

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	4
2.	Bestaande situatie	5
2.1	Historie en ruimtelijke structuur omgeving	5
2.2	Planlocatie	6
3.	Toekomstige situatie	8
3.1	Planontwikkeling	8
3.2	Parkeren	10
3.3	Groen en water	10
4.	Beleidskader	11
4.1	Rijksbeleid	11
4.2	Provinciaal beleid	12
4.3	Regionaal beleid	15
4.4	Gemeentelijk beleid	16
5.	Randvoorwaarden	22
5.1	Inleiding	22
5.2	Archeologie	22
5.3	Bodemkwaliteit	23
5.4	Externe veiligheid	23
5.5	Flora en fauna	26
5.6	Geluidsaspecten	28
5.7	Luchtkwaliteit	29
5.8	Water	30
6.	Juridische aspecten	39
6.1	Verbeelding	39
6.2	Planregels	39
6.3	Toelichting op de bestemmingen	40
7.	Uitvoerbaarheid	42
7.1	Economische uitvoerbaarheid	42
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De provinciale weg N201, die in de huidige situatie door Uithoorn loopt, wordt omgelegd en zal in de nieuwe situatie ten noorden van Uithoorn liggen. Als gevolg van de omlegging van de N201 zullen de verkeersstromen in Uithoorn gaan wijzigen, de belangrijkste verkeersstromen zullen zich immers gaan richten op de nieuwe N201. Het doorgaande verkeer verdwijnt uit Uithoorn en het lokale verkeer gaat voor een groot deel door de bebouwde kom van het zuiden naar het noorden rijden en vice versa van en naar de nieuwe N201. In 2008 is, mede in het kader van de omlegging van de N201, het Uithoorns Verkeer en Vervoerplan (UVVP) opgesteld. In dit plan is voorgesteld de verkeersstructuur in het Oude Dorp van Uithoorn aan te passen, om hier een goede noord-zuidverbinding te creëren.

Door het verleggen van de N201 worden de Zijdelweg en Amsterdamseweg de belangrijkste twee ontsluitingswegen van Uithoorn. Dit betekent dat vanuit het oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid ingrepen nodig zijn in de bestaande verkeerscirculatie en weginfrastructuur. Daarom heeft de gemeente ook het voornemen om de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan opnieuw in te richten en via het nieuwe viaduct onder de busbaan de aansluiting op de Amsterdamseweg te realiseren.

De aanpassingen aan de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan, hierna genoemd 'hoofdontsluitingsroute Oude Dorp', passen grotendeels binnen de vigerende bestemmingsplannen. Voornamelijk op plaatsen waar een rotonde is voorzien dient het bestemmingsplan op kleine onderdelen aangepast te worden. De gemeente heeft besloten om het gehele tracé eruit te lichten en hiervoor één bestemmingsplan op te stellen. Zo ontstaat een duidelijk en samenhangend geheel.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De Thamerlaan/Prins Bernhardlaan bevindt zich in het dorpscentrum van Uithoorn ten westen van de N201. Het plangebied ligt tussen de Petrus Steenkampweg en de bestaande N201. Tevens zijn kleine delen van de Amsterdamseweg, Stationsstraat en Prinses Irenelaan onderdeel van het plangebied. De woningen aan de Thamerlaan en de Prins Bernhardlaan vallen buiten het plangebied.



Afbeelding 1 Ligging plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

- Bestemmingsplan Dorpscentrum 1997; Gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 23 mei 1997. Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 26 mei 1998.
- Bedrijventerrein Uithoorn 1995; Gewijzigd vastgesteld door de gemeente raad d.d. 23-5-1996. Goedgekeurd door gedeputeerde staten d.d. 17-12-1996.

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 het Oude Dorp en 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 Uithoorn.

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. 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)

In het oudste deel van het dorpscentrum het 'oude' dorp, stonden tot halverwege de 19e eeuw naast bijna alle woningen ook bijna alle voorzieningen, zoals winkels en kerken. In de jaren dertig van de vorige eeuw werd de open ruimte tussen de Thamerlaan en de Dorpsstraat voor woningbouw benut. De Thamerlaan is één van de oudste verbindingen van Uithoorn.

2.2 Planlocatie

Gebiedsprofiel

Het Thamerlint is een karakteristiek lint in Uithoorn dat behouden en versterkt moet worden. Uitgangspunt is om de ontwikkeling mogelijk te maken die de individualiteit van het lint versterkt. Het gebied wordt gekenmerkt door oudere (heren)huizen. Het totaal heeft een dorps- en historische uitstraling. De buitenruimte heeft deels nog het karakter en de uitstraling van het authentieke Uithoorn. In de Thamerlaan en Bernhardlaan ligt de nadruk op de tweezijdigheid van het wegprofiel. Deze komt tot uitdrukking in de lintbebouwing aan de Thamerlaan en de herkenbaarheid van verschillende deelgebieden aan de Bernhardlaan. De Thamerlaan en Prins Bernhardlaan worden gescheiden door de watergang Thamersloot en omliggend groen, met bomen.



Afbeelding 3 foto's Thamerlaan/Prins Bernhardlaan (bron: Google Earth, Verkeersonderzoek Movares)

Ter hoogte van de Koningin Julianalaan is de watergang overkluisd ten behoeve van de verkeersverbinding tussen Thamerlaan en Prins Bernhardlaan. Verkeer uit de Koningin Julianalaan kan zodoende de Thamerlaan opdraaien richting de N201.

Verkeersprofiel

In de huidige situatie is het autoverkeer en het fietsverkeer op de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan gemengd bij een toegestane maximum snelheid van 50 km/uur. De

Thamerlaan heeft een brede asfaltbaan met daarlangs langspaarkeervakken en een trottoir. Het verkeer rijdt in één richting. Het verkeer in de andere richting rijdt aan de overzijde van de watergang op de Prins Bernhardlaan.

Alle kruispunten in het onderzoeksgebied zijn in de huidige situatie ongeregeld of geregeld met behulp van een voorrangregeling. Het kruispunt tussen de Prinses Christinalaan en de Thamerlaan is hier een uitzondering op, deze aansluiting is geregeld met een rotonde. Deze rotonde is gelegen vlak voor de aansluiting met de huidige N201.

In de huidige situatie moet om op de andere zijde van de busbaan (voormalige spoor) te komen, omgereden worden via de Stationsstraat, de brug in de busbaan over de Amstel en de Amsterdamseweg. Wanneer de nieuwe N201 is afgerond, zal een directe ontsluiting worden aangelegd tussen de Prins Bernhardlaan/Thamerlaan en de Amsterdamseweg. Het hiervoor benodigde viaduct is inmiddels al aangelegd.

Parkeren

Zowel langs de Thamerlaan, als langs de Prins Bernhardlaan kan voornamelijk worden langsgeparkeerd. Tussen de Prinses Beatrixlaan en de Stationsstraat is een gedeelte haakspaarkeerplaatsen.

