

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.	Planlocatie	5
2.1	Historie en ruimtelijke structuur omgeving	5
2.2	Huidige situatie	6
2.3	Nieuwe situatie	7
3.	Beleidskader	8
3.1	Rijksbeleid	8
3.2	Provinciaal beleid	9
3.3	Regionaal beleid	10
3.4	Gemeentelijk beleid	12
4.	Randvoorwaarden	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Archeologie	14
4.3	Bodemkwaliteit	15
4.4	Externe veiligheid	15
4.5	Flora en fauna	16
4.6	Geluidsaspecten	17
4.7	Luchtkwaliteit	18
4.8	Water	18
5.	Juridische aspecten	25
5.1	Verbeelding	25
5.2	Planregels	25
5.3	Toelichting op de bestemmingen	26
6.	Uitvoerbaarheid	27
6.1	Economische uitvoerbaarheid	27
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27

1. INLEIDING

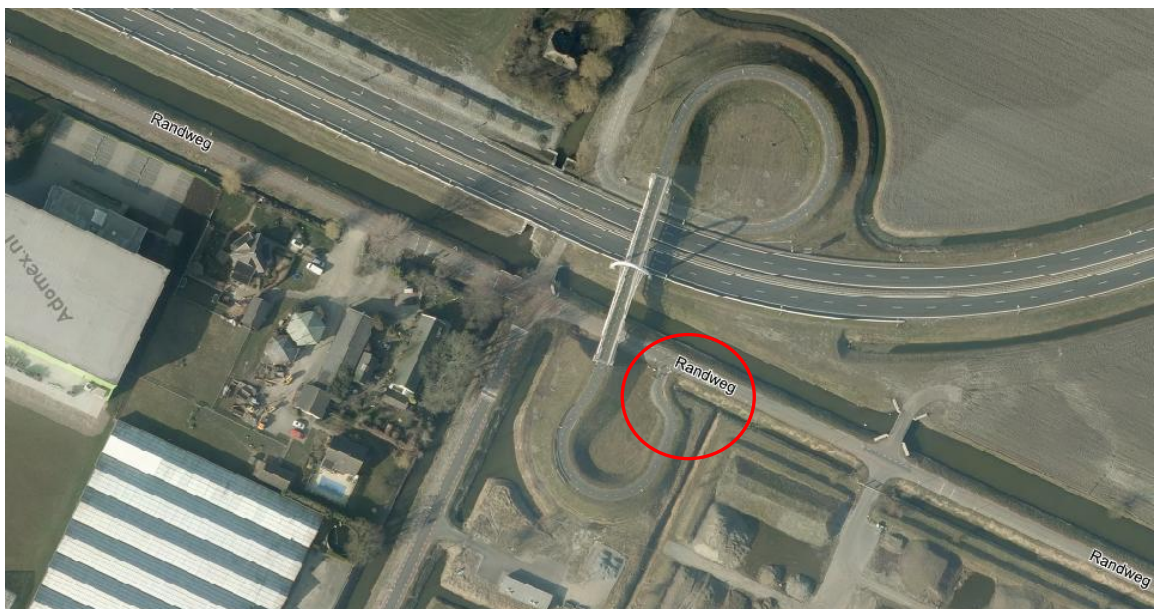
1.1 Aanleiding en doel

De aanleiding voor het opstellen van een bestemmingsplan is een bezwaarschrift van de Fietzersbond. Zij geven aan dat de fietsbrug van de Noorddammerweg over de N201, na realisatie, een te steile hellingshoek heeft. Aan de Uithoornse kant blijkt er maar weinig ruimte te zijn voor het maken van de bocht naar rechts, richting Uithoorn. Om een veiligere situatie te creëren dient de fietsbrug, aan de kant van Uithoorn, minder steil te worden uitgevoerd. De ruimte voor deze aanpassing is fysiek aanwezig, alleen biedt het bestemmingsplan 'Legmeer-West' planologisch geen mogelijkheden.

Met onderhavig bestemmingsplan wordt de aanpassing aan de fietsbrug juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De fietsbrug is gelegen over de N201. Aan de ene kant sluit de brug aan op de Noorddammerweg in de gemeente Amstelveen en aan de andere kant op de Randweg van de gemeente Uithoorn. De aanpassingen van de fietsbrug vinden plaats op Uithoorns grondgebied.



