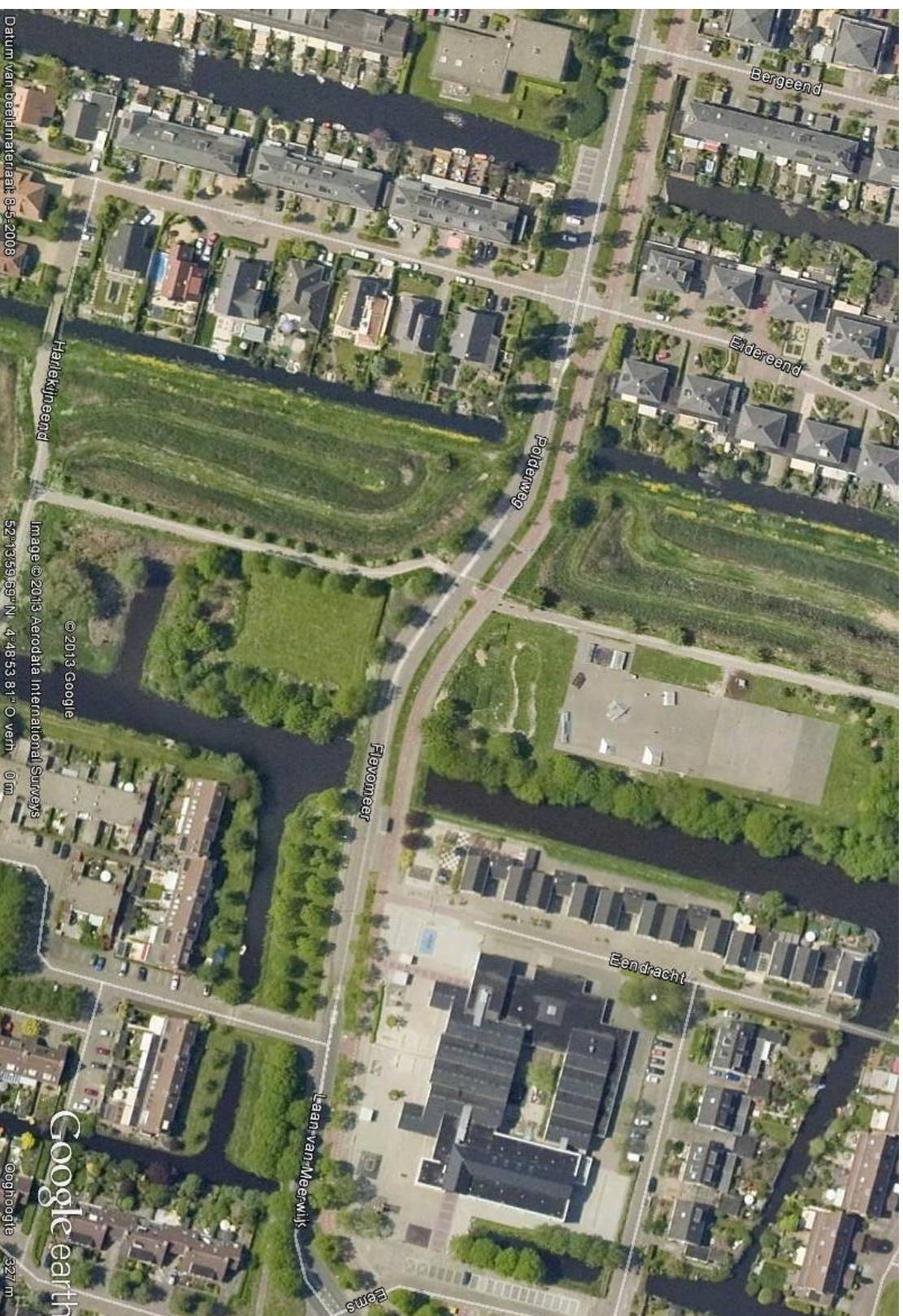






Ordito b.v.
Postbus 94
5126 ZH Gilze

E info@ordito.nl
T 0161 801 022
I www.ordito.nl
KVK 54 811 554

WIJZIGINGSPLAN VERBINDING TUSSEN MEERWIJK - OOST EN -WEST

Gemeente Uithoorn

Planstatus: vastgesteld
Datum: 23 september 2014
Plan identificatie: NL.IMRO.0451.WPVerbindingmwijk-VG01
Auteur(s): Laura Meijers

Historie

Concept
Voorontwerp
Ontwerp 17 april 2014
Vastgesteld 23 september 2014

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	4
1.5	Leeswijzer	4
2.	Beleidskader	5
2.1	Regionaal beleid	5
2.2	Gemeentelijk beleid	6
3.	Verbinding tussen Meerwijk -Oost en -West	9
3.1	Omlegging N201	9
3.2	Voorgeschiedenis openstelling	9
3.3	Wijzigingsbevoegdheid	10
4.	Randvoorwaarden	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Archeologie	13
4.3	Bodemkwaliteit	14
4.4	Externe veiligheid	14
4.5	Flora en fauna	16
4.6	Geluidsaspecten	18
4.7	Luchtkwaliteit	19
4.8	Trillingen	20
4.9	Water	21
5.	Juridische aspecten	25
5.1	Verbeelding	25
5.2	Planregels	25
5.3	Toelichting op de bestemmingen	25
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 dit wijzigingsplan is het gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheid om een verbinding te maken voor al het gemotoriseerd verkeer tussen Meerwijk-Oost en -West.

Het gebruik als sluiproute bij stagnatie op de N196 (voorheen de N201), is destijds de reden geweest om het gedeelte van de weg, gelegen tussen de Polderweg en de Laan van Meerwijk, niet open te stellen voor al het verkeer maar alleen voor lijnbusverkeer. Hierdoor is een bussluis met verzinkbare paal op deze weg geïnstalleerd om het autoverkeer te weren.

De aanleg van de nieuwe N201 heeft ertoe geleid dat in 1993 door de raad werd uitgesproken een openstelling van de bussluis te willen overwegen. Bij het vaststellen van het Uithoorns Verkeer- en Vervoerplan (UVVP) in 2008 heeft de raad gesteld dat na de omlegging van de N201 de Laan van Meerwijk opengesteld kan worden voor al het verkeer, mits de verkeersveiligheid rondom de aan de weg geleden scholen, gewaarborgd kan worden.

