

1.	INLEIDING	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	2
1.3	Doel van het plan	2
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	2
1.5	Bij het plan behorende stukken	3
1.6	Leeswijzer	3
2.	BESTAANDE SITUATIE	4
2.1	Ligging in groter verband	4
2.2	Historische context	5
2.3	Ruimtelijke en functionele opbouw	5
2.4	Toekomstige situatie	6
3.	BELEIDSKADER	8
3.1	Rijksbeleid	8
3.2	Provinciaal beleid	10
3.3	Regionaal beleid	13
3.4	Gemeentelijk beleid	15
4.	RANDVOORWAARDEN	19
4.1	Bodemkwaliteit	19
4.2	Luchtkwaliteit	19
4.3	Milieuzonering	19
4.4	Geluidsaspecten	20
4.5	Luchtvaart	20
4.6	Externe veiligheid	21
4.7	Kabels en leidingen	22
4.8	Flora en Fauna	22
5.	WATER	24
5.1	Waterbeleid	24
5.2	Nieuwe ontwikkeling	26
5.3	Watertoets	26
6.	JURIDISCHE ASPECTEN	27
6.1	Planvorm	27
6.2	Toelichtingen op de bestemmingen	28
7.	UITVOERBAARHEID	29
7.1	Economische uitvoerbaarheid	29
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
7.3	Overleg	29

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op 12 juni 2008 is het Uithoorns Verkeers- en Vervoersplan vastgesteld. Onderdeel van dit plan zijn de benodigde infrastructurele aanpassingen als gevolg van de nieuwe N201. De nieuwe N201 is naar verwachting eind 2012 gereed. In de eindsituatie zijn er binnen Uithoorn twee belangrijke hoofdonstluitingswegen naar de nieuwe N201: de Zijdelweg (N521) en de Amsterdamseweg. Beide wegen dienen te worden aangepast op de veranderende verkeersstromen. Het voorliggende bestemmingsplan omvat de juridisch planologische regeling om de aanpassing van de Zijdelweg mogelijk te maken.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is de huidige Zijdelweg en loopt vanaf de aansluiting van de huidige N201/Zijdelweg richting het noorden tot aan de bebouwde kom grens van de kern Uithoorn. Hier zal de Zijdelweg een aansluiting krijgen op de nieuwe N201. De planologische procedure voor deze nieuwe rondweg, inclusief de aansluiting met de Zijdelweg, wordt met een artikel 19 procedure (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening geregeld.

1.3 Doel van het plan

Het opstellen van dit bestemmingsplan leidt tot een juridische regeling waarin de wegaanpassing van de Zijdelweg wordt vastgelegd.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

- Bestemmingsplan De Legmeer, vastgesteld door de gemeenteraad op 23 mei 2008 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op 3 maart 2009.



Afbelding 1.
Plangebied/Ontwerp
nieuwe Zijdelweg

1.5 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

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

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk twee van de toelichting wordt de bestaande en de nieuwe situatie omschreven. In het derde hoofdstuk wordt het vigerend beleid op rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau uitgelicht. Vervolgens komen in hoofdstuk vier de randvoorwaarden aan bod. Onder randvoorwaarden wordt onder andere verstaan, bodem- en luchtkwaliteit. In hoofdstuk vijf wordt het steeds belangrijker wordend aspect water toegelicht, waarna in hoofdstuk zes de juridische kant van het geheel wordt behandeld. In hoofdstuk zeven komt de uitvoerbaarheid van het plan ter sprake.

2. BESTAANDE SITUATIE

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

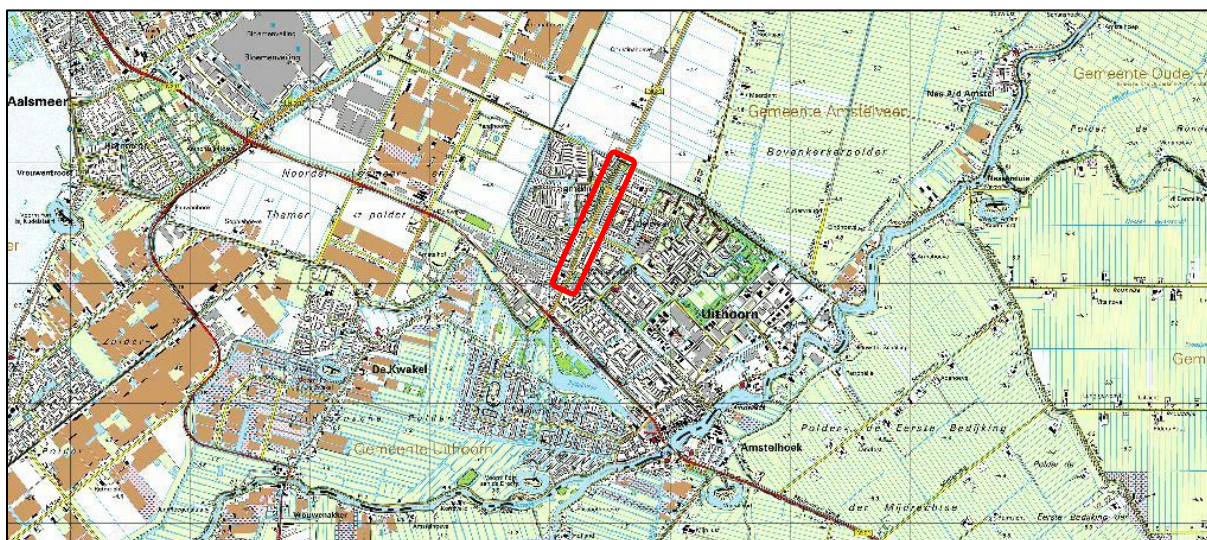
2.1 Ligging in groter verband

Het plangebied vormt een belangrijke ontsluitingsweg van de kern Uithoorn richting Amstelveen. De Zijdelweg ligt tussen de woonwijken Legmeer en Zijdelwaard en vormt ook de eerste ontsluitingsweg voor genoemde wijken.

De Zijdelweg ligt noord-zuid gezien tussen de steden Amstelveen en Nieuwkoop en oost-west gezien tussen Aalsmeer en Mijdrecht. De ligging van gemeente Uithoorn ten opzichte van haar buurgemeenten is noemenswaardig. In de gemeente zijn namelijk diverse overstijgende ontwikkelingen aanwezig zoals de busbaan en de N201.