Afbeelding 1 Ligging plangebied

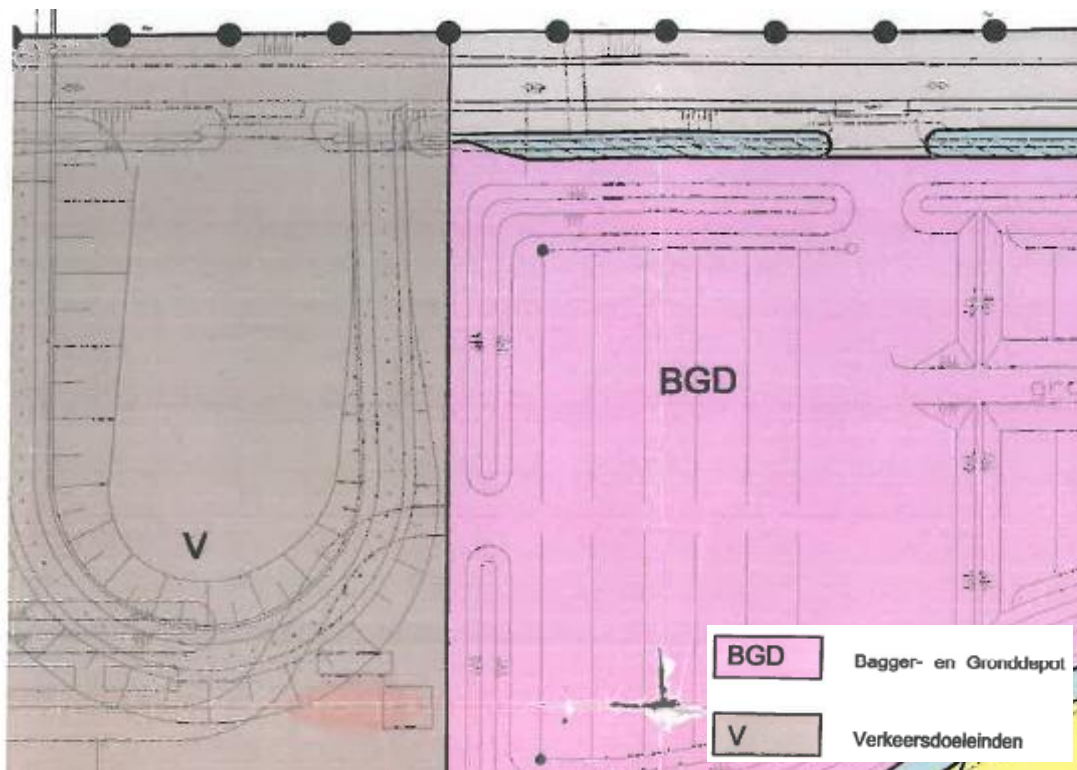
1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

- Bestemmingsplan Legmeer-West
Gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 27 januari 2005.
Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 30 augustus 2005.

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt bovengenoemd bestemmingsplan vervangen.

De benodigde gronden hebben de bestemming 'Bagger- en gronddepot'. Deze gronden zijn bestemd voor de opslag van bagger, slib en grond.



Afbeelding 2 Uitsnede bestemmingsplan Legmeer - West

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, opstallen 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 het plangebied omschreven. Eerst wordt ingegaan op de huidige situatie, waarna de toekomstige situatie beschreven wordt. Hoofdstuk drie gaat in op het vigerend beleid op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Vervolgens komen in hoofdstuk vier de randvoorwaarden aan bod. Onder randvoorwaarden worden onder andere verstaan bodem- en luchtkwaliteit. Hoofdstuk vijf geeft de planbeschrijving en de juridische aspecten van het plangebied weer. Afgesloten wordt met hoofdstuk zes waarin de uitvoerbaarheid ter sprake komt.

2. PLANLOCATIE

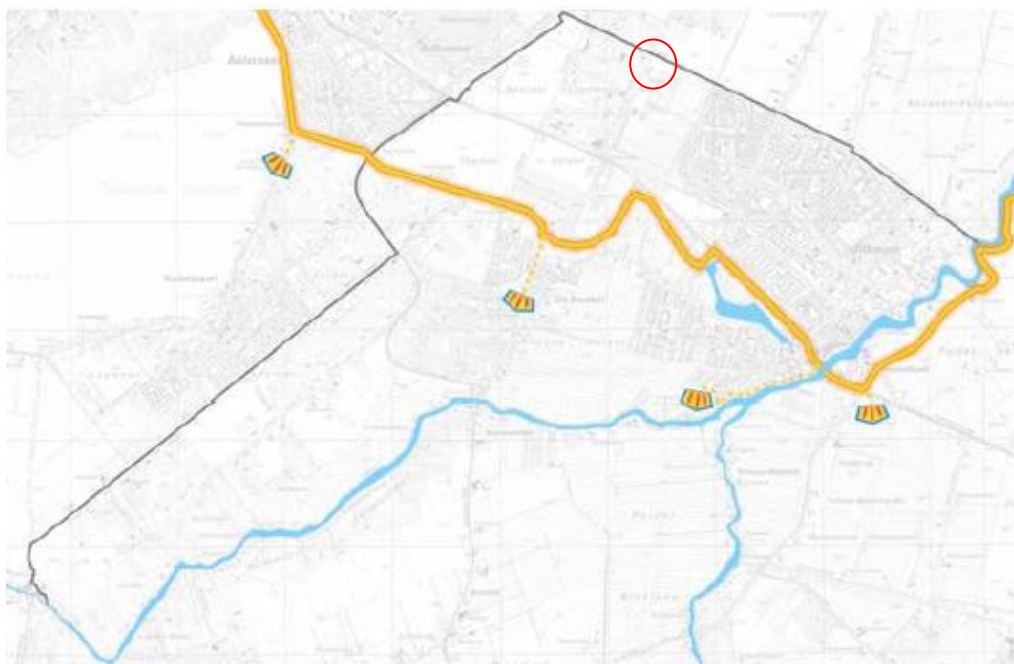
In dit hoofdstuk wordt de planlocatie beschreven. Eerst zal de historie en ruimtelijke structuur van de omgeving worden beschreven. Daarna wordt ingegaan op de huidige situatie en wordt de nieuwe situatie beschreven.