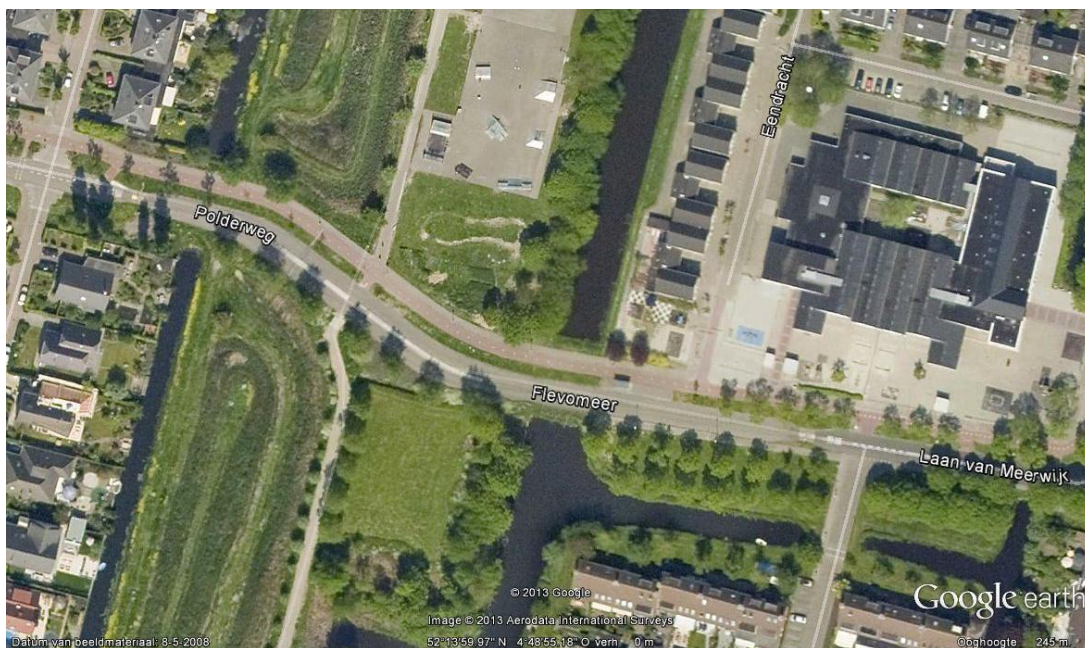
Bij de actualisatie van het bestemmingsplan 'Meerwijk,' waarin de bussluis is gelegen, was de N201 nog niet omgelegd, waardoor de openstelling van de bussluis nog niet kon plaatsvinden. In dit bestemmingsplan is ter plaatse van de bussluis, binnen de bestemming 'Verkeer' een aanduiding 'openbaar vervoer' opgenomen zodat dit gedeelte alleen toegankelijk is voor het openbaar vervoer en voor langzaamverkeer.

Daarnaast is op deze locatie in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarin is vastgelegd dat – onder voorwaarden – de bestemming Verkeer-openbaar vervoer gewijzigd mag worden naar 'Verkeer' na omlegging van de N201.

Middels voorliggend wijzigingsplan wordt van deze wijzigingsbevoegdheid gebruik gemaakt en wordt de verbinding tussen Meerwijk –Oost en –West voor al het verkeer juridisch planologisch mogelijk gemaakt.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De wijk Meerwijk bestaat uit Meerwijk-Oost en Meerwijk-West. Deze delen worden gescheiden door een ecologische groenzone. Door de groenzone is een weg gelegen. In deze weg bevindt zich de bussluis.



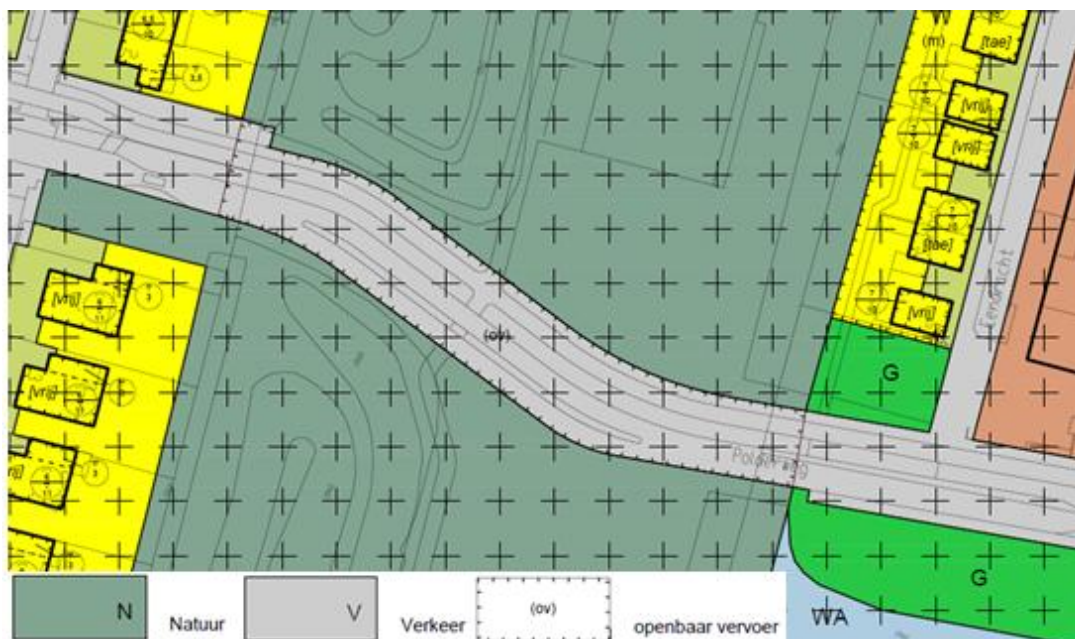
Afbeelding 1 Luchtfoto plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

- Bestemmingsplan Meerwijk, vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juli 2011.

Middels voorliggend wijzigingsplan wordt gebruik gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid uit bovenstaand bestemmingsplan.



