. Dit bedrijf produceert chemische vloeistoffen voornamelijk voor industriële productieprocessen in de metaalindustrie.



In afbeelding 6 (hiernaast) is de risicokaart voor dit chemische bedrijf en voor het ten noorden van dit bedrijf gelegen LPG-tankstation, uitvergroot.

Afbeelding 7. Uitsnede risicokaart Provincialeweg 1-13 Uithoorn. Legenda zie afbeelding 2. (bron: www.risicokaart.nl)

De overige inrichtingen die zich in de nabijheid van het plangebied bevinden waar gewerkt wordt met gevaarlijke stoffen bevinden zich aan de J.N. Wagenaarsweg en aan de C. Verolmeweg. Tenslotte ligt nog aan de noord en aan de noordwestzijde van het plangebied een transportleiding van de Gasunie (zie paragraaf 4.7).

De cirkels in afbeelding 5 en 6 vormen risicocontouren. Een risicocontour (ofwel plaatsgebonden risico) geeft aan hoe groot in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron: binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico kleiner.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechte reeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. Het plaatsgebonden risico wordt gebruikt bij de toetsing of een risicovolle activiteit op een bepaalde plek mag plaatsvinden en wat in de directe omgeving ervan gebouwd mag worden. De geldende regels zijn vastgelegd in het Besluit milieukwaliteitseisen Externe veiligheid inrichtingen en in de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. In het plaatsgebonden risico zijn in het kort twee verschillende kansen verwerkt:

- De kans dat er daadwerkelijk een zwaar ongeval of ramp, zoals het ontsnappen van een gevaarlijke stof, plaatsvindt. De kans dat een persoon daadwerkelijk overlijdt als gevolg van dit zwaar ongeval of ramp;
- Bij een plaatsgebonden risico van 10^{-6} is de kans dat er daadwerkelijk een zwaar ongeval plaatsvindt 1 op de miljoen. Een PR van 10^{-6} wordt in de regels voor

ruimtelijke ordening en externe veiligheid echter als een relatief hoog risico beschouwd.

PR 10-6

Bij een PR van 10-6 is de kans dat een persoon op die afstand van het ongeval daadwerkelijk overlijdt nog redelijk groot. Wegens dit soort relatief grote overlijdenskansen mogen er binnen de contour van 10-6 in principe geen kwetsbare objecten staan. Dit geldt voor situaties die (zijn) ontstaan na het moment waarop de betreffende norm is uitgebracht, te weten 1989 voor inrichtingen en 1996 voor transport.

Er vindt geen overlapping plaats van risicocontouren van omliggende bedrijven over het plangebied. Daarnaast is een weg geen kwetsbaar object overeenkomstig het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI).

Tenslotte verandert het er ten opzichte van de huidige situatie in feite weinig in het plangebied met betrekking tot externe veiligheid. De Amsterdamseweg zal als ontsluitingsweg wel intensiever gebruikt worden dan in de huidige situatie, maar door de herinrichting zal de doorstroming verbeteren.

4.7 Kabels en leidingen

Relevante kabels en leidingen voor de planologie zijn: transportleidingen voor gevaarlijke stoffen, gastransportleidingen, watertransportleidingen en rioolpersleidingen met een regionale functie en optisch vrije paden. In en in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels, of leidingen aanwezig.

Ten noorden van het plangebied bevindt zich een buisleiding van de Nederlandse Gasunie met een diameter van 4" en een werkdruk van 40 Bar. De leiding komt vanaf de Middenweg Bovenkerk de gemeente binnen, vertakt aan de zuidzijde van de Hollandsedijk naar de Joh. Enschedeweg en de Thamerweg. Voor deze leiding geldt een belemmeringstrook van 5 meter aan weerszijde van de leiding. Deze belemmeringstrook overlapt het plangebied niet.