Het landschap ten westen van Uithoorn zijn voornamelijk voormalige droogmakerijen met overheersend grootschalige kassencomplexen. Ten oosten van Uithoorn is er sprake van een open slagenlandschap. De forten behorende bij de Stelling van Amsterdam in en rondom Uithoorn, evenals de rivier de Amstel zijn karakteristieke landschappelijke elementen. In nog groter verband liggen de internationale luchthaven Schiphol en Amsterdam. De gemeente Uithoorn maakt tevens deel uit van de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio.

Uithoorn en omgeving kan worden beschouwd als de overgang tussen de verstedelijking ten noorden van Uithoorn en het Groene Hart ten zuiden van het dorp.



Afbeelding 2 Ligging groter verband (bron: Nieuwe Kaart van Nederland, Nirov)

2.2 Historische context

Ontstaansgeschiedenis

Uithoorn is ontstaan rond het Rechthuis, in nabijheid van het buurtschap Thamen. Vanaf 1600 vond in het gebied turfwinning plaats, waardoor er grote veenplassen ontstonden die veel later weer zouden worden ingepolderd. De nederzetting Uithoorn en het buurtschap Thamen werden tijdens de Bataafse republiek samengevoegd tot één gemeente.

Eind 19^e eeuw leverde het droogleggen van een aantal grote veenplassen extra grond op ten behoeve van de landbouw. Tevens werd Uithoorn in die tijd onderdeel van de Stelling van Amsterdam en een strategische locatie op gebied van defensie voor Amsterdam. Aan het begin van de twintigste eeuw werd de bereikbaarheid van Uithoorn sterk verbeterd door de aanleg van een spoorlijn en de provinciale weg. Ten tijde van de Tweede Wereldoorlog werd al gewerkt aan de naoorlogse ontwikkeling voor de gemeente. Er werd voor de periode 1950-1960 een structuurplan opgesteld, welke later ook in grote lijnen werd uitgevoerd. Het begon met de bouw van de wijk Thamerdal in 1948 en later in de eeuw nog Zijdelwaard (ong. 1960), Legmeer (1971), Meerwijk-Oost (1987) en Meerwijk-West (1989).

Cultuurhistorie en archeologie

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

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

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

2.3 Ruimtelijke en functionele opbouw

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

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

Het plangebied is gelegen in de droogmakerij in de Legmeer polder.

De Zijdelweg is breed en planmatig van opzet. Door de brede groenstroken aan weerszijden, de grote kruispunten, de vrijliggende fietspaden en aan de zuidkant van het plangebied de grootschalige gebouwen, zoals van het Alkwin College, een bankgebouw, bedrijfsgebouwen en enkele grote appartementengebouwen, heeft de Zijdelweg een stedelijk karakter.

Wonen

De Zijdelweg ligt tussen de Uithoornse woonwijken De Legmeer en Zijdelwaard. Beide wijken zijn grootschalig van opzet. De Zijdelwaard is ontwikkeld in de zestiger jaren van de vorige eeuw. Over het algemeen bestaat de wijk uit een serie gebouwde laagbouw. Aan de oostkant van de Zijdelweg ligt de woonwijk De Legmeer. Dit is de grootste wijk van Uithoorn en is grotendeels in de jaren '70 van de vorige eeuw ontwikkeld. Kenmerkend voor de wijk zijn het groene karakter, de in serie gebouwde woningen met overwegend platte daken en de naar binnen gekeerde wegenstructuur. De wijk bestaat vooral uit eengezinskoopwoningen en relatief veel particuliere huurwoningen en appartementen met lift.

Verkeer

De hoofdinfrastructuur van Uithoorn bestaat uit de Provinciale weg (N201) en de Zijdelweg (N521). Diverse wijkontsluitingswegen sluiten direct aan op de Zijdelweg. Op het gebied van openbaar vervoer is Uithoorn aangewezen op busverbindingen, nadat het spoorwegstation buiten werking is gesteld in 1950 voor personenvervoer en in 1986 voor goederenvervoer. Door het plangebied lopen diverse buslijnen. Daarnaast maakt de Zijdelweg deel uit van het regionale fietsnetwerk van de Stadsregio Amsterdam. Het is de schakel tussen Uithoorn en Amstelveen.

Natuur en water

De Zijdelweg wordt aan weerszijden omgeven door groenstroken met veel opgaande beplanting. Aan de westzijde van de weg ligt een strook zichtwater. De groenstroken en het water doen parkachtig aan en kennen derhalve weinig natuurwaarden. Ten noorden van het plangebied begint het buitengebied.

2.4 Toekomstige situatie

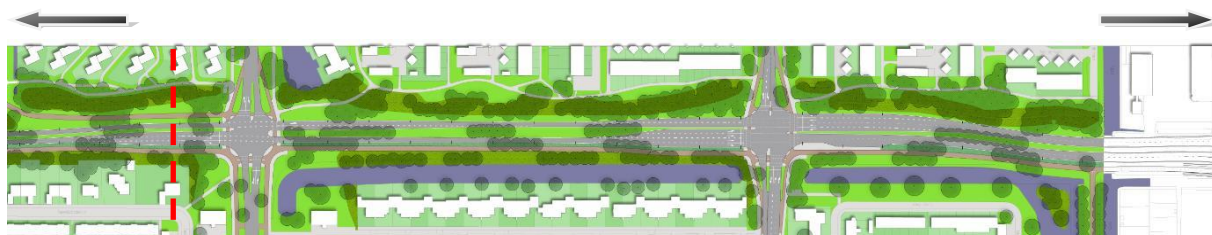
Onderhavig bestemmingsplan is van toepassing op de Zijdelweg. De planbegrenzing loopt vanaf de noordelijke gemeentegrens tot aan de busonderdoorgang. Door het bureau Goudappel Coffeng is een verkeersafwikkelingsstudie uitgevoerd naar de verkeersdrukke van de Zijdelweg in 2015. Hierin is onder andere beschreven hoe de Zijdelweg en met name de kruispunten ingericht dienen te worden. Ten opzichte van de huidige situatie zal nagenoeg de gehele Zijdelweg een bredere groene middenberm krijgen die beide weghelften zal scheiden. Aan de noordzijde van het plangebied, vanaf de aansluiting met de In Het Rond en de Arthur van Schendellaan, wordt het aantal rijstroken verdubbeld tot twee keer twee. De aanpassingen aan de Zijdelweg zijn noodzakelijk, omdat door de realisatie van een nieuwe rondweg rondom de kern Uithoorn de verkeersstromen ter plaatse ingrijpend zullen veranderen.