Afbeelding 2 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Meerwijk

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 regels opgenomen juridische regeling.
- Regels:
In de regels is het gebruik van de binnen het plangebied aangegeven gronden, opstellen en ander gebruik van de gronden juridisch geregeld. Per bestemming is aangegeven wat binnen die bestemming mogelijk en/of toegestaan is.
- Toelichting:
In de toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten en de uitkomsten van eventueel uitgevoerde onderzoeken opgenomen.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk twee van de toelichting wordt het relevante beleid beschreven op regionaal en gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 3 geeft de beschrijving van de verbinding tussen Meerwijk- oost en –west, hierbij wordt ingegaan op de omlegging van de N201, de voorgeschiedenis en de wijzigingsbevoegdheid. 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. BELEIDSKADER

Hieronder wordt het regionaal en gemeentelijk beleid beschreven wat relevant is in het kader van onderhavig wijzigingsplan.

2.1 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.

In het uitvoeringsprogramma wordt aangegeven dat met de omlegging van de N201 ook de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kernen van Aalsmeer en Uithoorn verbeterd worden. Door de omlegging van de N201 is het mogelijk om de verbinding te maken voor al het gemotoriseerde verkeer tussen Meerwijk-Oost en –West. Dit is een project voortvloeiend uit het uitvoeringsprogramma.

OV-Visie 2010-2030

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

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

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

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

In het uitvoeringsprogramma zijn voor onderhavige locatie geen projecten en/of maatregelen opgenomen. Wel zal deze ontwikkeling besproken worden met de regio.

2.2 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.

- Het tuinstedelijke, economische gezicht richt zich naar het noorden en het westen: Greenport Aalsmeer en het stedelijke gebied van Amstelveen/Amsterdam. Dit gebied kent een duidelijke scheiding tussen wonen en werken. De woongebieden

kenmerken zich voornamelijk door groen, rust en ruimte, terwijl de economische activiteit zich duidelijk aan de rand manifesteert. In dit gebied is het belangrijk om het tuinstedelijk karakter te versterken, het hoogdynamische karakter van de glastuinbouw- en veiling-gerelateerde gebieden te behouden en het bedrijventerrein te versterken voor passende werkgelegenheid.

- Het landelijk gezicht richt zich samen met De Kwakel meer op het Groene Hart. In dit gebied is het belangrijk de relatie met het landschap te behouden en te versterken: het is de verbinding met het Groene Hart.

Voor het omleggen van de N201 en de daarbij behorende belangrijkste uitgangspunten, het in goede banen leiden van alle gewijzigde verkeersstromen, wordt in de Structuurvisie verwezen naar het Uithoorns verkeer- en vervoerplan.

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 echter geen integrale beoordeling van de verkeersstromen in Uithoorn, maar een productie van burgers waarin staat aangegeven wat er onder de burgers speelt.

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.

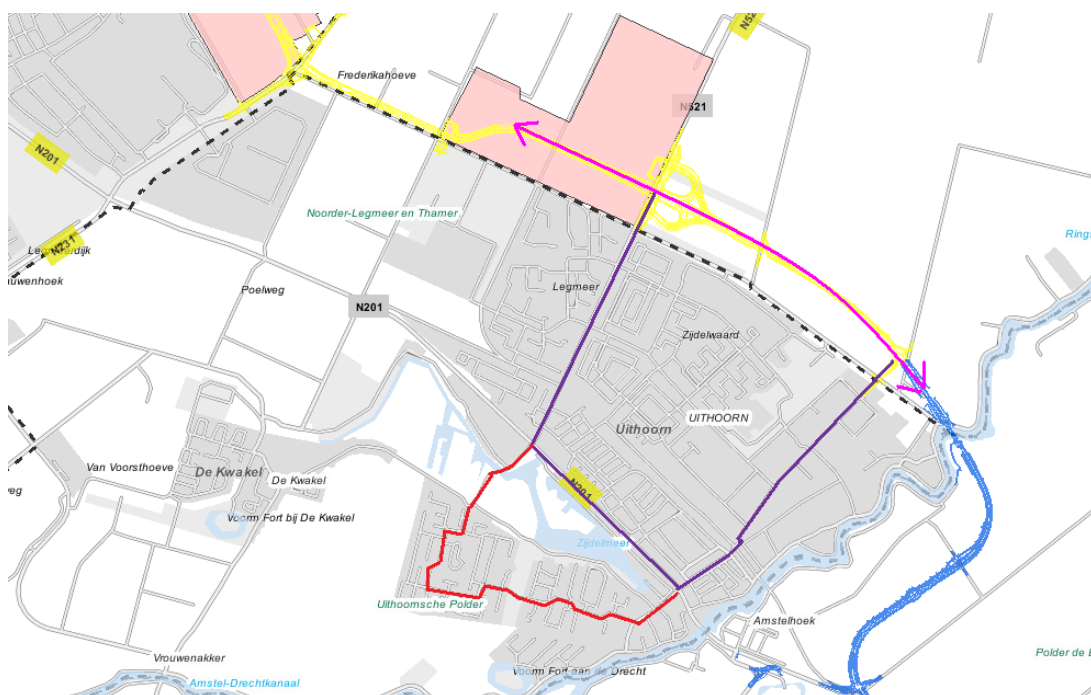
De omlegging van de bestaande N201 kan indirect effect hebben voor de wijk Meerwijk. In de huidige situatie is een maatregel getroffen om het sluipverkeer in Meerwijk te weren. Dit is de verbinding tussen Meerwijk-Oost en -West die alleen toegankelijk is voor het openbaar vervoer. Met de omlegging van de N201 is deze maatregel niet meer nodig, vandaar dat voor de toekomst gekeken wordt of deze verbinding opengesteld kan worden voor al het verkeer.

In samenhang met het omleggen van de N201 wordt de bussluis tussen de Polderweg en de Laan van Meerwijk opengesteld voor autoverkeer. Dit is een van de punten die genoemd is in het uitvoeringsprogramma van het UVVP, behorende bij het beleid.

