

1.	Inleiding	2
1.1	Aanleiding en doel	2
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	2
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	3
1.4	Bij het plan behorende stukken	3
1.5	Leeswijzer	3
2.	Bestaande situatie	4
2.1	Historie en ruimtelijke structuur omgeving	4
2.2	Planlocatie	5
3.	Toekomstige situatie	7
3.1	Planontwikkeling	7
3.2	Groen en water	8
4.	Beleidskader	9
4.1	Rijksbeleid	9
4.2	Provinciaal beleid	10
4.3	Regionaal beleid	14
4.4	Gemeentelijk beleid	15
5.	Randvoorwaarden	18
5.1	Inleiding	18
5.2	Archeologie	18
5.3	Bodemkwaliteit	19
5.4	Externe veiligheid	19
5.5	Flora en fauna	22
5.6	Geluidsaspecten	23
5.7	Luchtkwaliteit	24
5.8	Water	24
6.	Juridische aspecten	32
6.1	Verbeelding	32
6.2	Planregels	32
6.3	Toelichting op de bestemmingen	33
7.	Uitvoerbaarheid	35
7.1	Economische uitvoerbaarheid	35
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35

1. INLEIDING

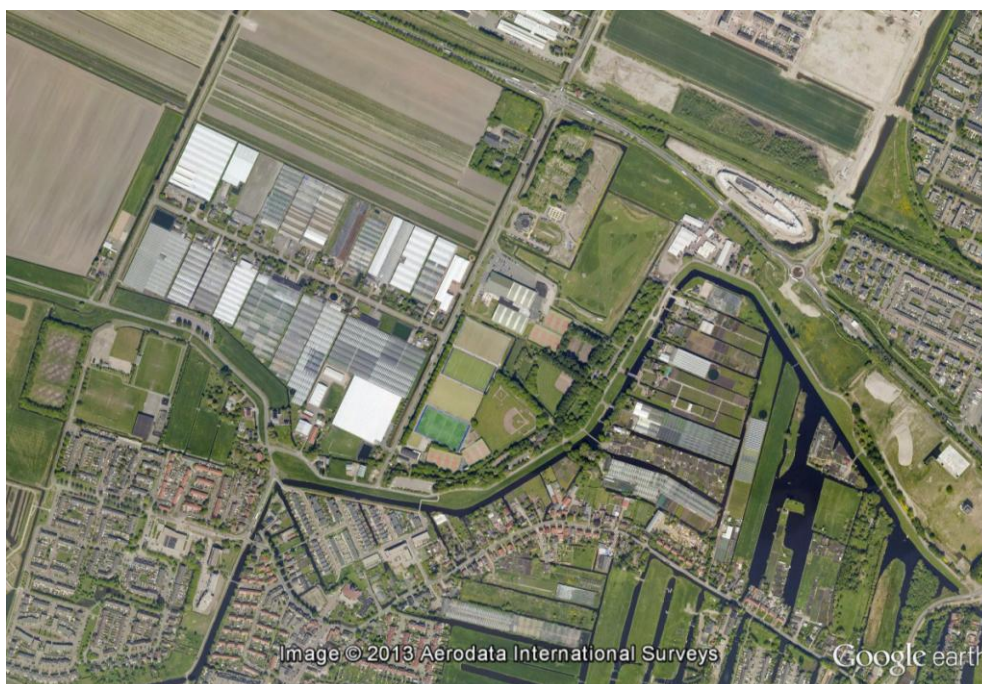
1.1 Aanleiding en doel

Eén van de hoofdthema's in het Uithoorns Verkeers- en Vervoersplan is de ontsluiting van De Kwakel. Om de huidige knelpunten op te lossen is gekeken naar betere mogelijkheden. Dit heeft geleid tot een voorstel voor een alternatieve ontsluitingsstructuur. Een belangrijk element in deze alternatieve ontsluitingsstructuur is het opwaarderen van de Noorddammerweg tot een volwaardige ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, 50 km/uur. Essentieel onderdeel van deze maatregel is dat de gehele weg wordt voorzien van een fietspad. Ook in het Verkeersstructuurplan De Kwakel is de herinrichting van de Noorddammerweg nadrukkelijk aangehaald als een belangrijke maatregel voor De Kwakel.

De gemeente heeft besloten de uitvoering van dit project nu op te pakken. Daarnaast wordt de huidige provinciale weg N201 verlegd. Onlangs is de huidige N201 van naam veranderd in de N196. Door het verleggen van de N201 kan het huidige kruispunt met de Noorddammerweg veranderen in een rotonde. Momenteel wordt heroverwogen of een rotonde op deze locatie nog steeds wenselijk is. Omdat het ontwerp van het fietspad en de rotonde niet binnen het huidige bestemmingsplan passen dient een bestemmingsplanprocedure gevoerd te worden. Met onderhavig bestemmingsplan wordt de realisatie van de fietsverbinding en de rotonde juridisch planologisch mogelijk gemaakt.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De Noorddammerweg strekt zich uit van De Kwakel tot in Amstelveen. Het voorliggende plan beperkt zich tot het deel van de Noorddammerweg tussen de N196 en Vuurlijn bij De Kwakel. Binnen het plangebied vallen een deel van de Noorddammerweg, het aan te leggen fietspad en de mogelijk te realiseren rotonde bij de N196.



Afbeelding 1 Ligging plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

- Bestemmingsplan De Kwakel, vastgesteld door de gemeenteraad op 3 februari 2011;
- Bestemmingsplan Landelijk gebied Uithoorn, vastgesteld door de gemeenteraad op 25 januari 2005 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 20 september 2005.

1.4 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.
- Planregels:
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 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.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk twee van de toelichting wordt de bestaande situatie omschreven. In het derde hoofdstuk wordt het beoogde plan uitvoeriger beschreven. Hoofdstuk vier gaat in op het vigerend beleid op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Vervolgens komen in hoofdstuk vijf de randvoorwaarden aan bod. Onder randvoorwaarden worden onder andere verstaan bodem- en luchtkwaliteit. Hoofdstuk zes geeft de planbeschrijving en de juridische aspecten van het plangebied weer. Afgesloten wordt met hoofdstuk zeven waarin de uitvoerbaarheid ter sprake komt.

2. BESTAANDE SITUATIE

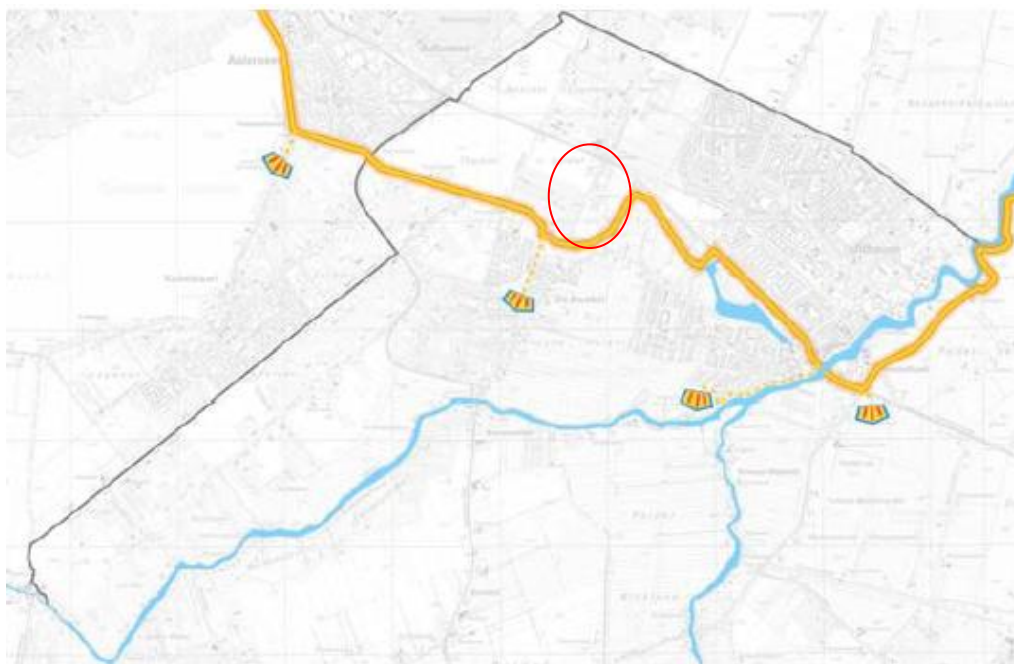
In dit hoofdstuk wordt de bestaande situatie van het plangebied beschreven. Eerst zal de ligging op grotere schaal worden toegelicht, vervolgens wordt ingegaan op de totstandkoming van het gebied. Bij de historie van het gebied wordt eerst de historie van de gemeente Uithoorn toegelicht, waarna specifiek op de locatie wordt ingegaan.

2.1 Historie en ruimtelijke structuur omgeving

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 planlocatie behoort tot De Kwakel.

Uithoorn ligt noord-zuid gezien tussen de steden Amstelveen en Nieuwkoop 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 en langs de Amstel. 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 Amsterdam.

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 2 Stelling van Amsterdam (bron: Structuurvisie)

2.2 Planlocatie

Gebiedsprofiel

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 is 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.

De Noorddammerweg valt in de droogmakerijen.

De Noorddammerweg ligt in het buitengebied van de gemeente Uithoorn tussen Uithoorn en De Kwakel. Dit landelijk gebied is op vele manieren in gebruik, bijvoorbeeld voor wonen, werken en recreëren, als productieruimte voor de landbouw en als leefgebied voor planten en dieren.