3. TOEKOMSTIGE SITUATIE

3.1 Planontwikkeling

De gemeente heeft een studie laten verrichten naar de mogelijke varianten en de effecten van deze varianten voor de nieuwe hoofdontsluiting van het Oude Dorp (Effectbepaling hoofdontsluitingsroute Oude Dorp, 23 december 2011. Goudappel Coffeng). In deze studie zijn drie varianten voor de hoofdontsluiting nader onderzocht. Daarin wordt verkeerskundig de voorkeur uitgesproken voor de “rechte variant”. In deze variant wordt het verkeer van en naar de Amsterdamseweg via de Thamerlaan en de Prins Bernhardlaan geleid.

In bovengenoemd onderzoek zijn onder andere de verkeersintensiteiten bekeken voor de huidige situatie (2011), de situatie in 2015 en de situatie in 2030. Hieronder zijn de verkeersintensiteiten weergegeven bij de ‘rechte variant’.

	Prins Bernhardlaan	Thamerlaan
Huidige situatie 2011	3.800	3.400
2015	3.300	3.300
2030 met vrachtverbod	3.300	3.300
2030 zonder vrachtverbod	3.500	3.500

* Intensiteiten zijn het aantal motorvoertuigen per etmaal

In de raadvergadering van 23 februari 2012 is het volgende met amendement besloten: “Te kiezen voor de Rechte Variant als hoofdontsluitingsroute voor het dorpscentrum met dien verstande dat de Thamerlaan en de Prins Bernhardlaan niet opengesteld worden voor vrachtverkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer ten behoeve van het gebied dat in de huidige situatie omsloten wordt door de Tromplaan, de Stationsstraat, de Wilhelminakade, de huidige N201 en de rivier de Amstel.”

Zodoende kan uitgegaan worden van de verkeersintensiteiten met vrachtverbod. Dit betekent dat het verkeer door de Prins Bernhardlaan en de Thamerlaan door de omlegging van de N201 zal afnemen.

Uitwerking

De uitwerking van deze variant heeft geleid tot onderstaand herinrichtingsontwerp.



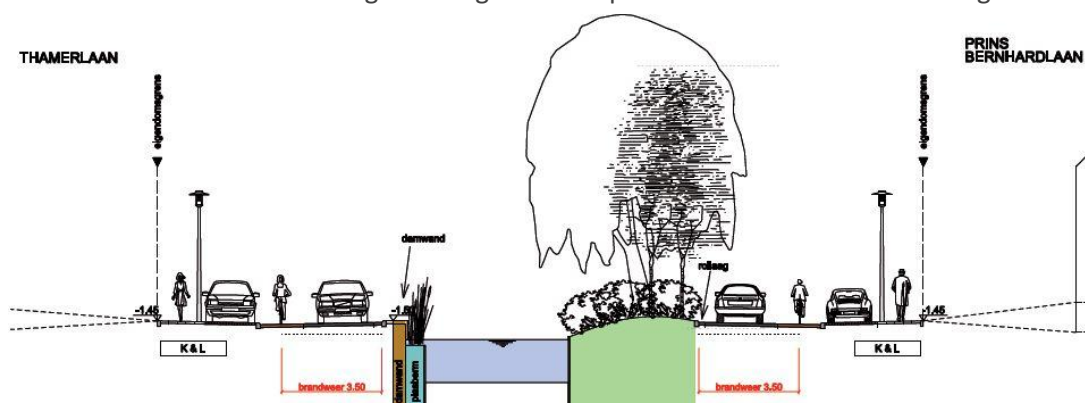
Afbeelding 4 ontwerp herinrichting Thamerlaan/Prins Bernhardlaan

In de basis blijft de verkeersdoorstroming op de Thamerlaan en Prins Bernhardlaan gelijk aan de huidige situatie, namelijk éénrichtingsverkeer. Verkeer dat vanaf de Amsterdamseweg naar het dorpscentrum rijdt zal over de Thamerlaan rijden. In tegengestelde richting rijdt het verkeer over de Prins Bernhardlaan.

De herinrichting bestaat uit een aantal elementen.

- De Thamerlaan en Prins Bernhardlaan worden ingericht als gebiedsontsluitingsweg, met fietssuggestiestroken op de rijbaan en langspaarkeerhavens. De rijbanen worden verbreed.
- De dam van de Thamersloot ter hoogte van de Koningin Julianalaan komt te vervallen. Het verkeer kan vanuit de Koningin Julianalaan niet meer rechtstreeks de Thamerlaan op rijden.
- Een (duiker)brug in de Prins Bernhardlaan wordt aangelegd en de aanleg van twee fietsbruggen tussen de Thamerlaan en de Prins Bernhardlaan ter hoogte van de Koningin Julianalaan en de Emmalaan.
- Op de kruising van de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan met de Admiraal de Ruyterlaan/Stationsstraat komt in de nieuwe situatie een rotonde om zo een betere en veiligere doorstroming te realiseren. De rotonde is tevens voorzien van een fietspad.
- De verbinding tussen bovenstaande rotonde en de Amsterdamseweg / Petrus Steenkampweg wordt aangelegd met een vrije doorrijhoogte van 4.20 meter met hoogtebegrenzers op 3.50 meter.
- De aansluiting van de Petrus Steenkampweg op de Amsterdamseweg krijgt een reconstructie.
- De rotonde op het kruispunt Prins Bernhardlaan/ Thamerlaan/ Prinses Christinalaan/ Prinses Irenelaan wordt krijgt een her inrichting.
- Diverse verkeersmaatregelen, waaronder instellen van maximum snelheid van 30 km/uur op de hoofdontsluitingsroute Oude Dorp.

Door de aansluiting op de Amsterdamseweg zal de situatie ter hoogte van de busbaan wezenlijk veranderen. Nu loopt enkel een tweezijdig fietspad onder de busbaan door. In de toekomstige situatie betreft dit een rijweg met aan beide zijden een vrijliggend fietspad. Het bestaande viaduct is overigens wel gebouwd op de nieuwe verkeersontsluiting.



Afbeelding 5 Profiel Hoofdontsluitingsroute Oude Dorp

Aanpassing bestemmingsplan

De herinrichting van de hoofdontsluitingsroute Oude Dorp kan grotendeels binnen het vigerende bestemmingsplan worden gerealiseerd. Op enkele kleine onderdelen vindt een aanpassing van het geldende bestemmingsplan plaats.

- Ten behoeve van de realisatie van de rotonde bij de Stationsstraat wijzigt de bestemming van de groenstrook ter plaatse (Groen) in verkeersdoeleinden (Verkeer).
- Door het vervallen van de overkluizing van de Thamersloot wijzigt de huidige bestemming 'Verkeer' in 'Water' en 'Groen'.
- Ten behoeve van een goede aansluiting op de Amsterdamseweg wijzigt aan de noordzijde van de Amsterdamseweg een klein deel van de bestemming 'Groen' in 'Verkeer'.
- Ter plaatse van de OV-verbinding (busbaan) wordt een aanduiding 'ov' opgenomen ten behoeve van de openbaar vervoersvoorziening op het talud en het viaduct.