Een specifiek onderwerp binnen het UVVP is uitwerking schoolomgeving. Binnen Meerwijk liggen de Basisscholen 'De Kajuit' en de 'Springschans'. De omgeving van deze schoollocatie is al aangepast aan de algemene richtlijnen van Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond. Wel dient rekening gehouden te worden met de veiligheid rondom de school wanneer de verbinding tussen Meerwijk-Oost en -West opengesteld wordt voor al het verkeer.



Afbeelding 3 Oude N201 en sluiproute door Meerwijk



Afbeelding 4 Roze: nieuwe ligging N201, Paars: toegangswegen uithoorn, Rood: oude sluiproute Meerwijk

3. VERBINDING TUSSEN MEERWIJK -OOST EN -WEST

In dit hoofdstuk wordt eerst kort ingegaan op de omlegging van de N201. Vervolgens wordt de voorgeschiedenis beschreven over de openstelling van de verbinding tussen Meerwijk -Oost en -West. Hierbij komen ook de beweegredenen van de gemeente naar voren om de bussluis open te stellen voor al het verkeer. Tot slot wordt ingegaan op de voorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid zoals die zijn opgenomen in het bestemmingsplan Meerwijk om de bussluis open te stellen voor al het verkeer.

3.1 Omlegging N201

Het verkeer vanuit de richting Utrecht (A2) naar Aalsmeer en Amsterdam (richting A4) en vica versa reed altijd dwars door de gemeente Uithoorn over de N196 (voorheen de N201). Aangezien de N196 een tweebaansweg is ontstond al snel congestie op deze weg. De Laan van Meerwijk – Polderweg kon hierdoor gebruikt worden als sluiproute (zie afbeelding 3).

Voor een betere doorstroming is de provincie bezig met de werkzaamheden om deze provinciale weg om te leggen. De werkzaamheden zijn nagenoeg klaar. Het college van burgemeester en wethouders heeft besloten dat voor Uithoorn volledige openstelling van de omgelegde N201 gelijk staat aan het moment dat de op- en afritten ter hoogte van de Zijdewelweg/N201 gereed zijn. Deze openstelling zal naar verwachting in mei 2014 plaatsvinden (prognose provincie Noord-Holland). De nieuwe rondweg loopt aan de noordzijde van Uithoorn en de Zijdewelweg en de Amsterdamseweg zijn de hoofdontsluitingswegen van de Uithoorn.

Door deze ruimtelijke veranderingen in de wegenstructuur binnen en rondom de gemeente Uithoorn zal de Laan van Meerwijk en de Polderweg niet meer gebruikt worden als sluiproute. Zie afbeelding 4. Dit wordt nog extra versterkt door de knip die gaat plaatsvinden tussen Amstelhoek (gemeente Ronde Venen) en de gemeente Uithoorn. In januari 2008 heeft de gemeenteraad van Uithoorn expliciet besloten dat na de omlegging van de N201 geen doorgaand gemotoriseerd verkeer meer mogelijk zal zijn over het huidige tracé N196. Voorts heeft de gemeenteraad opdracht gegeven te onderzoeken wat de effecten zijn van de verschillende varianten voor een oeververbinding. Bij besluit van 11 februari 2010 heeft de gemeenteraad besloten om de garagevariant toe te passen en dat deze variant ook verder wordt meegenomen bij de uitwerking c.q ontwikkeling van het Masterplan Dorpscentrum Uithoorn 2010-2030.

Doordat over de N196 geen doorgaand gemotoriseerd verkeer meer komt zal hier dan ook geen congestie ontstaan. Hierdoor zal de Laan van Meerwijk – Polderweg geen sluiproute meer zijn.

3.2 Voorgeschiedenis openstelling

Het gebruik als sluiproute is destijds de reden geweest om het gedeelte van de weg gelegen tussen de Polderweg en de Laan van Meerwijk niet open te stellen voor al het verkeer en een verkeersmaatregel te nemen door middel van een bussluis. Aangezien de gemeente altijd voornemens is geweest om na omlegging van de N201 het gedeelte waar de bussluis is gelegen open te stellen voor al het verkeer, is deze verkeersmaatregel niet

meer nodig. In het Uithoorns Verkeer- en Vervoerplan, hierna UVVP, en het daarbij behorende uitvoeringsprogramma, vastgesteld in juni 2008, zijn de verkeersmaatregelen genoemd die genomen moeten worden in het kader van de omlegging van de N201. Daarin is onder andere opgenomen dat de bussluis wordt opengesteld voor al het verkeer, mits dat op verkeersveilige wijze geregeld kan worden.

Daarnaast heeft de gemeente als uitgangspunt dat iedere wijk/locatie zo goed mogelijk bereikbaar moet zijn en dat eenzijdige ontsluiting zoveel mogelijk moet worden vermeden. Door openstelling van de bussluis wordt voldaan aan dit uitgangspunt. De gemeente heeft dan ook besloten om na omlegging van de N201 de bussluis open te stellen voor al het verkeer. Echter moet dit bestemmingsplantechnisch nog worden geregeld.

Aangezien de intentie bij vaststelling van een bestemmingsplan is dat dit voor een periode van 10 jaar gebeurt en het voornemen van openstelling bussluis gepland staat binnen deze periode van 10 jaar, is besloten om de openstelling van de bussluis mee te nemen in de actualisatie van het bestemmingsplan 'Meerwijk'. In eerste instantie waren de gronden waar de bussluis is gelegen in het voorontwerp-bestemmingsplan bestemd met de bestemming 'Verkeer'. Door de vele inspraakreacties is de bestemming 'Verkeer' in het ontwerpbestemmingsplan aangevuld met een aanduiding 'openbaar vervoer'. In artikel 8.1 onder h van het bestemmingsplan is hierbij aangegeven dat ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoer' de bestemming alleen toegankelijk is voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Echter omdat de gemeente voornemens is om de bussluis open te stellen voor al het verkeer na omlegging van de N201 is een wijzigingsbevoegdheid met onderzoeken als voorwaarden opgenomen in het bestemmingsplan. Met deze wijzigingsbevoegdheid wordt de openstelling niet direct mogelijk gemaakt, maar zal er eerst nog een procedure doorlopen moeten worden alvorens de bussluis daadwerkelijk opengesteld mag worden.