Sinds de ontginning van de Uithoornse- en de Kalslagerpolder en het droogmalen van de Legmeerpolders, heeft de landbouw haar stempel gedrukt op het gemeentelijke grondgebied. Daarin is een ontwikkeling te zien van vollegrondsteelten naar glastuinbouw. Het gebied rond de Noorddammerweg valt binnen de groene long die vanaf het landelijk gebied tot aan het Zijdelmeer reikt.

De Uithoornse-, de Kalslagerpolder, het natuurgebied Uithoorn met het Zijdelmeer en de Amstel stralen rust uit en de groenblauwe ruimte is aantrekkelijk om in te recreëren.

Langs de Noorddammerweg zijn verschillende functies gelegen, die op deze weg worden ontsloten. Dit zijn aan de oostzijde van de weg onder meer de begraafplaats, Health Club Amstelhof en de sportvelden van Qui Vive. Aan de westzijde bevinden zich enkele grote glastuinbouwbedrijven behorend tot het glastuinbouwgebied langs de Iepenlaan en een bedrijf in hydrocultuur.

Verkeersprofiel

Het gedeelte Noorddammerweg wat zich binnen het plangebied bevindt is gelegen tussen de provinciale weg N196 en de Vuurlijn bij De Kwakel. Dit gedeelte van de Noorddammerweg is een tweebaansweg met een maximum snelheid van 60 km/uur. De weg is zowel bestemd voor gemotoriseerd verkeer als voor fietsers en brommers. Direct grenzend aan de rijbanen is aan weerszijden een grasberm gelegen die uitkomt in een lager gelegen sloot. Ter hoogte van de sportvelden is langs de watergang een afschermende bomenrij.

Vanaf de N196 ligt er langs de Noorddammerweg een vrij liggend onverplicht fietspad tot aan het Amstelhof. Vanaf hier gaat het onverplichte fietspad in oostelijke richting en sluit aan op de Vuurlijn.

Het kruispunt met de N196 is in de huidige situatie een gelijkvloerse kruising die geregeld wordt middels verkeerslichten.



Afbeelding 3 Impressies huidige situatie

NL.IMRO.0451.BPFietsverbinding-OW01



Bestemmingsplan Noorddammerweg_fietsverbinding

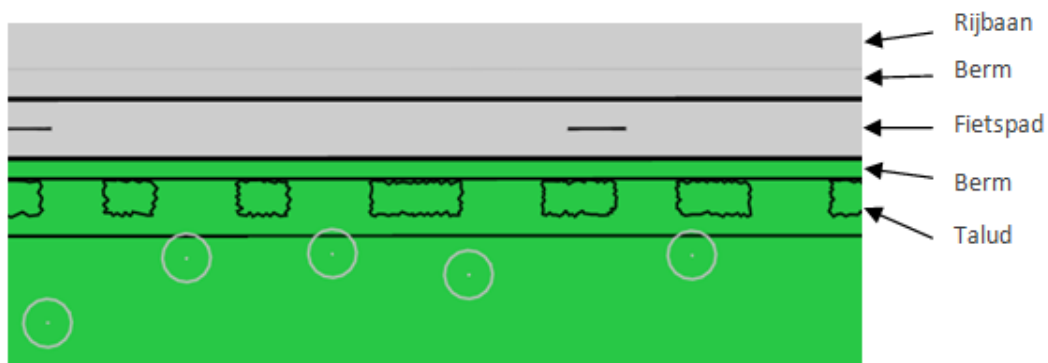
3. TOEKOMSTIGE SITUATIE

3.1 Planontwikkeling

Fietsverbinding

In de nieuwe planontwikkeling blijven de rijbanen van de Noorddammerweg zoals deze zijn. Ten oosten van de weg wordt het nieuwe fietspad gerealiseerd. Het ontwerp van het fietspad komt er globaal als volgt uit te zien.

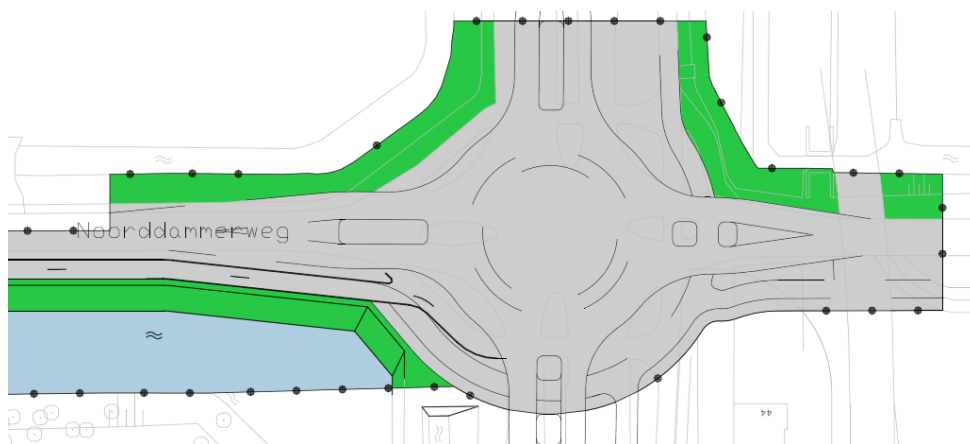
Tussen de rijbanen en het fietspad komt een berm van 1,5 meter. Het fietspad krijgt een breedte van 3,0 meter. Daarnaast komt een vlakke berm, waarbij met de breedte rekening gehouden moet worden met de bomen ter plaatse van de sportvelden van Qui Vive. Daarna is er een talud naar de watergang of naar het huidige maaiveld.



Afbeelding 4 Indeling nieuwe situatie

Rotonde

De huidige provinciale weg N201 (nu N196) wordt omgelegd. Het kruispunt van de Noorddammerweg met de N196 wordt nu geregeld met verkeerslichten. De N196 wordt na de omlegging een stuk rustiger, omdat het geen doorgaande verkeersroute blijft. Om de doorstroming te bevorderen wordt overwogen dit kruispunt te vervangen door een rotonde. De rotonde krijgt een verbrede enkelbaansweg, zodat vrachtwagens zonder problemen de rotonde over kunnen. De kruising Noorddammerweg, busbaan Uithoorn-Aalsmeer blijft wel met verkeerslichten geregeld.



Afbeelding 5 Impressie nieuwe rotonde

3.2 Groen en water

Ten behoeve van het voorlopige ontwerp dient de huidige beplanting, inclusief 23 bomen aan de oostzijde van de Noorddammerweg gekapt te worden. Langs het nieuwe fietspad worden 13 nieuwe bomen gepland. De overige nieuwe bomen worden opgenomen in de bomenbalans van de gemeente.

Het nieuwe fietspad is gepland op de bestaande watergang langs de huidige Noorddammerweg, daarom zal er op een andere plaats watercompensatie moeten plaatsvinden. Tevens dient 10% van het verhard oppervlak gecompenseerd te worden in openwater. Voorgesteld wordt om deze compensatie te bereiken in de bermsloot langs de provinciale weg N196 tussen de begraafplaats en de uitweg van Provincialeweg huisnummer 44. Dit zou ongeveer een verbreding van de bermsloot geven van ca. 6,0 meter. Voor een verdere uitwerking van de waterhuishoudkundige aspecten wordt verwezen naar paragraaf 5.8.

4. BELEIDSKADER

4.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor het plangebied gelden geen van de opgaven van nationaal belang. Hierdoor is de fietsverbinding langs de Noorddammerweg en de mogelijke rotonde ter hoogte van de N196 mogelijk.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het Barro is op 30 december 2011 in werking getreden.

Binnen het Barro worden de volgende onderdelen besproken:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie, en
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Voor de gemeente Uithoorn is in verband met de Stelling van Amsterdam het onderdeel 'erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde' van toepassing. De regels van dit onderdeel zijn op 1 oktober 2012 in werking getreden.

Onderhavig plan ligt binnen het onderdeel Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Hierover staat het volgende in de Barro beschreven.

Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde zijn culturele of natuurlijke objecten of gebieden die vanuit mondiaal perspectief uniek zijn. Het Rijk heeft de verplichting deze waarde in stand te houden. Het Rijk stelt in de Barro regels voor de werelderfgoederen, waaronder De Stelling van Amsterdam. Het rijksbelang heeft betrekking op het behoud en de versterking van de uitzonderlijke universele waarde van de erfgoederen. De in het besluit omschreven kernkwaliteiten dienen door het provinciaal bestuur te worden uitgewerkt. De uitwerking moet dusdanig zijn, dat de uitgewerkte kernkwaliteiten sturend kunnen zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen op het niveau van bestemmingsplannen. Het uitgangspunt is, dat ruimtelijke ontwikkelingen in erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde mogelijk zijn, mits de uitgewerkte kernkwaliteiten van de erfgoederen worden behouden of versterkt. Ontwikkelingen die de uitgewerkte kernkwaliteiten niet aantasten zijn dus in beginsel toegestaan.

Met het Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam en het Ruimtelijk beleidskader Stelling van Amsterdam wordt door de provincie Noord-Holland een verder e uitwerking gegeven aan de kernkwaliteiten. Deze beleidsstukken worden hieronder beschreven.

4.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010)

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.

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

1. integrale gebiedsontwikkeling Amstelgroen;
2. nationale landschappen Stelling van Amsterdam;
3. netwerkverbeteringen;
4. Greenport Aalsmeer.