3.2 Parkeren

Ter hoogte van de locatie op de Thamerlaan, waar de dam wordt opgeheven, verdwijnen de langspaarkeerplaatsen en de haakspaarkeerplaatsen aan de Prins Bernhardlaan tussen de Prinses Beatrixlaan en de Stationsstraat worden omgezet in langspaarkeerplaatsen. De parkeercapaciteit op beide lanen neemt hierdoor af met ca. 11 plaatsen.

Uitgedragen is steeds dat de herinrichting van de lanen niet ten koste mag gaan van de parkeercapaciteit ("parkeerbalans nul"). Duidelijk daarbij is wel dat het aantal parkeerplaatsen na de herinrichting niet kan worden gevonden op de beide lanen zelf. Er zijn wel verschillende mogelijkheden - zowel tijdelijk als definitief - in de directe omgeving. Onderzocht wordt of op de Admiraal de Ruyterlaan en op de Prinses Christinalaan, nabij de aansluiting aan de Thamerlaan, parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden. Mogelijk kunnen bewoners ook gebruik maken van de parkeerruimte op de Admiraal Tromplaan. Mocht uit het parkeeronderzoek Oude Dorp blijken dat er een tekort is in de directe omgeving, dan komen deze drie locaties in aanmerking voor extra parkeercapaciteit.

3.3 Groen en water

Met de herinrichting is ervoor gekozen om in grote lijnen het basisprofiel van de hoofdontsluitingsroute Oude Dorp in stand te laten. Dit betekent dat de Thamersloot grotendeels in zijn huidige vorm behouden blijft. Evenals de groenstructuur.

De overkluizing (dam) van de Thamersloot zal worden opgeheven. De watergang krijgt hierdoor over de gehele linie een open karakter. Een klein deel van de watergang zal echter gedempt worden om de realisatie van de rotonde bij de Stationsstraat mogelijk te maken. Hier wordt een extra stuk duiker aangebracht die aansluit op de bestaande duiker.

Onderzocht is dat de bomen weinig overlevingskansen hebben door de recente rioleringswerkzaamheden en daaruit voortvloeiende verhoging van de grondwaterstand. Als de werkzaamheden worden uitgevoerd volgens het huidige conceptontwerp, is de overlevingskans van de bomen aan de Prins Bernhardlaan en Thamerlaan dermate klein, dat uitgangspunt blijft om de huidige bomen te kappen en de groenstrook opnieuw in te richten. Het betreft alle bomen, waaronder vier waardevolle wilgen en één rode beuk. Deze laatste zal worden verplaatst.

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 herinrichting van de hoofdontsluitingsroute Oude Dorp 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 plangebied ligt niet direct aan de Stelling van Amsterdam, waardoor de ontwikkeling geen negatief effect heeft op de kernkwaliteit.

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 geen onderdeel uit van één van de concrete projecten voor Uithoorn. Wel ligt het plangebied binnen de onderstaande zones.

Fijnmazige waterberging

Door klimaatsverandering moet in de toekomst anders worden omgegaan met grond- en oppervlaktewater. Het huidige afwateringssysteem zal niet meer voldoen door hevigere 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 dorpscentrum, waarbinnen onderhavig plangebied is gelegen, liggen hier geen wateropgaven meer.

Regionale waterkeringen

De regionale waterkeringen bieden bescherming tegen overstromingen vanuit kanalen, vaarten en boezemwater. Verder dienen de regionale waterkeringen als achtervang bij overstroming vanuit buitenwater.

Met name de regionale waterkering is voor het onderhavige plan relevant. De Thamerlaan is onderdeel van de structuur van waterkeringen. In dit bestemmingsplan zal de waterkering de juiste bescherming krijgen.

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 deze wegaanpassingen 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 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.

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.

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. Op de hoofdontsluitingsroute Oude Dorp wordt het minder druk.

De reconstructie van de hoofdontsluitingsroute Oude Dorp is ook een rechtstreeks gevolg van de veranderende verkeersstromen. De reconstructie 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 5 wordt nader ingegaan op de milieuknelpunten.

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.

De reconstructie wordt niet rechtstreeks genoemd in het Regionale Verkeer en Vervoerplan. De reconstructie betreft een lokale aangelegenheid.

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.

De reconstructie wordt niet rechtstreeks genoemd in het Regionale Verkeer en Vervoerplan. De reconstructie betreft een lokale aangelegenheid.

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”.

Het volgende is onder andere over het dorpscentrum beschreven in de structuurvisie. ‘Het Oude Dorp is een wijk die een vergrijzende bevolking kent. De sociale samenhang is zeer goed te noemen’.

De visie voor het dorpscentrum is: samenhang en het historische karakter versterken met nieuwe karakteristieke bebouwing. Ontwikkelingen richting een bruisend dorpscentrum door toevoeging van horeca en non-food detailhandel. De toekomst van de winkelvoorzieningen wordt bepaald aan de hand van op te stellen economische visie. De bereikbaarheid dient te worden verbeterd waarbij ook een autoluw Dorpscentrum ontstaat. Er zijn kansen voor groei van de vaarrecreatie en toerisme.

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 dit de belangrijkste ontsluitingswegen worden voor de kern Uithoorn. Door de nieuwe functie en het gewijzigde gebruik, moet de vormgeving op deze nieuwe situatie worden aangepast.

Daarin ligt ook de opgave voor de herinrichting van de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan en de aansluiting op de Amsterdamseweg.

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 vervoerplan 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.

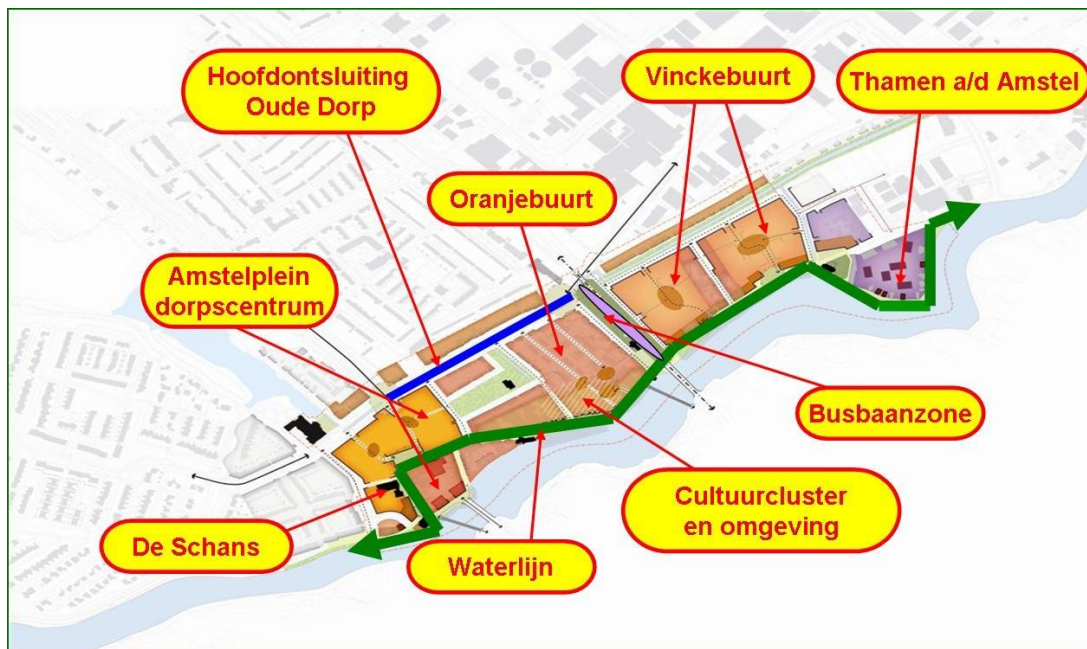
De meest ingrijpende infrastructurele maatregel in Uithoorn de komende jaren is de omlegging van de N201. Dit heeft een grote invloed op de verkeersstromen in en rond Uithoorn. De omlegging van de N201 betekent dat het verkeer andere routes door Uithoorn gaat zoeken. Voor de omlegging was het verkeer 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.