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 en langs de Amstel. De Stelling maakt sinds 1996 deel uit van de UNESCO werelderfgoedlijst. In nog groter verband ligt ten noorden van Uithoorn de internationale luchthaven Schiphol en Amsterdam. De gemeente Uithoorn maakt tevens deel uit van de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Amsterdam.

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



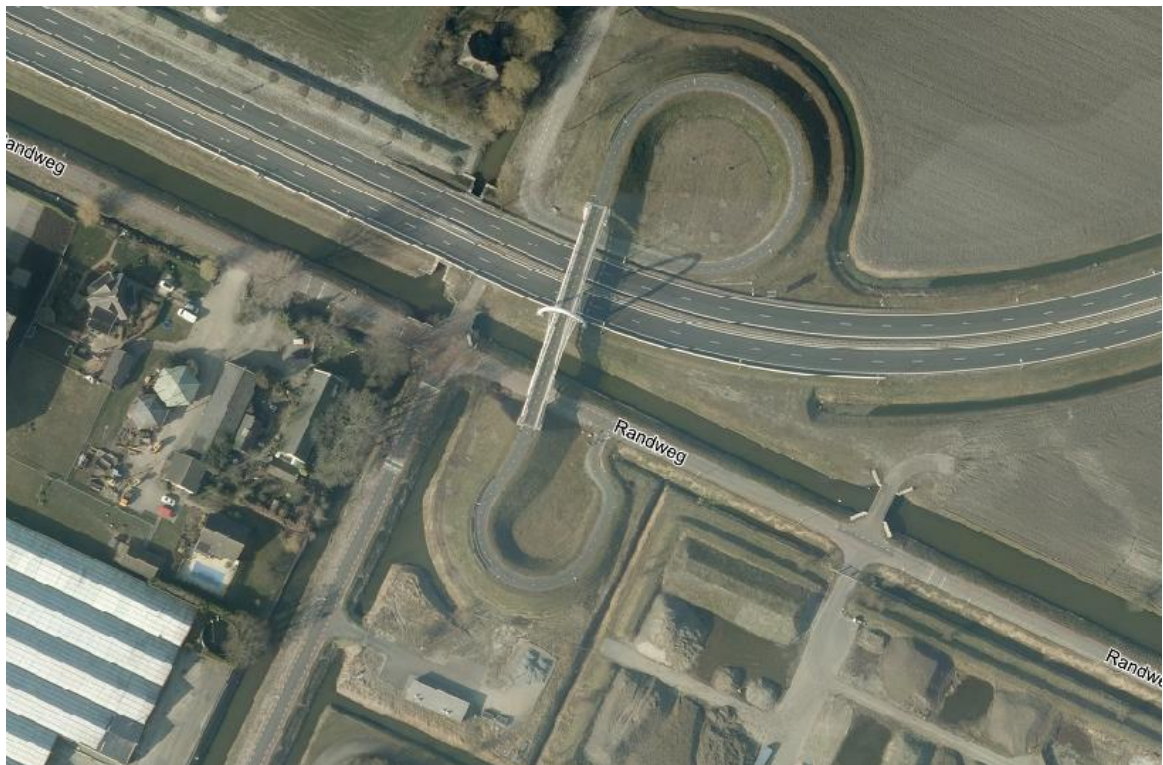
Afbeelding 3 Stelling van Amsterdam (bron: Structuurvisie)

2.2 Huidige situatie

Door het omleggen van de N201 is er over de nieuwe route van de N201 een fietsbrug gerealiseerd om fietsers op een veilige manier te laten fietsen over de Noorddammerweg, tussen de gemeente Amstelveen en Uithoorn.

In de gemeente Uithoorn komt de fietsbrug uit op de Randweg. Na realisatie bleek het eerste gedeelte van de brug te steil te zijn aan deze zijde. Fietsers hebben moeite met de steile helling en bij de afdaling ontstaan gevaarlijke situaties bij het opdraaien van de Randweg. Aangezien op deze weg ook gemotoriseerd verkeer rijdt.

