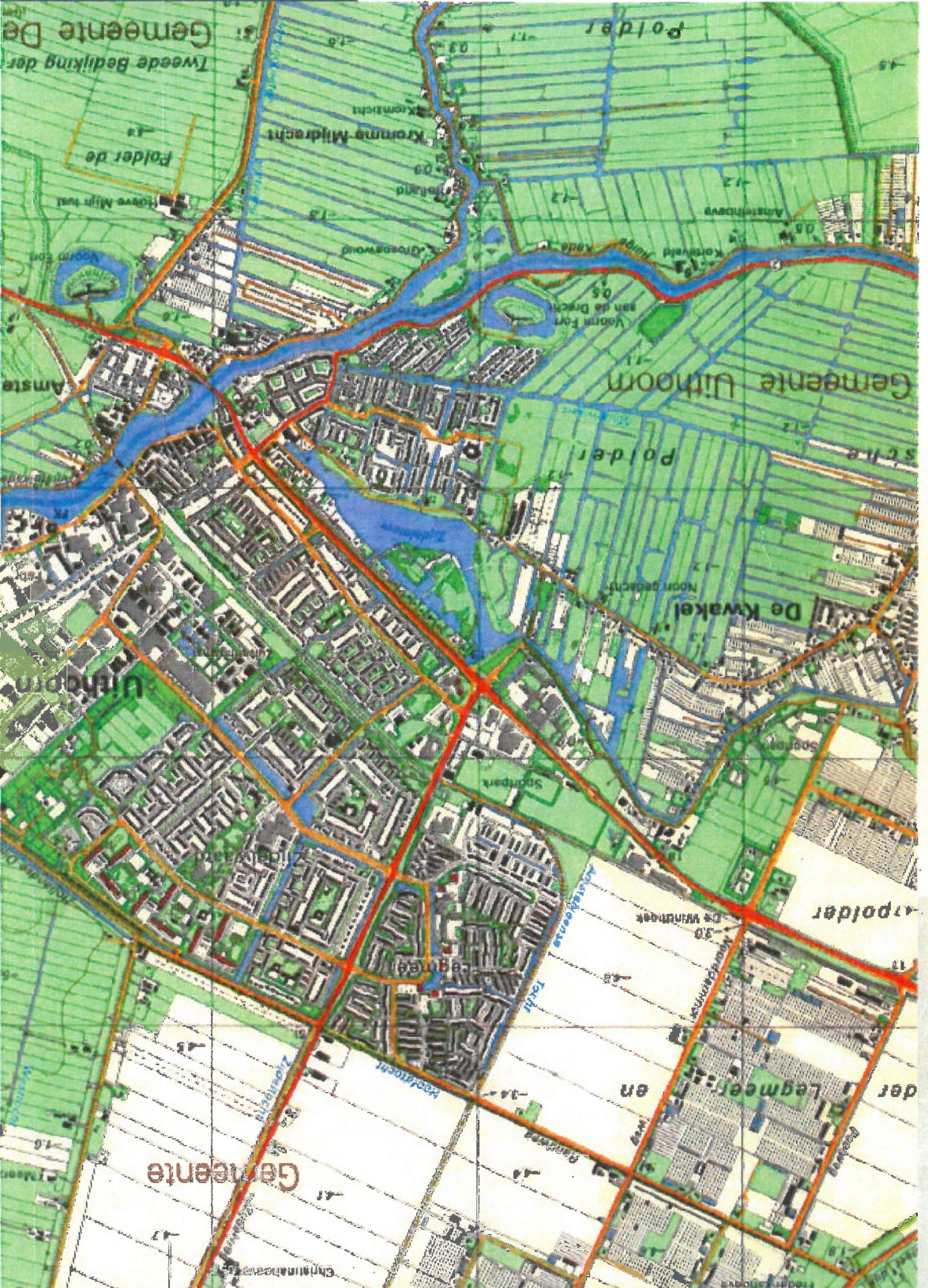




Bestemmingsplan

De Legmeer

Gemeente Uithoorn

Gemeente Uithoorn

Bestemmingsplan De Legmeer

Stadium planprocedure

In ontwerp ter inzage gelegd

d.d. 23 mei 2008

Gewijzigd/~~ongewijzigd~~ vastgesteld door de gemeenteraad

d.d. 25 september 2008

Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten

d.d. **3 maart 2009** **m 2009-10915**

(Vanaf 13 mei 2009
ter inzage)

Planinhoud

Toelichting

Voorschriften

Plankaart 101067-0157-01

Opstellers

drs. T. Dronkert, planoloog

M.J. Schmeink, jurist

ing. R.J. Nijdam, planoloog

Projectnummer

101067-0157

Datum

25 september 2008



VVK architectuur
en stedenbouw bv

Plotterstraat 22-24
1033 RX Amsterdam
Postbus 37085
1030 AB Amsterdam
Telefoon: 020-6264410
Fax: 020-6264451
E-mail: vvk@vvk.nl
Homepage: www.vvk.nl

Inhoud Toelichting

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	De plangrens	1
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	2
2	Gebiedsbeschrijving	4
2.1	Omgeving en plangebied in groter verband	4
2.2	Het plangebied	5
2.2.1	Stedenbouwkundige structuur	5
2.2.2	Groenstructuur	8
2.2.3	Watersysteem	8
3	Beleidskader	9
3.1	Ruimtelijke ordening	9
3.1.1	Nota Ruimte	9
3.1.2	Streekplan Noord-Holland Zuid	10
3.1.3	Regionaal Structuurplan 1995-2005	10
3.1.4	Regionale Woonvisie 2004	12
3.1.5	Intergemeentelijke Gebiedsvisie	12
3.1.6	Corridor openbaar vervoer Amsterdam-Uithoorn	12
3.1.7	Instructie Handhaving	13
3.1.8	Bebouwingsleidraad gemeente Uithoorn	13
3.1.9	Beleidsplan Wonen 2005-2008	13
3.1.10	Speelbeleidsplan 2001	14
3.1.11	Visie op de voorzieningenstructuur van Uithoorn	14
3.1.12	Beleidsregels toepassing artikel 19 lid 3 WRO bij woningen	14
3.1.13	Welstandsnota Uithoorn	15
3.2	Mobiliteit	15
3.2.1	Regionaal Verkeer & Vervoerplan	15
3.3	Ecologie	16
3.3.1	Vogel- en Habitatrichtlijn	16
3.3.2	Nota Natuur voor mensen, mensen voor natuur	16
3.3.3	Landschapsonwikkelingsplan Uithoorn	16
3.3.4	Gemeentelijk Groenbeleidsplan "Zicht op Groen"	17
3.3.5	Uitgifte openbaar groen 2000	17
3.3.6	Natuurkaart Uithoorn	17
3.4	Milieu	18
3.4.1	Algemeen beleid	18
3.4.2	Luchtkwaliteit	19
3.4.3	Geluidhinder	20
3.4.4	Bodemkwaliteit	21
3.4.5	Externe veiligheid	21
3.5	Cultuurhistorie en archeologie	22
3.5.1	Nota Belvedere	22
3.5.2	Cultuurhistorische Waardenkaart Meerlanden en Amsterdam	22
3.5.3	Verdrag van Valletta	22
3.5.4	Archeologische Monumentenkaart	23
3.5.5	Indicatieve Kaart Archeologische Waarden	23
3.6	Water	23
3.6.1	Kaderrichtlijn Water	23
3.6.2	Vierde Nota Waterhuishouding	23
3.6.3	Deelstroomgebiedsvisie	24
3.6.4	Waterplan Uithoorn	24

4	Planopzet en bestemmingsregeling	25
4.1	Algemeen	25
4.2	Dakopbouwen De Legmeer	26
4.3	De bestemmingen	26
4.3.1	Algemeen	26
4.4	Algemene bepalingen	29
5	Uitvoerbaarheid	31
5.1	Financieel-economische uitvoerbaarheid	31
5.2	Handhaving	31
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	32
6.1	Inspraak	32
6.2	Overleg artikel 10 Bro	34

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

In de jaren '70 van de vorige eeuw is de woonwijk De Legmeer gebouwd. Het vigerende bestemmingsplan voor De Legmeer stamt ook uit deze tijd. Het valt te begrijpen dat dit plan, dat met name was gericht op de verwezenlijking van de wijk, door tal van ontwikkelingen gedurende de ruim 30 jaar dat de wijk nu bestaat, is achterhaald.

De Legmeer heeft inmiddels een bewoningsgeschiedenis. Onder invloed van maatschappelijke, economische en demografische ontwikkelingen vinden voortdurend wijzigingen plaats in de verwachtingen die bewoners aan hun woning en woonomgeving stellen. Behoeftes veranderen, en ook de mogelijkheden van bewoners om deze te vervullen. Landelijk zijn op het vlak van wetgeving en bouwregelgeving belangrijke wijzigingen doorgevoerd. Een nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) zal binnenkort weer nieuwe eisen aan vorm en inhoud van het bestemmingsplan stellen. Het bestemmingsplan uit 1970 voldoet duidelijk niet meer aan de eisen die vanuit eigentijdse ruimtelijke ordening en ruimtelijk beheer worden gesteld.

Er is dus voldoende aanleiding om het bestemmingsplan overeenkomstig de herzieningsplicht ex artikel 33 van de nu nog vigerende Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) te actualiseren.

De gemeente Uithoorn voert deze herziening uit in het kader van het 'meerjarenprogramma herziening bestemmingsplannen'.