Afbeelding 3 Zuidzijde plangebied

Zuid

Noord



Afbeelding 4 Noordzijde plangebied

3. BELEIDSKADER

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

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

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

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

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

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

Nationaal Milieubeleidsplan 4

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

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

Belangrijke element uit dit Nationaal Milieubeleidsplan is het streven naar het in kaart brengen van de bodemkwaliteit in Nederland en de beperking van het aanbod verontreinigde grond. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de milieukwaliteit en de eventuele planologische beperkingen die daaruit voortvloeien.

Flora- en Faunawet

De Flora- en faunawet heeft als doel zeldzame en in het wild voorkomende plant- en diersoorten in stand te houden. De wet bevat ook de implementatie van de soortenbeschermingsbepalingen van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Het doel van de Vogelrichtlijn is het bieden van bescherming en ontwikkelingsperspectief voor leefgebieden van zeldzame en bedreigde vogelsoorten en bescherming van alle vogelsoorten. De Habitatrichtlijn richt zich op de instandhouding van “natuurlijke habitats” en “wilde flora en fauna”.

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

Risico's op het gebied van flora en fauna bestaan doorgaans uit de aanwezigheid van beschermde soorten of habitats op een projectlocatie (zoals op het terrein of in de bestaande gebouwen). Hiervoor is een quick scan flora en fauna uitgevoerd. Paragraaf 4.7 gaat hier verder op in.

Verdrag van Malta

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

Met de Invoering van het verdrag van Malta binnen de Monumentenwet zal archeologie een prominentere rol krijgen binnen de ruimtelijke ordening. Met de wetswijziging wordt archeologie dus voortaan een verplicht en onlosmakelijk onderdeel van het ruimtelijke besluitvormingsproces. In de planvormingfase bepalen rijk, provincies en gemeenten welke archeologische waarden in het geding zijn. Voor het bestemmingsplan betekent dit concreet het volgende:

de gemeenteraad dient bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten;

In een bestemmingsplan kan in het belang van de archeologie een aanlegvergunningstelsel worden opgenomen. Zowel de aanvrager van een aanlegvergunning als de aanvrager van een reguliere bouwvergunning kunnen langs de weg van het bestemmingsplan de verplichting krijgen tot het laten uitvoeren van een archeologisch vooronderzoek. Zo nodig kunnen aan de aanlegvergunning en de bouwvergunning planregels worden verbonden ter bescherming van de archeologische waarden.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient in kaart te worden gebracht of archeologische waarden gevaar lopen en hoe hiermee omgegaan wordt tijdens de uitvoering van het project. Op basis van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) heeft het gebied een lage archeologische trefkans. Nader archeologisch onderzoek wordt voor onderhavige ontwikkeling niet noodzakelijk geacht.

Nota Mobiliteit

Het nationale verkeers- en vervoersbeleid is vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Deze nota bouwt voort op de goede punten van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), maar heeft nadrukkelijk een eigen agenda. Om die reden én om verwarring met de oude nota te voorkomen, is besloten de naam NVVP te veranderen in Nota Mobiliteit. Deze nota gaat uit van het standpunt "Mobiliteit mag, maar niet altijd en overal". Goede bereikbaarheid wordt als een voorwaarde gezien en er wordt gestreefd naar een optimalisering van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem (weg, water, spoor en lucht).

Een goede (landelijke) infrastructuur is van groot belang voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Nederland. Waar nodig zal de infrastructuur dan ook worden uitgebreid om ruimtelijk en economische ontwikkelingen te ondersteunen. Het gebruik van ruimte voor wonen, werken, recreatie en infrastructuur neemt met name toe in de Randstad. Goede verbindingen zijn cruciaal voor de ontwikkeling van de Randstad als een samenhangend geheel. In dat kader wordt

dan ook ingezet op een efficiënter gebruik van de bestaande infrastructuur (verbetering van wegen, openbaar vervoer en de overstapmogelijkheden tussen de diverse vervoersmiddelen) zodat mede in relatie tot de toekomstige mobiliteitsgroei, het gewenste bereikbaarheidsniveau van de Randstad en de omliggende gebieden kan worden behaald. Hoewel de omlegging van de N201 niet expliciet wordt genoemd in de Nota Mobiliteit voldoet deze wel aan de uitgangspunten van deze nota. De nieuwe rondweg moet leiden tot een betere doorstroming van de regionale oost-west verbinding tussen Schiphol/Aalsmeer en de A2/Utrecht.

Nota Belvédère

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

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

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

De Provincie kiest ervoor in te spelen op de hierboven geschetste dilemma's door mee te veranderen waar nodig, maar vooral ook door bestaande kwaliteiten verder te ontwikkelen. Noord-Holland moet aantrekkelijk blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. Door te kiezen voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen, houdt de Provincie Noord-Holland het landelijk gebied open en dichtbij. Door voorzichtig om te gaan met uitleg buiten bestaande kernen speelt ze in op de bevolkingskrimp op langer termijn. Door in te zetten op het op eigen grondgebied realiseren van duurzame energie draagt ze actief bij aan de CO₂-reductie. Door versterking van de waterkeringen en het aanleggen van calamiteitenbergingen houdt ze de voeten droog. En door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord-Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, in te werken en te bezoeken.

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

1. *Klimaatbestendigheid*
 - a. voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast;
 - b. voldoende schoon grond-, drink- en oppervlaktewater;
 - c. voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. *Ruimtelijke kwaliteit*
 - a. behoud en ontwikkeling Noord-Hollandse cultuurlandschappen;
 - b. behoud en ontwikkeling natuurgebieden;
 - c. behoud en ontwikkeling van groen om de stad
3. *Duurzaam ruimtegebruik*

- a. milieukwaliteit;
- b. voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten;
- c. behoud en ontwikkeling van verkeer- en vervoersnetwerken;
- d. voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting;
- e. voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij;
- f. voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatie en toerisme.

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

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

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

Stedelijke vernieuwing Noord-Holland 2005-2009

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

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

1. Wonen;
2. omgevingskwaliteit (openbare ruimte, groen, cultuurimpuls, bodemsanering, milieu);
3. zorgvuldig ruimtegebruik (intensivering woningbouw binnen bestaand bebouwd;
4. gebied; verdichting en functiemenging rondom stedelijke vervoersknooppunten);
5. fysieke voorwaarden voor aantrekkelijke sociale en veilige omgeving.