De Fietzersbond pleit er dan ook voor om rondom de fietsbrug een veiligere situatie te creëren.

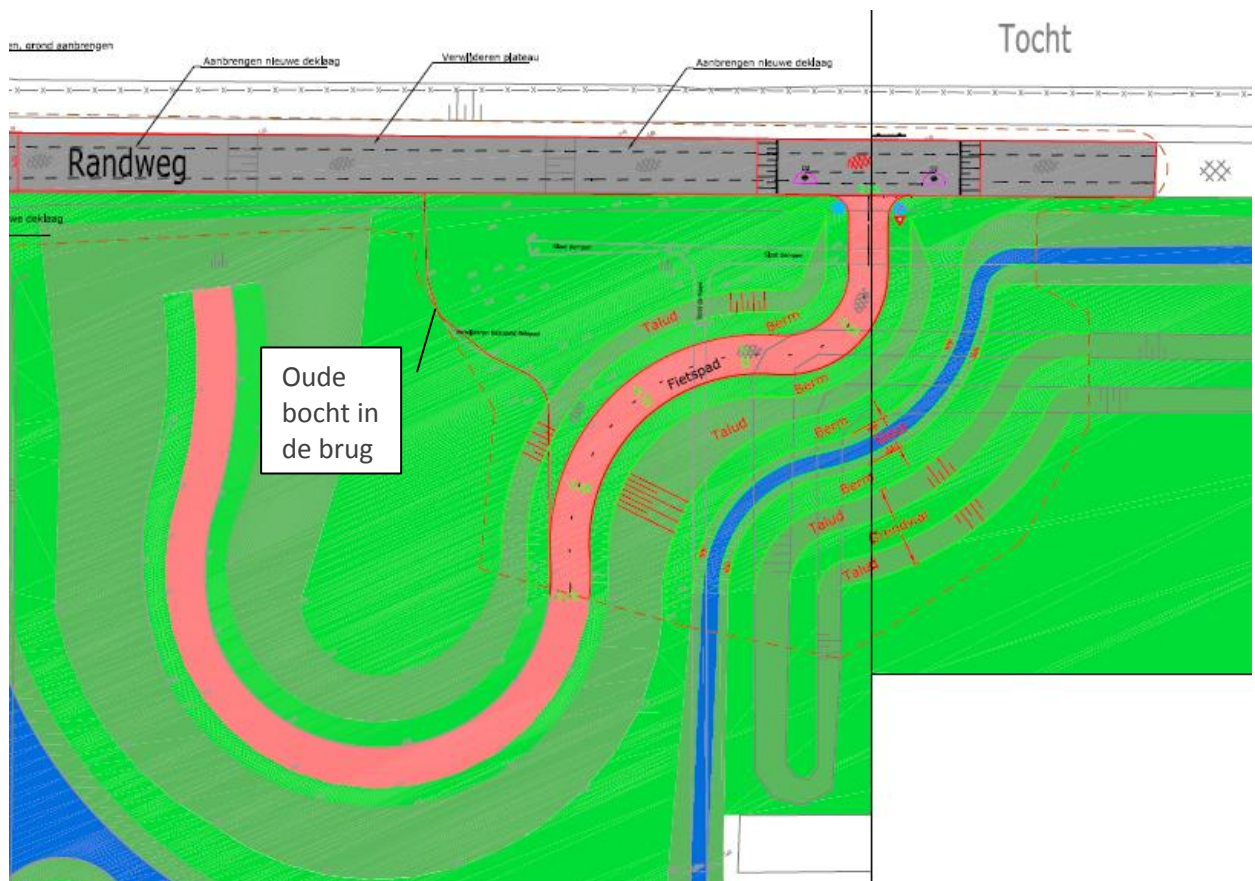


Afbeelding 4 Huidige ligging fietsbrug

2.3 Nieuwe situatie

Om de veiligheid van de fietsbrug te optimaliseren is uit onderzoek gebleken dat de brug minder steil moet worden ten opzichte van de huidige brug. Om de hellingshoek van de brug te verkleinen is meer ruimte nodig. Hiervoor wordt een andere bocht in een deel van het talud aangebracht. Deze ruimte is niet aanwezig binnen de huidige situatie. Een deel van het grond- en baggerdepot van de gemeente zal ruimte moeten maken voor de wijziging in de brug. Doordat de brug op een ander gedeelte van de Randweg uitkomt wordt het zicht van de fietsers niet meer belemmerd door het dijklichaam van het viaduct, wat in de huidige situatie wel het geval is.

Naast dat het grond – en baggerdepot ruimte moet maken voor de gewijzigde fietsbrug dient ook een secundaire watergang verlegd te worden. Hier wordt verder op in gegaan in hoofdstuk 4.8 Water.