4.8 Flora en fauna

Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen vindt mogelijk nieuwbouw, kap-, sloop- en grondwerkzaamheden plaats. De natuurwetgeving schrijft voor om, voorafgaand aan bestemmingsplan wijziging, een inschatting te maken van de natuurwaarden van het plangebied en mogelijke effecten hierop veroorzaakt door de voorgestane ontwikkelingen. Er is dan ook een quickscan³ uitgevoerd om de natuurwaarden rondom de Amsterdamseweg inzichtelijk te maken.

Uit de quickscan blijkt het volgende:

- *Natuurbeschermingswet*
Er hoeven geen verdere procedures in gang gezet te worden

³ Natuurtoets Amsterdamseweg Uithoorn; Grontmij Nederland BV; 20 oktober 2009 (rapportnr. 282907)

- *Ecologische hoofdstructuur*
Er hoeven geen verdere procedures in gang gezet te worden.
- *Flora- en faunawet*
 - Versturende werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen (15 maart – 15 juli) uitgevoerd te worden;
 - Gedurende april-september dient het plangebied afgeschermd te worden, of er dient nader onderzoek uitgevoerd te worden naar het voorkomen van de rugstreeppad;
 - Nader onderzoek naar vleermuizen is noodzakelijk omdat er bomen gekapt worden. Indien uit het onderzoek naar voren komt dat vleermuizen binnen het plangebied voorkomen dient te worden nagegaan of de voorgenomen plannen vernietiging van het leefgebied tot gevolg heeft. Indien het leefgebied van vleermuizen wordt vernietigd, dan dient ontheffing van Flora- en faunawet aangevraagd te worden;
 - Bij aanbrengen van extra verlichting in het plangebied dient gebruik gemaakt te worden van speciale armaturen die verstoring van vleermuizen voorkomt. Wanneer deze armaturen niet worden gebruikt dient nader onderzoek te worden verricht naar het voorkomen van vleermuizen en dient mogelijk ontheffing aangevraagd te worden;

Aanvullend op de ‘Natuurtoets Amsterdamseweg Uithoorn’ is onderzoek gedaan naar het voorkomen van vleermuizen en beschermde vissoorten⁴.

Vleermuizen

Binnen het plangebied zijn twee soorten vleermuizen aangetroffen: De Gewone dwergvleermuis en de Ruige dwergvleermuis. Beide zijn foeragerend waargenomen. Er zijn tevens twee vliegroutes van de Gewone dwergvleermuis waargenomen, beide betrof een enkel individu.

Om de rotondes mogelijk te maken, worden enkele bomen gekapt en gras verwijderd. Indien er bomen verdwijnen is het mogelijk dat de vliegroute wordt onderbroken. Aangezien het enkele exemplaren betreft worden er geen negatieve effecten verwacht, mits de mitigerende maatregel wordt genomen:

- In iedere rotonde een boom planten in het groen om de vliegroute intact te houden.

Aan deze mitigerende maatregel wordt voldaan.

Vissen

Bij de inventarisatie naar vissen zijn geen beschermde vissoorten aangetroffen.

⁴ Vleermuizenonderzoek Amsterdamseweg Uithoorn; Grontmij Nederland BV; 24 mei 2011 (kenmerk: 282907)

5. WATER

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het is één van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven.

5.1 Waterbeleid

Europese kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn Water beoogt de bescherming van aquatische ecosystemen en het duurzaam gebruik van water. Daarvoor wordt de Kaderrichtlijn eerst in landelijke wet- en regelgeving omgezet. Momenteel wordt hier hard aan gewerkt. De Europese Kaderrichtlijn heeft, waar het de gemeente betreft, consequenties voor riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid. Er worden ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

Waterbeleid in de 21e eeuw

De rijksnota Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21e eeuw heeft als doelstelling een ander waterbeleid te realiseren. Door anders om te gaan met water moet er geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht in een aparte paragraaf in de nota van toelichting en onderdeel vormen van de integrale afweging. De nota geeft twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten:

- voor waterkwantiteit (vasthouden, bergen en afvoeren);
- voor waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden en zuiveren).

Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied in aandachtspunten als: meer ruimte voor water en een relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, vergroting van het waterbergend vermogen met name in de stadsranden, verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water, en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water.

Begin 2001 is de ‘Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw’ getekend tussen het rijk, de provincies, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Nieuwe plannen en projecten moeten daarom worden getoetst aan de effecten op veiligheid, wateroverlast en verdroging. Ruimte die nu beschikbaar is voor de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast moet tenminste behouden blijven. De aanwezige ruimte mag niet sluipenderwijs verloren gaan bij de uitvoering van nieuwe projecten voor infrastructuur, woningbouw, landbouw of bedrijventerreinen. De watertoets omvat het vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten, geconcretiseerd in termen van vasthouden, bergen en afvoeren van water. De watertoets is wettelijk verankerd in het besluit van 3 juli 2003 tot wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985.

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse gebruiksvormen van water. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan (en voorgestelde maatregelen) voor ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie.

Bestuursakkoord Water

Het bestuursakkoord Water volgt op het Nationaal Bestuursakkoord Water en bevat hernieuwde afspraken over bestuur, financiën en richtinggevende kaders voor onder andere water. De maatregelen uit het Bestuursakkoord Water zijn gericht op:

- heldere verantwoordelijkheden, minder bestuurlijke drukte;
- beheersbaar programma voor de waterkeringen;
- doelmatig beheer van de waterketen,
- Werkzaamheden slim combineren;
- het waterschapsbestuur.

De doelstellingen van het 'oude' Nationaal Bestuursakkoord blijven van kracht.

Waterplan Noord-Holland

Het provinciaal waterplan is vastgesteld op 30 januari 2006 door Provinciale Staten en geldt voor de periode 2006-2010. In dit provinciale waterplan wordt Europees en nationaal beleid vertaald naar wat er in de provincie moet gebeuren in de periode 2006-2010 om het water zo goed mogelijk te blijven beheren. In het plan wordt uitgegaan van vier waterthema's:

- Veiligheid;
- wateroverlast en watertekort;
- waterkwaliteit;
- grond- en drinkwater.

In het plan wordt per thema een aantal knelpunten uiteengezet waarbij een doel voor de planperiode en een doel voor de lange termijn is opgesteld. De knelpunten lopen uiteen van primaire waterkeringen en buitendijkse veiligheid tot waterbodems en zwemwater. Vervolgens worden de maatregelen opgesomd die door de provincie worden genomen, maar ook worden maatregelen die worden verwacht van andere partijen, waaronder gemeenten, genoemd ter bevordering van de vier waterthema's.

Water is geen op zichzelf staand werkveld. Waterbeheer biedt de mogelijkheid tot grondgebruik en dit gebruik heeft gevolgen voor het watersysteem. De opgave is om het ruimtegebruik na ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren zonder de eerder genoemde waterthema's te belasten.

Besluiten op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening, natuur, landbouw, recreatie, ontgrondingen en landinrichting moeten rekening houden met het beleid in het provinciaal waterplan. Het provinciaal waterplan is dan ook het kader voor grondwaterbeheer en vergunningsverlening. Voor gemeente geldt dat zij bij het opstellen van een gemeentelijk rioleringsplan en/of gemeentelijk waterplan rekening moeten houden met het provinciaal waterplan.

Waterbeheerplan

Op 17 juni 2010 is het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 definitief goedgekeurd door het Algemeen Bestuur van AGV. Het is het eerste waterbeheerplan van AGV in de nieuwe 6 - jarige waterplancycclus van Rijk, provincie en waterschap.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht besteed aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is in het WBP aangegeven wat er wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn, wat de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld zullen worden beoordeeld.

Keur Amstel, Gooi en Vecht

De Amsterdamseweg valt binnen het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Binnen dit hoogheemraadschap is de Keur AGV van kracht. De Keur is één van de instrumenten die de waterbeheerder ter beschikking staat om de doelstellingen van waterbeheer te bepalen.