Ten aanzien van deze wijzigingsbevoegdheid geldt dat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State bij uitspraak van 25 juli 2012 (zaaknummer 201109857/1/R1) tot conclusie is gekomen dat geen aanleiding bestaat te oordelen dat de wijzigingsbevoegdheid niet strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. De tegen de wijzigingsbevoegdheid ingediende beroepschriften zijn dan ook ongegrond verklaard.

Door het doorlopen van een procedure is het voor eenieder mogelijk om tegen het ontwerp wijzigingsplan zienswijzen in te dienen en daarna nog eventueel beroep bij de Raad van State. Op deze manier heeft de gemeente blijk gegeven dat zij voornemens is om de bussluis open te stellen voor al het verkeer, maar heeft de gemeente daarnaast ook blijk gegeven dat zij de burgers serieus neemt en een goede belangenafweging zal maken bij het besluit om de bussluis daadwerkelijk open te stellen.

3.3 Wijzigingsbevoegdheid

In het bestemmingsplan 'Meerwijk' is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bussluis open te stellen voor al het verkeer. De wijzigingsbevoegdheid is als volgt opgenomen:

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om na de omlegging van de N201, de aanduiding "(ov)" te verwijderen, mits voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- a. er dient een verkeersbesluit genomen te zijn;
- b. middels een akoestisch onderzoek dient voldaan te worden aan de Wet geluidhinder;
- c. middels een onderzoek naar de luchtkwaliteit dient voldaan te worden aan de Wet luchtkwaliteit;
- d. de veiligheid dient voldoende te worden gegarandeerd;
- e. er dient een trillingsonderzoek uitgevoerd te worden;
- f. er dient een verkeersonderzoek uitgevoerd te worden.

Hieronder wordt ingegaan op de voorwaarden, zoals die hierboven zijn gegeven.

Verkeersbesluit

Van 9 oktober tot en met 20 november 2013 is het voorgenomen verkeersbesluit voor het opheffen van de geslotenverklaring voor alle bestuurders Laan van Meerwijk/Polderweg ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen, onder toepassing van afdeling 3.4 van de Awb (Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure).

Naar aanleiding van dit voorgenomen besluit hebben 15 insprekers gereageerd. Deze zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven tot het wijzigen van het voorgenomen besluit.

Op 21 januari 2014 heeft het college van B&W besloten tot het opheffen van de geslotenverklaring voor alle bestuurders op de Laan van Meerwijk/Polderweg. Dit verkeersbesluit is op 24 januari 2014 bekendgemaakt en treedt in werking na positieve besluitvorming op de wijzigingsbevoegdheid en openstelling van de opritten Zijdelweg/N201.

Akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor dit wijzigingsplan is beschreven in hoofdstuk 4.

Onderzoek luchtkwaliteit

Uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit, zoals beschreven in hoofdstuk 4, blijkt dat vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit geen bezwaar is om de reconstructie uit te voeren.

Voldoende veiligheid

Aan de Laan van Meerwijk zijn twee basisscholen gelegen De Kajuit en de Springschans. Aangezien de verkeerssituatie verandert is het belangrijk dat de veiligheid rondom de basisscholen voldoende gegarandeerd kan worden. Samen met een werkgroep, gevormd uit belanghebbenden en geïnteresseerden uit Meerwijk heeft de gemeente gekeken wat er aan de situatie moet veranderen om deze veiliger te krijgen.

De input en suggesties uit het ontwerpproces hebben geleid tot een ontwerp voor de omgeving. Een aantal aspecten uit dit ontwerp zijn;

- het aanleggen van een kiss & ride strook
- het creëren van een schoolzone door oa roodgekleurd asfalt, instelling van 30 km/h regime (traverse) en het aanbrengen van andere attentieverhogende maatregelen;
- het aanleggen van extra voetgangersoversteekplaatsen.

Hierboven wordt kort ingegaan op de veranderingen die plaats gaan vinden rondom de scholen om de veiligheid te garanderen. De veranderingen worden doorgevoerd voordat de verbinding tussen Meerwijk-Oost en –West opengesteld wordt.

Trillingsonderzoek

Het trillingsonderzoek dat is uitgevoerd voor dit wijzigingsplan is beschreven in hoofdstuk 4.

Verkeersonderzoek

Uithoorn krijgt nadat de omgelegde N201 is opgeleverd en aangesloten op het onderliggende Uithoornse wegennet een andere verkeersstructuur. In de huidige situatie loopt de Provinciale weg N196 dwars door Uithoorn met een hoge verkeersintensiteit die voor een groot deel bestaat uit verkeer met herkomst en bestemmingen buiten Uithoorn. De hoge verkeersintensiteit, in combinatie met de diverse drukke kruisingen, leidt tot congestie op de N196 en de toeleidende wegen. Nadat de omgelegde N201 gereed is, ontstaan in Uithoorn andere verkeersstromen. De grote stroom doorgaand verkeer over de N196 en Zijdelweg wordt nu om Uithoorn heen geleid. Om een goed beeld te krijgen van de toekomstige verkeersstromen, is gebruikt gemaakt van een verkeersmodel.

De Laan van Meerwijk en Polderweg/Watsonweg vormt een potentiële sluiproute om een druk stuk N196 te vermijden. In de huidige situatie verbindt een busbaan beide wegen met elkaar waardoor sluiptverkeer geen doorgang kan vinden. Als de omgelegde N201 gereed is, zal de verkeersintensiteit op de N196 en de toeleidende wegen sterk afnemen, waarmee ook de congestieproblematiek op de N196 zal verdwijnen. Sluipverkeer zal dan ook niet meer aan de orde zijn, waardoor de verbinding tussen Meerwijk Oost en –West veilig gerealiseerd kan worden. Prognoses uit het verkeersmodel bevestigen deze verwachting. Volgens dit model zullen circa 2.300 motorvoertuigen per etmaal van deze verbinding gebruik gaan maken, wat voor een weg met de functie van gebiedsontsluitingsweg laag is. De verbinding tussen de Polderweg en de Laan van Meerwijk wordt ter hoogte van de basisscholen De Kajuit en De Springschans met extra aandacht voor deze schoolomgeving verkeersveilig ingericht.