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 is de gehele Amsterdamseweg ingrijpend veranderd. Daarnaast zal de verkeersintensiteit in het oude dorpscentrum, en de daarmee gepaard gaande overlast, afnemen.

Masterplan dorpscentrum 2010-2030, Uithoorn aan de Amstel

Het masterplan dorpscentrum 2010 – 2030 is op 11 februari 2010 is vastgesteld door de gemeenteraad. Het gebied van het masterplan Dorpscentrum omvat grofweg het gebied tussen de Thamerkerk en Meerwijk, de Thamerlaan/Thamerweg en de Amstel. Het masterplan geeft de visie op het dorpscentrum voor de periode van 2010 tot 2030 weer en biedt hierbij de kaders voor initiatieven van zowel overheid als particulieren voor de gewenste ontwikkelingen in de toekomst. Aangezien het om een visie op hoofdlijnen gaat en de kaders hiermee nog niet concreet zijn uitgewerkt, wordt het masterplan niet vertaald in één bestemmingsplan. Indien concrete ontwikkelingen zich voordoen, wordt bekeken of de ontwikkeling passend is binnen de visie van het masterplan en zullen hier separate planherzieningen voor worden opgesteld.

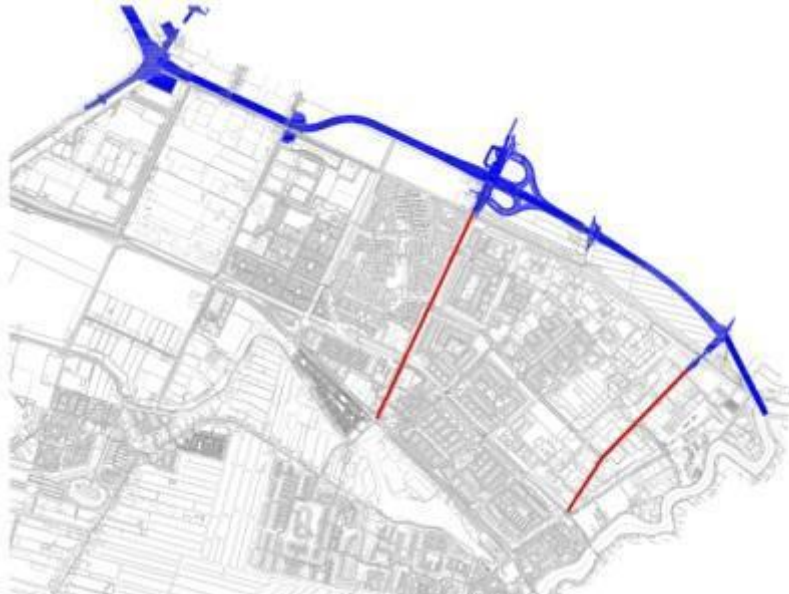
Binnen het masterplan dorpscentrum zijn momenteel negen deelprojecten te onderscheiden welke op korte dan wel lange termijn ontwikkeld zullen worden. Op afbeelding 6 wordt een overzicht gegeven van de verschillende deelprojecten. De voor onderhavig plan relevante deelproject Hoofdontsluiting Oude Dorp zal hierna worden besproken.



Afbeelding 6 Deelprojecten Masterplan Dorpscentrum

Hoofdontsluiting Oude dorp

De Zijdelweg en de Amsterdamseweg worden in 2013 op de nieuwe, omgelegde, N201 aangesloten. Daarmee zijn dit de twee belangrijkste hoofdontsluitingswegen van Uithoorn. De Amsterdamseweg wordt een belangrijke route van en naar het Dorpscentrum: het verkeer rijdt straks onder het busbaanviaduct door.



Abbeelding 7 Ligging omgelegde N201, met ontsluitingswegen in Uithoorn

De gemeenteraad heeft op 23 februari 2012 besloten om, na omlegging van de N201, de Thamerlaan / Prins Bernhardlaan aan te wijzen als hoofdontsluitingsroute voor autoverkeer van en naar de Amsterdamseweg vanuit het centrum. Beide straten blijven eenrichtingsverkeer. In overleg met de bewoners, winkeliers en buurtbeheer wordt de inrichting, inclusief groen, van de straten bepaald.

Economische visie

Op 11 februari van 2010 heeft de raad van Uithoorn de Economische Visie 2020 vastgesteld. De kern van deze visie is dat Uithoorn een aantrekkelijke woongemeente wil zijn met een sterke en vitale economie. Onderdeel van deze economie is een goede functiemenging wonen en werken.

Kwaliteitsplan Openbare Ruimte

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 hoofdontsluitingsroute Oude Dorp 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 ‘veerkeersveiligheid’. 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.

Bomenbeleidsplan Uithoorn

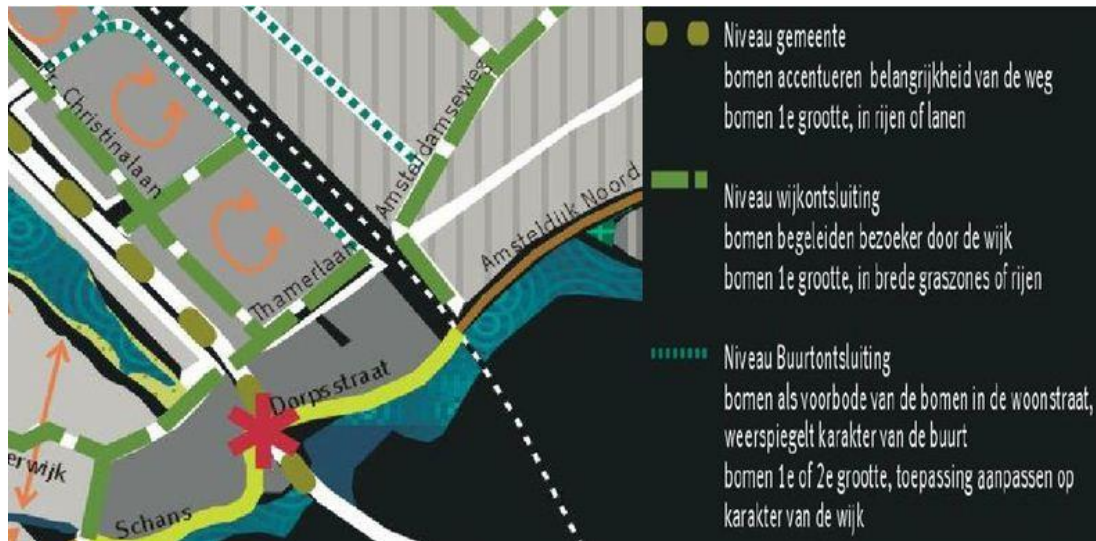
De gemeente heeft in 2006 een bomenbeleidsplan vastgesteld waarin wordt aangegeven hoe om te gaan met bomen. De gemeente beheert ruim 12.000 bomen, wat bovengemiddeld is in vergelijking met overeenkomstige gemeentes. Het beleid van de gemeente is gericht op het blijven van een groene, boomrijke gemeente. 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” het 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.