Gemeentelijk waterplan

In juli 2006 is het door het bureau Grontmij opgestelde Waterplan Uithoorn opgesteld. Het plan is een gezamenlijk product van de gemeente Uithoorn en het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Kenmerkend voor Uithoorn is dat het vrijwel het gehele grondgebied van de gemeente onder zeeniveau ligt. Belangrijkste knelpunten worden veroorzaakt door bodemdaling, klimaatverandering en (grond)wateroverlast. Het Waterplan maakt de problemen zichtbaar en geeft een oplossingsrichting aan en formuleert zo mogelijk al concrete maatregelen.

Belangrijke trends in het Waterplan Uithoorn zijn:

- Van volgend naar medebeleidsbepalend;
- meer ruimte voor water;
- meer aandacht voor (grond)wateroverlast;
- aanvullende aandacht voor waterkwaliteitsproblemen;
- meer aandacht voor het beheer van het water en z'n oevers;
- een duidelijke en volwaardige plaats in (herinrichtings)plannen;
- water beter benutten voor beleving, natuur en recreatie.

5.2 Nieuwe ontwikkeling

De aanpassingen aan de Amsterdamseweg brengt een kleine toename van verharding met zich mee. Het regenwater kan niet ter plaatse infiltreren en het infiltreren van hemelwater via doorlatende verharding is niet mogelijk in verband met hoge grondwaterstanden. Afhankelijk van de hoeveelheid verkeersbewegingen kan het hemelwater van de weg direct op het oppervlaktewater worden geloosd of via een voorziening zoals berminfiltratie. Het landelijk beleid is er op gericht om hemelwater en afvalwater te scheiden.

Indien er sprake is van meer dan 1000m² extra verharding dient 10% compensatie plaats te vinden. In totaal wordt 1200m² extra verharding aangelegd. De compensatie ruimte van 20m² wordt gerealiseerd langs de Molenlaan. Hiervoor wordt een watervergunning voor aangevraagd.

Bij de extra verharding wordt ook een deel van een primaire watergang gedempt. Voor het dempen van water is een watervergunning noodzakelijk. Voordat dempt mag worden. Moet ter compensatie binnen hetzelfde peilgebied eenzelfde hoeveelheid water worden gegraven. De compensatie van dit water vindt tevens plaats langs de Molenlaan.

Het plangebied is aan een kant begrensd door een waterkering; waterkeringen dienen beschermt te worden. De Amsterdamseweg doorkruist een primaire watergang in de vorm van een duiker met aan weerszijden een beschermingszone van 5 meter. Werkzaamheden in deze beschermingszones moeten worden toegepast aan de Keur AGV. Voor de beschermingszones van de waterkering en de primaire watergang is een dubbelbestemming in de regels opgenomen.

De realisatie van de aansluiting is ontheffingsplichtig op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. De uitvoerder van de werkzaamheden is verantwoordelijk voor het aanvragen van de vergunningen.

5.3 Watertoets

Het Hoogheemraadschap is naast de waterkeringbeheerder ook de verantwoordelijke waterbeheerder van het binnendijks gebied. In het kader van het vooroverleg is het bestemmingsplan voorgelegd aan het Waternet. Dit is een gemeenschappelijke organisatie van Waterschap Amstel Gooi en Vecht en de gemeente Amsterdam.

Op 23 mei 2011 heeft het Waternet gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. De reactie is opgenomen in het de nota van inspraak dat als bijlage geldt bij het ontwerp bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is op enkele punten aangepast zoals eveneens opgenomen in de nota van inspraak.

6. JURIDISCHE ASPECTEN

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze van juridische vertaling in planregels van de voor het plangebied gewenste ontwikkeling. Om de beeldkwaliteit te bewaken kent dit bestemmingsplan een gedetailleerd karakter. In de beschrijving in hoofdlijnen is aangegeven hoe het gemeentebestuur het gewenste ruimtelijke beleid wil realiseren. Bij toekomstige ontwikkeling vormt de beschrijving in hoofdlijnen in belangrijke mate het toetsingskader.