Afbeelding 5 Nieuwe ligging fietsbrug

3. BELEIDSKADER

3.1 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.

Conclusie

Voor het plangebied gelden geen van de opgaven van nationaal belang.

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.

Op 1 oktober 2012 zijn aan het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) een aantal onderwerpen toegevoegd. Het gaat om de onderwerpen Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijkswaagen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Conclusie

Voor het plangebied zijn geen van deze onderdelen van toepassing. Een verdere doorwerking in dit bestemmingsplan is niet aan de orde.

3.2 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 Amstelveen;
2. nationale landschappen Stelling van Amsterdam;
3. netwerkverbeteringen;
4. Greenport Aalsmeer.

Conclusie

Onderhavig bouwplan maakt geen onderdeel uit van een van de concrete projecten voor Uithoorn.

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).

Conclusie

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.

Conclusie

Onderhavig plan maakt geen onderdeel uit van het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan.

Meerjaren programma infrastructuur (2013-2017)

In november 2012 is door Provinciale Staten het meerjaren programma infrastructuur 2013-2017 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 2013-2017, waarbij elk jaar een herziening plaatsvindt. Voor de kern Uithoorn zijn de belangrijkste projecten de omlegging van de N201 en het realiseren van Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

Conclusie

De fietsbrug is een lokale aangelegenheid en vormt zodoende geen onderdeel van het meerjarenprogramma.

3.3 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.

Conclusie

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

OV-Visie 2010-2030

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

Om dit te bereiken dient het openbaar vervoer flink uitgebreid te worden. De ruggengraat van het regionale systeem bestaat uit de Amsterdamse Regio Trein. Metro- en hoogwaardige tram en buslijnen sluiten hierop aan. Het NS-systeem en het onderliggende

openbaar vervoer vullen dit verder aan. Daarbij wordt er met hoge frequenties gereden waardoor er geen dienstregeling nodig is en is de reisinformatie voor de hele vervoerketen in kaart gebracht.

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

Conclusie

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

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie

De structuurvisie is op 8 oktober 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. De structuurvisie vormt uiteindelijk het kader, het raamwerk op basis waarvan plannen getoetst, ontwikkeld en uitgewerkt kunnen worden. Om tot een structuurvisie te komen is eerst een SWOT-analyse gehouden en een inventarisatienota opgesteld, wat resulteerde in een Visie op Hoofdlijnen.

Visie op hoofdlijnen

Uithoorn is een gemeente met twee gezichten, namelijk het tuinstedelijk/economisch gezicht en het landelijke gezicht, met daartussen een overgangszone. Beide gezichten komen samen in het oude centrum en de wijk Thamerdal. De structuurvisie gaat uit van de volgende ambitie: „De gemeente Uithoorn moet haar verschillen benadrukken en versterken. Op die manier wordt de gemeente juist unieker en aantrekkelijker. Een versterking van de eerder genoemde gezichten leidt dan ook tot een versterking van het geheel”.

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

Uithoorns verkeer- en vervoerplan

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

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

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

In het UVVP wordt tevens veel aandacht besteed aan de fiets. Gekeken wordt naar goede aansluitingen in het fietsnetwerk en naar de veiligheid van de fietsers.

Conclusie

Onderhavig project maakt geen onderdeel uit van het UVVP. Wel ligt het project binnen de kaders van het UVVP om de veiligheid voor fietsers te optimaliseren.

4. RANDVOORWAARDEN

4.1 Inleiding

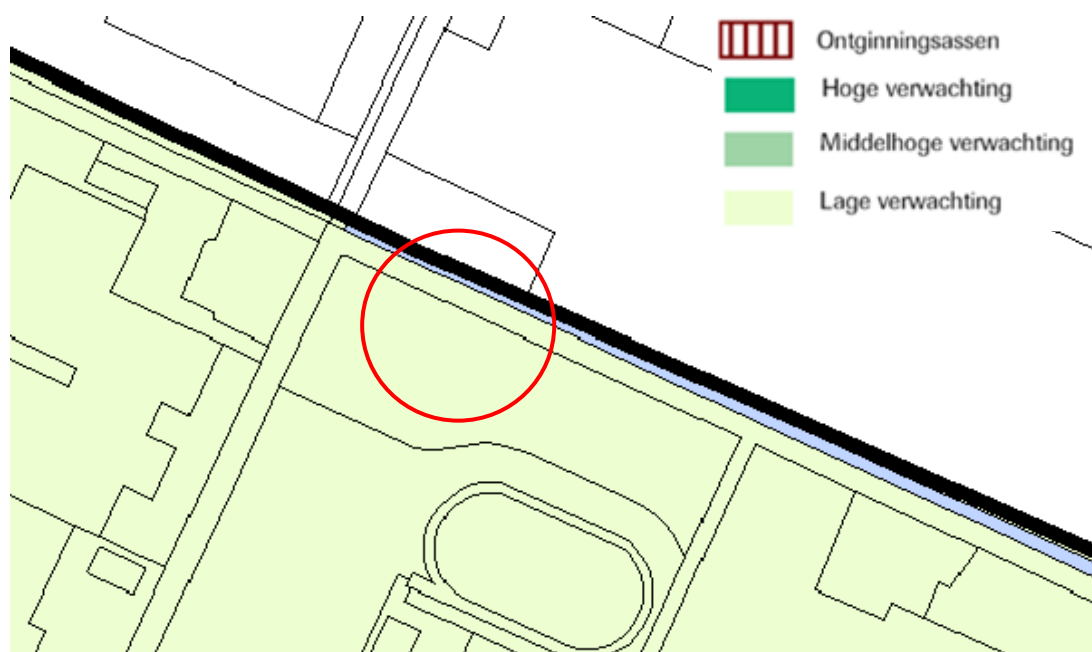
Dit hoofdstuk bevat een beschouwing op die factoren die een beperking kunnen inhouden voor de planlocatie. Het gaat hierbij om onder andere archeologie, bodem, externe veiligheid, luchtkwaliteit, de ligging van planologisch relevante leidingen en water.