De afstand van de kruising N196/Watsonweg tot de kruising N196/Laan van Meerwijk is circa 1.225 meter. De route via de Watsonweg, Polderweg en Laan van Meerwijk bedraagt circa 4.100 meter over een bochtig traject. Van de verbinding Polderweg en Laan van Meerwijk zullen naar verwachting derhalve ook slechts motorvoertuigen met herkomst en bestemming van de omliggende woonwijken Meerwijk Oost en –West gebruik maken. Met een beperkte verkeersintensiteit en een aangepaste inrichting ter hoogte van de basisscholen wordt een verkeersveilige verbinding gerealiseerd.

Conclusie

Verkeersmodellen laten zien dat de omlegging van de N201 tot gevolg heeft dat een opengestelde verbinding tussen de Laan van Meerwijk en de Polderweg grotendeels door automobilisten gebruikt gaat worden met herkomst of bestemming Meerwijk-West en –Oost. Om de verkeersveiligheid rond de basisschool De Kajuit en De Springschans te waarborgen wordt de weg hier met extra aandacht voor de verkeersveiligheid ingericht.

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 gemeente 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 voorwaarden 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.

Het plangebied heeft een middelhoge archeologische verwachtingwaarde.



Afbeelding 5 Uitsnede kaart archeologiebeleid Uithoorn

Middelhoge verwachting

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

Het plangebied is kleiner dan 500 m². Daarnaast verandert het wegprofiel niet, alleen de busluis zal weggehaald worden. Hierdoor is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Vanuit het aspect archeologie zijn geen belemmeringen voor onderhavige ontwikkeling.

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.

Bij onderhavig plan verandert de bestemming niet, deze blijft 'Verkeer'. Ook het wegprofiel verandert niet, zodat een bodemonderzoek niet noodzakelijk wordt geacht.

4.4 Externe veiligheid

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

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

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

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

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

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

Circulaire risico normering vervoer gevaarlijke stoffen

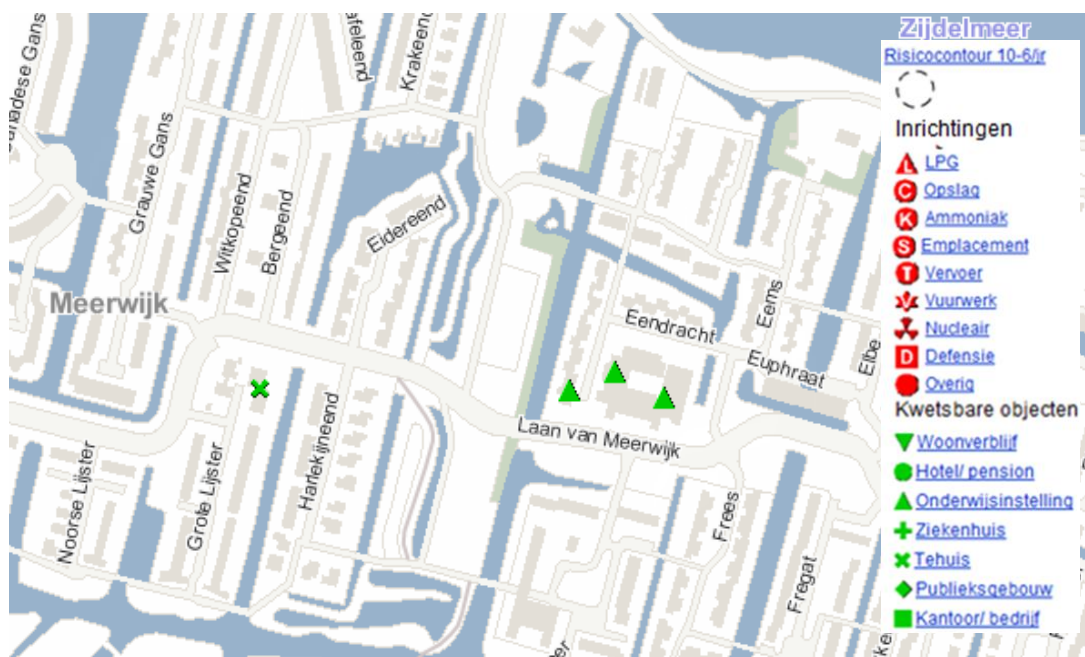
In onder meer de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd. Op 18 december 2012 heeft er voorpublicatie plaatsgevonden van het ontwerpbesluit externe veiligheid transportroutes (Btev). In dit besluit staan regels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

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

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

Inventarisatie van risicobronnen

Hierbij is gebruik gemaakt van de risicokaart van de provincie Noord-Holland.



Afbeelding 6 Uitsnede risicokaart

4.5 Flora en fauna

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.

NL.IMRO.0451.BPbussluis-VG01

De weg gelegen tussen Meerwijk-Oost en –West is gelegen in een, voor Uithoorn, belangrijke ecologische groenzone. Deze groenzone verbindt het Zijdelmeer met de Uithoornse polders. In afbeelding 7 is weergegeven dat deze groenstrook deels behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur, zoals deze is bepaald in de Provinciale Verordening. Hierdoor moet bij de openstelling van de bussluis rekening gehouden worden met de regelgeving hieromtrent.

Quick scan flora en fauna en vleermuizeninventarisaties

De weg tussen Meerwijk-Oost en –West ligt er al, hierdoor is er geen sprake van een nieuwe ontwikkeling. De weg wordt opengesteld voor al het verkeer, maar fysiek verandert de structuur van de weg niet. Daarnaast zijn destijds bij de aanleg van de weg de nodige maatregelen genomen om het leefgebied van de aanwezige flora en fauna niet aan te tasten. Zo heeft de gemeente een faunatunnel aangelegd onder de weg.

Aan de hand van een literatuurstudie, een veldbezoek en twee vleermuisinventarisaties¹ is door een ecooloog in kaart gebracht welke beschermde flora en fauna er (mogelijk) in het plangebied aanwezig zijn.

Er is gekeken naar de ligging van de plangebieden ten opzichte van Natura-2000 gebieden, de Ecologische Hoofdstructuur en naar door de flora- en faunawet beschermde soorten. Uit de literatuurstudie kwamen een aantal middels de flora- en faunawet beschermde soorten naar voren. Er is tijdens de veldbezoeken extra aandacht besteed aan de (mogelijke) aanwezigheid van deze soorten.