Om de doelen vorm en inhoud te geven zijn per doel uitgangspunten opgesteld. Deze zijn vervolgens uitgewerkt om de gestelde doelen om te zetten in concrete projecten en maatregelen ten behoeve van het karakter van de gemeente Uithoorn.

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



Afbeelding 8 ontwerp herinrichting Thamerlaan/Prins Bernhardlaan

De hoofdontsluitingsroute Oude Dorp is in de structuur opgenomen als niveau wijkontsluiting. Dat wil zeggen dat de bomen de bezoekers een leidraad geven door de wijk. Ook in het nieuwe ontwerp wordt hier rekening mee gehouden. De bomen worden voor zover mogelijk gehandhaafd.

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 middelhoge archeologische verwachtingwaarde.



Afbeelding 9 Uitsnede archeologische beleidskaart Uithoorn

Middelhoge verwachting

In zones met een middelhoge verwachting (het veenweidegebied) is een redelijke kans om intacte waardevolle archeologische resten aan te treffen. Het betreft gebieden die slechts gedurende bepaalde periodes in gebruik zijn geweest of waar slechts specifieke archeologische resten te verwachten zijn. Bodemingrepen dieper dan 0,30 m onder maaiveld moeten worden voorkomen. Indien de voorgeschreven beperkingen voor bodemingrepen niet kunnen worden gehandhaafd moet in deze gebieden nader archeologisch onderzoek worden gedaan. Voor projecten waarvan de bodemverstoring een kleiner oppervlak beslaat dan 500 m² hoeft geen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Conclusie

Voor het onderhavige plangebied heeft in het kader van het bestemmingsplan geen archeologisch onderzoek plaatsgevonden.

Om voldoende bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden te borgen is in dit bestemmingsplan een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3' 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 kwaliteit van de bodem.

Op basis van de nota van de regio Amstelland en de Meerlanden en de bijbehorende bodemkwaliteitskaarten is de bodem op deze locatie zeer waarschijnlijk licht tot matig verontreinigd. In het kader van het aanvragen van een omgevingsvergunning dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden.

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.

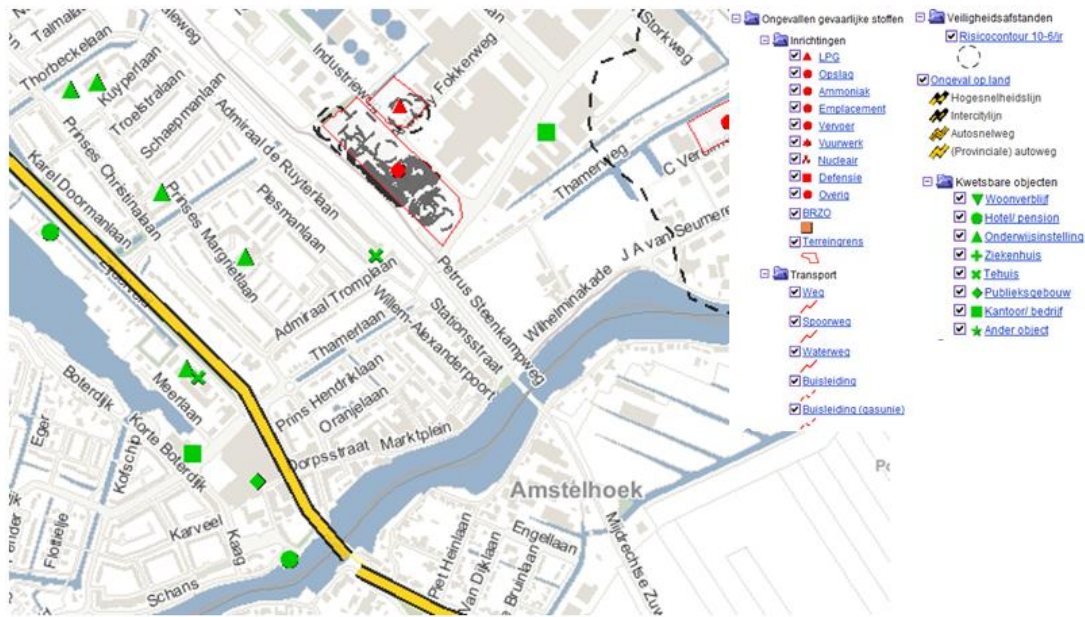
Circulaire risico normering vervoer gevaarlijke stoffen

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.



Afbeelding 10 Uitsnede risicokaart Uithoorn

Inrichtingen:

De risicokaart van Noord-Holland geeft aan dat binnen het plangebied geen risicovolle bedrijven aanwezig zijn die de externe veiligheid beperken. Op het bedrijventerrein, wat aansluitend aan het plangebied is gelegen zijn een drietal inrichtingen die onder Bevi vallen en die een mate van risico met zich meebrengen, maar deze leggen geen beperkingen op wat betreft het Plaatsgebonden Risico 10^{-6} .

Groepsrisico

De handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico geeft aan dat bij ruimtelijke plannen uit praktische overwegingen een kleinere afstand vast gesteld mag worden zoals de PR 10 -8 contour. De gemeente Uithoorn hanteert de PR 10 -8 contour waarbinnen de toename van het groepsrisico verantwoordt wordt. Het plangebied ligt niet binnen de 10^{-8} contour van Amsteldijk Beheer BV. Voor het groepsrisico is een verdere verantwoording niet noodzakelijk.

Transport over de weg

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

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 11 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 ongeveer 800 meter buiten het plangebied een hoge druk aardgasleiding (W-529-02-KR-003) 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 reconstructie van de hoofdontsluitingsroute Oude Dorp.

5.5 Flora en fauna

Door Bureau Waardenburg¹ is een oriënterend veldonderzoek en beperkt bronnenonderzoek uitgevoerd om de effecten van de ingreep te onderzoeken in het kader van de Flora- en Faunawet.