4.2 Archeologie

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

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

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



Afbeelding 6 Uitsnede archeologische beleidskaart Uithoorn

Lage verwachting

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

Conclusie

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

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

4.3 Bodemkwaliteit

Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (2008) moet een bodemonderzoek worden verricht om de realiseerbaarheid van een (bestemmings)wijziging te beoordelen. Door middel van onderzoek dient te worden vastgesteld of de bodemkwaliteit voldoet aan de kwaliteitseisen zoals vastgesteld voor de van toepassing zijnde of beoogde gebruiksfunctie.

Voor de regio Amstelland en de Meerlanden is een Nota Bodembeheer opgesteld. Deze nota is opgesteld om het gebruik en hergebruik van schone tot licht verontreinigde bodem eenvoudiger te maken, doordat er geen uitgebreide en dure bodemonderzoeken nodig zijn. Onderdeel van de nota zijn de bodemkwaliteitskaarten. Deze kaarten geven inzicht in de te verwachten kwaliteit van de bodem op een locatie.

Conclusie

Op de bodemkwaliteitskaart heeft de locatie de aanduiding 'Wonen', dit betekent dat de bodem een zeer lichte verontreiniging kent. Voor het deels verleggen van de fietsbrug wordt een bodemonderzoek niet noodzakelijk geacht.

4.4 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. De verbonden risico's moeten beperkt blijven. Hiervoor worden normstellingen gehanteerd:

- Het plaatsgebonden risico is vooral gericht op de te realiseren basisveiligheid voor burgers;
- het groepsrisico stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen. In het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) is vastgelegd dat voor iedere toename in het groepsrisico een

verantwoordingsplicht geldt, ongeacht of er door de wijziging een norm wordt overschreden.

Inventarisatie

Voor de inventarisatie van de risicobronnen is gebruik gemaakt van de risicokaart van de provincie Noord-Holland (zie afbeelding 7). Bij deze inventarisatie is gekeken naar risicovolle inrichtingen en transport over weg, water, spoor en per buisleiding.

Ten noorden en ten westen liggen op circa 500 meter twee gasleidingen. De gasleiding in het westen komt uit op een gasdrukstation. Gelet op het invloedsgebied (70 meter) is een groepsrisico berekening niet van toepassing voor de vaststelling van dit bestemmingsplan. Deze leidingen en inrichting hebben verder geen beperkingen of invloed heeft op het plangebied.



Afbeelding 7 Uitsnede risicokaart Uithoorn

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 wijziging van de fietsbrug.

4.5 Flora en fauna

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet (Ffwet) in werking getreden, waardoor een aantal oudere wetten, zoals de Vogelwet en de Jachtwet, is vervangen. Voorts zijn in de Ffwet de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn voor Nederland nader uitgewerkt en is het soortbeschermingsregime geïmplementeerd. De Ffwet beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen Huismuis, Bruine en Zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd. De Ffwet gaat uit van het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van

soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en / of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffwet worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan (kunnen) voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Voor de vaststelling van een bestemmingsplan, dient reeds duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Bureauinventarisatie

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

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

Veldbezoek

Het verleggen van een deel van de fietsbrug vindt plaats op het grond- en baggerdepot van de gemeente. Deze gronden zijn niet geschikt voor flora en fauna.

Voor de ontwikkeling dient een klein stukje sloot gedempt te worden. Voordat de sloot gedempt wordt, wordt de dieren op een diervriendelijke manier naar het niet te dempen water gedreven. Op de manier ondervindt de fauna geen overlast van de ingreep.