Voor vogels biedt het gebied nestgelegenheid en leefgebied voor algemene soorten. Jaarrond beschermde nesten werden niet gevonden noch mogen op basis van de eigenschappen van het gebied worden verwacht. Er zijn geen beschermde flora gevonden noch mogen deze op basis van de karakteristieken van het gebied worden verwacht. Daarnaast is de extra verkeersdruk die komt kijken bij het openen van de busbaan niet van toepassing op beschermde flora. Ook voor vissen geldt dat het openstellen van de busbaan niet van invloed zal zijn op beschermde soorten. Voor een aantal algemene amfibiesoorten van tabel I biedt de ecozone geschikt leefgebied. Voor deze soorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. De zorgplicht geldt voor deze soorten wel. Met het openstellen van de busbaan zal extra verkeersdruk meekomen. De aanwezige ecotunnel is dichtgegroeid en het geleidende scherm ontbreekt. Mits het scherm en de tunnel worden aangepakt zal dit leiden tot meer verkeersslachtoffers onder amfibieën.

Onder de beschermde zoogdieren bevinden zich een aantal vleermuizen. Deze werden tijdens de twee vleermuisinventarisaties in kleine getale waargenomen. Van een essentieel foerageergebied is geen sprake. Ook werden geen vliegroutes waargenomen. De meervleermuis, een lichtschuwe soort, vliegt via de waterpartij ten oosten van de ecozone over de busbaan. Het aanbrengen van verlichting langs de busbaan zal zeer waarschijnlijk leiden tot het mijden van dit gebied door deze soort. De verlichting die meekomt met het extra verkeer zal, gezien deze soort pas laat en bij volledig donker vliegt, op dat late tijdstip niet leiden tot het mijden van het gebied.

De ecozone en de busbaan liggen binnen de invloedssfeer van maar zijn geen onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Van de vier wezenlijke waarden van de ehs komt een

¹ Ecologische quickscan, Elsken Ecologie, 2 september 2014

waarde mogelijk in het geding indien verdere permanente verlichting langs de busbaan wordt aangebracht. Het aanbrengen van permanente verlichting zal zeer waarschijnlijk leiden tot het mijden van het gebied door deze soort. Andere soorten zijn niet aangetroffen noch biedt het plangebied een geschikt leefgebied voor deze soorten. Vanuit de ehs is er, met de randvoorwaarde dat er niet verder wordt verlicht, geen bezwaar op de ruimtelijke plannen

Het plangebied ligt niet in de nabijheid van of binnen de invloedsfeer van een Natura-2000 gebied. Er is om die reden geen bezwaar op de geplande ingrepen vanuit het oogpunt van de Natura-2000.

Conclusie

Al met al kan worden gesteld dat als de ecotunnel wordt hersteld en er geen verdere verlichting wordt geplaatst langs de busbaan er geen bezwaren zijn op het openstellen van de busbaan voor 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 48dB, 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.

Akoestisch onderzoek

Door M+P is een akoestisch onderzoek² uitgevoerd. Hierbij is onderzocht of het openstellen van de bussluis over de Polderweg / Laan van Meerwijk in Uithoorn leidt tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en of er sprake is van een hogere waarden als gevolg van de nieuwe weg.

Uit de berekeningen blijkt dat er bij een aantal woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De toename bedraagt maximaal 6,6 dB ter plaatse van de Eidereend 2. Na het nemen van maatregelen (stil wegdek) blijkt er ter plaatse van 5 woningen nog steeds sprake te zijn van een reconstructie.

Er dienen hogere waarden aangevraagd te worden voor de woningen waar na het nemen van maatregelen nog steeds sprake is van een reconstructie. Tevens moet de geluidswerking van de gevels in ogenschouw genomen worden en waar nodig maatregelen getroffen worden. Deze maatregelen komen voor rekening van de Gemeente Uithoorn.

² M+P Raadgevende ingenieurs B, Verbinding Meerwijk Oost en West te Uithoorn, Beoordeling geluid, luchtkwaliteit en trillingen, 2 april 2014, projectnr. M+P.GU.09.06B.1

Onderzoek geluidsisolerende voorzieningen

Uit eerder onderzoek is gebleken dat vanwege de openstelling van de bussluis tussen Meerwijk Oost en Meerwijk West er sprake is van een reconstructie volgens de Wet Geluidhinder. Naar aanleiding hier van is een onderzoek verricht naar de geluidsisolerende voorzieningen³.

Bij de 5 woningen waar deze reconstructie geldt, mag het binnenniveau niet hoger zijn dan 33 dB. Deze woningen zijn bezocht en ingemeten. De geluidswering is berekend conform de NPR5272. Uit het onderzoek blijkt dat het binnenniveau van 33 dB in geen van de verblijfsruimten overschreden wordt.

Gesteld kan worden dat, na reconstructie van de Laan van Meerwijk, aanvullende geluidsisolerende voorzieningen niet nodig zijn om het wettelijke binnenniveau te waarborgen.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor vijf woningen een hogere grenswaarde aangevraagd dient te worden. Uit naderonderzoek blijkt dat geluidsisolerende voorzieningen niet noodzakelijk zijn om de binnenwaarde van 33 dB te garanderen.

4.7 Luchtkwaliteit

De Wet Luchtkwaliteit is op 15 november 2007 in werking getreden. Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 komen te vervallen. Voor de verschillende stoffen zijn normen (grenswaarden) opgenomen voor de jaargemiddelde concentraties en voor dagelijkse concentraties (24-uurgemiddelde).

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

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Voor de periode tussen het in werking treden van de 'Wet luchtkwaliteit' en het verlenen van derogatie door de EU is het begrip 'niet in betekenende mate' gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Inmiddels is derogatie verleend en het NSL in werking getreden. De definitie van NIBM is daardoor verschoven naar 3% van de grenswaarde. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Voor woningbouw is in de NIBM-regeling een grens opgenomen van vijfhonderd nieuwe woningen met één ontsluitingsweg en duizend nieuwe woningen met twee ontsluitingswegen. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door

³ M+P Raadgevende ingenieurs B, *Bepaling geluidsisolerende voorzieningen van woningen langs de open te stellen bussluis tussen Meerwijk Oost en West*, 6 maart 2014, projectnr. M+P.GU.09.06C.1

berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit achterwege blijven.