Onderhavig bouwplan maakt onderdeel uit van het nationaal landschap Stelling van Amsterdam, met de het beleidsstuk *Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam* wordt hier verder op ingegaan. Daarnaast ligt het plangebied binnen de onderstaande zones.

Droogmakerijenlandschap

De verschillende landschappen en de rijkdom aan cultuurhistorie zijn de kracht van Noord-holland. Hieronder valt onder andere de droogmakerijen. De Provincie Noord-holland wil

deze (cultuur)landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerken te koesteren en te benutten bij nieuwe ontwikkelingen. De provincie zorgt dat ontwikkelingen die buiten bestaand bebouwd gebied tot stand komen, plaatsvinden op basis van de karakteristieke eigenschappen. De planlocatie ligt voor het grootste gedeelte binnen bestaand bebouwd gebied, zodoende past de ontwikkeling binnen de visie.

Fijnmazige waterberging

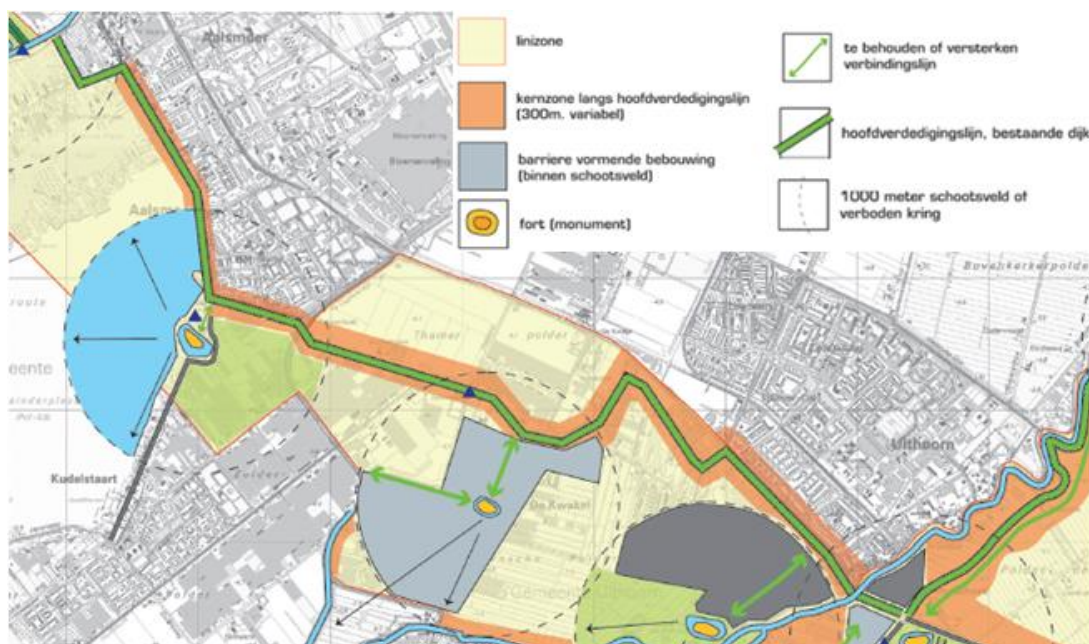
Door klimaatsverandering moet in de toekomst anders worden omgegaan met grond- en oppervlaktewater. Het huidige afwateringssysteem zal niet meer voldoen door heviger regenval. Daarom is meer bergingscapaciteit nodig. De Provincie Noord-Holland heeft op basis van het Nationaal Bestuursakkoord Water de wateroverlastopgave vastgesteld. Hiervoor is de hele provincie aangewezen als zoekgebied voor fijnmazige waterberging. De waterschappen realiseren deze fijnmazige waterberging en doen dat op integrale wijzen. Voor de gemeente Uithoorn is een wateropgave gemaakt met betrekking tot wat er de komende jaren aan extra waterberging nodig is. Gemeentebreed wordt hiervoor naar een oplossing gezocht.

Voor het plangebied ligt hier geen specifieke wateropgave, anders dan watercompensatie die vanuit de planontwikkeling zelf noodzakelijk is.

Beeldkwaliteitplan Stelling van Amsterdam

Ter bescherming van de Stelling van Amsterdam tegen de ruimtedruk in de stedelijke omgeving is op provinciaal niveau een beeldkwaliteitplan opgesteld. De ruimtedruk kan een bedreiging vormen voor de kwaliteit en herkenbaarheid van de Stelling.

De Stelling is in het plan opgedeeld in deelgebieden. Het gebied van de Kwakel is gelegen binnen het deelgebied Aalsmeer. Opvallend voor dit deelgebied is dat de fort en op enige afstand van de Vuurlinie liggen, waardoor de relatie niet zichtbaar is. Bij toetsing van nieuwe ontwikkelingen is daarom van belang niet alleen te richten op behoud van de openheid, maar ook op het handhaven en maken van groene en blauwe verbindingen binnen het Stellingsysteem.



Afbeelding 6 deelgebied Aalsmeer – uitsnede Uithoorn

Ruimtelijk beleidskader Stelling van Amsterdam

Door het opstellen van het provinciaal Beeldkwaliteitsplan is een streefbeeld opgesteld evenals een toetsingskader voor de ruimtelijke en landschappelijke vormgeving van de Stelling. De belangrijkste kaders zijn vervolgens vastgelegd in het Ruimtelijk Beleidskader.

Het Ruimtelijk Beleidskader maakt onderscheid in drie zoneringen binnen het Nationaal Landschap Stelling van Amsterdam met ieder hun eigen beleidsregime (Stellingzone, kernzone en monumentenzone). Dit ruimtelijk beleidsregime is vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS).

Nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan het Ruimtelijk Beleidskader. Het plangebied is gelegen voor een klein gedeelte binnen de kernzone en voor het grootste gedeelte binnen de Stellingzone.

In de kernzone kunnen nieuwe ontwikkelingen alleen plaatsvinden, als zij bijdragen aan de kwaliteit van het monumentale landschap. Dit houdt in, dat ontwikkelingen zijn toegestaan, die:

1. de ruimtelijke samenhang van alle stellingonderdelen versterken cq niet in gevaar brengen;
2. niet leiden tot een significant hoger geluidsniveau in de open ruimte;
3. niet leiden tot een significante aantasting van het groene en open landschap.

Verdichting van bestaande bebouwingslinten is toegestaan, mits passend in het landschap en de bestaande bebouwingsintensiteit van het lint. Bijzondere aandacht heeft de blijvende herkenbaarheid van Stellingdijken die specifiek voor de Stelling zijn aangelegd, zoals de Vuurlijn in Uithoorn.

Voor de Stellingzone alle geldt dat:

1. grootschalige functies / ontwikkelingen in principe niet zijn toegestaan;
2. het opstellen van Beeldkwaliteitsplannen verplicht is buiten de rode contouren;
3. het uitgangspunt rood voor groen wordt toegepast.

Het ruimtelijk beleid per deelgebied blijft maatwerk en concentreert zich op het open houden van schootscirkels, zichtlijnen en behoud van accessen. De algemene beleidslijnen per deelgebied zijn mede gebaseerd op de beschrijvingen en aanbevelingen voor de deelgebieden uit het Beeldkwaliteitsplan.

Voor het deelgebied Aalsmeer is de Stellingzone niet als open ruimte herkenbaar. Ook de relatie tussen de forten en hoofdverdedigingslijn is niet zichtbaar. In het beeld voor de Stelling zijn forten interieur van het stedelijk gebied. Waar nog open (water)gebied is, de schootscirkels met name aan de aanvalszijde open houden van stedelijke bebouwing. Waar dat nog mogelijk en reëel is: groen blauwe verbindingslijnen versterken. Daarnaast voorziet de ontwikkeling alleen in het aanleggen van een fietsverbinding en een rotonde deze ontwikkelingen hebben geen invloed op het beeldkwaliteit ter plaatse.

Ruimtelijke Verordening Noord-Holland (2010)

Op 21 juni 2010 is de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie van Noord-Holland vastgesteld. Op 2 november 2010 is de verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De Prvs beschrijft waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

Voor bestemmingsplannen betreft het regels omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen en dan over onderwerpen in zowel het landelijk als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Onderwerpen zijn onder andere volumineuze detailhandel op bedrijventerreinen, grootschalige (perifere) detailhandel, locaties voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen bestaand bebouwd gebied, het bouwen van woningen of een bedrijventerrein in landelijk gebied, 'groene ruimten' zoals nationale landschappen en Rijksbufferzones, 'blauwe ruimte' zoals waterkeringen en energie (zoals de bouw van windmolens).

Het plangebied valt binnen de zone 'Bestaand Bebouwd Gebied'. In deze zone is de gemeente verplicht bestemmingsplannen te maken en hebben bij de invulling daarvan een grote mate van beleidsvrijheid.

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 mobiliteitsknelpunt 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 aanpassingen van de lokale wegen zijn geen provinciale, maar gemeentelijke projecten. Daarom wordt voorliggend project niet in dit Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan aangehaald.

Meerjaren programma infrastructuur (2008, 2013)

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 N196 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.

Inmiddels is door Gedeputeerde Staten in oktober 2012 het meerjarenprogramma infrastructuur 2013-2017 vastgesteld. In dit programma zijn de doelstellingen en opgaven die relevant zijn voor Uithoorn, nagenoeg hetzelfde gebleven. Belangrijkste elementen zijn de omlegging van de N201 en het realiseren van Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

De verkeerssituatie in De Kwakel is meer een lokale aangelegenheid en vormt zodoende geen onderdeel van het meerjarenprogramma.