Conclusie

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

4.6 Geluidsaspecten

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

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

In onderhavig plan bestaat de ontwikkeling uit het verleggen van een deel van de fietsbrug. Door deze ontwikkeling komt er geen extra geluidbelasting.

Conclusie

Uit bovenstaande kan geconcludeerd worden dat akoestisch onderzoek niet noodzakelijk is en vanuit akoestiek geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het plan.

4.7 Luchtkwaliteit

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

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

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

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

Conclusie

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

4.8 Water

Beleid

Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn water is een Europese richtlijn die moet leiden tot een verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De Kaderrichtlijn moet in landelijke wet- en regelgeving worden omgezet. Met de komst van de Implementatiewet EG-kaderrichtlijn water is de KRW vertaald in de Nederlandse wetgeving. De Europese Kaderrichtlijn heeft gevolgen voor de gemeente op het gebied van riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid. Er worden ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

Nationaal Waterplan

Het nationaal waterbeleid voor de komende jaren is in 2009 vastgesteld in het Nationaal Waterplan door het kabinet. Het Rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening. Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Om een

duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken, moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepalendheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied.

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

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

Bestuursakkoord Water

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

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

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

Provinciaal Waterplan

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

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

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

Bij het Waterplan zijn vier uitgangspunten gehanteerd:

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

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

Waterbeheersplan AGV 2010 - 2015

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

Reguliere taken

- Veiligheid
Ingedeeld naar thema's blijft het garanderen van voldoende waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen een taak waar AGV de hoogste prioriteit aan geeft. AGV zal voor primaire keringen uitwerking geven aan beleid van het Rijk voor een nieuwe normering voor overstromingskansen per dijkkring, rekeninghoudend met de verwachte klimaatontwikkelingen.
- Voldoende water
Het tweede hoofdthema is voldoende water: niet te weinig, maar ook niet teveel water in de polder, de boezem en in de bodem. AGV gaat de komende jaren er voor zorgen dat de nieuw vastgestelde peilen steeds daadwerkelijk binnen afzienbare tijd worden ingesteld.
- Schoon water
De zorg voor schoon water is het derde hoofdthema. Het bepalende reguleringkader hiervoor is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Die verplicht alle Europese lidstaten maatregelen te nemen om de ecologische en chemische kwaliteit in hun wateren te herstellen. Het waterschap richt zich hier vooral op de grotere wateren. Voor de overige wateren geldt dat AGV de waterkwaliteit op een peil brengt die de functie van het betreffende gebied optimaal ondersteunt.
- Afvalwater
Vaste plaats in het schoon-waterbeleid van AGV heeft de omgang met afvalwater. AGV speelt hierin zelf een hoofdrol als zuiveraar van alle rioolwater in het gebied. Verdergaande zuiveringseisen en/of aanpassingen aan de zuiveringscapaciteit maken het nodig enkele rioolwaterzuiveringsinstallaties de komende jaren te renoveren of nieuwe te bouwen. Daarnaast blijft AGV de gemeenten adviseren bij hun rioleringsplannen en doet dat proactief: vanaf de start van de planvorming. Belangrijk

hierbij is bevorderen van het scheiden van vuilwater en „schone“ afvalwaterstromen als regen- en grondwater, om vervolgens die laatste zoveel mogelijk nuttig te hergebruiken.

Maatschappelijke (neven)taken

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

Keur 2011

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

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

Stedelijk Waterplan Uithoorn

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

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

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

Maatregelen gehele gemeente

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

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

Onder de primaire thema's valt o.a. de bescherming tegen overstromingen, het beperken van de kans op wateroverlast en het verbeteren van de waterkwaliteit. De ruimtelijke

waterthema's richten zich op het verhogen van natuurwaarden, het verhogen van de belevingswaarden en het vergroten van de recreatieve waarde van het water. Binnen het thema beleid en beheer wordt er naar gestreefd dat het Waterplan in de toekomst gaat dienen als kader voor watertoetsen, dat onderhoudswerkzaamheden beter worden afgestemd tussen de gemeente en het hoogheemraadschap en dat het Waterplan bekendheid genereert onder de inwoners en andere belanghebbenden.

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

Watertoets

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

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

Bodem en grondwater

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

Globale diepte (m-mv)	Geohydrologische schematisatie	Lithostratigrafie	Samenstelling
-5 tot -10	slecht doorlatende deklaag	Westland Formatie	Veen en leem
-10 tot -50	1 ^e watervoerend pakket	Formatie van Twente, Drenthe, Urk en Sterksel	Matig grof tot matig fijn zand
-50 tot -65	Scheidende laag	Formatie van Kedichem	Kleilagen en slibhoudende zanden
Vanaf -65	2 ^e watervoerend pakket	Formatie van Kedichem, Harderwijk, Tegelen en Maassluis	Grove grindhoudende zanden

Ter hoogte van de Randweg ligt de maaiveldhoogte op circa -3.55 meter NAP. Binnen het plangebied ligt het hoogste deel van het talud op circa -1.75 meter NAP.