1.2 De plangrens

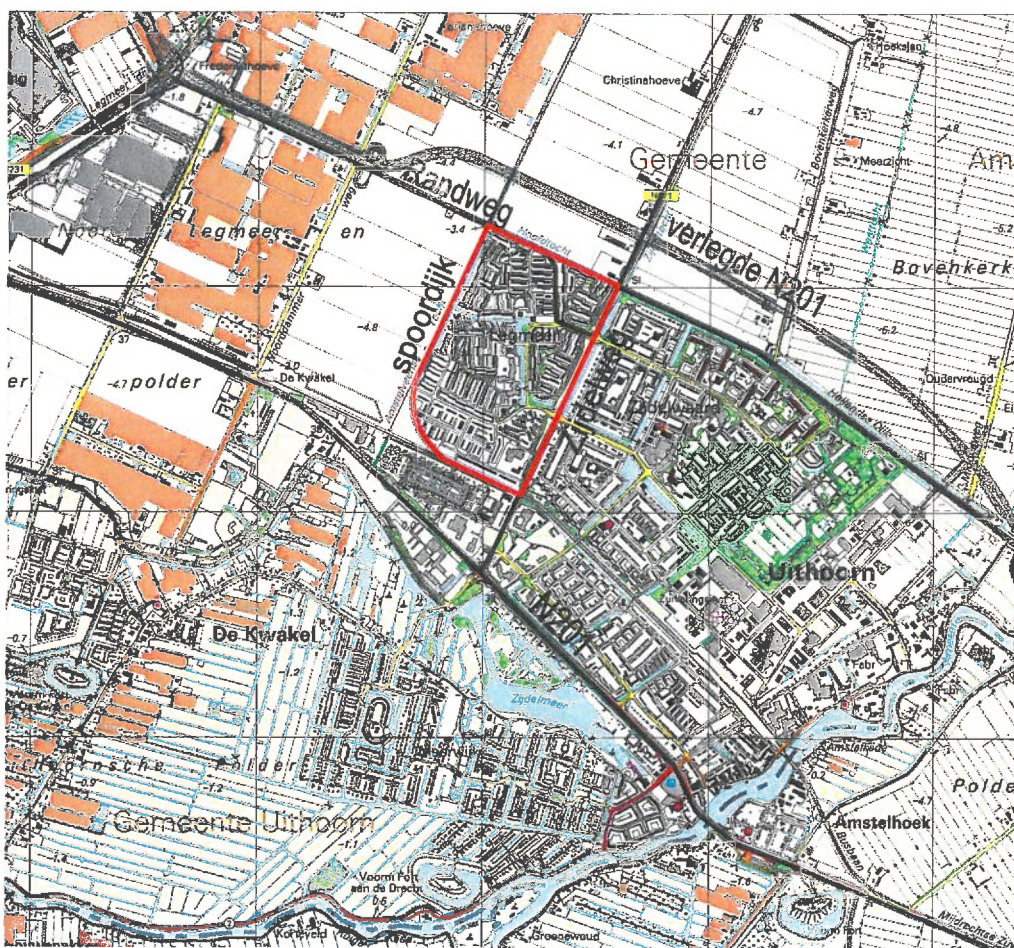
Het plangebied De Legmeer is nagenoeg rechthoekig van vorm en heeft duidelijke begrenzingen:

De wegen Op de Klucht en Aan de Kant in het noorden, tot aan de gemeentegrens met Amstelveen;

de Zijdelweg in het oosten. De Zijdelweg zelf maakt deel uit van het plangebied;

en in het zuiden en westen de teen van de dijk van de voormalige spoorbaan Amsterdam – Nieuwersluis. De dijk zelf behoort niet tot het plangebied.

De grenzen van de aangrenzende bestemmingsplannen waren mede bepalend voor het beloop van de plangrens De Legmeer, met uitzondering van die met het bestemmingsplangebied Legmeer-West. De spoordijk, die tussen beide bestemmingsplangebieden ligt, is buiten het bestemmingsplan gehouden in verband met de nog niet afgeronde besluitvorming over het hoogwaardige openbaar vervoerstracé dat hier wordt voorzien.



afbeelding 1: ligging plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

De gronden in het plangebied zijn eerder geregeld in:

Bestemmingsplan "De Legmeer"
vastgesteld d.d. 27 augustus 1970;
goedgekeurd d.d. 12 oktober 1971;

Bestemmingsplan De Legmeer- 1e wijziging centrum 1974
vastgesteld 30 januari 1975
goedgekeurd 2 maart 1976

Bestemmingsplan De Legmeer tweede herziening
vastgesteld 21 mei 1981
goedgekeurd 22 december 1981

Bestemmingsplan De Legmeer- derde herziening
vernietigd door Kroon

Bestemmingsplan De Legmeer-vierde herziening/ Ziekenhuisterrein 1984
vastgesteld 4 juli 1985

goedgekeurd 7 januari 1986

Het globale bestemmingsplan De Legmeer (1970) is uitgewerkt in de volgende uitwer-
kingsplannen:

De Legmeer deel I 1971
vastgesteld 7 december 1971
goedgekeurd 8 februari 1972

De Legmeer deel II 1972
vastgesteld 24 augustus 1972
goedgekeurd 17 oktober 1972

De Legmeer deel III 1973
vastgesteld 28 februari 1973
goedgekeurd 22 mei 1973

De Legmeer deel IV 1973
vastgesteld 18 oktober 1973
goedgekeurd 22 januari 1974

De Legmeer deel V 1974
vastgesteld 15 april 1975
goedgekeurd 22 juli 1975

Op de gronden in het plangebied zijn voorts van toepassing de regelingen uit het 'pa-
raplubestemmingsplan' "Herziening voorschriften tuinen en erven 1996", vastgesteld
20 november 1997, goedgekeurd 28 januari 1998.

2

Gebiedsbeschrijving

2.1 Omgeving en plangebied in groter verband

De Legmeer is gelegen in de 'Noorder Legmeer- en Thamerpolder' aan de westzijde van Uithoorn. Deze polder is een droogmakerij, die in het zuiden wordt begrensd door de niet verveende bovenlanden van de Uithoornse polder. Oostelijk van de van de Noorder Legmeerpolder, ten noorden de wijk van Zijdelwaard, ligt op Amstelveens grondgebied de Bovenkerker polder, een open weidegebied dat de stedelijke gebieden van Uithoorn en Amstelveen van elkaar scheidt.

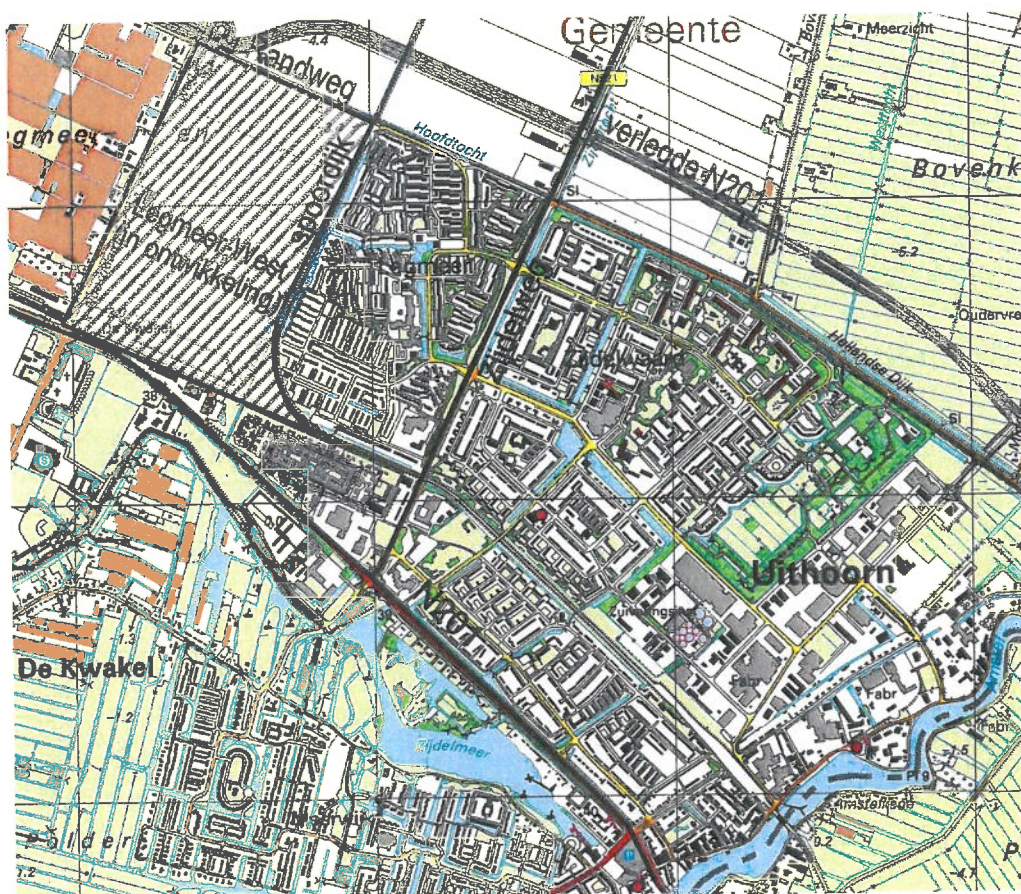
De 'Noorder Legmeer- en Thamerpolder' heeft een herkenbare rationele en regelmatige verkaveling. De oorspronkelijke openheid is in de jaren aangetast door de vele tuinbouwkassen en de bouw van woningen.

Duidelijk zichtbaar op de kaart en ook in het gebied is de spoordijk van de voormalige lokaalspoorlijn Nieuwersluis-Uithoorn-Aalsmeer. De aanleg van een netwerk van lokaalspoorlijnen is kenmerkend voor de ontwikkeling van de verkeersfunctie in het begin van de 20e eeuw. De oude spoordijk vormt nu een zichtbare grens van de woonwijk en zal in de toekomst worden ingericht en gebruikt ten behoeve van het openbaar vervoer. Als zodanig is de dijk nog altijd een structurerend element in de ruimtelijke opbouw en in het functioneren van het Uithoornse bebouwde gebied.

Het plangebied vormde tot voor kort de grens van het bebouwde gebied van Uithoorn. Inmiddels is westwaarts Legmeer-West als nieuwe uitbreiding van het Uithoornse woongebied in uitvoering. Oostelijk van De Legmeer ligt de wijk Zijdelwaard, gebouwd in de 60-er jaren. Het is een omvangrijk woongebied, met de nodige voorzieningen en een afwisseling in hoog- en laagbouw.

De Zijdelweg is een belangrijke in-/uitvalsweg voor het verkeer tussen Uithoorn en Amstelveen en de rest van het Amsterdamse stadsgewest. De Zijdelweg heeft daarnaast een belangrijke lokale ontsluitingsfunctie voor de wijken De Legmeer, Zijdelwaard en Thamerdal.