4.3 Regionaal beleid

Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP)

Het toenmalige ROA heeft het Regionaal Verkeer en Vervoerplan opgesteld dat in december 2004 door de toenmalige Regioraad is vastgesteld. Het kent een looptijd tot 2015 maar geeft een doorkijk naar de ontwikkelingen in 2020 en 2030. Iedere twee jaar wordt het Regionaal Verkeer en Vervoerplan door de Stadsregio Amsterdam geëvalueerd. In 2007 en 2009 is dit gebeurd. Hierbij zijn de ontwikkelingen en effectiviteit van het beleid getoetst om dit, indien nodig, bij te kunnen sturen. Er zijn in deze evaluatie geen grote trendwijzigingen geconstateerd, het RVVP van 2004 blijft daardoor op enkele details ongewijzigd.

Het plan kent een aantal functies:

- Het dient als kader voor de verdeling van financiële middelen voor investeringen in regionale infrastructuur (via de Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat) en exploitatie van openbaar vervoer.
- Het dient als handvat voor het stellen van prioriteiten voor projecten en activiteiten in de regio.
- Het schept een wettelijk kader voor verkeer- en vervoerbeleid van de zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam, bijvoorbeeld qua parkeerbeleid, locatiebeleid, regionale infrastructuur.
- Het geeft een overzicht van de inspanningen die van andere partijen worden gevraagd.

Om de uit de mobiliteitsgroei voortkomende bereikbaarheidsopgaven uit te voeren is een samenhangende aanpak van belang die gebruik maakt van de sterke kanten van de auto, de fiets en het openbaar vervoer. Het bestaande aanbod van het openbaar vervoer en de wegcapaciteit dient optimaal gebruikt te worden. Daarnaast wordt de vraagkant van mobiliteit beïnvloed. De diverse projecten die uit het Regionaal Verkeer en Vervoerplan voortkomen, worden opgenomen in het jaarlijks opgestelde Uitvoeringsprogramma. De hoofdlijnen van het Regionaal Verkeer en Vervoerplan zijn samen te vatten in de volgende

vier strategieën. Deze worden ondersteund door een vijfde strategie die gericht is op de organisatie, samenwerking en financiering:

1. Versterking van de samenhang en relaties in en tussen de netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets.
2. Gebiedsgerichte aanpak op basis van de kenmerken van een gebied en de omvang en aard van de verkeersproblemen.
3. Prijsbeleid als effectief instrument om de vraag naar mobiliteit te doseren en bij te sturen.
4. Duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid.
5. Versterking van de resultaatgerichtheid in samenwerking en financiering.

Voorliggend project wordt niet in dit Regionaal Verkeers- en Vervoerplan aangehaald.

OV-Visie 2010-2030

Op 24 juni 2008 is de OV-visie 2020-2030 getiteld: 'Regionaal OV als impuls voor de Metropoolregio Amsterdam' vastgesteld. In deze visie worden de ambities verwoord voor het toekomstbeeld voor het openbaar vervoer in het gebied van de Stadsregio. De visie sluit aan op de ambities van de Amsterdamse Metropool Regio. De Stadsregio Amsterdam wil de komende 20 jaar het openbaar vervoer sterk verbeteren en uitbreiden. Dit gebeurt door uitbreiding van verbindingen, hogere frequenties en een verbetering van het comfort en betrouwbaarheid voor de reiziger. Hiermee moet het openbaar vervoer het visitekaartje van de Metropoolregio Amsterdam worden.

Om dit te bereiken dient het openbaar vervoer flink uitgebreid te worden. De ruggengraat van het regionale systeem bestaat uit de Amsterdamse Regio Trein. Metro- en hoogwaardige tram en buslijnen sluiten hierop aan. Het NS-systeem en het onderliggende openbaar vervoer vullen dit verder aan. Daarbij wordt er met hoge frequenties gereden waardoor er geen dienstregeling nodig is en is de reisinformatie voor de hele vervoerketen in kaart gebracht.

De nadruk ligt op knooppunten, belangrijke bestemmingen zijn met maximaal één keer overstappen te bereiken. De wachtruimtes en omgeving dienen ook comfortabel te zijn. De totale investeringen worden op elf miljard euro geschat en worden de komende tijd in een uitvoeringsprogramma ondergebracht.

De OV-visie 2010-2030 is doorvertaald in een aantal concrete noodzakelijke projecten en maatregelen. Deze zijn één op één opgenomen in het Uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeer en Vervoerplan. Voorliggend project is niet in dit Uitvoeringsprogramma opgenomen.

4.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie

De structuurvisie is op 8 oktober 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. 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, namelijk het tuinstedelijk/economisch gezicht en het landelijke gezicht, 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 gezichten leidt dan ook tot een versterking van het geheel”.

Eén van de gemeentebrede opgaven is het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid voor autoverkeer en langzaam verkeer.

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 UVVP 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 verkeer op de huidige N201 zal afnemen.

Voor de ontsluiting van de Kwakel is gekeken naar betere mogelijkheden om zodoende huidige knelpunten op te lossen. Daarom is een alternatieve ontsluitingsstructuur voorgesteld. Het voorstel is doorgerekend met het verkeersmodel van Uithoorn. Eén van de beoogde maatregelen treft het plangebied.

Het gaat om het opwaarderen van de Noorddammerweg tot een volwaardige ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/uur). Het belangrijkste onderdeel van deze maatregel is dat de gehele weg wordt voorzien van een fietspad. Ook bij de huidige verkeersintensiteiten is een fietspad nodig. De Noorddammerweg is bovendien een kortsluitende verbinding tussen Legmeer-West, De Kwakel en de sportvoorzieningen.

In het UVVP zijn tevens verschillende fietsprojecten benoemd. Het fietspad langs de Noorddammerweg gaat de belangrijkste ontsluiting van De Kwakel vormen en in de toekomst ook dé verbinding zijn voor fietsers naar voorzieningen in Legmeer-West (waaronder het hoogwaardig openbaar vervoer over de te realiseren busbaan).

Verkeerstructuurplan De Kwakel

In het Uithoorn Verkeer- en Vervoerplan (UVVP) dat in 2008 is vastgesteld, is beschreven dat de ontsluiting van De Kwakel nader onderzocht zal worden. De noodzaak om de verkeersknelpunten in en rond De Kwakel aan te pakken werd nog eens nader onderstreept door bewoners en ondernemers tijdens een informatiebijeenkomst met het College van B&W in november 2010. Oorspronkelijk was dit onderzoek gepland zodra de effecten van de omlegging van de N201 duidelijk zouden worden. Desondanks heeft de gemeente Uithoorn, gelet op de wensen in De Kwakel, besloten toch al eerder een Verkeerstructuurplan (VSP) voor De Kwakel op te stellen.

De gemeente hecht veel waarde aan draagvlak voor het VSP en heeft daarom een proces ingericht waarin lokaal betrokken partijen een belangrijke rol vervullen. Een groep van ongeveer 20 bewoners, ondernemers, vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en medewerkers van de gemeente (het werkteam) hebben in een aantal bijeenkomsten het plan gemaakt. Zij zijn hierbij begeleid door verkeersdeskundigen. Dit werkteam heeft de belangrijkste routes en knelpunten geïnterpreteerd. Vervolgens hebben zij ideeën gegenereerd waarmee deze knelpunten kunnen worden opgelost.

De ideeën zijn vervolgens omgevormd in mogelijke oplossingsrichtingen. Veel aandacht was er voor het verkeersluwer (en daarmee veiliger) maken van de wegen door De Kwakel. Daarnaast ook voor fiets- en voetgangersmaatregelen, zoals een fietspad langs de Noorddammerweg. Het verbeteren van de bocht van de Vuurlijn naar de Noorddammerweg is ook aangehaald.

Van de mogelijke maatregelen zijn de effecten berekend. Hieruit is een voorkeursmodel van structuurmaatregelen voortgekomen. De aanleg van het fietspad langs de Noorddammerweg vormt een belangrijke schakel.

5. RANDVOORWAARDEN

5.1 Inleiding

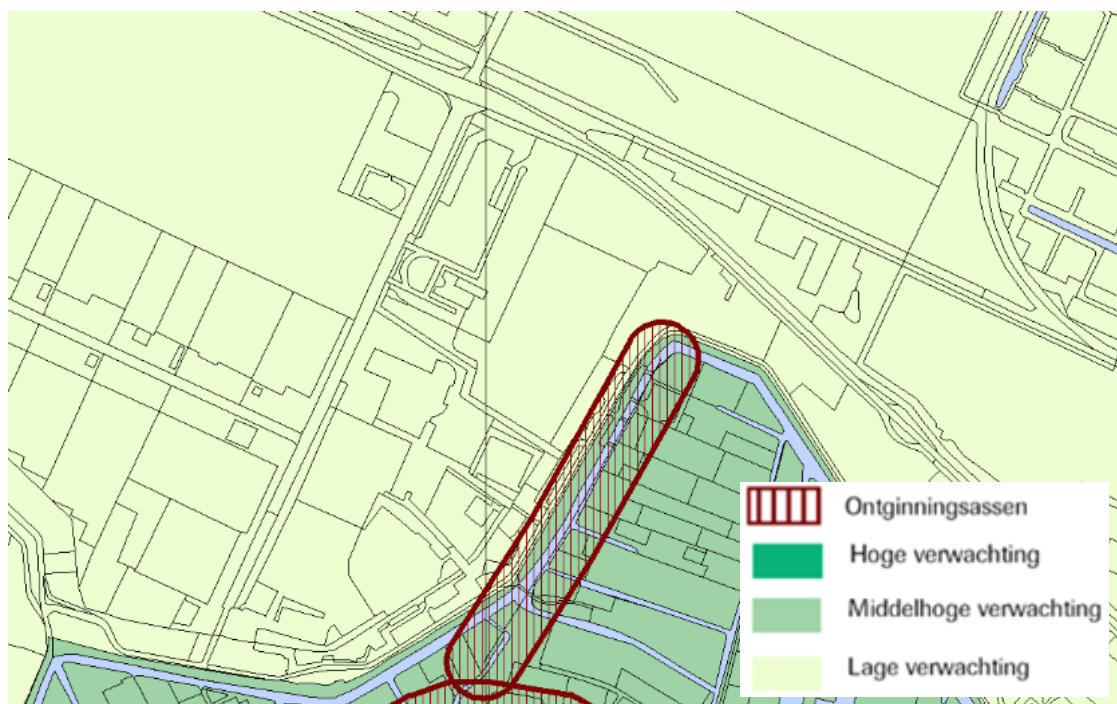
Dit hoofdstuk bevat een beschouwing op die factoren die een beperking kunnen inhouden voor de planlocatie. Het gaat hierbij om onder andere archeologie, bodem, externe veiligheid, luchtkwaliteit, de ligging van planologisch relevante leidingen en water.