Oppervlaktewater

Het plangebied valt binnen het beheergebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Binnen het plangebied ligt geen primaire watergang zoals aangewezen op grond van de Keur van het waterschap. De aanwezige watergang is secundair. Dit betekent dat het waterschap daarmee geen onderhoudsplichtige is, maar de gemeente dit wel is. Een deel van de bestaande sloot langs de Randweg en langs het bestaande talud van de fietsbrug zal door het beoogde plan ook verlegd moeten worden. Daarmee wordt de waterbergende en –afvoerende functie van de sloot behouden.

Hemelwater

In de huidige situatie stroomt al het hemelwater dat op de verharding van het fietspad valt, af naar de naastgelegen berm. Daar kan het in de grond zijgen of afstromen naar de lager gelegen delen en omliggende sloten.

Met het verleggen van het fietspad neemt de oppervlakte aan verharding in het gebied enigszins toe. De aanleg van verhard oppervlak leidt in beginsel tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem. Water dat eerst in de bodem kon worden geborgen, stroomt nu af naar het oppervlaktewater.



Afbeelding 8 Locatie te dempen water en locatie te compenseren water

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

Met het verleggen van het tracé van het fietspad zal er een kleine toename aan verharding zijn, omdat het nieuwe tracé enkele meters langer is. Deze toename is zodanig klein dat de drempel van 1.000 m² niet overschreden wordt. Een vergunning in het kader van de Keur is niet nodig. Door deze kleine toename zijn nauwelijks effecten op de waterhuishouding te

verwachten. In de nieuwe situatie kan het hemelwater eveneens van de verharding afstromen naar de berm, waar het in de grond kan zijgen of afstromen naar lager gelegen delen en omliggende sloten. Voor derden zal geen sprake zijn van wateroverlast. Voor het dempen van een deel van de watergang is overigens wel een vergunning op grond van de Keur benodigd.

Wateradvies

De uitwerking van het plan in deze waterparagraaf is in het kader van het wettelijk vooroverleg aan Waternet toegezonden. Waternet heeft op PM zijn advies gegeven.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling van het verleggen van een fietspad is niet tot nauwelijks van invloed op het huidige watersysteem ter plaatse. Zodoende zijn vanuit waterhuishoudkundig opzicht geen belemmeringen voor het beoogde plan.

5. JURIDISCHE ASPECTEN

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

Het bestemmingsplan “Aanpassing afrit fietsbrug Randweg” 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 “Aanpassing afrit fietsbrug Randweg” bestaat uit één kaartblad.

5.1 Verbeelding

Op de verbeelding is met behulp van de in de SVBP2012 bepaalde methode de bestemming van de gronden aangegeven. De bijbehorende bepalingen zijn vervolgens opgenomen in de planregels. De verbeelding visualiseert de planregels.

5.2 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 5.3 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 5.4 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.

5.3 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 verkeer

De gronden bestemd voor verkeer zijn bedoeld voor de fietsbrug. Op de gronden bestemd voor verkeer mag uitsluitend ten behoeve van de bestemming worden gebouwd, bouwwerken, geen gebouwen zijnde en bouwwerken ten behoeve van nutsvoorzieningen.

Artikel 4 Water

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

Artikel 5 Waarde - Archeologie 4

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

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

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

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel zijn algemene regels opgenomen om af te kunnen wijken van maatvoeringen. Daarnaast worden kunnen burgemeester en wethouders nadere eisen stellen aan situering, afmeting en nokrichting van de bebouwing

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 9 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.

Artikel 10 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 "Aanpassing afrit fietsbrug Randweg".

6. UITVOERBAARHEID

6.1 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 ontwikkeling betreft een gemeentelijk initiatief, de kosten zijn hiervoor in een meerjarenplanning opgenomen. Tevens zijn er kosten voor de ambtelijke voorbereiding en begeleiding van het proces en kosten in het kader van onderhoud.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vanwege de spoedeisendheid van de aanpassing is geen voorontwerpbestemmingsplan opgesteld en terinzage gelegd maar direct een ontwerpbestemmingsplan. Hierdoor kan gewenste aanpassing sneller worden gerealiseerd. Aangezien het hier om een gemeentelijke aangelegenheid gaat, is daarnaast niet de verwachting dat andere instanties bezwaren hebben. Over de omlegging van de watergang heeft overleg plaats gevonden met Waternet. Daarnaast is van belang dat de aanpassing plaatsvindt op gemeenteground en geen (directe) belangen van anderen in het geding zijn.

Het ontwerpbestemming heeft zes weken ter inzage gelegen. In deze periode heeft niemand een zienswijze ingediend. Het plan wordt zodoende ongewijzigd vastgesteld.