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

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

De ontwikkeling komt niet in aanmerking voor een financiële bijdrage.

Provinciaal verkeer en vervoersplan (2007)

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

- Anders Betalen voor Mobiliteit;
- ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement;
- impuls fiets;

- hoogwaardig openbaar vervoer;
- verkeersmanagement en ICT;
- goederenvervoer;
- ruimtelijke ontwikkeling.

Deze speerpunten zullen onderling samenhangen en elkaar versterkend worden ingezet. Per speerpunt zijn doelen geformuleerd, afhankelijk van de hoeveelheid knelpunten en uitgewerkt hoe het doel te bereiken. Daarnaast is er per knelpunt een schatting van de kosten gedaan, de betrokken partijen bepaald en de looptijd van de ingreep bepaald. Het omleggen van de N201 is opgenomen in het Provinciaal Verkeers en Vervoerplan als lopend project. De aanpassing van de Zijdelweg is geen provinciaal, maar een gemeentelijk project. Daarom wordt deze wegaanpassing niet in dit Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan aangehaald. Wel wordt een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding genoemd tussen Amstelveen en Uithoorn. Mogelijk wordt deze buslijn over een nog aan te leggen busbaan gerealiseerd, maar de Zijdelweg kan als alternatief dienen voor deze busverbinding.

Meerjaren programma infrastructuur (2008)

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

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

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

Aanpassingen aan de hoofdontsluitingswegen in Uithoorn zijn afgeleid van de omlegging van de N201. Deze omlegging leidt tot veranderende verkeersstromen. Op de ene plaats zal het drukker worden, terwijl het op de andere plaats juist weer minder druk zal worden. De reconstructie van de Zijdelweg (N257) 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 4 wordt nader ingegaan op de milieuknelpunten.

3.3 Regionaal beleid

Intergemeentelijke gebiedsvisie(2000)

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

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

Groen-Blauwe raamwerk

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

Infrastructurele netwerk

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

Globale verstedelijking

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

De aanpassing van de N201 wordt gezien als een intergemeentelijk project. Een direct gevolg hiervan is, dat de Zijdelweg aangepast dient te worden. Toch wordt deze aanpassing niet gezien als een intergemeentelijk project. In de intergemeentelijke gebiedsvisie wordt derhalve geen aandacht besteed aan deze reconstructie.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan

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

Speerpunt: Regionaal Netwerk Weg:

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

Speerpunt: Regionaal Netwerk Openbaar Vervoer

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

Speerpunt: Regionaal Netwerk Fiets

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

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

Regionaal OV-visie 2010-2030

De OV-visie 'Regionaal OV als impuls voor de Metropool Amsterdam' onderbouwt de ambities van de Stadsregio Amsterdam. Om de Metropoolregio Amsterdam duurzaam te laten functioneren is een robuust en flexibel verkeer en vervoer van levensbelang. Het regionaal openbaar vervoer speelt daarbij de hoofdrol omdat het:

- Mensen flexibiliteit en keuze biedt om activiteiten te ontplooiën;
- De aantrekkingskracht vergroot van de Metropoolregio als vestigingsplaats voor bewoners bedrijven en voorzieningen: openbaar vervoer als ruimtelijke kwaliteit;
- Vervoerstromen bundelt en structureert en zo ruimtelijke ontwikkelingen stuurt;
- Een serieus alternatief biedt voor de auto op drukke tijden en zwaarbelaste verbindingen;
- Zorgt voor een schoon en efficiënt alternatief voor de auto in intensieve verblijfsgebieden;
- Een basisbehoefte vervult voor mensen die geen auto kunnen, willen of mogen rijden.

Eén van de ambities is realiseren van een hoogwaardig HOV-netwerk. Hiermee worden de dwarsverbanden binnen de Amsterdamse agglomeratie versterkt. Hierdoor worden belangrijke woon- en werkgebieden aangesloten op het regionale net. De Zijdelweg kan hierbij een belangrijke rol spelen om ook Uithoorn onderdeel uit te laten maken van dit HOV-netwerk.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie

In februari 2009 is door de gemeente Uithoorn opdracht gegeven aan stedenbouwkundig bureau HzA Stedebouw & Landschap om in samenwerking met inwoners van Uithoorn een structuurvisie te ontwikkelen. 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 (karakters), namelijk het tuinstedelijk/economisch karakter en het landelijke karakter, met daartussen een overgangszone. Beide gezichten komen samen in het oude centrum en de wijk Thamerdal. De structuurvisie gaat uit van de volgende ambitie: 'De gemeente Uithoorn moet haar verschillen benadrukken en versterken. Op die manier wordt de gemeente juist unieker en aantrekkelijker'. Een versterking van de eerder genoemde karakters leidt dan ook tot een versterking van het geheel.

De Zijdelweg heeft conform de Structuurvisie een tuinstedelijk/economische karakter.

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 deze nieuwe weg twee aansluitingen, de Amsterdamseweg en de Zijdelweg. Na realisatie van de aansluiting zullen deze wegen een belangrijke ontsluitingsweg worden voor de kern Uithoorn. De intensiteiten op beide wegen zullen dan toenemen en de structuur zal wijzigen. Door de nieuwe functie en het gewijzigde gebruik, moet de vormgeving op deze nieuwe situatie worden aangepast.

Uithoorns verkeer- en vervoerplan

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

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

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

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

De meest ingrijpende infrastructurele maatregel in Uithoorn de komende jaren is de omlegging van de N201. Dit heeft een grote invloed op de verkeersstromen in en rond Uithoorn. De omlegging van de N201 betekent dat het verkeer andere routes door Uithoorn gaat zoeken. Voor de omlegging was het verkeer vooral oost-west georiënteerd. Na de omlegging verandert de hoofdrichting van het verkeer in Uithoorn naar noord-zuid, van en naar die nieuwe N201. Het doorgaande verkeer en de daarmee samenhangende verkeersintensiteit op de huidige N201 zullen 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 ontsluit. De verkeersdruk op de routes richting de aansluitingen, de Zijdelweg en de Amsterdamseweg, van de omgelegde N201 neemt toe. De kruispunten op de Zijdelweg dienen te worden aangepast zodat deze de gewijzigde verkeersstromen goed kunnen verwerken. Daarnaast moet de verkeersintensiteit in het oude dorpscentrum en de daarmee gepaard gaande overlast, afnemen.