5.2 Archeologie

In 2010 heeft de gemeente het beleid 'Archeologiebeleid voor de gemeenten Uithoorn' vastgesteld. Met de archeologische beleidsadvieskaart heeft gemeente Uithoorn een instrument in handen op basis waarvan zij op een verantwoorde manier met haar bodemarchief kan omgaan. De gemeente wil indien wenselijk gemotiveerd van de landelijke richtlijnen af kunnen wijken en een eigen visie op het archeologisch landschap ontwikkelen.

Het beleid is gericht op een viertal gebieden, te weten ontginningsassen, gebieden met hoge verwachting, middelhoge verwachting en lage verwachting. Voor ieder gebied wordt een doelstelling gegeven en voorwaarde voor behoud. De doelstelling is voor ieder gebied gelijk 'Behoud in huidige staat van eventuele resten'. De voorwaarden verschillen. Wanneer er niet aan de voorwaarden wordt voldaan dan zijn de vervolgstappen daarna beschreven.

De planlocatie ligt in een gebied met een lage archeologische verwachtingwaarde.



Afbeelding 7 Uitsnede archeologische beleidskaart Uithoorn

Lage verwachting

Bij plangebieden groter dan 5 hectare mogen geen bodemingrepen plaatsvinden dieper dan 30 cm onder maaiveld. Indien niet aan deze voorwaarde wordt voldaan dient bij planvorming en voorafgaand aan vergunningverlening vroegtijdig archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Gestreefd dient te worden naar inpassing van terreinen met archeologische waarden.

Conclusie

Voor het onderhavige plangebied heeft in het kader van het bestemmingsplan geen archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Het plangebied is kleiner dan 5 ha. Zodoende is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

Om voldoende bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden te borgen is in dit bestemmingsplan een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4' opgenomen. Dit leidt ertoe dat voor bepaalde werken en werkzaamheden een omgevingsvergunning nodig is, waarbij kan worden aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden zijn of dat deze voldoende worden geborgd.

5.3 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. Door middel van onderzoek dient te worden vastgesteld of de bodemkwaliteit voldoet aan de kwaliteitseisen zoals vastgesteld voor de van toepassing zijnde of beoogde gebruiksfunctie.

Voor de regio Amstelland en de Meerlanden is een Nota Bodembeheer opgesteld. Deze nota 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 de nota zijn de bodemkwaliteitskaarten. Deze kaarten geven inzicht in de te verwachten kwaliteit van de bodem op een locatie.

Op de bodembeleidskaart van de gemeente heeft onderhavige locatie het verontreinigingsniveau 'schoon' en voldoet daarmee aan de achtergrondwaarde. Een bodemonderzoek is niet noodzakelijk.

5.4 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's die derden lopen als gevolg van bepaalde activiteiten. In Uithoorn gaat het met name om de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en water en door buisleidingen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen in de omgeving van het bedrijf. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die vallen onder het BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen), LPG-tankstations en opslagplaatsen met gevaarlijke stoffen.

Belangrijke begrippen in het kader van externe veiligheid zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is in het Bevi gedefinieerd als het "risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Het groepsrisico is gedefinieerd als de "cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Verder zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van belang. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld scholen, kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² en woningen met een dichtheid van meer dan twee woningen per hectare.

Beperkt kwetsbare objecten zijn onder meer sporthallen, zwembaden en woningen met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare.

Het Bevi bevat eisen voor het plaatsgebonden risico en regels voor het groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico geldt onder meer een grenswaarde van 10⁻⁶ per jaar voor kwetsbare objecten in nieuwe situaties. Voor het groepsrisico geldt dat de gemeenteraad verantwoording moet afleggen over de wijze waarop het groepsrisico is meegewogen in de besluitvorming.

Circulaire risico normering vervoer gevaarlijke stoffen

In onder meer de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd. Op 18 december 2012 heeft er voorpublicatie plaatsgevonden van het ontwerpbesluit externe veiligheid transportroutes (Btev). In dit besluit staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Er worden bijvoorbeeld verplichte veiligheidsafstanden tot deze transportroutes vastgelegd.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen regelt de taken en verantwoordelijkheden van leidingexploitanten en gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingplannen zijn: ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico, verantwoording van het groepsrisico en een ruimtelijke reservering voor zogenoemde belemmeringenstroken met een aanlegvergunningstelsel.

Voor de inventarisatie van de risicobronnen is gebruik gemaakt van de risicokaart van de provincie Noord-Holland (zie afbeelding 10).

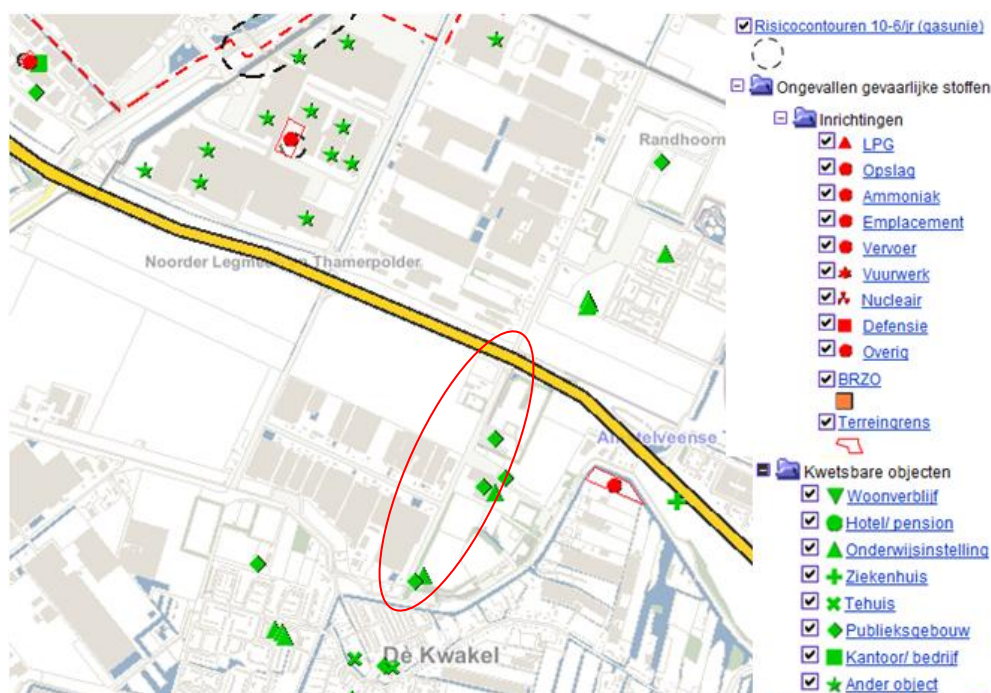
Inrichtingen

De risicokaart van Noord-Holland geeft aan dat binnen en in de directe nabijheid van het plangebied geen risicovolle bedrijven aanwezig zijn die de externe veiligheid beperken.

Transport over de weg

Binnen de gemeente Uithoorn zijn twee ontsluitingswegen aanwezig, te weten de N201 (nu de N196) en de N521. Momenteel loopt de huidige N201 door het plangebied. Eind 2013 zal de nieuwe N201 in gebruik worden genomen waardoor er geen transporten meer zullen plaatsvinden op de N196. De nieuwe N201 vormt geen belemmering voor dit

bestemmingsplan gezien de toetsafstand die opgenomen gaat worden in de Btev 200 meter bedraagt. Het plangebied ligt op meer dan 1000 meter van de nieuwe N201.

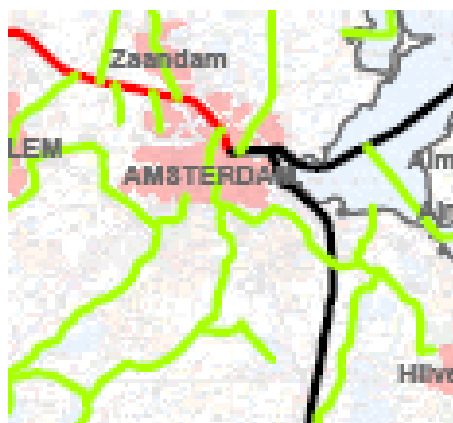


Afbeelding 8 Uitsnede risicokaart Uithoorn

Transport over Water

In de risicoatlas voor vervoer gevaarlijke stoffen over water (2003) is de Amstel, ten oosten van Uithoorn, niet aangewezen als hoofdvaarweg. Hieruit kan gesteld worden dat over de Amstel weinig tot geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Binnen of in de directe omgeving van het plangebied is geen vaarweg die relevant is in het kader van externe veiligheid.