Bureau inventarisatie

Het plangebied bevindt zich niet binnen de invloedsfeer van een Natura 2000-gebied en/of Beschermde Natuurmonumenten. Het plangebied bevindt zich niet binnen of in de

¹ Bureau Waardenburg bv, Notitie Hoofdontsluiting Oude Dorp te Uithoorn, 17 januari 2013, 12-799/13.00155/IngHR
NL.IMRO.0451.BPThamerlaan-VG01 Bestemmingsplan Hoofdontsluitingsroute Oude Dorp

nabijheid van de Ecologische Hoofdstructuur. Effecten in deze zin zijn dan ook uitgesloten. Vervolgprocedures zijn niet noodzakelijk.

Veldinspectie

Planten

In het plangebied zijn geen beschermde soorten planten aangetroffen. Geschikte groeiplaatsen zijn niet aanwezig. Op grond hiervan is beoordeeld dat het plangebied geen betekenis heeft voor beschermde soorten planten.

Ongewervelden

In het plangebied zijn geen geschikte biotopen aangetroffen voor beschermde soorten ongewervelden. De watergang is ongeschikt voor de beschermde platte schijfhoren. De watergang is sterk vervuild met (blad)afval en delen liggen in de schaduw van bomen. Overige beschermde soorten ongewervelden kunnen op grond van verspreidingsgegevens en biotoopkenmerken worden uitgesloten.

Vissen

Uit Uithoorn zijn waarnemingen van de kleine modderkruiper en de bittervoorn bekend (Boddeke et al., 2011). Met name de bittervoorn stelt hoge eisen aan de waterkwaliteit. Tijdens de visbemonstering zijn geen beschermde vissen aangetroffen. De watergang is vervuild met (blad)afval van de bomen langs de watergang. Omdat de baggerlaag vrij dik is, is de waterkwaliteit gering en de watergang hiermee ongeschikt voor de kleine modderkruiper en de bittervoorn.

Amfibieën

In Uithoorn komt de strikt beschermde rugstreeppad voor (Boddeke et al., 2011). In en rond het plangebied komen echter geen geschikt landhabitat en/of voortplantingswater voor deze soort voor. Het voorkomen van de rugstreeppad in het plangebied wordt daarmee uitgesloten. Het voorkomen van andere strikt beschermde soorten wordt op grond van verspreidingsgegevens en biotoopkenmerken uitgesloten.

In het plangebied komt voor de algemeen voorkomende, minder kritische soorten in beperkte mate geschikt habitat voor. Door de matige waterkwaliteit, steile oevers en geïsoleerde ligging ten opzichte van landhabitat biedt het water in het plangebied amfibieën weinig aantrekkelijk leefgebied. Bastaardkikker, bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander kunnen er hooguit in lage dichtheden voorkomen.

Reptielen

Uit Uithoorn zijn geen reptielen bekend (Boddeke et al., 2011). Op grond hiervan en op grond van de ongeschiktheid van het plangebied voor reptielen wordt het voorkomen van reptielen uitgesloten.

Grondgebonden zoogdieren

In het plangebied kunnen incidenteel algemeen voorkomende soorten grondgebonden zoogdieren voorkomen (Boddeke et al., 2011). Dit betreft soorten als egel, bosmuis en huisspitsmuis. Het voorkomen van strikt(er) beschermde soorten kan op grond van biotoopkenmerken en ontbreken van waarnemingen worden uitgesloten.

Vleermuizen

Tijdens het veldbezoek zijn de bomen gecontroleerd op de aanwezigheid van geschikte holttes voor vleermuizen. Deze zijn niet aangetroffen, het voorkomen van vaste

verblijfplaatsen is hiermee uitgesloten. Mogelijk dient de groenstrook als vliegroute voor lokale vleermuizen van en naar hun foerageergebieden en verblijfplaatsen. De onverharde delen van het plangebied zijn geschikt als foerageergebied voor vleermuizen uit de directe omgeving. De afwisseling van water, oevers en opgaande beplanting maakt het hiertoe geschikt. De beperkte afmetingen van groen en water en de aanwezige straatverlichting beperkten het belang van het plangebied voor vleermuizen.

Vogels

In het plangebied zijn geen nesten met een jaarrond beschermde status aangetroffen. Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten wordt uitgesloten. Het plangebied heeft een functie als broedgebied voor vogels van (wateren in) stedelijk gebied.

Effecten ingreep

Van een aantal algemeen voorkomende soorten als amfibieën en muizensoorten kunnen verblijfplaatsen verloren gaan. Voor deze soorten uit tabel 1 van de Flora- en faunawet geldt een vrijstelling van verbodsbepalingen in het kader van de ruimtelijke ordening. Aanbevolen wordt rekening te houden met de zorgplicht.

Overtreding van verbodsbepalingen voor vleermuizen is niet aan de orde, omdat de voorgenomen ingreep de functionaliteit van het leefgebied niet aantast. Bebouwing en beplanting binnen de bebouwde kom vormen alternatieve geleidende elementen die als vliegroute kunnen dienen. Omdat in de directe omgeving voldoende alternatief foerageergebied aanwezig is in de vorm van en de omliggende parken, watergangen en buitengebied, gaat als gevolg van de herinrichting geen foerageergebied met wezenlijke betekenis verloren.

In het plangebied kunnen tijdens het broedseizoen vogels tot broeden komen. Hiermee dient gedurende de werkzaamheden rekening gehouden te worden omdat het verstoren van broedvogels leidt tot het overtreden van verbodsbepalingen.

Conclusie

Vanuit wet- en regelgeving zijn er geen specifieke consequenties van de voorgenomen ingreep. Er hoeft geen ontheffing voor soorten te worden aangevraagd. Wel geldt ten alle tijden de algemene zorgplicht.

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.

Onderzoek

Door M+P raadgevende ingenieurs is een onderzoek² uitgevoerd naar de effecten op de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de bebouwing van het 'oude dorp' bij een ontwerpsnelheid van 50 km/u. Hieronder de conclusie uit dit rapport.

De toekomstige geluidsbelasting overschrijdt bij de woningen ter plaatse van de Admiraal de Ruyterlaan en langs de Thamerlaan op een aantal punten de huidige geluidsbelasting. Bij een overschrijding van meer dan 1,5 dB (afgerond 2 dB) is er in het kader van de Wet geluidhinder sprake van een reconstructie. Op de gevels van 8 woningen is een overschrijding geconstateerd, die zal resulteren in een reconstructie.

Omdat op bovenstaande punten sprake is van een reconstructie dienen er maatregelen te worden genomen om de toekomstige geluidsbelastingen terug te dringen. Er is gekeken naar alternatieve deklagen. Op dit moment zijn alle wegen in het onderzoeksgebied voorzien van DAB 0/16 (fijn asfalt) deklagen.

Om de reconstructie terug te nemen is een verlaging nodig van de geluidsbelasting met 2,6 dB op de Admiraal de Ruyterlaan en circa 2 dB op de Prins Bernhardlaan. Dit kan worden gerealiseerd door toepassing van een geluidsreducerend wegdek. Gedacht moet dan worden aan bij voorkeur een type 'dunne deklagen 1' volgens CROW publicatie 200. Met het toepassen van dit type wegdek of de realisatie van een wegdek dat eenzelfde geluidsreductie oplevert, wordt de reconstructie in de zin van de Wgh geheel weggenomen.