Natuur in beeld

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

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

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

Op een aantal punten zal de Zijdelweg worden verbreed en hierdoor wordt de bestaande groenstrook op een aantal plaatsen smaller. Deze groenstrook kan worden aangemerkt als stadsgroen en bevat geen natuurwaarden. In paragraaf 4.8 wordt nader ingegaan op de natuurwaarden binnen het plangebied.

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

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

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

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

Samenhang in de groenstructuur wordt verkregen door aaneengesloten groengebieden. Dit speelt ook een belangrijke rol in de ecologie van Uithoorn. Om een karakteristieke groenstructuur te creëren worden specifieke kenmerken van een wijk versterkt om bijzondere plekken te accentueren. Dit leidt tot een meerwaarde voor het openbare gebied. Tevens streeft de gemeente ernaar om het

groen optimaal af te stemmen op de gebruiksfunctie, maar naast de gebruikswaarde heeft het groen ook een sierwaarde. Binnen dit kader wordt gestreefd naar variatie en afwisseling. Binnen de natuur- en ecologische functie worden natuurwaarden ontwikkeld en aangebracht. Langs oevers van watergangen wordt dit in het bijzonder gestimuleerd.

De Zijdelweg

De Zijdelweg is gelegen tussen de wijken de Legmeer en de Zijdelwaard, maar behoort tot De Legmeer. De wijk Zijdelwaard is gebouwd in de jaren '60 van de vorige eeuw en De Legmeer is in de zeventiger jaren gebouwd. De Zijdelweg is voor beide wijken de hoofdontsluiting. Behalve de fysieke scheiding tussen de wijken is de Zijdelweg ook nog een groen lint tussen beide wijken. In het Plan voor de Ontwikkeling Groen zijn geen nadere kenmerken aan onderhavige groenstrook toegekend.

Stedelijk Waterplan Uithoorn

Het stedelijk waterplan Uithoorn komt in Hoofdstuk 5 (Water) aan de orde.

Landschapsontwikkelingsplan

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

Bomenbeleidsplan Uithoorn

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

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

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

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

De Zijdelweg is binnen de bomenstructuur aangewezen als weg op gemeentelijk niveau. De bomen in rijen of lanen langs de weg benadrukken de belangrijkheid van de weg. De bomen blijven voor zover mogelijk behouden en/of worden verplaatst.

Kwaliteitsplan Openbare Ruimte 2010

In 2004 heeft de gemeenteraad de strategische hoofdlijnen 2004-2014 vastgesteld, met daarin de volgende missie: "Uithoorn is een aantrekkelijke woongemeenschap, uniek gelegen aan de Amstel en Het Groene Hart, nabij alle grootstedelijke voorzieningen". Het kwaliteitsplan openbare ruimte (vastgesteld op 25 februari 2010) bouwt voort op deze ambities en vertaalt deze voor het gewenste

gebruik, inrichting en gebruik van de openbare ruimte. Binnen het plan zijn twee hoofdthema's welke de richting geven voor zes typen gebieden:

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

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

Binnen het kwaliteitsplan openbare ruimte valt de Zijdelweg 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 'verkeersveiligheid'. Dit zijn ook de onderdelen waar naar een verbetering tot een A-niveau wordt gestreefd. De herprofilering, die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, heeft een positieve uitwerking op de verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte voor de diverse gebruikersgroepen.

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.

4. RANDVOORWAARDEN

4.1 Bodemkwaliteit

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

Op basis van het Bodembeheerplan van de regio Amstelland en de Meerlanden en de bijbehorende bodemkwaliteitskaarten is de bodem schoon.

4.2 Luchtkwaliteit

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

Er heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de luchtkwaliteit¹. Hieronder worden enkel de conclusies weergegeven. De volledige rapportage is een separate bijlage.

Conclusie

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

4.3 Milieuzonering

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

¹ Onderzoek geluid en luchtkwaliteit; wegaanpassing omgeving "Zijdelweg-Zuid" en "Zijdelweg-Noord" (kenmerk: M+P.GU.08.03.3 en M+P.GU.08.03.3); M+P – raadgevende ingenieurs; december 2009.

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

4.4 Geluidsaspecten

De regelgeving voor reconstructie voor wegverkeerslawaaï is vastgelegd in de Wet geluidhinder. De wet beoogt om bij wijzigingen van een weg een aanmerkelijke toename van de geluidsbelasting te voorkomen. Indien er wel sprake is van een aanmerkelijke toename, dienen zo mogelijk maatregelen te worden getroffen. Indien deze onvoldoende effect hebben of bezwaarlijk zijn, dan kan uiteindelijk een hogere grenswaarde worden aangevraagd.

Om dit te onderzoeken heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de geluidsbelasting². Hieronder worden enkel de conclusies weergegeven. De volledige rapportage is een separate bijlage.

Conclusie

Uit de rekenresultaten blijkt dat er in het gebied nabij het zuidelijke deel van de Zijdelweg op geen enkel punt sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit houdt in dat er voor deze delen geen verdere maatregelen genomen hoeven worden om de geluidsbelasting terug te dringen.

Voor het noordelijke deel van de Zijdelweg is wel sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting neemt met 2 dB of meer toe. Dit is het geval op enkele punten. De grootste toename van de geluidsbelasting is 2,4 dB, veroorzaakt door de verkeersstroom over de Zijdelweg en een toename van 3,3 dB veroorzaakt door het verkeer over In het Rond. Op elf plaatsen is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Om de toename vanwege de reconstructie terug te nemen is een verlaging nodig van de geluidsbelasting met 3,3 dB respectievelijk 2,4 dB of meer. Dit kan worden gerealiseerd door toepassing van een geluidsreducerend wegdek op de Zijdelweg en In het Rond.

Toepassing van een type 'dunne deklagen 1' volgens CROW publicatie 200 op de Zijdelweg (Wiegerbruinlaan – Randweg-Oost_ en In het Rond (gedeelte Zijdelweg – In het Midden/Rode Klaver) resulteert in het wegnemen van de reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

4.5 Luchtvaart

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

Op de volgende pagina is een afbeelding opgenomen waarop te zien is dat er voor het onderhavige plangebied geen nadere eisen gelden.

² Onderzoek geluid en luchtkwaliteit; wegaanpassing omgeving "Zijdelweg-Zuid" en "Zijdelweg-Noord" (kenmerk: M+P.GU.08.03.3 en M+P.GU.08.03.3); M+P – raadgevende ingenieurs; december 2009.