Op 18 december 2012 heeft er voorpublicatie plaatsgevonden van het ontwerpbesluit externe veiligheid transportroutes (Btev). In dit besluit staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Er worden bijvoorbeeld verplichte veiligheidsafstanden tot deze transportroutes vastgelegd. Hieruit blijkt dat de Amstel verder geen toetsafstand heeft.



Afbeelding 9 Kaart Basisnet Water

Transport over spoor

Uit de risicoatlas voor vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor blijkt dat er in het plangebied en in de directe omgeving geen spoorweg aanwezig is die relevant is in het kader van externe veiligheid.

Ook hier geldt dat er een toekomstige ontwikkeling aan komt binnen het ontwerpbesluit externe veiligheid transportroutes.

Transport per Buisleidingen

Uit de risicokaart kunnen we opmaken dat op meer dan 1.000 meter buiten het plangebied een hoge druk aardgasleiding (W-529-15-KR-001) van de gasunie aanwezig is.

Gelet op het invloedsgebied (70 meter) is een groepsrisico berekening niet van toepassing voor de vaststelling van dit bestemmingsplan. Deze leiding heeft verder geen beperkingen of invloed heeft op het plangebied.

Conclusie

In het kader van externe veiligheid zijn in of in de nabije omgeving van het plangebied geen risico's die van invloed zijn op de realisatie van een fietsverbinding en rotonde bij de Noorddammerweg/N196.

5.5 Flora en fauna

Langs de Noorddammerweg wordt een fietspad aangelegd. In dit kader vindt ook vergroting van het wateroppervlak plaats op een nabijgelegen schapenweide. Voorafgaand aan de werkzaamheden is een flora- en faunascan uitgevoerd door Groenadvies Amsterdam BV¹. De rotonde is in dit verhaal niet meegenomen omdat de rotonde wordt gerealiseerd binnen bestaande verharde gronden.

Bureauinventarisatie

Er zijn geen Natura 2000 gebieden binnen de invloedsfeer van het project. Het dichtstbijzijnde gebied is Botshol. Het is niet denkbaar dat dit moeras, op meer dan 10 km afstand, beïnvloed wordt door het aanleggen van een fietspad en een waterberging.

De dichtstbijzijnde onderdelen van de Ecologische Hoofdstructuur zijn gelegen bij het Zijdelmeer en de Uithoornse polder. Deze moerassen en weilanden ondervinden geen invloed door de aanleg van het fietspad en de waterberging.

Veldbezoek

De locatie van het toekomstige fietspad bestaat nu uit een berm, afwisselend begroeid met gras, bomen, en struiken, die steil afloopt naar een ondiepe sloot. Tijdens het veldbezoek zijn er geen beschermde soorten waargenomen.

Broedvogels, algemene klein zoogdieren en amfibieën kunnen hier voorkomen. Vaste verblijfplaatsen van vleermuizen zijn door het ontbreken van geschikte verblijfplaatsen niet te verwachten. Wel zullen soorten als de gewone dwergvleermuis en de laatvlieger het luchtruim gebruiken om te foerageren. Lijnvormige elementen die van belang kunnen zijn voor vliegroutes blijven behouden doordat een deel van de te kappen

¹ Groenadvies Amsterdam BV, Flora- en faunascan Noorddammerweg Uithoorn, 4 maart 2013, projectnr. P13023

bomen vervangen wordt en doordat er voldoende geleidende lijnen zijn in de directe omgeving.

Consequenties:

Broedende vogels: mogen niet worden verstoord. Jaarrond gebruikte nesten zijn niet aanwezig.

(kleine) zoogdieren: huisspitsmuis, bosmuis, veldmuis en woelrat, zijn soorten van tabel 1: geen ontheffing nodig.

Vleermuizen: geen gevolgen

Amfibieën: kleine watersalamander, meerkikker, middelste groene kikken en gewone pas zijn tabel 1 soorten: geen ontheffing nodig.

Adviezen zorgplicht: controleer bij werkzaamheden in het water, met name bij dempen, of er vissen aanwezig zijn. Indoen dit het geval is, zorg er dan voor dat de vissen rustig kunnen uitwijken naar water dat ongemoeid blijft als dit niet mogelijk is, zorg dan dat de vissen eerst worden weggevangen en in nabij water worden uitgezet.

Conclusie

De voorgenomen werkzaamheden hebben geen consequenties op de aanwezige flora en fauna.

5.6 Geluidsaspecten

Bij het vaststellen van geluidbelasting voor geluidsgevoelige functies zoals 'wonen' dient op grond van de Wet geluidhinder iedere weg in beschouwing te worden genomen, tenzij de weg binnen een woonerf is gelegen of voor de weg een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur.

De voorkeursgrenswaarde voor geluidhinder op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen ligt op 48 dB, vastgelegd in de Wet geluidhinder. Onder voorwaarden kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld door de gemeente. Het beleid dat de gemeente Uithoorn nastreeft, heeft tot doel zo min mogelijk situaties met een verhoogde geluidsbelasting te creëren. Geluidhinder kan een beperkende rol spelen bij nieuwe ontwikkelingen.

In onderhavig plan bestaat de ontwikkeling uit het aanleggen van een fietspad langs de Noorddammerweg en het realiseren van een rotonde op de kruising van de N196 met de Noorddammerweg. Voor het aanleggen van een fietspad bestaat vanuit de Wet geluidhinder geen aanleiding een akoestisch onderzoek uit te voeren.

Met de aanleg van de rotonde vindt een wijziging plaats aan een weg. Vanuit de Wet geluidhinder geldt dat indien vanwege een wijziging aan een weg de geluidsbelasting mogelijk 2 dB of meer toeneemt, een onderzoek in het kader van de reconstructie dient te worden uitgevoerd. Het betreft in principe de toename van de geluidsbelastingen tussen het jaar voor de wijziging en 10 jaar na ingebruikname.

Door de omlegging van de N201 wordt de verkeersintensiteit op de N196 minder. Naar verwachting zal de geluidsbelasting de komende jaren dan ook niet met meer dan 2 dB toenemen.

Conclusie

Uit bovenstaande kan geconcludeerd worden dat akoestisch onderzoek niet noodzakelijk is.

5.7 Luchtkwaliteit

De Wet Luchtkwaliteit is op 15 november 2007 in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de Wet Luchtkwaliteit is het Besluit luchtkwaliteit 2005 komen te vervallen. Voor de verschillende stoffen zijn normen (grenswaarden) opgenomen voor de jaargemiddelde concentraties en voor dagelijkse concentraties (vierentwintiguurgemiddelde).

Als aannemelijk is dat aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. een project leidt - al dan niet per saldo - niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van een stof;
- d. een project is genoemd of past binnen het NSL of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Het aanleggen van een fietspad leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, zodoende hoeft voor dit onderdeel geen onderzoek uitgevoerd te worden.

De mogelijke realisatie van een rotonde, ter plaatse van het huidige kruispunt (Noorddammerweg –N196) draagt ook niet bij tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Zeker niet wanneer de huidige N201 is omgelegd en de verkeersintensiteit minder wordt. Voor de realisatie van de rotonde is een onderzoek ook niet noodzakelijk.

Conclusie

In het kader van de luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor het project.

5.8 Water

Beleid

Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn water is een Europese richtlijn die moet leiden tot een verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De Kaderrichtlijn moet in landelijke wet- en regelgeving worden omgezet. Met de komst van de Implementatiewet EG-kaderrichtlijn water is de KRW vertaald in de Nederlandse wetgeving. De Europese Kaderrichtlijn heeft gevolgen voor de gemeente op het gebied van 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.

Nationaal Waterplan

Het nationaal waterbeleid voor de komende jaren is in 2009 vastgesteld in het Nationaal Waterplan door het kabinet. Het Rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening. Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken, moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepalendheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied.

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan, vervangt daarmee op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Hiervoor geldt de AMvB Ruimte. Ook de bescherming van vitale functies en kwetsbare objecten is een onderwerp van nationaal belang. Hiervoor wordt een afzonderlijke AMvB opgesteld.

Het Nationaal Waterplan legt vast dat bij een ruimtelijke ontwikkeling duurzaam moet worden omgegaan met water om wateroverlast te voorkomen, zelfs op lange termijn. Dit houdt in dit specifiek geval in dat er voldoende aandacht moet zijn naar de berging bij piekneerslagen (nu en later) en de randvoorwaarden van de aanwezige systemen (eenvoudig en simpel met voldoende veiligheden om water uit de huizen te houden).

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.

Provinciaal Waterplan

Het provinciaal waterplan is vastgesteld op 16 november 2009 door Provinciale Staten en geldt voor de periode 2010-2015. Het plan geeft duidelijkheid over de strategische waterdoelen tot 2040 en de acties tot 2015. De volgende doelen worden nagestreefd:

- waarborgen van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's;
- zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid;
- zorgen voor schoon en voldoende drinkwater;

- zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem.

Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling pro-actief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wro.