De Zijdelweg sluit in het zuiden aan op de provinciale weg N201, de drukke verbindingsweg tussen Haarlem en Hilversum, die ook veel regionaal, w.o. Schiphol-, verkeer te verwerken heeft. De doorgaande verkeersfunctie van deze weg gaat in te toekomst verdwijnen, een groot stedelijk knelpunt zal dan zijn opgelost. Een omlegging van de N201 langs de noordzijde van Uithoorn, op ca. 230 m afstand van De Legmeer, is inmiddels in de realisatiefase. In dat kader zijn ook plannen in voorbereiding voor een werkgebied op Amstelveens grondgebied.



afbeelding 2: omgeving plangebied

2.2 Het plangebied

2.2.1 Stedenbouwkundige structuur

De Legmeer heeft een eenvoudige hoofdstructuur. Op twee punten is de wijk aangesloten op de Zijdelweg. Deze twee punten zijn door een korte lusvormige weg (In het Rond) met elkaar verbonden. Op de lusweg komen de ontsluitingswegen van de verschillende buurten uit: Aan de Zoom, In het Midden, Op de Klucht.

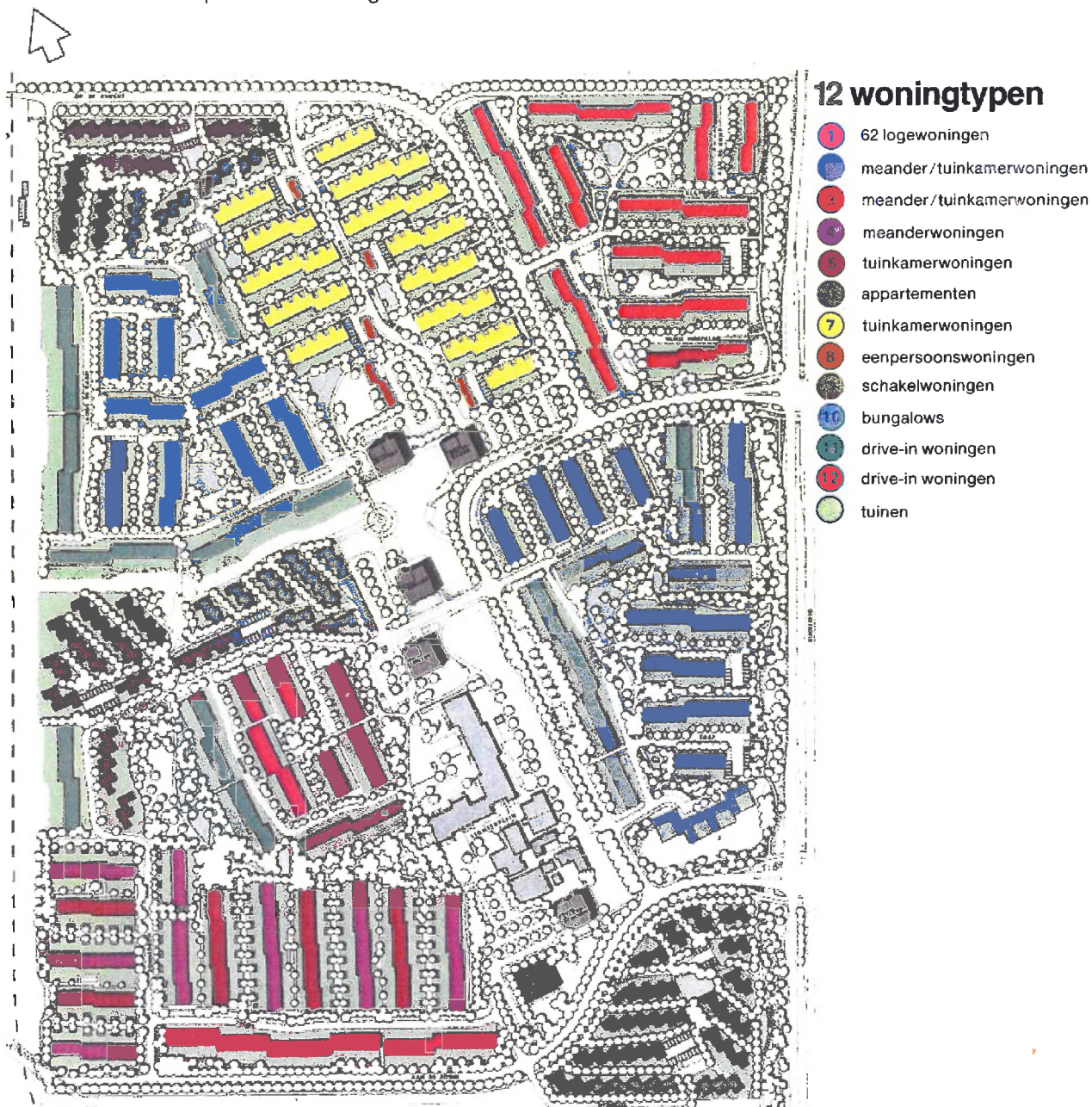
In de buurten hebben de woonstraten een duidelijke erffunctie en zij eindigen veelal in een keerpunt.

Centraal in de wijk, aan het Legmeerplein, ligt het centrumgebied met voorzieningen als winkels, scholen en diverse ruimten voor dienstverlening. Het centrum functioneert op wijkniveau.

In het oorspronkelijke ontwerp van De Legmeer was al rekening gehouden met de ontwikkeling van Legmeer-West. Op de Klucht sluit aan op de Randweg. In het verlengde van Aan de Zoom zal een verbinding voor langzaam verkeer worden aangelegd, en ook mogelijk een (aparte) verbinding voor openbaar vervoer. Bieslook zal voor fietsers worden doorgetrokken.

De Legmeer bestaat uit ca. 1500 woningen in verschillende categorieën, voor het merendeel in laagbouw (zie afbeelding). Rond het centrum zijn in een zestal woontorens appartementen gerealiseerd. De gemiddelde dichtheid bedraagt 30 woningen per hectare. De laagbouwwoningen zijn hoofdzakelijk in blokken rijenhuisen van wisselende lengte gerealiseerd. Afwijkend hiervan is een drietal gebiedjes met geschakelde

bungalows (Geertruidahoeve, In het Midden, Brunel). Centraal in de wijk, naast het centrum, is aan de Muur een bijzonder soort 'rug aan rug' woningen gebouwd. Dit zijn ondiepe woningen met een brede voorgevel, en dus ook brede (voor)tuin. Omdat dit type kon worden ingepast in de bestaande bouwstroom en daardoor kostenbesparend was, is aan deze woningen destijds door het ministerie van volkshuisvesting het predicaat 'experimenteel' toegekend.



afbeelding 3: woningtypen in De Legmeer, excl. De Legmeer Zuid (bron: 'De Legmeer in Beeld', febr. 1980)

Naast de parkeermogelijkheden in het openbare gebied (langs de weg of geconcentreerd bij de woontorens), zijn er verschillende vormen gebouwde parkeervoorzieningen. Meestal zijn dit garages op het eigen erf, vrijstaand of aangebouwd aan de woning. Ook is de parkeervraag met de keuze voor het 'drive-in' woningtype opgelost. Op enkele plaatsen, veelal bij de geschakelde bungalows, waar niet alle woningen

over een eigen, aangebouwde, garage beschikken, liggen garageboxen geconcentreerd in blokjes van vier tot negen garages. Langs Bertram liggen blokjes garageboxen met (kleine) bovenwoningen.

In het ontwerp van de wijk is rekening gehouden met een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning.

Het karakter van de wijk wordt in hoge mate bepaald door de platte daken op het merendeel van de woningen. Het ontwerp van de woningen (en ook van de wijk) is nauwgezet afgestemd op het destijds gekozen gietbouwsysteem, waarmee het omvangrijke bouwprogramma op efficiënte wijze kon worden gerealiseerd. Ook het veelvuldig voorkomen van langere, aaneengesloten bouwblokken is daar het gevolg van. Afwisseling werd gezocht in variatie in bouwhoogtes en in verspringingen van gevellijnen. Ook is enig reliëf in het gebied aangebracht, gebruik makend van benodigd grondverzet bij de bouw en inrichting van de wijk.

Naast het platte karakter heeft De Legmeer ook een groen karakter. De woningen zijn royaal omgeven door structureel openbaar groen, de woonerven zijn gelaardeerd met kleine groenelementen, speelplekken e.d. In het ontwerp van de buitenruimte is de overgang van privé groen naar openbaar groen bewust geleidelijk gehouden.

Het groenontwerp in De Legmeer is meer dan elders gericht op camouflage van de gevels. Ook dit is een uitvloeisel van het gekozen gietbouwsysteem met de daarop afgestemde architectuur. Er is meer groen dan gevel te zien in De Legmeer. Door het groen lopen veel verbindingen voor het langzame verkeer, waardoor de buurten onderling en ook het centrum op een veilige manier met elkaar verbonden zijn. Na 30 jaar zijn aantrekkelijke groene wandelroutes ontstaan. In het groen bevinden zich waterpartijen van formaat. Naast hun functie voor de waterhuishouding zijn zij voor de beleving van de buitenruimte belangrijk. Het vele structurele groen is een van de sterke punten van de wijk. Vrijwel iedere woning ligt op korte afstand van autovrije ruimten.

Het woongebied ten zuiden van Aan de Zoom is in een iets latere fase gerealiseerd en heeft een meer traditionele opzet. De eengezinshuizen zijn van een kap voorzien. Ook hier is wel structureel groen aanwezig, maar de woningen liggen minder in het groen dan elders in de wijk het geval is. In de zuidoostelijke hoek is het Alkwin College gevestigd, een scholengemeenschap met aantrekkingskracht van ook buiten Uithoorn. In de zuidwestelijke hoek is aan de Weegbree een standplaats voor zeven woonwagens ingericht.

Ontwikkelingen

Binnen het woongebied is nauwelijks sprake van nieuwe ontwikkelingen. De (veelal particuliere) woningen behouden hun oorspronkelijke functie. Voor de openbare buitenruimte staan, behoudens de uitvoering van plannen voor het reguliere onderhoud en beheer, geen functiewijzigingen of nieuwe inrichting op stapel.

Ter hoogte van Zonnedaauw zal een bergbezinkbassin worden aangelegd om de waterberging in het gebied te vergroten. Hiermee wordt ingespeeld op de grotere vraag naar waterberging en de bijgevolg scherpere normstelling hiervoor.

Het winkelcentrum aan het Legmeerplein is duidelijk aan veroudering onderhevig. Plannen voor herontwikkeling zijn in voorbereiding. De scholen zullen worden verplaatst naar de nieuw te ontwikkelen brede school in Legmeer West. Daardoor ontstaat ook ruimte voor aanvullende woningbouw. De locatie is daarom met een nog globale, uit te werken bestemming in het bestemmingsplan opgenomen. Naarmate gedurende de voorbereiding van het bestemmingsplan de herontwikkelingsplannen concreter worden kan deze globale bestemming verder worden ingevuld.