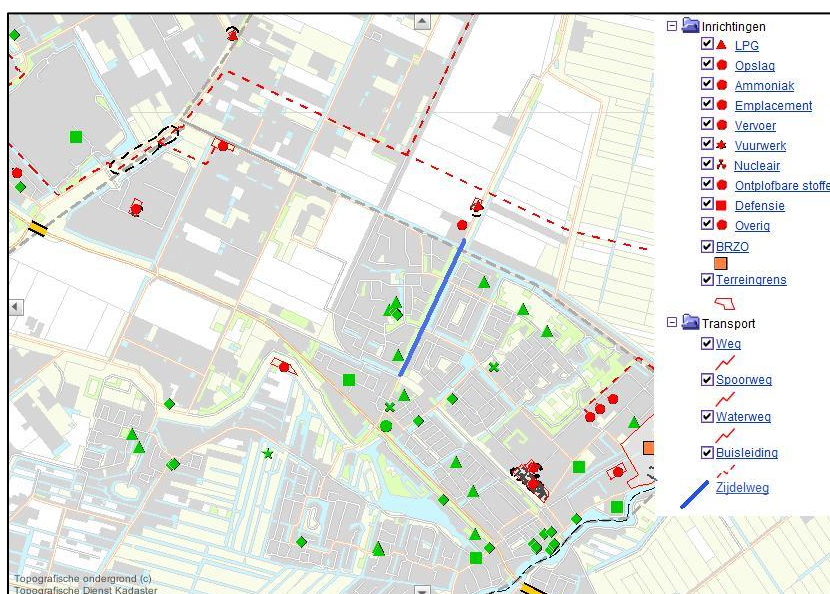


Afbeelding 5. Kaart behorende bij LuchthaveninDELingsbesluit Schiphol

4.6 Externe veiligheid

Bij Externe Veiligheid gaat het om de gevaren voor de directe omgeving in het geval dat er iets mis gaat tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. Net buiten het plangebied ligt aan de noordzijde een LPG tankstation. Dit tankstation heeft geen invloed op de wegaanpassingen.

Over de Zijdelweg worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd. In de directe omgeving zijn geen inrichtingen aanwezig die van belang zijn in het kader van externe veiligheid. Zowel over de huidige als de nieuwe N201 worden wel gevaarlijke stoffen getransporteerd. Uit onderzoek, dat is uitgevoerd in het kader van de N201, blijkt dat nagenoeg alle voor het risiconiveau relevante transport bestaat uit brandbare vloeistoffen en gassen.



Afbeelding 6. Uitsnede risicokaart Noord-Holland

In de provincie Noord-Holland wordt op geen van de nu beschouwde wegen voor een plaatsgebonden risico de grenswaarde van 10^{-6} bereikt. Er zijn daarom geen aandachtspunten voor het individueel risico vastgesteld. Voor het groepsrisico zijn wel aandachtspunten vastgesteld, echter niet voor de N201. In het kader van het project N201 in zijn geheel heeft een analyse plaatsgevonden van de plaatsgebonden risico's en groepsrisico's. Hieruit is gebleken dat er geen knelpunten zijn ten aanzien van het plaatsgebonden en groepsrisico die voortvloeien uit de transporten van gevaarlijke stoffen.

4.7 Kabels en leidingen

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

1. Een watertransportleiding van PWN met een diameter van 300 mm;
2. Een telecomkabel lokaal;
3. Een telecomkabel interlokaal.

Indien de kabels belemmerend zijn voor de aanpassingen van de Zijdelweg dan wordt de leiding en/of de kabels in overleg met de beheerder verlegd.

4.8 Flora en Fauna

Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen vindt mogelijk nieuwbouw, kap-, sloop- en grondwerkzaamheden plaats. Er dient dan ook inzichtelijk te worden gemaakt of er sprake is van schade aan beschermde soorten of gebieden in het kader van de flora en fauna. Er heeft een natuurtoets³ plaatsgevonden. Hieronder worden conclusies weergegeven. De volledige rapportage is als separate bijlage bijgevoegd.

Toetsing natuurbeschermingswet

Binnen de invloedssfeer van het plangebied bevinden zich geen Natura 2000-gebieden of Beschermde Natuurmonumenten. In dit kader zullen zich dan ook geen negatieve effecten voordoen.

Toetsing ecologische hoofdstructuur

Het plangebied bevindt zich niet *binnen* de begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur. In dit kader zullen zich dan ook geen negatieve effecten optreden. Het plangebied bevindt zich wel langs de ecologische hoofdstructuur van de Gemeente Uithoorn. Aanbevolen wordt om bij de reconstructie ook de aanleg van faunapassages mee te nemen.

Beschermde plantsoorten

Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde plantensoorten waargenomen. Door de reconstructie wordt plaatselijk vegetatie (bermen) verwijderd. De vegetatie bestaat echter uit algemene soorten, dit heeft vanuit de Flora- en faunawet geen verdere consequenties.

³ Natuurtoets Zijdelweg te Uithoorn; Concept 18 juni 2009; Grontmij Nederland BV

Beschermde diersoorten - Egel

De natuurkaart van de Gemeente Uithoorn geeft aan dat de egel als doelsoort is gesteld in het 'kleinschalige stadsgroen' binnen de gemeente. De Zijdelweg bevindt zich ook binnen het kleinschalig stadsgroen. De egel is een vrij algemene soort en komt voor in loofbossen, graslanden en vaak in tuinen tussen de dichte begroeiing. Negatieve effecten van de voorgenomen plannen op de egel dienen zoveel mogelijk te worden voorkomen. Om het leefgebied van de egel te verbeteren wordt aanbevolen om langs de (nieuwe) weg ruigten aan te leggen. Deze aanbeveling is in het plan opgenomen.

Beschermde diersoorten - Vleermuizen

Op basis van natuurloket kan geconcludeerd worden dat er mogelijk vleermuizen aanwezig zijn in of rondom het plangebied. Er heeft dan ook een vleermuizenonderzoek plaatsgevonden. Uit dit onderzoek is gebleken dat er langs de Zijdelweg drie soorten vleermuizen zijn aangetroffen, de gewone dwergvleermuis, de laatvlieger en de ruige dwergvleermuis. Er zijn geen vast verblijfplaatsen aangetroffen. Gedurende de onderzoeksperiode zijn op meerdere plaatsen foeragerende vleermuizen waargenomen. Er zijn echter geen intensief gebruikte foerageergebieden op het traject aan te wijzen. Wel wordt de lijnvormige groene beplanting langs de Zijdelweg gebruikt als belangrijke vliegroute. In het ontwerp zal rekening gehouden worden met de instandhouding van vliegroutes voor vleermuizen en de straling van openbare verlichting.