Bij het Waterplan zijn vier uitgangspunten gehanteerd:

- Klimaatbestendig waterbeheer: waterkeringen, het watersysteem en de ruimtelijke inrichting moeten voorbereid zijn op de gevolgen van de klimaatverandering.
- Water medesturend in de ruimte: stimuleren dat water als afwegingsfactor wordt betrokken bij de besluitvorming op regionaal en lokaal niveau.
- Centraal wat moet, decentraal wat kan: minder regels, meer uitvoeringsgericht, modernisering en stroomlijning van de regels.
- Gebiedsgerichte en resultaatgerichte benadering: dit is noodzakelijk teneinde het klimaatbestendig maken van het watersysteem, de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water-maatregelen, het vergroten van de mogelijkheden van waterrecreatie en watersport, de economische benutting van het water en het bepalen in hoeverre water sturend moet zijn in de ruimte.

Het beleid in het Waterplan is parallel opgesteld met het Milieubeleidsplan en de structuurvisie. De plannen zijn onderling afgestemd.

Waterbeheersplan AGV 2010 - 2015

Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft drie hoofdtaken: zorg voor veiligheid achter de dijken, zorg voor voldoende water en zorg voor schoon water. Daarnaast voert AGV in zijn beheergebied taken uit die de waterschappen aanduiden als maatschappelijke neventaken. Om tot een geïntegreerde uitvoering te komen neemt AGV de uitvoering van de neventaken zo veel mogelijk mee in beleid en uitvoeringsprogramma's. In het beleid „Werken aan water in en met de omgeving 2010-2015” is aan gegeven hoe het waterschap de komende periode met hun taken om gaat.

Reguliere taken

- Veiligheid
Ingedeeld naar thema's blijft het garanderen van voldoende waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen een taak waar AGV de hoogste prioriteit aan geeft. AGV zal voor primaire keringen uitwerking geven aan beleid van het Rijk voor een nieuwe normering voor overstromingskansen per dijkkring, rekeninghoudend met de verwachte klimaatontwikkelingen.
- Voldoende water
Het tweede hoofdthema is voldoende water: niet te weinig, maar ook niet teveel water in de polder, de boezem en in de bodem. AGV gaat de komende jaren er voor zorgen dat de nieuw vastgestelde peilen steeds daadwerkelijk binnen afzienbare tijd worden ingesteld.
- Schoon water
De zorg voor schoon water is het derde hoofdthema. Het bepalende reguleringkader hiervoor is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Die verplicht alle Europese lidstaten maatregelen te nemen om de ecologische en chemische kwaliteit in hun wateren te herstellen. Het waterschap richt zich hier vooral op de grotere wateren.

Voor de overige wateren geldt dat AGV de waterkwaliteit op een peil brengt die de functie van het betreffende gebied optimaal ondersteunt.

- **Afvalwater**
Vaste plaats in het schoon-waterbeleid van AGV heeft de omgang met afvalwater. AGV speelt hierin zelf een hoofdrol als zuiveraar van alle rioolwater in het gebied. Verdergaande zuiveringseisen en/of aanpassingen aan de zuiveringscapaciteit maken het nodig enkele rioolwaterzuiveringsinstallaties de komende jaren te renoveren of nieuwe te bouwen. Daarnaast blijft AGV de gemeenten adviseren bij hun rioleringsplannen en doet dat proactief: vanaf de start van de planvorming. Belangrijk hierbij is bevorderen van het scheiden van vuilwater en „schone” afvalwaterstromen als regen- en grondwater, om vervolgens die laatste zoveel mogelijk nuttig te hergebruiken.

Maatschappelijke (neven)taken

Naast de hiervoor beschreven kerntaken voert AGV enkele taken uit die nauw aan het waterbeheer zijn verbonden. Op veel van deze taakvelden zijn andere overheden, instanties en maatschappelijke organisaties leidend. Gemeenschappelijke noemer voor AGV bij het oppakken en uitvoeren van deze taken is de intentie om bewoners en bezoekers een positieve beleving van water en het waterbeheer te geven met als boodschap: water is (ook) om van te genieten. De neventaken die AGV uitvoert zijn op het gebied van vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurwaarden en behoud van cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden.

Keur 2011

Uithoorn valt binnen het hoogheemraadschap Amstel, Gooi, Vecht. Binnen dit hoogheemraadschap is de Keur 2011 van kracht, dit is de opvolger van de Keur 2009. De Keur is één van de instrumenten van beheer die de waterbeheerde ter beschikking staat om de doelstellingen van waterbeheer te behalen. De drie hoofddoelstellingen die vanuit de Waterwet zijn aangegeven zijn:

- voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste;
- beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen;
- vervullen van maatschappelijke functies door watersystemen.

Stedelijk Waterplan Uithoorn

Het stedelijk waterplan heeft betrekking op het watersysteem van het stedelijke gebied, inclusief uitbreidingsplannen van de gemeente Uithoorn. Verder worden ook de in- en uitstralingseffecten voor de omliggende landelijke gebieden meegenomen. Het plan is een gezamenlijk product van Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en de gemeente Uithoorn en dient als verbindingsmiddel tussen verschillende raakvlakken, zoals ecologie en Ruimtelijk Ordening. De planperiode van het waterplan loopt van 2007 tot en met 2014.

Het stedelijk waterplan gaat ook over de toekomst van het grond- en oppervlaktewatersysteem van de gemeente en bevat plannen voor de recreatie en natuur die hieraan verbonden zijn, waarbij onderscheid is gemaakt tussen plannen ten behoeve de gehele gemeente en maatregelen voor vier deelgebieden. De volgende vier deelgebieden worden gehanteerd:

1. stedelijk gebruikswater;
2. stedelijk leefwater;
3. natuur;
4. nieuwe gebieden.

Maatregelen gehele gemeente

De maatregelen die gelden voor de gehele gemeente worden onderverdeeld in drie categorieën, namelijk:

- a. Primaire waterthema's;
- b. ruimtelijke waterthema's;
- c. beleid- en beheerthema's.

Onder de primaire thema's valt o.a. de bescherming tegen overstromingen, het beperken van de kans op wateroverlast en het verbeteren van de waterkwaliteit. De ruimtelijke waterthema's richten zich op het verhogen van natuurwaarden, het verhogen van de belevingswaarden en het vergroten van de recreatieve waarde van het water. Binnen het thema beleid en beheer wordt er naar gestreefd dat het Waterplan in de toekomst gaat dienen als kader voor watertoetsen, dat onderhoudswerkzaamheden beter worden afgestemd tussen de gemeente en het hoogheemraadschap en dat het Waterplan bekendheid genereert onder de inwoners en andere belanghebbenden.

De waterkwaliteit in Uithoorn, en derhalve in het plangebied, wordt voor een belangrijk deel bepaald door de kwaliteit van het inlaatwater en de overstorting uit het rioolstelsel. Deze overstorting vindt enkele keren per jaar plaats. Binnen de gemeente is een rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) aanwezig, maar deze heeft een beperkte capaciteit. Bij ruimtelijke ontwikkelingen zal de capaciteit nog verder in het geding komen. Om aan de eisen te kunnen voldoen is besloten om het RWZI uit te breiden. Daarvoor is het project 'Amstel Gold' opgestart. In de gemeente wordt zoveel mogelijk getracht om de kwaliteit van het water te verbeteren. Het beleid gericht op deze kwaliteitsverbetering is te vinden in het stedelijk waterplan Uithoorn. In de afgelopen jaren zijn al verschillende maatregelen genomen ter verbetering van de waterkwaliteit. Zo zijn onder andere de stuwen in Uithoorn geautomatiseerd en wordt er nog onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de overstorting vanuit het riool te beperken.

Watertoets

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk verplicht, in het kader van het Besluit Ruimtelijke Ordening, een watertoets te verrichten. In de toelichting bij ruimtelijke besluiten en plannen, waarop bovengenoemd besluit van toepassing is, is het noodzakelijk een beschrijving te geven van de manier waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Ten behoeve van de watertoets is voor het plangebied de waterhuishoudkundige situatie onderzocht. Daarbij wordt aandacht besteed aan de huidige bodemkundige en (geo)hydrologische situatie, de gehanteerde uitgangspunten en randvoorwaarden, en de mogelijkheden om (afgekoppelde) neerslag in de toekomstige situatie te bergen en te infiltreren.

Bodem en grondwater

De regionale bodemopbouw is weergegeven in de onderstaande tabel. De gegevens zijn ontleend aan de website van TNO, het Dinoloket.

Globale diepte (m-mv)	Geohydrologische schematisatie	Lithostratigrafie	Samenstelling
-5 tot -10	slecht doorlatende deklaag	Westland Formatie	Veen en leem

-10 tot -50	1 ^e watervoerend pakket	Formatie van Twente, Drenthe, Urk en Sterksel	Matig grof tot matig fijn zand
-50 tot -65	Scheidende laag	Formatie van Kedichem	Kleilagen en slibhoudende zanden
Vanaf -65	2 ^e watervoerend pakket	Formatie van Kedichem, Harderwijk, Tegelen en Maassluis	Grove grindhoudende zanden

De maaiveldhoogte in het gebied varieert van -2 meter NAP ter hoogte van de Vuurlijn tot circa -3.40 meter NAP bij de kruising van de Noorddammerweg met de N196.