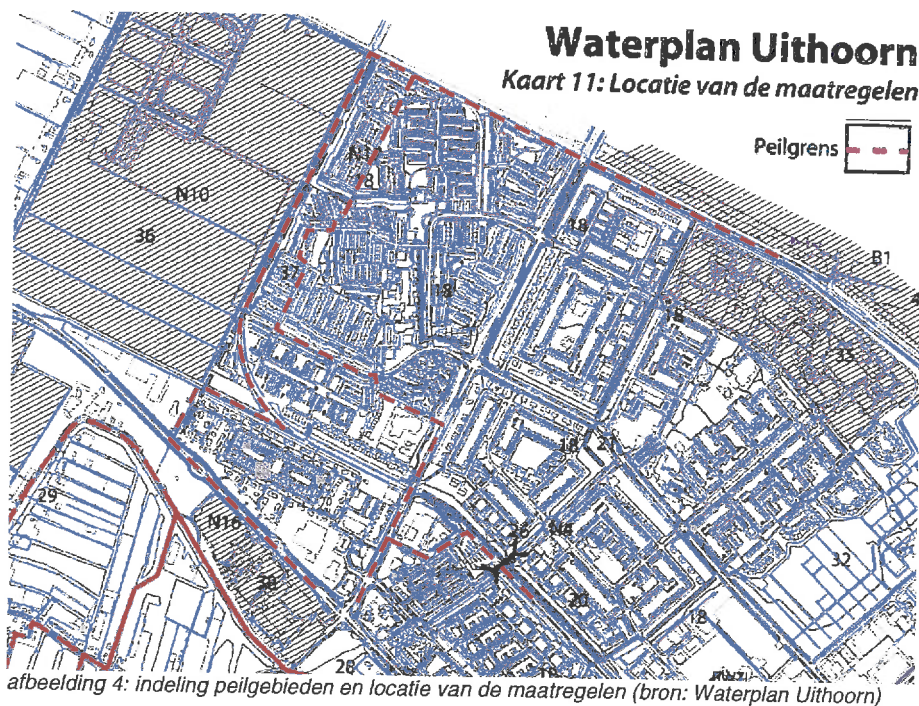
2.2.2 Groenstructuur

De wijk wordt gekenmerkt door moderne woningbouw met een in zichzelf gekeerde structuur en centraal gesitueerde wijkvoorzieningen aan het Legmeerplein. Kenmerkend zijn de sterk samenhangende woon- en groengebieden met vage overgangen tussen openbaar en privé. Er is hierdoor weinig wisseling van identiteit van de afzonderlijke plekken. Het meest zuidelijke woningbouwdeel betreft een latere bouwphase met enigszins afwijkende opzet.

Het groen in de wijk bevindt zich langs de belangrijkste wegen en in de autovrije groenzones door de wijk. De belangrijkste wegen zijn In Het Rond, aan De Zoom en Op De Klucht. Een brede groenzone met geluidswal zorgt voor afscherming van de drukke Zijdelweg. Groenstroken zijn zodanig tussen de woningen uitgespreid, dat vrijwel ieder huis op korte afstand ligt. Dit fungeert als toegevoegde waarde voor de kwaliteit van de woonomgeving.

2.2.3 Watersysteem

Het watersysteem in De Legmeer kent een redelijk uitgebreid netwerk. Bijna door de hele wijk heen zijn watergangen te vinden. De watergangen zijn opgedeeld in twee verschillende peilgebieden. Het westelijk en zuidelijke deel van De Legmeer behoort tot het peilgebied Burg. Kootpark en heeft een peilhoogte van -5,7 m NAP. De rest van het plangebied behoort tot het peilgebied De Legmeer en heeft een peilhoogte van -5,25 m NAP.



Het water in De Legmeer is gekwalificeerd als stedelijk gebruikswater. De kwaliteit van zowel het grond- als het oppervlaktewater is matig tot slecht. Op meerdere plaatsen is grondwateroverlast. Om hier in de toekomst wat aan te kunnen doen, wordt een peilbuizenmeetnet aangelegd.

Om de beleving van het water in de wijk te laten toenemen en tevens extra ruimte te creëren voor wateropvang, zullen op enkele plaatsen in de wijk natuurvriendelijke oevers worden aangelegd.

De woningen zijn aangesloten op het in de wijk aanwezige gemengde rioolstelsel.

3.1 Ruimtelijke ordening

3.1.1 Nota Ruimte

De ministeries van VROM, LNV, V&W en EZ hebben in de "Nota Ruimte" het rijksbeleid voor de ruimtelijke ordening verwoord. Het ruimtelijke kader dat vanuit de Nota Ruimte voor ontwikkelingen in Uithoorn wordt aangereikt, is als volgt.

Uithoorn vormt onderdeel van het nationaal stedelijk netwerk de Randstad en grenst aan de Greenport Aalsmeer. Ook ligt de gemeente op de rand van het Nationaal Landschap Groene Hart. De verstedelijkingsdruk in de ring van de Randstad is hoog. Het Groene Hart vormt hier de tegenpool van. Hiertussen ligt Uithoorn.

Het bestemmingsplangebied is onderdeel van bestaand stedelijk gebied. In het ruimtelijk rijksbeleid is voor het bestaande bebouwd gebied een minimaal gewenste basis-kwaliteit opgesteld. Deze is gebaseerd op enkele pijlers, waarvan de volgende relevant zijn voor dit bestemmingsplan: borging van de kwaliteit van de economische en stedelijke netwerken en borging van milieukwaliteit, externe veiligheid, waterhuishouding en cultuurhistorische waarden. De betekenis van deze borging van de basis-kwaliteit ligt in de toetsing van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan de gevolgen op natuur, milieu, waterhuishoudkundige en cultuurhistorische en archeologische aspecten.

Schiphol

In de Nota Ruimte is de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol op de huidige locatie tot 2030 uitgangspunt. Het beleid is gericht op een blijvende bijdrage van de luchthaven aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Bij de inrichting van de Noordvleugel van de Randstad voor andere ruimtevragende functies moet voldoende ruimte worden gelaten voor deze ontwikkeling van Schiphol.

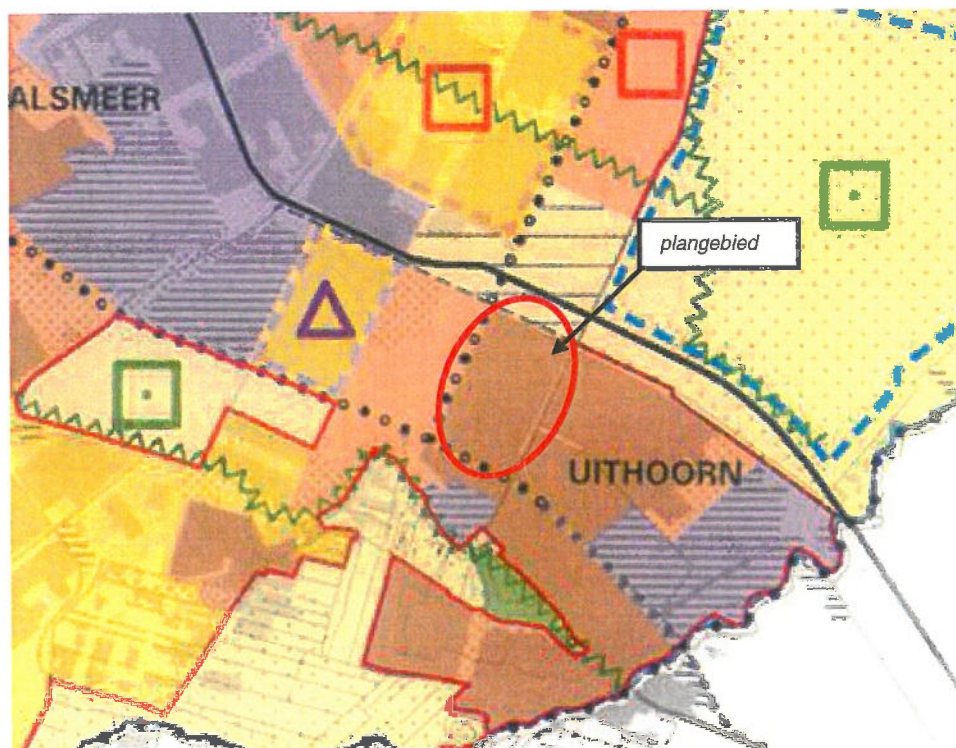
Dit betekent dat bij nieuwe ontwikkelingen in Uithoorn rekening moet worden gehouden met de blijvende aanwezigheid van Schiphol en met de beperkingen die het toenemende vliegverkeer oproept. Nieuwe woningbouw in de omgeving van Schiphol op plaatsen waar dit uit het oogpunt van geluid en (externe) veiligheid niet wenselijk is, moet worden vermeden. Deze beleidslijn is o.m. geconcretiseerd in het beleid rond de 20 Ke-contour (zie afbeelding hieronder). In principe zijn nieuwe uitleggebieden binnen de 20 Ke-contour niet toegestaan. Intensivering en herstructurering van bestaand bebouwd gebied binnen de contour is wel mogelijk.

De woonwijk De Legmeer valt voor een gering gedeelte, in het noordoosten van het plangebied, binnen het gebied met bouwbeperkingen van aantal geluidgehinderde bestemmingen als bedoeld in artikel 2.2.1. onder 4 van het Luchthavenindelingenbesluit voor de luchthaven Schiphol. Het betreft bestaand woongebied, het beperkingengebied vormt hier geen belemmering voor de instandhouding en het beheer van het gebied, zoals dat (mede) met dit bestemmingsplan wordt nagestreefd.

Daarnaast geldt voor het gehele plangebied een hoogtebeperking, aangezien het is gelegen in een hoogtebeperkingengebied behorende bij het Lib. Het gaat hier om een hellend vlak, waarbij de maximale bouwhoogte aan de noordzijde van De Legmeer 50 m bedraagt en gelijkmatig toeneemt tot een maximale bouwhoogte van 70 m aan de zuidzijde van De Legmeer. Nergens in het plangebied zijn dergelijke hoogtes toegestaan (hoogste maximale bouwhoogte is 27 m). Ook geldt voor de gehele wijk een verbod op vogelaantrekkende functies. Deze zijn niet in De Legmeer aanwezig en ook niet toegestaan.