Beschermde diersoorten – Vogels

Alle vogels genieten bescherming onder Flora- en faunawet. Verstoring van broedende vogels en broedsels is niet toegestaan. Verstoring van broedvogels treedt op wanneer er tijdens de broedperiode (circa 15 maart – 15 juli) werkzaamheden plaatsvinden, waardoor broedgevallen worden verstoord, zoals vergraven van terrein waar groundbroeders nestelen. Het verstoren van broedsel is niet toegestaan.

Beschermde diersoorten – Rugstreeppad

In 2005 zijn in de akkerlanden waar de nieuwe woonwijk Legmeer-West is gepland rugstreeppadden aangetroffen. Het is niet uit te sluiten dat de rugstreeppad ook rondom het voorliggende plangebied voorkomt. In de huidige situatie biedt het plangebied geen geschikt leefgebied voor de rugstreeppad. Ook de drukke Zijdelweg vormt een barrière voor de rugstreeppad. Indien ten behoeve van de reconstructie zand wordt opgebracht, bijvoorbeeld in de bermen, kan de rugstreeppad het gebied koloniseren. Het gebied is echter niet geschikt als winterverblijf, waardoor de pad gedurende de periode oktober – maart niet aanwezig zal zijn. Werkzaamheden gedurende deze periode hebben dan ook geen negatieve effecten op de rugstreeppad. Echter wanneer de werkzaamheden plaatsvinden tussen april-september en ideaal leefgebied wordt gecreëerd is kolonisatie van de rugstreeppad mogelijk. Om kolonisatie te voorkomen kunnen paddenschermen worden geplaatst. Indien aan deze voorwaarden niet kan worden voldaan, dient nader onderzoek te worden uitgevoerd naar de rugstreeppad.

Beschermde diersoorten – Overig

Gezien de inrichting van het gebied, worden geen overige beschermde soorten verwacht. In dit kader zullen zich dan ook geen negatieve effecten voordoen.

Zorgplicht

Tijdens de werkzaamheden dient ten alle tijden de zogenaamde zorgplicht nageleefd te worden. "Deze zorgplicht houdt in dat menselijk handelen geen nadelige gevolgen voor flora en fauna mag hebben. De zorgplicht geldt voor alle planten en dieren, beschermd of niet. In het geval van beschermde planten en dieren geldt de zorgplicht ook als er een ontheffing of vrijstelling is verleend. De zorgplicht voor dieren betekent niet dat er geen dieren mogen worden gedood, maar wel dat dit, indien noodzakelijk, met zo min mogelijk lijden gepaard gaat" (bron: Ministerie LNV, 2008).

5. WATER

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

5.1 Waterbeleid

Europese kaderrichtlijn water

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

Waterbeleid in de 21e eeuw

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

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

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

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

Vierde Nota Waterhuishouding

De rijksnota Vierde Nota Waterhuishouding uit 1999 heeft als kernpunten onder andere een versterkte uitvoering van integraal waterbeheer en het beheer van stedelijke watersystemen. Het Rijk streeft naar afstemming en integratie van het waterbeheer in het landelijk en stedelijk gebied. Gemeenten en waterschappen moeten komen tot een gemeenschappelijke visie op het waterbeheer in zowel de bebouwde kom als het buitengebied. Het Rijk streeft ernaar zoveel mogelijk aan te sluiten op de natuurlijke waterbalans van een gebied en de eigen waterkwaliteit. Ten aanzien van het

beheer van stedelijk water wordt gestreefd naar afkoppeling van het verhard oppervlak en infiltratie in het grondwater.

Waterplan Noord-Holland

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

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

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

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

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

Waterbeheerplan 2010 – 2016

Het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV) werkt al een aantal jaren aan de implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). De KRW is bedoeld om de kwaliteit van het oppervlaktewater in Europa, zowel chemisch als ecologisch, te verbeteren. In 2015, met een uitloop naar 2027, moet de waterkwaliteit in de grotere wateren, de zogenaamde waterlichamen, voldoen aan chemische en ecologische doelen. De Europese lidstaten hebben tot 2009 de tijd om ecologische doelen te bepalen en maatregelpakketten vast te stellen om de doelen mee te realiseren.

Op 26 november jl. heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht het ontwerp-KRW deel van het Waterbeheerplan vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. In het plan zijn alle maatregelen opgenomen die nodig zijn om de KRW-doelen te halen. Het plan en de complete maatregeltabellen, die daar formeel onderdeel van zijn, vormen tezamen de input van AGV voor het eerste ontwerp Stroomgebiedbeheerplan Rijn-Delta (SGBP) van het Rijk.

Op dit moment zijn alle KRW-doelen en maatregelen gelijktijdig opgenomen in de ontwerp-beleidsplannen van Rijk, provincies en waterschappen. Het gaat hier respectievelijk om het eerste Stroomgebiedbeheerplan, de provinciale Waterplannen en de Waterbeheerplannen. AGV heeft er voor gekozen om in dit stadium alleen het KRW-deel van het Waterbeheerplan te maken; de overige thema's van het Waterbeheerplan worden in 2009 uitgewerkt.

Stedelijk waterplan

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

Belangrijke trends in het Waterplan Uithoorn zijn:

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

Het plangebied dat gelegen is in de wijk Legmeer is één van de lagere delen van de gemeente Uithoorn en ligt op gemiddeld zo'n 5m40 – 5m80 beneden NAP. De lagere ligging en het rioleringsstelsel dat niet berekend is op de gevolgen van de klimaatverandering leiden er toe dat bij extreme neerslag er wateroverlast in de buurt kan ontstaan. Door het water beter af te leiden naar het oppervlaktewater in de buurt moet deze overlast worden voorkomen.

5.2 Nieuwe ontwikkeling

Het aanpassen van de Zijdelweg brengt een kleine toename van verharding met zich mee. Het regenwater kan niet ter plaatse infiltreren en het infiltreren van hemelwater via doorlatende verharding is niet mogelijk in verband met hoge grondwaterstanden. Het regenwater zal dan ook via een gemengd rioolstelsel worden afgevoerd. Het landelijk beleid is er op gericht om hemelwater en afvalwater te scheiden. Het extra regenwater dat in de nieuwe situatie via de riolering af zal worden gevoerd is op het totaal ter plaatse af te voeren water via het riool dusdanig gering dat dit nauwelijks merkbare invloed zal hebben. Vanwege de hoge verkeersintensiteit dient er dan wel een zuiverende voorziening aangebracht te worden.