Wordt er geen andere deklaag aangebracht, dan is de aanvraag van een hogere waarde noodzakelijk voor 8 woningen. De in het verleden verleende hogere waarde bedraagt 56 dB en is niet afdoende. Bij het verlenen van hogere waarden zou de geluidswering van de gevel van de woningen beschouwd moeten worden en zijn naar verwachting geluidsisolerende voorzieningen nodig.

Bij bovenstaande resultaten is er vanuit gegaan dat zowel op de Thamerlaan als de Prins Bernhardlaan de maximale snelheid 50 km/u blijft. In het kader van de reconstructie van de weg, is door de gemeente besloten om voor deze wegen de maximale snelheid naar 30 km/u te brengen. In het kader van de Wet geluidhinder hoeven wegen met een maximum snelheid van 30 km/u niet meer in beschouwing worden genomen. Echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening en het realiseren van een goed woon- en leefklimaat wordt in de planuitwerking wel een geluidreducerende asfaltdeklaag aangebracht.

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 (vierentwintigurgemiddelde).

² M+P Raadgevende adviseurs, Onderzoek Geluid en Luchtkwaliteit, 9 juni 2009, M+P.GU.08.03.1

De Wet luchtkwaliteit voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het “Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)”. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging.

Onderzoek

Op basis van de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten zijn door M+P³ berekeningen gemaakt voor de huidige en toekomstige situatie met betrekking tot luchtkwaliteit. Uit deze berekeningen blijkt dat voor alle peiljaren geldt dat de waarden de grenswaarden niet overschrijden, dan wel met, dan wel zonder realisatie van het Uithoorns Verkeer en Vervoer Plan.

Uit de resultaten blijkt dat in 2010, 2015 en 2020 geen grenswaarden worden overschreden, ter plaatse van de wijzigingen. In de situatie 2020 blijkt dat de toename als gevolg van wijzigingen aan de wegenstructuur op enkele plaatsen meer dan 0,4 µg/m³ PM₁₀ en/of NO₂ bedraagt. Dit betekent dat het plan in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Desondanks blijven de waarden onder de wettelijke grenswaarden.

Conclusie

Omdat de luchtkwaliteit ruimschoots aan de grenswaarden voldoet en de concentraties PM₁₀ en NO₂ de grenswaarden in de toekomst niet dreigen te overschrijden, bestaat er op het gebied van luchtkwaliteit geen bezwaar het plan te realiseren.

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

³ M+P Raadgevende adviseurs, *Onderzoek Geluid en Luchtkwaliteit*, 9 juni 2009, M+P.GU.08.03.1

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. De maaiveldhoogte ter plaatse van de Thamerlaan komt globaal overeen met circa 1,69 meter –NAP. Het grondwater stroomt in oostelijke richting. Het grondwaterpeil bevindt zich op circa 0,7 meter onder maaiveld.

Globale diepte (m-mv)	Geohydrologische schematisatie	Lithostratigrafie	Samenstelling
0 – 10	Deklaag	Formatie van Naaldwijk en formatie van Nieuwkoop	Leem/veen
10-34	Eerste watervoerend pakket	Formatie van Kreftenheye en Formatie van Boxtel	Matig fijn tot zeer grof zand
34-52	Tweede watervoerende pakket	Formatie van Urk en Formatie van Sterksel	Matig tot zeer grof zand
52-62	Slecht doorlatende laag	Formatie van Sterksel en Formatie van Waalre	Leem klei

Oppervlaktewater

Het plangebied valt binnen het beheergebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Binnen het plangebied is de Thamersloot gelegen. Het huidige waterpeil ligt op circa 2,10 meter –NAP. De Thamersloot vormt een belangrijk onderdeel van het watersysteem binnen (het centrum van) Uithoorn. Deze functie moet behouden blijven om zo het water op verantwoorde wijze af te voeren.

De Thamersloot blijft in de toekomstige situatie grotendeels in zijn huidige vorm behouden. Ten behoeve van de aan te leggen rotonde bij de Stationsstraat zal echter een deel van de watergang gedempt worden en een deel worden overkluisd (grond dam met duiker). De omvang van de duiker zal in overleg met Waternet nader bepaald moeten worden. Daar tegenover staat dat de overkluizing met duiker ter hoogte de Koningin Julianalaan verwijderd zal worden. Daarmee vindt de betreffende compensatie in de dimensionering van de Thamersloot plaats.

In de huidige situatie heeft de Thamersloot een oppervlakte van 1446 m². Door de voorgenomen herinrichting van het plangebied zal in de toekomstige situatie 1505 m² aan nieuw wateroppervlak aanwezig zijn. Daarvan bestaat 178 m² uit plasdras. Dit betekent dat 59 m² wateroppervlak extra beschikbaar is voor het bergen en afvoeren van water.

Voor de werken en werkzaamheden aan de primaire watergang zal een watervergunning worden aangevraagd.

De Thamersloot is in het kader van de Keur van het waterschap aangewezen als primaire watergang. 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.

De Thamersloot wordt door middel van duikers verbonden met het omliggende watersysteem. De duikers maken ook onderdeel uit van het gehele watersysteem en dienen dezelfde bescherming te krijgen dan de open watergang. Op de verbeelding is daarom ook hiervoor een beschermingszone opgenomen met de daarbij behorende regels.

Hemelwater

In de huidige situatie wordt al het hemelwater dat op de wegverharding valt opgevangen in kolken. Deze kolken voeren het hemelwater door middel van een verzamelleiding af naar de Thamersloot.

De wijze waarop de afvoer van het hemelwater van de wegverharding wordt afgevoerd is nog niet geheel duidelijk. In overleg met Waternet zal worden bepaald of het hemelwater naar oppervlaktewater kan worden afgevoerd of dat voor een andere oplossing wordt gezocht (bv. een hemelwaterriool).

Waterkering

In het kader van de Keur van het waterschap is de Thamerlaan aangewezen als secundaire waterkering. De waterkerende functie dient in de voorliggende planontwikkeling geborgd te worden.

De waterkering is vastgelegd op de legger van secundaire waterkeringen in Westeramstel (vastgesteld 13 december 2012) en bestaat uit een kernzone en beschermingszones. De

breedte van de beschermingszone is vastgelegd op de legger. Op de verbeelding en in de regels is de bescherming van de waterkering geborgd.

Voor werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszone van de waterkering geldt dat een watervergunning moet worden aangevraagd bij Waternet.

Ophogen

Voor een goede en duurzame wegconstructie dient de Thamerlaan en Prins Bernhardlaan aan de droogleggingseis van tenminste 70 cm te voldoen.

Gezien de slechte bodemgesteldheid leidt het ‘traditioneel’ ophogen van de weg en secundaire kering in de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan met zand tot te grote zettingen en gevolgen voor de omgeving.