Onderzoek

Onderhavig plan is niet opgenomen in de lijst met categorieën van gevallen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Vandaar dat door M+P een onderzoek naar de luchtkwaliteit⁴ is uitgevoerd.

Hieruit kan gesteld worden dat de reconstructie niet in betekende mate bijdraagt. De concentraties dragen na de wijzigingen niet in betekende mate bij en daarmee voldoet het plan aan het NIMB criterium van 3% voor NO₂ en PM₁₀.

Uit de berekeningen blijkt verder dat ter plaatse van de reconstructie geen grenswaarden uit de Wet Milieubeheer worden overschreden. Bovendien blijkt dat voor de belangrijkste stoffen NO₂ en PM₁₀ in alle jaartallen de berekende concentratie onder de gestelde grenswaarden blijven en in de toekomst afnemen.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande is er vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit geen bezwaar om de reconstructie uit te voeren.

4.8 Trillingen

Naar aanleiding van de openstelling van de bussluis is een trillingsonderzoek⁵ uitgevoerd. Uit berekeningen blijkt dat er bij het voorgestelde wegontwerp, met een verkeersplateau met opritlengte van 1,75 meter en een hoogte van 80 mm, geen sprake zal zijn van trillingshinder voor de toekomstige situatie. In het voorliggende ontwerp bedraagt de korste afstand van woningen tot de verkeersdrempel 20 meter.

Hierbij wordt opgemerkt dat de berekeningen zijn gebaseerd op een aantal generieke invoergegevens. De situatie ter plaatse kan afwijken van de berekening. Ook heeft het type voertuig invloed op de uiteindelijke trillingsterkte.

Volgens de SBR richtlijn deel B voor hinder door trillingen mogen in een gewijzigde situatie de trillingsniveaus niet toenemen. Hierbij geldt echter wel dat de onderste grenswaarde A1 van 0,1[-] zonder meer toelaatbaar. In dit geval worden niveaus berekend rond deze grenswaarde. De berekeningen kunnen middels metingen gevalideerd worden..

Conclusie

Uit bovenstaand onderzoek kan geconcludeerd worden dat de trillingshinder niet toeneemt.

⁴ M+P Raadgevende ingenieurs B, Verbinding Meerwijk Oost en West te Uithoorn, Beoordeling geluid, luchtkwaliteit en trillingen, 2 april 2014, projectnr. M+P.GU.09.06B.1

⁵ M+P Raadgevende ingenieurs B, Verbinding Meerwijk Oost en West te Uithoorn, Beoordeling geluid, luchtkwaliteit en trillingen, 2 april 2014, projectnr. M+P.GU.09.06B.1

4.9 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 specifieke 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 (Noord-Holland) 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 (AGV) 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 aangegeven hoe het waterschap de komende periode met haar taken omgaat.

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 zorgt er de komende jaren voor 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 reguleringskader 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 beleefingswaarden 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.

Bij de openstelling van de weg voor al het verkeer wordt de bussluis weggehaald. De wegstructuur verandert niet. Hierdoor komt er geen verandering in de waterhuishouding en wordt een uitgebreidere watertoets niet noodzakelijk geacht.

5. JURIDISCHE ASPECTEN

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze van juridische vertaling in planregels van de voor het plangebied gewenste ontwikkeling. Het wijzigingsplan “Verbinding tussen Meerwijk –Oost en – West ” betreft een uitwerking van de wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in het bestemmingsplan ‘Meerwijk’. 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 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 6.3 van dit hoofdstuk verder uitgewerkt.
3. Algemene regels, in dit hoofdstuk worden regelingen opgenomen die zijn bedoeld voor meer dan één bestemming. De gehanteerde algemene regels worden nader toegelicht in paragraaf 6.4 van dit hoofdstuk.
4. Overgangs- en slotregels, binnen de overgangsbepalingen wordt geregeld dat met het bestemmingsplan strijdige bouwwerken en plannen welke bestaan ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan mogen worden uitgevoerd, mits er geen veranderingen plaatsvinden in aard en omvang. In de slotregel wordt de officiële naam van het bestemmingplan genoemd, welke moet worden gebruikt om te verwijzen naar het plan.

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 het doorgaande verkeer, het verblijfsgebied, parkeerplaatsen en groen. Op de gronden bestemd voor verkeer mag uitsluitend ten behoeve van de bestemming worden gebouwd, bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 4 Waarde – Archeologie 3 (Dubbelbestemming)

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

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 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 6 Algemene gebruiksregels

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

Artikel 7 Algemene afwijkingsregels

In de algemene afwijkingsregels kan afgeweken worden van bestaande maten maar ook voor de bouw van onder andere straatmeubilair en utilitaire bouwwerken.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 8 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 9 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: Wijzigingsplan “Verbinding tussen Meerwijk –Oost en –West”.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 3.1.6, lid 1 van het Bro dient de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen en wijzigingsplannen te worden aangetoond. De ontwikkeling betreft een gemeentelijk initiatief. Hiervoor is geld begroot. Het totale budget is € 550.000,-. De maatregelen en bijbehorende kosten worden uit dit budget gefinancierd. De raad heeft op 4 juli 2013 bezuinigingsrichtingen aangeduid, noodzakelijk om Uithoorn ook in de toekomst een financieel gezonde gemeente te laten zijn. Er is niet voor gekozen om dit project niet uit te voeren. Dit betekent dat het project financieel uitvoerbaar is.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De omwonenden zijn op meerdere momenten betrokken bij de besluitvorming tot het openstellen van de bussluis. Dit door middel van informatieavonden, een klankbordgroep en een bewonersgroep. Daarnaast heeft in het kader van het verkeersbesluit een uitgebreide informatiecampagne plaatsgevonden en is in oktober 2013 een informatieavond gehouden. Het ontwerpwijzigingsplan heeft 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode heeft een ieder de mogelijkheid gehad zienswijzen in te dienen bij het college van burgemeester en wethouders.