5.3 Watertoets

Ondanks dat de ontwikkeling tot gevolg heeft dat extra regenwater in het rioolstelsel terecht komt is de toename van verharding zo nihil dat dit op het totaal afvalwater van de kern Uithoorn, of op het schaalniveau van de wijk, nauwelijks tot geen meetbare invloed heeft.

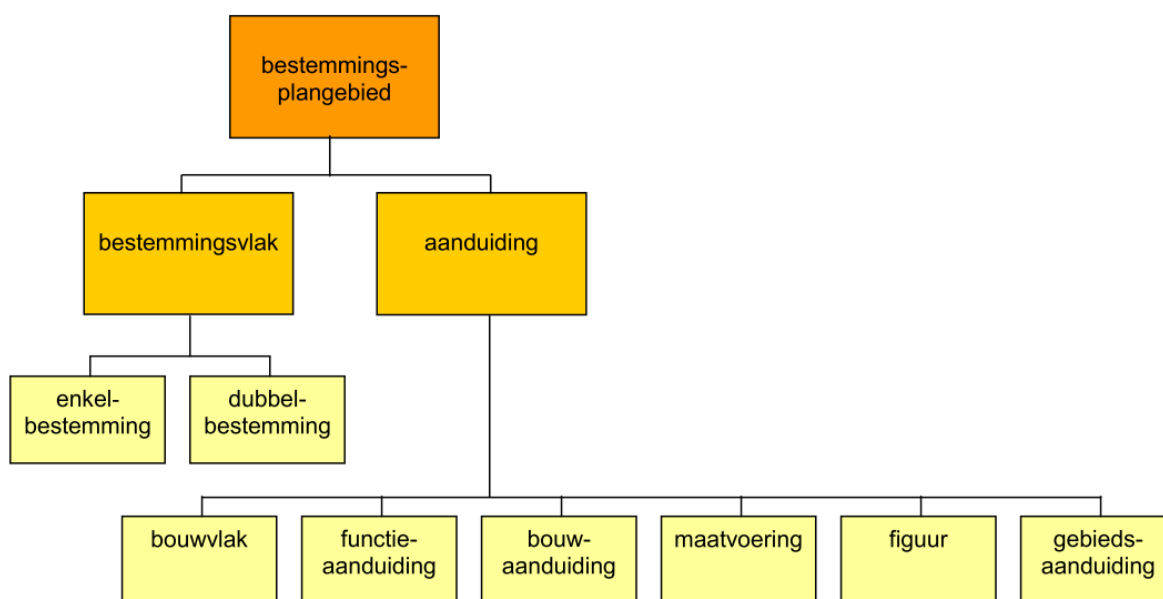
6. JURIDISCHE ASPECTEN

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

6.1 Planvorm

Het bestemmingsplan “Zijdelweg” kan worden gekarakteriseerd als een zogenaamd ontwikkelingsplan. In een dergelijke bestemmingsregeling ligt het accent vooral op het vastleggen van de uitgangspunten en het uitsluiten van ongewenste ontwikkelingen. Vooral vanwege de geringe omvang van het plangebied heeft dit plan slechts een beperkt aantal bestemmingsregels en een eenvoudig kaartbeeld. Het juridische gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding met planregels. Bij ieder plan hoort een toelichting, maar dit onderdeel heeft als zodanig geen rechtskracht. De verbeelding van “Zijdelweg” bestaat uit één kaartblad.

De planregels zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken: inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels en overgangs- en slotregels. In de volgende paragraaf wordt de inhoud nader toegelicht. Bij het opstellen van de planregels en de verbeelding is uitgegaan van de richtlijnen “Standaard voor Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2008)” De SVBP 2008 omvat verplichtingen en aanbevelingen ten aanzien van de vormgeving en indeling van de planregels en de verbeelding. De opbouw van de SVBP 2008 met betrekking tot de verbeelding is in de onderstaande figuur gevisualiseerd.



Afbeelding 17. Opbouw SVBP 2008

6.2 Toelichtingen 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.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 2 Groen (G)

De gronden in het plangebied zijn bestemd voor groenvoorzieningen zoals bermstroken, waterpartijen, taluds, voet- en fietspaden en hebben derhalve de bestemming “Groen” gekregen. Binnen deze bestemming zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan zoals straatmeubilair, verlichting, speeltoestellen en kunstobjecten.

Artikel 3 Verkeer (V)

De gronden in het plangebied zijn bestemd voor wegen, fiets- en voetpaden en parkeervoorzieningen. Maar daarnaast ook bermen, groenvoorzieningen en straatmeubilair. Deze gronden hebben de bestemming “Verkeer” gekregen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 4 Algemene gebruiksregels

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

Artikel 5 Algemene ontheffingsregels

In dit artikel zijn algemene regels opgenomen die gelden voor alle bestemmingen. Hierin is onder geregeld dat ontheffing verkregen kan worden voor minimale afwijkingen van de genoemde eisen en-of maatvoeringen.

Artikel 6 Algemene procedureregels

Hierin wordt aangegeven welke procedures van toepassing zijn.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 7 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 8 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 “Zijdelweg”.

7. UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

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

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

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

Voorts zijn bij de plannen en ontwerpen van de Zijdelweg de burgers interactief betrokken. Zo zijn er 28 september 2009 en 10 februari 2010 informatieavonden georganiseerd waarbij burgers reacties konden geven op het ontwerp van de Zijdelweg. Deze reacties zijn verwerkt in het ontwerp van de Zijdelweg. Dit uiteindelijke ontwerp vormt de basis voor dit bestemmingsplan. Voor het bestemmingsplan is daarom geen aparte inspraakprocedure gevoerd. Uiteraard heeft het plan wel conform de wettelijke bepalingen ter inzage gelegen waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld om een zienswijze in te dienen.

7.3 Overleg

Ter voldoening aan het bepaalde in het Besluit op de ruimtelijke ordening dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg gepleegd te worden met bestuurlijke instanties. Het voorontwerpbestemmingsplan is dan ook naar verschillende bestuurlijke instanties toegezonden, waarbij de gelegenheid is geboden om een reactie te geven op het plan. Naar aanleiding hiervan is één reacties ontvangen. In de bijlage bij dit bestemmingsplan zijn deze reacties samengevat weergegeven en is een standpunt (reactie gemeente) hierop gegeven.