Oppervlaktewater

Het plangebied valt binnen het beheergebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Binnen het plangebied ligt tussen de Noorddammerweg en de begraafplaats een primaire watergang zoals aangewezen op grond van de Keur van het waterschap. Primaire wateren hebben een beschermingszone van 5 meter. De beschermingszone is op de verbeelding opgenomen en zijn hiervoor regels in het bestemmingsplan opgenomen. Binnen de beschermingszone mogen geen gebouwen worden gebouwd. Daarmee is de bescherming van de watergang geborgd en is de watergang van beiden zijden bereikbaar voor onderhoud of calamiteiten.

Hemelwater

In de huidige situatie wordt al het hemelwater dat op de wegverharding binnen het plangebied valt, afgevoerd naar de naastgelegen berm waar het in de grond zijgen of afstroomt naar de aangrenzende sloten.

Met de aanleg van het fietspad en mogelijk de rotonde wordt de oppervlakte aan verharding in het gebied vergroot. Ten behoeve van de aanleg van het fietspad langs de Noorddammerweg wordt het oppervlaktewater ter hoogte van de sportvelden gedempt. Uit het beleid van het waterschap volgt dat deze omvang gecompenseerd moet worden in nieuw te graven oppervlaktewater.

De aanleg van verhard oppervlak leidt in beginsel tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem. Water dat eerst in de bodem kon worden geborgen, stroomt nu af naar het oppervlaktewater.

Indien bouw- of aanlegwerkzaamheden leiden tot demping van oppervlaktewater of een toename van verhard oppervlak met meer dan 1.000 m² in stedelijk (en meer dan 5.000 m² in glastuinbouwgebied), is op grond van de Keur van het waterschap een watervergunning noodzakelijk. Hierbij geldt dat minimaal 10% van het 'extra' verhard oppervlak gecompenseerd moet worden in nieuw gegraven oppervlaktewater. Voor een kleinere toename aan verhard oppervlak volstaat een melding aan het waterschap.

Voor het plangebied is in onderstaand overzicht de bestaande en toekomstige situatie weergegeven.

	Oppervlakte verharding fietspad (m ²)	Oppervlakte verharding rotonde (m ²)	Totale oppervlakte verharding (m ²)
Bestaand	680	7660	8340
Nieuw	2784	6004	8788
Toename verharding			-448

	Oppervlakte water langs fietspad (m ²)
Bestaand	3931
Nieuw	3591
Afname water	340

De totale toename aan verharding is 448 m². Met een minimale eis van 10% watercompensatie over de extra verharding is minimaal 45 m² waterberging benodigd. Daar komt bij dat met het dempen van de watergang langs de Noorddammerweg minder water(berging) aanwezig is. Dit betekent dat in de toekomstige situatie extra waterberging moet worden gecreëerd met een oppervlakte van 45+340= 385 m².

Voorgesteld wordt om deze compensatie te bereiken in de bermsloot langs de provinciale weg N196 tussen de begraafplaats en de uitweg van provinciale weg huisnummer 44. Dit zou over een lengte van 162,5 meter ongeveer een verbreding van de bermsloot geven van 2,37 meter.

In de huidige situatie wordt het water van de sportvelden via drainage afgevoerd naar de sloot langs de Noorddammerweg, die vervolgens weer door middel van een duiker onder de Noorddammerweg afwatert in het naastgelegen peilgebied aan de andere zijde van de Noorddammerweg.

Voor het aanleggen van het fietspad zal de sloot langs de Noorddammerweg worden gedempt. Daarom moet de afwatering van de sportvelden anders plaatsvinden. De benodigde watercompensatie is voorzien in een te verbreden bermsloot langs de N196. In de nieuwe situatie zullen de sportvelden via het IT riool lozen op het peilgebied waar deze watercompensatie wordt aangelegd. Op deze wijze wordt het watersysteem niet extra belast.

Omdat het drainagewater van het sportcomplex in de huidige watergang langs de Noorddammerweg liep zal hiervoor in de plaats een IT-riool aangelegd moeten worden. Een IT-riool kan zowel water vanuit de afvoeren van het drainagewater vanuit het sportcomplex als in droge tijden dat het water dat in de buis staat infiltreren in de bodem. Dit is met name belangrijk voor de bestaande bomen die langs de watergang stonden en daar hun water uit haalden en straks langs het talud van het fietspad komen te staan. De gemeente zal het IT-riool beheren.

Wateradvies

De voorliggende planontwikkeling is in de voorbereidende fase meerdere malen met Waternet besproken. Door waternet is aangegeven waar de accenten moeten liggen. De uitwerking van het plan in deze waterparagraaf is vervolgens in het kader van het wettelijk vooroverleg aan Waternet toegezonden. Waternet is de uitvoerende instantie van Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Op 16 april 2013 heeft Waternet zijn advies gegeven.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling van een fietspad en eventueel een rotonde bij de Noorddammerweg is van invloed op het huidige watersysteem ter plaatse. Zodoende worden er verschillende maatregelen getroffen om het watersysteem duurzaam her in te richten binnen de kaders van het waterschap. Voor een aantal werken en werkzaamheden wordt een watervergunning aangevraagd.

6. JURIDISCHE ASPECTEN

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze van juridische vertaling in planregels van de voor het plangebied gewenste ontwikkeling.

Het bestemmingsplan “Noorddammerweg _fietsverbinding” kan worden gekarakteriseerd als een zogenaamde partiële herziening. In een dergelijke bestemmingsregeling ligt het accent vooral op het inpassen van een kleinschalige ontwikkeling in een groter bestemmingsplan. 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 de verbeelding met de daarbij horende planregels. Bij ieder plan hoort een toelichting, maar dit onderdeel heeft als zodanig geen rechtskracht. De verbeelding van “Noorddammerweg _fietsverbinding” bestaat uit één kaartblad.

6.1 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 planregels. De verbeelding visualiseert de planregels.

6.2 Planregels

De planregels bestaan uit de volgende vier hoofdstukken:

1. Inleidende bepalingen, dit hoofdstuk bestaat uit twee delen. Het eerste deel betreft het artikel ‘begrippen’ 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. Bestemmingsregels, in dit hoofdstuk worden de op de kaart aangegeven bestemmingen nader verklaard. Hierin wordt onder andere bepaald de maximale bebouwingshoogte. De gehanteerde bestemmingen worden in de paragraaf 6.3 van dit hoofdstuk verder uitgewerkt.
3. Algemene regels, in dit hoofdstuk worden regelingen opgenomen die zijn bedoeld voor meer dan één bestemming. De gehanteerde algemene regels worden nader toegelicht in paragraaf 6.4 van dit hoofdstuk.
4. Overgangs- en slotregels, 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.

6.3 Toelichting op de bestemmingen

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

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.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel wordt aangegeven op welke wijze de in het plan voorgeschreven maatvoeringen dienen te worden bepaald.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

Het groen rondom het water heeft de bestemming 'groen' gekregen omdat dit een belangrijke groenstructuur is voor het gebied. Daarnaast zijn de gronden bestemd voor uitwegen particuliere terreinen, voetpaden en fietspaden. Binnen deze bestemming zijn nutsvoorzieningen mogelijk en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals straatmeubilair, verlichting en speeltoestellen.

Artikel 4 verkeer

De gronden bestemd voor verkeer zijn bedoeld voor het doorgaande verkeer, het verblijfsgebied, parkeerplaatsen en groen. Ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoer' zijn de gronden tevens bestemd voor voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer'. Op de gronden bestemd voor verkeer mag uitsluitend ten behoeve van de bestemming worden gebouwd, bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 5 Water

De watergang is als water bestemd. Uitsluitend mogen hier bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming worden gebouwd. Deze dienen te voldoen aan de regels van het Keur.

Artikel 6 Waarde-Archeologie 4

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

Artikel 7 Waterstaat-Waterlopen

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.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

In dit artikel is een regel opgenomen die voorkomt dat een al verleende omgevingsvergunning meegenomen word bij de beoordeling van latere bouwplannen.

Artikel 9 Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels worden regels gegeven in welke gevallen burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn algemene regels opgenomen ten aanzien van het strijdig gebruik.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

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. Ook is in dit artikel een hardheidsclausule opgenomen die ontheffing mogelijk maakt indien het hanteren van de overgangsregels leidt tot onbillijkheid jegens personen.

Artikel 12 Slotregel

Het laatste artikel "Slotregel" geeft de officiële naam van het plan aan, wanneer naar het plan wordt verwezen. De planregels kunnen worden aangehaald onder de naam: Bestemmingsplan "Noorddammerweg _fietsverbinding".

7. UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 3.6.1, lid 1 onder f van het Bro dient de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen te worden aangetoond.

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

In het kader van de maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt het plan conform de inspraakverordening gepubliceerd in huis-aan-huisbladen en op de website van de gemeente gepubliceerd. Daarnaast wordt het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het zgn. 3.1.1. Bro toegezonden naar bestuurlijke instanties, waarbij de gelegenheid werd geboden om een reactie te geven op het plan. In deze periode zijn er geen inspraakreacties binnengekomen. Wel zijn er twee bestuurlijke reacties en is er één ambtelijke wijziging. De reacties en de wijziging zijn samengevat en voorzien van een antwoord in de Nota van inspraak. Deze is toegevoegd aan de bijlage.

Naar aanleiding van de reacties en de ambtshalve wijziging is het voorontwerpbestemmingsplan aangepast. Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 31 mei 2013 t/m 11 juli 2013 ter inzage gelegen. In deze periode zijn geen reacties ingediend. Wel zijn 2 ambtshalve opmerkingen gemaakt. De nota zienswijzen is als bijlage opgenomen.