3.1.2 Streekplan Noord-Holland Zuid

Het provinciaal ruimtelijk beleid is vastgelegd in het Streekplan Noord-Holland Zuid, dat 17 februari 2003 door GS is vastgesteld. Voor het bestaande stedelijke gebied, waartoe ook Uithoorn behoort, zijn in het Streekplan inrichtingseisen geformuleerd waarmee de kwaliteit van de leefomgeving moet worden veilig gesteld zowel voor de huidige als voor de toekomstige bevolking.



afbeelding 5: uitsnede streekplankaart Noord-Holland Zuid

Aandachtspunten die in dit kader voor de regelingen in De Legmeer aan de orde kunnen zijn, zijn bereikbaarheid, ruimtelijke samenhang, ruimte voor water.

Een belangrijke infrastructurele verbetering, met groot effect op lokaal en op regionaal niveau, is de voorgenomen omlegging van de N201, die in het Streekplan is opgenomen. Op Randstedelijk niveau zal de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden, en daarmee ook het economisch klimaat, sterk worden verbeterd. Op lokaal niveau brengt dit een sterk verbeterde interne ruimtelijke samenhang van het dorp teweeg, en het betekent een aanzienlijke verbetering van de plaatselijke (verkeers)leefbaarheid. Ook de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer (doortrekking Zuidtangent en aanleg o.v.-verbinding naar Amstelveen) draagt bij aan de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid.

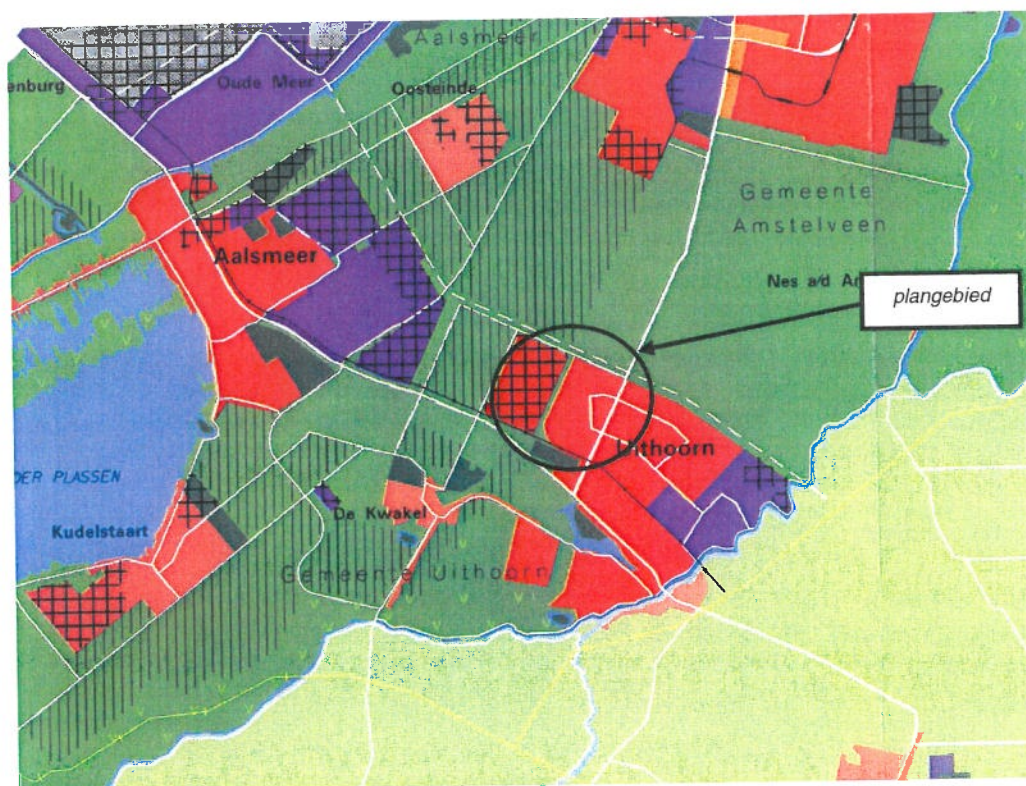
In het Streekplan is voorts rekening gehouden met de ontwikkeling van Legmeer West (inmiddels volop in uitvoering). Mede in dit bestemmingsplan De Legmeer zal de onderlinge aansluiting tussen beide wijken worden geregeld.

In het beheer van het bestaande stedelijke gebied vraagt ruimte voor waterberging steeds meer aandacht. De bestemmingsplanregelingen zullen op de vergrote vraag naar waterberging moeten worden afgestemd.

3.1.3 Regionaal Structuurplan 1995-2005

Om de kwalitatief hoogwaardige ruimtelijke potenties van de regio goed te kunnen benutten heeft de Stadsregio Amsterdam (vml. ROA) een regionaal structuurplan voor de periode 1995 tot 2005 opgesteld. Het RSP geeft het toetsingskader voor de regio-

naal gewenste ruimtelijke ontwikkeling en vormt een bindende basis voor toetsing van gemeentelijke bestemmingsplannen.



afbeelding 6: uitsnede Regionaal Structuurplan 1995-2005

Het regionaal structuurplan presenteert een integraal ruimtelijk beeld van de regio voor de periode van 1995 tot 2005. In het plan zijn regionale projecten aangeduid en is een uitvoeringsrapportage opgesteld, waarin de uitvoering om te komen tot het gepresenteerde beeld zijn verwoord. Daaronder vallen ook de planning, sturing en coördinatie van de regionale projecten.

Uithoorn ligt aan de zuidzijde van de stadsregio, temidden van agrarisch gebied met glastuinbouw. Ook in het RSP is De Legmeer in de beleidscategorie bestaand bebouwd gebied van Uithoorn, aangeduid als milieutype II. Milieutype II betreft aaneengesloten gemengde woonwerkgebieden, waarbinnen de woonfunctie het sterkst tegenwoordig is. Over het algemeen varieert de bebouwingsdichtheid rond de 30 woningen per hectare bruto op wijkniveau. Het beeld wordt bepaald door laagbouw en een of meerdere winkelcentra.

Op de kaart is goed de Legmeer-West te zien als een (toen nog) toekomstige woonwijk. Ook is de planvorming van de randweg/N201 op de kaart te zien, met een witte stippellijn aangeduid.

Regionale Agenda 2006-2010

In 2006 is door het regiobestuur een bestuursprogramma in de vorm van een Regionale Agenda voor de jaren 2006-2010 opgesteld, ten einde te kunnen komen tot een nieuwe Regionale Structuurvisie. Veel materiaal/beleid is hiervoor al beschikbaar en over veel bestaat in de regio ten minste globale overeenstemming. Daarom gaat het niet zozeer om visievorming als wel om inventariseren en actualiseren, en waar nodig zaken onderling verbinden. De nieuwe structuurvisie zal zich beperken tot het boven-

lokale niveau en laat daarmee ruimte voor lokale structuurplannen. Een actualiserend bestemmingsplan voor De Legmeer valt geheel binnen de eigen gemeentelijke competentie. Vanuit de nog op te stellen Structuurvisie zijn hiervoor geen beperkende randvoorwaarden te verwachten.

3.1.4 Regionale Woonvisie 2004

Het wonen speelt in de regio Amsterdam een belangrijke rol in de identiteit. Om de ambities voor het wonen regiobreed te kunnen organiseren, is door de Stadsregio de Regionale Woonvisie 2004 opgesteld. In deze regionale woonvisie zijn de ambities en toekomstige opgaven voor de regio voor wat betreft het wonen verwoord.

Centraal staat de bouwopgave (kwantiteit), het bouwen van voldoende woningen en om de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang te krijgen. Dit onderdeel van de Visie is voor het bestemmingsplan niet van toepassing. Daarnaast is ook belangrijk om de identiteit van regio en deelgebieden te behouden en de vraag en aanbod op de woningmarkt op elkaar te laten aansluiten (kwaliteit en woonmilieuspecialisatie). Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet dit gaan verbeteren. Behalve de ambities omtrent kwantiteit en kwaliteit is in de woonvisie aandacht besteed aan de wijze waarop de beschikbaarheid van de woningvoorraad kan worden vergroot en hoe kan worden ingespeeld op de vergrijzing van de bevolking.

3.1.5 Intergemeentelijke Gebiedsvisie

De intergemeentelijke gebiedsvisie (IGGV) betreft de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen en Ronde Venen. De directe aanleiding voor het opstellen van de IGGV is de verlegging van de N201 op het grondgebied van de betrokken gemeenten.

In het IGGV is deze omlegging, die elders inmiddels in uitvoering is, opgenomen. De Zijdelweg zal op de N 201 worden aangesloten.

Met betrekking tot openbaar vervoer is onder meer de aanleg van de zijtak van het Zuid-Tangent van belang. Voor het plangebied betreft het de realisatie van een hoogwaardig OV-systeem tussen Aalsmeer en Uithoorn. Ook de aanleg van een hoogwaardige OV-verbinding met Amstelveen en Uithoorn wordt onderzocht. (zie 3.1.6 COVAU-studie). Op de snijpunten van de omgelegde N201 en de geprojecteerde OV-lijnen ontstaan knooppunten: o.a. in de Noorder Legmeerpolder

Globale verstedelijkingsrichting

De verstedelijking zal zich doorzetten in de ruimte tussen Amstelveen en Uithoorn, ten westen van de Bovenkerkerweg. Voor de periode tot 2010 door de afronding van de bestaande bouwlocaties en aan de stadsranden. In de periode daarna is de transformatie van glas naar woon- en werkgebied in de Noorder Legmeerpolder voorzien. Tijdsperiode en mate van verstedelijking zijn voornamelijk niet bekend. Wel is duidelijk dat binnen het kader van het groen-blauwe raamwerk voor verstedelijking vele ontwikkelingen mogelijk zijn, zonder de essentie van de gebiedsvisie aan te tasten. Het raamwerk voorkomt dat er grote aaneengesloten wijken ontstaan.

De IGGV voorziet dus nog de nodige stedelijke ontwikkelingen in een ruime omgeving rond De Legmeer. Voor dit bestemmingsplan De Legmeer, en binnen het daarvoor geldende tijdsperspectief, zijn zij niet relevant.