6.1 Planvorm

Het bestemmingsplan “Amsterdamseweg” kan worden gekarakteriseerd als een zogenaamd ontwikkelingsplan. In een dergelijke bestemmingsregeling ligt het accent vooral op het vastleggen van de uitgangspunten en het uitsluiten van ongewenste ontwikkelingen. Vooral vanwege de geringe omvang van het plangebied heeft dit plan slechts een beperkt aantal bestemmingsregels en een eenvoudig kaartbeeld.

Het juridische gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze van juridische vertaling in regels van de voor het plangebied gewenste functionele ontwikkeling. Bij het opstellen van de verbeelding en regels is uitgegaan van de bepalingen uit het Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP2008).

6.2 Verbeelding

Op de verbeelding is met behulp van de in de SVBP2008 bepaalde methode de bestemming van de gronden aangegeven. De bijbehorende bepalingen zijn vervolgens opgenomen in de regels. De verbeelding visualiseert de regels.

6.3 Regels

De regels bestaan uit de volgende vier hoofdstukken:

1. *Inleidende bepalingen*, dit hoofdstuk bestaat uit twee delen. Het eerste deel betreft het artikel „begripsbepalingen”, waarin wordt toegelicht wat onder bepaalde begrippen wordt verstaan. Het tweede artikel is „Wijze van meten”, waarin wordt toegelicht hoe de benoemde maatvoering moet worden gemeten.
2. *Bestemmingsbepalingen*, in dit hoofdstuk worden de op de kaart aangegeven bestemmingen nader verklaard. De gehanteerde bestemmingen worden in de volgende paragraaf van dit hoofdstuk verder uitgewerkt.
3. *Algemene bepalingen*, in dit hoofdstuk worden regelingen opgenomen die zijn bedoeld voor meer dan één bestemming. De gehanteerde algemene bepalingen worden nader toegelicht in paragraaf 6.5 van dit hoofdstuk.

4. *Overgangs- en slotbepalingen*, binnen de overgangsbepalingen wordt geregeld dat met het bestemmingsplan strijdige bouwwerken en plannen welke bestaan ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan mogen worden uitgevoerd, mits er geen veranderingen plaatsvinden in aard en omvang. In de slotregel wordt de officiële naam van het bestemmingplan genoemd, welke moet worden gebruikt om te verwijzen naar het plan.

6.4 Bestemmingsbepalingen

Begripsbepalingen (artikel 1)

In dit artikel wordt een aantal in het plan gebruikte begrippen nader omschreven. Door de omschrijving wordt de interpretatie van de begrippen beperkt en daarmee de duidelijkheid en rechtszekerheid van het plan vergroot.

Verkeer (artikel 2)

De gronden bestemd voor verkeer zijn bedoeld voor het doorgaande verkeer en het verblijfsgebied, alsmede bermen en groenvoorzieningen. Op de gronden mag uitsluitend ten behoeve van de bestemming worden gebouwd, zowel voor gebouwen als voor bouwwerken, geen gebouw zijnde.

Waarde-Archeologie 3 (Dubbelbestemming) (artikel 3)

Deze gronden zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden van de gebieden met een middelhoge verwachtingswaarden.

Waarde-Archeologie 4 (Dubbelbestemming) (artikel 4)

Deze gronden zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden van de gebieden met een lage verwachtingswaarden.

Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming) (artikel 5)

Deze gronden zijn aangewezen voor werken ten behoeve van de waterkering. Voor diverse werkzaamheden binnen de zone is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden nodig.

Waterstaat-Waterlopen (artikel 6)

Het plangebied doorkruist een primaire watergang. Ter bescherming en voor beheer en onderhoud van deze primaire watergang is deze beschermingszone opgenomen als een dubbelbestemming, over de onderliggende bestemmingen.