Toepassen van lichte ophoogmaterialen is voor de waterkering niet mogelijk, omdat hiermee onvoldoende stabiliteit voor de waterkering kan worden bereikt. Het ophogen met licht ophoogmateriaal is voor de Thamerlaan alleen mogelijk als er een alternatieve kerende constructie (een vervangende waterkering) wordt gerealiseerd.

Variantenstudie

Waternet heeft de gemeente geadviseerd de mogelijkheden van een damwand als waterkering te onderzoeken – om te kijken of daarmee hetzelfde veiligheidsniveau kan worden gegarandeerd. Op deze manier kan de gemeente lichte materialen gebruiken voor de ophoging van de weg en er ontstaat ruimte voor het ontwerp van de Thamerlaan.

Door Witteveen + Bos is een variantenstudie (augustus 2012) naar de ophoging van de Thamerlaan en Prins Bernhardlaan uitgevoerd. Dit onderzoek heeft tevens aanleiding geboden om aandacht te besteden aan een aantal andere opgaven:

- De gemeente wil een duurzame wegconstructie realiseren; voldoende drooglegging is gewenst.
- Op de locatie is jarenlang zetting opgetreden; het streven is om het maaiveld duurzaam in te richten.
- Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (en Waternet als uitvoerende instantie van AGV) wil de bestaande secundaire waterkering in de Thamerlaan ophogen.

Het garanderen van de vereiste kruinhoogte voor een periode van 30 jaar is niet mogelijk met traditioneel ophogen van de kering. Om een duurzame weg en de minimaal vereiste hoogte van de kering te kunnen realiseren is gezocht naar een alternatieve kerende constructieve voorziening.

Binnen de variantenstudie is onder andere aangetoond dat het ophogen van de wegconstructie met zand leidt tot te grote zettingen en gevolgen voor de omgeving, en dat het ophogen met lichtere ophoogmaterialen de dijk onvoldoende stabiliteit geeft (minder waterkerend vermogen).

Vanwege de kwetsbaarheid van de dijk en ondergrond word als uitzondering bij dit project uitgegaan van een drooglegging van 50 cm, mits een goed doordachte verhardingsconstructie wordt gerealiseerd. Dit impliceert een ophoging naar 1.60 meter – NAP.

Waternet schat in dat het waterkerend vermogen van de dijk met een damwandconstructie blijvend kan worden gegarandeerd. Het is eveneens de beste manier om de belangen van de gemeente, de ontwateringseisen van de weg, en de watergebonden belangen van de waterbeheerder – onder andere het waterkerend vermogen van de dijk – te combineren en borgen. Hiermee kan worden voldaan aan de voorwaarden waaronder het bestuur van AGV een watervergunning kan verlenen. De uiteindelijke toetsing aan de voorwaarden en van de werkzaamheden vindt plaats tijdens het vergunningenproces.

Het definitief technisch ontwerp van de damwand en ophoging is nog afhankelijk van diverse onderzoeken. Dit kan mogelijk consequenties hebben voor de plankaart zoals die nu in het bestemmingsplan is opgenomen. Aan deze plankaart ligt het voorlopig ontwerp van het inrichtingsplan buitenruimte Thamer/Prins Bernardlaan ten grondslag.

WRK-leiding

Ter hoogte van de Amsterdamseweg/Petrus Steenkampweg is een grote waterleiding gelegen. Deze waterleiding dient te worden beschermd. Op de verbeelding zijn de hartlijn van de leiding en beschermingszones van 10 meter aan weerszijden opgenomen. Tevens zijn er regels gesteld ten aanzien van het bouwen en het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

Wateradvies

Vanwege verschillende waterbelangen is vroegtijdig de dialoog met Waternet opgezocht. In meerdere overleggen is gesproken over de beoogde reconstructie van de weg en de relatie met de aanwezige waterkering en watergang. Dit heeft onder meer geresulteerd in een voorlopig wateradvies van Waternet en advies op de waterparagraaf (5 februari 2013). Deze adviezen zijn als bijlagen bij de toelichting opgenomen.

In deze adviezen wordt aangegeven met welke aspecten rekening moet worden gehouden, voor welke werken en werkzaamheden op basis van de Keur van het waterschap een vergunning nodig is en op welke punten de waterparagraaf aanpassing behoeft. De adviezen zijn verwerkt in de waterparagraaf.

Risico's

De verantwoordelijkheden voortvloeiend uit deze ontwikkeling liggen bij de gemeente. De gemeente loopt onder meer het risico dat wanneer er binnen het watervergunningentraject niet voldaan kan worden aan de regels van de Keur zij geen watervergunning krijgt. Dan moet wellicht het inrichtingsplan worden aangepast en is het bestemmingsplan misschien (op delen) onuitvoerbaar.

Conclusie

Bij het realiseren van de Hoofdontsluitingsroute Oude Dorp, de reconstructie van de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan en de aansluiting op de Amsterdamseweg, zijn meerdere waterbelangen aan de orde. In bovenstaande waterparagraaf is inzichtelijk gemaakt wat de consequenties zijn en welke (voorlopige) maatregelen in ogenschouw moeten worden genomen. Over de uiteindelijke maatregelen is de gemeente nog in overleg met Waternet. Deze afstemming ligt ten grondslag aan de watervergunning die moet worden aangevraagd bij AGV. Het is uiteindelijk de keuze van de gemeente voorafgaand aan de definitieve vergunningverlening het bestemmingsplan ter inzage te leggen.

De bescherming van de waterkering, watergang en waterleiding zijn planologisch-juridisch afdoende geborgd in dit bestemmingsplan.

Door de gemeente wordt geconcludeerd dat onderhavige ontwikkeling in dit stadium doorgang kan vinden en dat bij de verdere technische uitwerking (in samenspraak met Waternet) gedetailleerd de maatregelen kunnen worden vastgelegd.

6. JURIDISCHE ASPECTEN

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

Het bestemmingsplan “Hoofdontsluitingsroute Oude Dorp” 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 “Hoofdontsluitingsroute Oude Dorp” 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. Binnen dit gebied 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 Thamersloot is als zodanig 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 Leiding – water

Deze gronden zijn aangewezen voor de aanleg, instandhouding en bescherming van een watertransportleiding. Voor diverse werkzaamheden binnen de zone van de leiding is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden nodig.

Artikel 7 Waarde – Archeologie 3

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

Artikel 8 Waarde-Archeologie 4

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

Artikel 9 Waterstaat – Waterkering

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.

Artikel 10 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 11 Anti-dubbelregel

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

Artikel 12 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 13 Algemene gebruiksregels

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

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 14 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 15 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 "Hoofdontsluitingsroute Oude Dorp".

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

Bij de totstandkoming van het Uithoorns Verkeer en Vervoerplan en het Masterplan Dorpscentrum waren de burgers uit Uithoorn betrokken. In beide plannen wordt duidelijk aangehaald dat het traject Hoofdontsluitingroute Oude Dorp in de komende jaren aangepast moet worden door de omlegging van de N201. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente Uithoorn besloten onderhavig bestemmingsplan direct als ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Het bestemmingsplan wordt zes weken terinzage gelegd. In deze periode heeft een ieder de mogelijkheid zienswijze in te dienen bij de raad.