3.1.6. Corridor openbaar vervoer Amsterdam-Uithoorn

In het kader van de zo geheten COVAU-studie (corridor openbaar vervoer Amsterdam-Uithoorn) heeft de raad besloten om voor deze relatie een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding na te streven. Door de raad is vastgelegd dat hiervoor in Uithoorn gerekend vanaf het busstation tot de Randweg het tracé van de voormalige

spoorlijn gevolgd zal worden. Voor het te volgen tracé vanaf de Randweg richting Amstelveen/Amsterdam is uitgesproken dat nog twee varianten nader worden onderzocht, te weten:

- de variant waarbij het tracé wordt doorgetrokken over de voormalige spoorbaan via Westwijk; en
- de variant waarbij het tracé vanaf de Randweg, Op de Klucht en In het Rond en een aan te leggen vrije busbaan langs de Zijdelweg wordt gevolgd.

Een gegeven is dat deze variantenstudie nog niet is uitgevoerd, hetgeen inhoudt dat met beide opties rekening moet worden gehouden. Het thans voorliggend ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising van de Zijdelweg met de N201 voorziet daarin.

De COVAU studie is nog niet zover uitgewerkt dat de rest van het tracé al in het bestemmingsplan kan worden vastgelegd. Daarom ook is de variant over de voormalige spoordijk ook nog niet in dit bestemmingsplan De Legmeer meegenomen. Zodra de besluitvorming over dit tracé voldoende ver gevorderd is, zal de spoordijkvariant in een eigen bestemmingsplanprocedure planologisch worden vastgelegd.

3.1.7 Instructie Handhaving

Binnen Uithoorn is het gemeentelijk handhavingsbeleid geregeld in de "Instructie handhaving" (maart 2001), en in de beleidsnotitie "Op weg naar een betere handhaving van bouwregelgeving in de gemeente Uithoorn" (augustus 2004).

Met handhaving wil de gemeente bereiken dat:

- het bestemmingsplan wordt nageleefd;
- overtredingen snel wordenesignaleerd;
- tegen overtredingen van bestemmingsplanvoorschriften met succes kan worden opgetreden.

Naast de eisen die handhaving stelt aan de juridische opzet van het bestemmingsplan, zullen maatregelen van financiële, organisatorische en communicatieve aard ertoe bijdragen dat handhaving van regelgeving een wezenlijke uitvoeringstaak van de gemeente is. Een integrale benadering met samenwerking tussen de verschillende overheidsdiensten is hiervoor nodig. Zo zullen met provincie, politie en waterbeheerder afspraken worden gemaakt over controle en eventuele vervolgacties. De controle van het bestemmingsplan zal in voorkomende gevallen worden gekoppeld aan controle in het kader van de milieuwetgeving, de algemene plaatselijke verordening (APV) e.d. Over controle en eventuele andere handhavingacties zal via de pers en andere daarvoor in aanmerking komende organen worden gecommuniceerd.

3.1.8 Bebouwingsleidraad gemeente Uithoorn

Deze bebouwingsleidraad is een op 9 september 2003 door Burgemeester en Wethouders vastgesteld model waarin algemene en standaard te hanteren uitgangspunten voor de ontwikkeling van nieuwbouwlocaties van enige omvang in de gemeente zijn opgenomen. Voor de bestaande woonwijk De Legmeer bevat de leidraad geen relevante beleidsregels.

3.1.9 Beleidsplan Wonen 2005-2008

Om in te spelen op de sterke veranderingen van de woningmarkt heeft de gemeente Uithoorn haar woonbeleidsplan uit 2000 herzien. Na een evaluatie van het oude beleid en middels interactieve samenwerking met veel externe partijen heeft de gemeente een nieuw beleidsplan opgesteld, dat geldt voor de periode tot en met 2008. Het beleidsplan Wonen 2005-2008 is vastgesteld op 11 juli 2005.

Het beleidsplan begint met het stellen van de centrale ambitie om als gemeente de woonfunctie te gaan versterken en zo Uithoorn neer te zetten als aantrekkelijke woon-

gemeente, uniek gelegen aan de Amstel en het Groene Hart, nabij alle grootstedelijke voorzieningen. De ambitie is als volgt uitgewerkt. De open groene ruimtes rond Uithoorn gelden als belangrijke kwaliteit en moeten daarom worden behouden, evenwichtige samenstelling van de wijken en wijkopbouw met speciale aandacht voor ouderen, fysiek of verstandelijk beperkten, starters/jongeren en de lage inkomens.

Nieuwbouw in De Legmeer zal en kan alleen via herstructurering plaatsvinden. De aanwezige open ruimtes moeten worden behouden. Vanaf 2008 zal in De Legmeer nog een aantal van 30 woningen worden gebouwd. De kwalitatieve verdeling van de nieuw te bouwen woningen dient te liggen tussen 30-40% huur en 60-70% koop.

3.1.10 Speelbeleidsplan 2001

Naar aanleiding van een evaluatie van de speelvoorzieningen in de wijken Legmeer en Meerwijk-Oost, is een structuurvisie op gemeentelijk niveau uitgewerkt. In de structuurvisie is een centrale ambitie bepaald met daar aangehangen de te volgen strategie en het uitvoeringstraject. Het speelbeleidsplan is opgesteld en vastgesteld in 2001.

Met de speelvoorzieningen in de wijk De Legmeer is geanticipeerd op de sterke groei van het aantal kinderen in de basisschoolleeftijd. Op basis van het beleidsplan is in 2003 van de speelplaats tussen Muur en In het Midden een speellandschap gemaakt om de speelwaarde te verbeteren. Daarnaast is het trapveld Groene Boord verwijderd en is de speelplek aan de Bieslook anders ingericht.

3.1.11 Visie op de voorzieningenstructuur van Uithoorn

Mede naar aanleiding van het wegvallen van nationaal beleid betreffende grootschalige detailhandel en perifere detailhandel (door komst Nota Ruimte), heeft de gemeente Uithoorn een visie op de eigen voorzieningenstructuur opgesteld. De nota, vastgesteld in april 2002, beschrijft de huidige structuur en functie van de gemeentelijke voorzieningencentra. Daarop gebaseerd en voortgebouwd is voor de diverse centra de ambitie voor komende jaren tot 2010 gegeven.

De voorzieningenstructuur in Uithoorn bestaat uit twee grotere centra (Oude dorp/Amstelplein en Winkelcentrum Zijdelwaardplein) en enkele kleinere concentraties, waaronder een in De Legmeer (Legmeerplein). Het buurtwinkelcentrum Legmeerplein bestaat uit enkele winkels en is sterk verouderd. Veel bewoners van De Legmeer doen daarom boodschappen bij het winkelcentrum Zijdelwaardplein.

Uitbreiding van het winkelcentrum Legmeerplein wordt niet nodig geacht, maar versterking van de branchering is een van de aandachtspunten. Verbetering is noodzakelijk, maar binnen de huidige grenzen van het centrum. Het winkelcentrum dient daarbij de lokale functie te behouden met de eigen buurt als verzorgingsgebied.

3.1.12 Beleidsregels toepassing artikel 19 lid 3 WRO bij woningen

Als gevolg van artikel 19 lid 3 WRO kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen ten aanzien van uitbreidingen van een woongebouw, of de bouw van een bijgebouw bij een woongebouw. De wet biedt b&w de mogelijkheid om beleid op te stellen ten behoeve van het toepassen van deze vrijstellingsmogelijkheid. Dit gemeentelijk beleid is vastgelegd in de nota 'Beleidsregels voor toepassing van artikel 19 lid 3 WRO bij woningen', die is vastgesteld door b&w van Uithoorn op 20 juni 2006.

Op basis van de in deze nota opgenomen beleidsregels kan met toepassing van artikel 19 lid 3 WRO vrijstelling worden verleend aan verzoeken over o.a. aan- en uitbouwen achter de achtergevel, zijaanbouw en/of bijgebouw op een zij-erf, erf- of perceelsafscheidings en beroepsuitoefening aan huis, mits deze verzoeken passen in hetgeen in de betreffende beleidsregels is beschreven. Verzoeken die niet passen bin-

nen de beleidsregels zullen afzonderlijk worden beoordeeld, waarbij per geval wordt bekeken of de nieuwe ontwikkeling wenselijk en uit stedenbouwkundig oogpunt inpasbaar is.

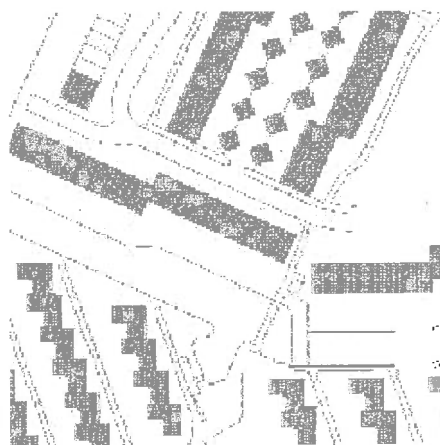
In nieuwe bestemmingsplannen, zoals dit plan De Legmeer, worden bouwregelingen conform deze beleidsregels opgenomen (de zo geheten 'ruime jas regeling'), zodat in voorkomende gevallen geen vrijstellingsprocedure meer gevoerd hoeft te worden.

3.1.13 Welstandsnota Uithoorn

In de Welstandsnota Uithoorn heeft de gemeente beleid opgenomen om zo een aantrekkelijke bebouwde omgeving te kunnen behouden. Het doel van het welstandstoezicht is om, in alle openheid, een bijdrage te leveren aan de schoonheid en de aantrekkelijkheid van Uithoorn.

De bebouwing in De Legmeer is in een aantal fasen gebouwd. De wijk bestaat uit verschillende stedenbouwkundige eenheden die ieder een eigen bebouwingskarakteristiek. Bebouwing langs de entree van de wijk, rondom In het Rond, onderscheidt zich van de woonbuurten.

De waarde van het gebied ligt in de ruime stedenbouwkundige opzet met groen en rustige wegen. Deze structuur laat enige aanpassingen aan de bebouwing toe en biedt daarmee de ruimte om de woningen te verlevendigen. Het beleid voor De Legmeer is gericht op behoud van de basiskwaliteit binnen de stedenbouwkundige opzet. Bij beoordeling van bouwaanvragen voor wijzigingen aan of bij bestaande bebouwing is de inpassing in het bestaande beeld een belangrijk criterium.



afbeelding 7: Bebouwingsprincipes De Legmeer

Deze gebieden kunnen afwijkingen van de bestaande ruimtelijke structuur en ingrepen in de architectuur van de gebouwen zonder al te veel problemen verdragen. De gemeente stelt hier geen aanvullende eisen aan de ruimtelijke kwaliteit en het welstandstoezicht is gericht op het handhaven van de basiskwaliteit van de gebieden.