6.5 Algemene bepalingen

Anti-dubbeltelregel (artikel 7)

Het doel van deze regel is te voorkomen dat grond die al in aanmerking is genomen of betrokken is bij het verlenen van een vergunning niet nog een keer wordt betrokken bij het aanvraag van een omgevingsvergunning.

Algemene gebruiksregels (artikel 8)

In de algemene gebruiksregels is opgenomen dat gronden niet mogen worden gebruikt in strijd met de daaraan gegeven bestemming. Met een omgevingsvergunning kan afgeweken worden indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik.

Algemene afwijkingsregels (artikel 9)

Met een omgevingsvergunning kan afgeweken worden van het bestemmingsplan om de mogelijkheid te bieden voor ed bouw van straatmeubilair en utilitaire bouwwerken en voor het op kleine schaal afwijken van in de regels voorgeschreven afmetingen.

Overgangsrecht (artikel 10)

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig met een omgevingsvergunning afgeweken worden tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan.

Slotregel (artikel 11)

In dit artikel wordt vastgelegd hoe de regels kunnen worden aangehaald.

7. UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan maakt aanpassing van de Amsterdamseweg mogelijk. De ontwikkelingen betreffen een gemeentelijk initiatief, de kosten zijn hiervoor in een meerjarenplanning opgenomen.

Tevens zijn er kosten voor de kosten ambtelijke voorbereiding en begeleiding van het proces en kosten in het kader van onderhoud.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Mede door de omlegging van de N201 is het Uithoorns Verkeer- en Vervoerplan (UVVP) opgesteld, waar de aansluiting van de Amsterdamseweg op de nieuwe N201 een belangrijk deel van uit maakt. Het UVVP is in nauwe samenspraak met bewoners en maatschappelijk organisaties tot stand gekomen. Tijdens deze betrokkenheid is ook aandacht besteed aan de aansluiting van de Amsterdamseweg op de nieuwe N201.

Voorts zijn bij het opstellen van de Economische Visie, waar de herstructurering van Bedrijventerrein Uithoorn expliciet als speerpunt wordt benoemd, ondernemers interactief betrokken. Hierbij is tevens aandacht besteed aan het optimaliseren van de infrastructuur.

In het kader van de inspraak betreft de gemeente de bevolking bij de voorbereiding van plannen op ruimtelijk gebied. De gemeente heeft gekozen om per situatie te beoordelen hoe de wijze van betrokkenheid vorm krijgt. Op 27 april 2011 is er vanuit de afdeling Leefomgeving een informatieavond georganiseerd voor het project herinrichting Amsterdamseweg. Tijdens deze avond is er ook aandacht besteed aan het bestemmingsplan en de procedure daarvan. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft vervolgens 2 weken terinzage gelegen voor de inspraak. In deze periode zijn bewoners en organisaties in de gelegenheid gesteld de plannen in te zien en kon een reactie ingediend worden. In totaal zijn elf inspraakreacties binnengekomen. Deze zijn samengevat in de nota inspraak, deze is toegevoegd aan de bijlage.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is het voorontwerp aangepast en heeft het ontwerp-bestemmingsplan ter visie gelegen voor een periode van zes weken. Gedurende deze periode zijn zienswijzen ingediend bij Burgemeester en Wethouders. De zienswijzen zijn samengevat in de nota zienswijze, deze is toegevoegd aan de bijlage.

7.3 Overleg

Ter voldoening aan het bepaalde in het Besluit op de ruimtelijke ordening dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg gepleegd te worden met bestuurlijke instanties. Het voorontwerpbestemmingsplan is naar verschillende bestuurlijke instanties toegezonden, waarbij de gelegenheid is geboden om een reactie te geven op het plan. Drie reacties zijn binnen gekomen. Deze zijn net als de inspraakreacties samengevat in de nota inspraak.