3.2 Mobiliteit

3.2.1 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) is opgesteld binnen de ambities die door de Stadsregio Amsterdam zijn geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De mobiliteitsgroei wordt hierbij als gegeven geaccepteerd. Om voldoende recht te doen aan de genoemde ambities, zal deze groei echter wel goed moeten worden opgevangen.

De groei van de ruimtelijke activiteiten in deze netwerkregio leidt niet alleen tot een toename van het aantal regionale verplaatsingen, maar deze vertonen ook steeds meer een kriskraspatroon. Zonder beleid levert dat niet alleen bereikbaarheidsproblemen op, maar komen ook de leefbaarheid en veiligheid in het gedrang. Als beleidsplan kent het RVVP een looptijd van tien jaar, van 2005 tot 2015.

De bereikbaarheidsopgaven vragen om een samenhangende aanpak, gebruik makend van de sterke kanten van de auto, de fiets en het openbaar vervoer. Dit begint met een optimale benutting van het bestaande aanbod van OV- en wegcapaciteit, maar kan ook niet zonder het beïnvloeden van de vraag naar mobiliteit. Uithoorn wordt gezien als een combinatie van stedelijk herkomstgebied en dorps/landelijk milieu, met lage dichtheden, basis openbaar vervoer, veel ruimte voor de auto en beperkte groei van banen en inwoners. Maar ook uitbreiding van het OV-net zal aan de orde zijn (zie 3.1.6. COVAU-studie).

3.3 Ecologie

3.3.1 Vogel- en Habitatrichtlijn

De Europese richtlijnen de Vogelrichtlijn¹ en de Habitatrichtlijn² zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd door middel van de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. De Flora- en faunawet is met name van belang bij de soortenbescherming van planten en dieren, terwijl de Natuurbeschermingswet zich met name richt op gebiedsbescherming en dan ook gebieden aanwijst ten behoeve van de bescherming van planten en dieren.

Het bestemmingsplan vormt geen onderdeel van een aangewezen Speciale beschermingszone in het kader van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn of Natuurbeschermingswet. Wanneer nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden in het plangebied, moeten deze worden getoetst op hun gevolgen voor aanwezige flora en fauna. Mogelijk moeten zij vergezeld gaan van compenserende of mitigerende maatregelen om de eventuele negatieve effecten op de natuurlijke waarden te minimaliseren of weg te nemen.

3.3.2 Nota Natuur voor mensen, mensen voor natuur

In de Nota 'Natuur voor mensen, mensen voor natuur' (Ministerie LNV, 2000) wordt de aanpak van het nationaal natuurbeleid voor de komende tien jaar geschetst. Natuur en landschap leveren volgens het kabinet een essentiële bijdrage aan een leefbare en duurzame samenleving. Voor de komende 10 jaar is gekozen voor verbreding van het natuurbeleid, waarbij vijf perspectieven voor de toekomst zijn geformuleerd. Binnen deze strategieën zijn de vroegere vier beleidsvelden natuur, landschap, bos en biodiversiteit samengevoegd.

Voor de komende tien jaar wordt ingezet op een krachtige voortzetting van de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur en meer aandacht aan natte natuur. Ook heeft een offensieve landschapsaanpak middels een ontwikkelings- en ontwerpgerichte landschapsstrategie de nodige aandacht en dient rond stedelijke gebieden voldoende hoogwaardig groen aanwezig te zijn.

De voormalige spoordijk aan de westzijde van de wijk is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur als een ecologische verbindingszone. Met name de rijksinzet op de EHS is daarom relevant voor De Legmeer.

3.3.3 Landschapsontwikkelingsplan Uithoorn

Het (Landschapsontwikkelingsplan Uithoorn) LOP is opgesteld om de aanwezige natuurlijke, landschappelijke en recreatieve waarden in de toekomst te behouden dan wel te versterken. Het LOP heeft een looptijd van 10 jaar (2006-2015).

¹ Vogelrichtlijn 79/43/EEG

² Habitatrichtlijn 92/43/EEG

De gemeentelijke landschapsvisie richt zich op de twee karakteristieke landschapstypen: het slagenlandschap en de droogmakerijen. Het slagenlandschap vormt een agrarisch landschap met ruimte voor landschappelijke, ecologische en recreatieve ontwikkelingen. De droogmakerijen vormen een functioneel productielandschap. De structuurlijnen, zoals Ringvaart, de Vuurlijn en de Amstel worden binnen de landschapsvisie ingezet als belevingslijnen.

De uitvoering van het landschapsontwikkelingsplan staat beschreven in het uitvoeringsprogramma. Binnen het bestemmingsplangebied zijn geen projecten gelegen die in het kader van het landschapsplan tot uitvoering worden gebracht.

3.3.4 Gemeentelijk Groenbeleidsplan "Zicht op Groen"

Om de kwaliteit van groenvoorzieningen in de gemeente te waarborgen heeft Uithoorn het Groenbeleidsplan opgesteld³. In het plan zijn voor De Legmeer de onderstaande groenontwikkelingen en acties gewenst.

Het verder ontwikkelen van de samenhangende boomstructuur langs de belangrijkste ontsluitingswegen Aan De Zoom, In Het Rond en Op De Klucht. Groene linten begeleiden overzichtelijke en aangename langzaam verkeersroutes door het woongebied van de wijk.

Het bieden van veilige en overzichtelijke wandel-, speel- en andere voorzieningen in de groengebieden tussen de woningen. Integrale aanpak van herinrichting van de openbare ruimte om met name beheersproblemen op te lossen.

Herstellen c.q. vereenvoudigen van de luxe voorzieningen in het groen.

In bijna het gehele noordelijke deel van De Legmeer het dichte bosplantsoen tussen de woningen renoveren (dunnen) en bosplantsoen in smalle stroken omvormen (vervangen voor kleinere heesters of gras) ter verbetering van het zicht en de oriëntatie. Heroverwegen van de beplantingskeuzes. Het opstellen van een beheerplan is noodzakelijk, vooral ten behoeve van het dunnen van het bomenbestand en de ontwikkeling van kruidengroei in bosplantsoen.

Het aanbrengen van een accentplek centraal in de wijk bij het winkelcentrum. Bij renovatie van het winkelcentrum de entree verbeteren met onder andere siergroen

Waar mogelijk natuurvriendelijke oevers en/of groen aanbrengen. Onderhoudsniveau verlagen en natuurlijke oevers aanbrengen langs de singel van In Het Rond (westzijde) en Aan De Zoom ter hoogte van de entree van de wijk.

3.3.5 Uitgifte openbaar groen 2000

De gemeente Uithoorn heeft bij besluit van 28 januari 1999 richtlijnen opgesteld ten aanzien van de uitgifte van openbaar groen. De gemeente voert een actief verkoopbeleid voor gedeelten van openbaar groen die vanwege efficiënt groenbeheer beter geprivatiseerd kunnen worden en voor oorspronkelijk openbaar groen dat in het verleden via huurcontracten is uitgegeven. Voor het overig openbaar groen wordt alleen in situaties bij een kopgevel een strook van 1,5 meter in de verkoop gebracht, mits dit de kwaliteit van de woonomgeving niet aantast.

In het bestemmingsplan zijn gronden van het openbaar groen die grenzen aan de bestemming 'Wonen' en zijn uitgegeven aan particulieren, opgenomen in de woonbestemming (onbebouwd).

3.3.6 Natuurkaart Uithoorn

De Natuurkaart Uithoorn, rapport van 14 juli 2005, geeft een overzicht van de natuurwaarden die binnen de gemeente aanwezig zijn, met een visie op de gewenste ontwikkeling van de natuur voor de komende jaren.

³ Groenbeleidsplan 'Zicht op Groen', *Plan voor de ontwikkeling van het openbaar groen in de gemeente Uithoorn*, vastgesteld door gemeenteraad d.d. 26 oktober 2000

De Natuurkaart presenteert een ecologische hoofdstructuur voor Uithoorn. In deze structuur vormt de route van de HOV-voorziening ten westen van het bestemmingsplangebied een belangrijke ecologische verbinding. Door middel van ecologisch beheer van de groenstroken langs de verkeersroute, kan dit een schakel zijn in de noord-zuidverbinding tussen het polderlandschap ten noorden van Uithoorn en het veenweidegebied en de Amstelzone in het zuiden.



afbeelding 8: Ecologische structuur Uithoorn (Natuurkaart Uithoorn)

3.4 Milieu

Op elk beleidsniveau (van Europees tot gemeentelijk) is wel milieuwet- en regelgeving vastgelegd. Vaak is Europees beleid geïmplementeerd in nationale of regionale regelgeving, maar blijven doelen of normen uit het hogere niveau gelden. Om dit geheel overzichtelijk te houden, is gekozen voor een thematische indeling, algemeen, luchtkwaliteit, geluidhinder, bodemkwaliteit, externe veiligheid, etc.

3.4.1 Algemeen beleid

Nationaal Milieubeleidsplan 4 / Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006

Op rijksniveau is het milieubeleid in het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP-4) verwoord. Het NMP-4 heeft als lange termijnvisie een duurzaam milieubeleid en is onder meer gericht op de volgende onderwerpen: milieu en gezondheid, duurzaam gebruik van natuurlijke hulpbronnen, externe veiligheid, aantasting van leefomgeving en onbeheersbare risico's. De Provincie Noord-Holland heeft uitwerking gegeven aan het nationaal beleid en Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006

Het Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006 (PMP) "Waar een wil is, is een weg" bepaalt het milieubeleid in Noord-Holland tot 2006. Duurzaamheid is de rode lijn door dit plan, terug te zien in drie strategische beleidslijnen:
duurzaam produceren en consumeren;
voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid;
verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving;

Doelstellingen van deze thema's vinden hun gevolg in de toetsing van het bouwplan aan de meest relevante milieuaspecten lucht, geluid, bodem en externe veiligheid.

3.4.2 Luchtkwaliteit

Beleidskader

De Wet Luchtkwaliteit, oftewel titel 5.2 van de Wet milieubeheer, is op 15 november 2007 in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de Wet Luchtkwaliteit is het Besluit luchtkwaliteit 2005 komen te vervallen.

Er zijn voor de verschillende stoffen normen (grenswaarden) opgenomen voor de jaargemiddelde concentraties en voor dagelijkse concentraties (vierentwintig-uurgemiddelde). De jaargemiddelde norm voor NO₂ is 40 µg/m³, net als de norm voor PM₁₀. Het maximaal aantal keren per jaar dat de 24-uurgemiddelde hoger mag zijn dan de grenswaarde is 35 dagen. Deze normen moeten uiterlijk in 2010 gerealiseerd zijn.

De Wet luchtkwaliteit voorziet ondermeer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het "Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)". De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende 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 betekende mate' gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Na verlening van derogatie treedt het NSL in werking en wordt de definitie van NIBM 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 betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit achterwege blijven.

Woningbouwlocaties, ontsloten door één weg, met netto niet meer dan 500 woningen worden volgens artikel 3B.2 van de Regeling NIBM aangemerkt als zijnde 'niet in betekende mate'.

Beschrijving voor plangebied

Aangrenzend aan De Legmeer ligt de nieuwbouwlocatie Legmeer-West. In het kader van de ontwikkeling van deze locatie is onderzoek⁴ naar de luchtkwaliteit uitgevoerd vanwege het wegverkeer over de N201, de nieuwe busbaan en de Noorddammerweg. Omdat De Legmeer grenst aan Legmeer-West zijn de onderzoeksresultaten ook hier van toepassing. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van de omlegging van de

⁴ M+P Bestemmingsplan Legmeer-West te Uithoorn, onderzoek luchtkwaliteit, 20-11-2003

N201 en de aanleg van een nieuwe busbaan (beide eveneens gelegen buiten het bestemmingsplangebied De Legmeer).

In het onderzoek is geconcludeerd dat voor de locatie Legmeer-West in de huidige situatie alleen met betrekking tot fijn stof (PM10) overschrijding van de geldende grenswaarden plaatsvindt. Deze overschrijdingen hebben betrekking op het aantal keren per jaar dat de 24-uurgemiddelde hoger mag zijn dan de grenswaarde. De jaargemiddelde waarden worden niet overschreden.

Voor de toekomstige situatie van de luchtkwaliteit treedt een verbetering op ten aanzien van de huidige situatie. Uitgaande van de situatie met omlegging van de N201 concludeert het onderzoek dat geen grenswaarden meer worden overschreden. Dit wordt ten dele veroorzaakt door het feit dat het percentage vrachtverkeer in de toekomstige situatie afneemt. Eén en ander is uiteraard afhankelijk van hoe het oude tracé zich zal ontwikkelen. Er blijven knelpunten bestaan, maar niet in De Legmeer.

Een zekere mate van luchtverontreiniging kan worden veroorzaakt door de glastuinbouwbedrijven aan de westzijde van de Noorddammerweg, in de vorm van in de glastuinbouw veelvuldig gebruikte, overwaaiende ontsmettingsstoffen. Dergelijke stoffen kunnen hinder (stank) opleveren en kunnen gevaarlijk voor de gezondheid zijn. Om deze overlast te vermijden wordt als regel in de milieuregelgeving en jurisprudentie een minimale afstand van 50 m tussen woonbebouwing (tevens scholen en andere geluidgevoelige bebouwing) en glastuinbouwbedrijven aangehouden. Daarmee wordt tevens bereikt dat andere vormen van hinder in de confrontatie van beide functies (bijvoorbeeld schaduwwerking van woonbebouwing voor glastuinbouwbedrijven) worden vermeden.

De bestaande woonwijk De Legmeer ligt buiten de invloed van het kassengebied.

Nieuwe woningbouw kan plaatsvinden binnen het centrumgebied. Vooralsnog zijn de bebouwingsregels hiervoor afgestemd op het vigerende bestemmingsplan. Eventuele toename van woningen zal zeker ruim onder de NIBM-grens van 500 woningen blijven.

In het bestemmingsplangebied vinden geen ontwikkelingen plaats van een dusdanige omvang dat deze (cf. het gestelde in de AMvB en in de Ministeriële regeling) in betekende mate zouden bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse.

3.4.3 Geluidhinder

Ingevolge de Wet geluidhinder hebben op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder alle wegen een zone, waarbinnen nieuwe geluidgevoelige functies zoals "wonen" geen hogere geluidsbelasting op de gevel mogen ontvangen dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Onder voorwaarden kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld door gedeputeerde staten. Het beleid, dat de gemeente Uithoorn nastreeft, heeft tot doel zo min mogelijk situaties met een verhoogde geluidsbelasting (hogere waarde) te creëren. Geluidhinder van wegverkeer kan een beperkende rol spelen indien er sprake is van nieuwe woningbouwlocaties. In die gevallen moet de geluidsbelasting worden bepaald. Ingevolge artikel 74, lid 2 Wet geluidhinder hebben wegen die als woonerf zijn aangeduid of waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt, geen onderzoekszone.

Binnen De Legmeer wordt alleen op de huidige schoollocatie in het centrumgebied nog nieuwe woningbouw mogelijk gemaakt. Hiervoor zal een onderzoek naar de geluidbelasting worden uitgevoerd.

Voor Legmeer-West heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden naar de geluidbelasting veroorzaakt door verkeer op de N201 (huidige en nieuwe situatie), de Noorddammerweg en de toekomstige busbaan Aalsmeer-Uithoorn⁵. Uit de berekeningen en de contouren van de geluidsbelasting kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van het wegverkeer op de N201 de geluidsbelasting op de eerstelijns bebouwing in Legmeer-West maximaal 54 dB(A) is. Op achterliggende bebouwing wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) (huidige norm 48 dB) nergens overschreden. Dit kan betekenen dat ook voor de noordelijke woningen in De Legmeer een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt. Eventuele maatregelen om binnen de normstelling te blijven zullen in het kader van de wegomlegging moeten worden beoordeeld en worden uitgevoerd.

3.4.4 Bodemkwaliteit

Voor een aantal percelen in het plangebied is een bodemonderzoek uitgevoerd: deze locaties zijn geregistreerd bij het Bodemloket. Nadere gegevens over de aanwezigheid van verontreiniging e.d. zijn niet bekend. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient inzicht in de bodemkwaliteit te worden verkregen.

3.4.5 Externe veiligheid

De risicokaart van de provincie Noord-Holland vermeldt de aanwezigheid van een transportroute van gevaarlijke stoffen in de nabijheid van De Legmeer. Een zone gelegen ten zuiden van het plangebied is daarop aangewezen als zone van vervoer van gevaarlijke stoffen. Het betreft hier wegvervoer van brandbare, explosieve of giftige stoffen over de N201 en de Zijdelweg als toegangsweg tot het bedrijventerrein Uithoorn. Deze route zal in 2010 komen te vervallen, wanneer deze N201 is verplaatst. Maar ook de nieuwe N201 zal ongetwijfeld deel gaan uitmaken van het toekomstig 'basisnet'.

Zoals in het streekplan Noord-Holland Zuid (par. 7.6, blz. 150) is vermeld, is op basis van bestaande onderzoeksgegevens gebleken dat het plaatsgebonden risico op zijn hoogst enkele tientallen meters buiten de vervoersassen van gevaarlijke stoffen ligt. Binnen 200 meter ter weersijden van vervoersassen dienen gemeenten te onderzoeken of er uit het plaatsgebonden risico en het groepsrisico beperkingen voortvloeien. Op een afstand meer dan 200 meter ter weersijden van de vervoersassen gevaarlijke stoffen gelden geen beperkingen voor de ruimtelijke ordening. Wel zal bij grote projecten met een hoge dichtheid van personen moeten worden voldaan aan de oriënterende waarde van het groepsrisico.

De wijk De Legmeer ligt op meer dan 200 m afstand van de nieuwe route van de N201 en is geen gebied met een hoge dichtheid. Daarom is geen verder onderzoek naar het plaatsgebonden of groepsrisico uitgevoerd. De wettelijke normen worden niet overschreden.

Bevi

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, lpg-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Het besluit verplicht gemeenten en provincies wettelijk vanaf de inwerkingtreding van het besluit bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden.

In en rond het plangebied zijn geen inrichtingen aanwezig die vallen onder het Bevi. Er zijn dan ook geen kwetsbare objecten die liggen in een risicocontour.

⁵ M+P Bestemmingsplan Legmeer-West te Uithoorn, onderzoek geluidsbelasting wegverkeer, 20-11-2003

3.5 Cultuurhistorie en archeologie

3.5.1 Nota Belvedere

Op grond van de rijksnota Cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting, kortweg de Nota Belvedere, zijn culturele identiteit en het behouden van de daarmee samenhangende regionale verscheidenheid binnen Nederland uitgangspunt genoemd voor de inrichting voor de komende decennia. De Nota Belvedere heeft daarmee als doel om de gebiedseigen cultuurhistorie te integreren in de huidige planvorming. De cultuurhistorie dient hiermee voor de ruimtelijke ordening geen belemmering te vormen, maar meer juist een inspiratiebron met ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, mits deze de huidige cultuurhistorische waarden en structuren blijvend respecteren.

De Nota Belvedere wijst gebieden aan van nationaal historisch belang. Het plangebied ligt niet binnen een in de Nota Belvedere aangegeven cultuurhistorisch waardevolle structuur. Op provinciaal niveau geldt de Nota Cultuurhistorische Regioprofielen en de Cultuurhistorische Waardenkaart van de West-Friesland.

3.5.2 Cultuurhistorische Waardenkaart Meerlanden en Amsterdam

De provincie Noord-Holland heeft voor haar grondgebied de Nota Cultuurhistorische Regioprofielen (voor de periode 2004-2007) en regiogerichte cultuurhistorische waardekaarten opgesteld. De Nota Cultuurhistorische Regioprofielen is de beleidsmatige vertaling van de Cultuurhistorische Waardenkaart. Het plangebied valt onder de Cultuurhistorische Waardenkaart Meerlanden en Amsterdam. De nota en de kaart gaan uit van waardering in drie vakgebieden die afzonderlijk of samen de cultuurhistorische waarde bepalen:

archeologische waarden: bodemsporen en vondsten uit vroegere tijden, van de prehistorie tot het recente verleden;

historisch-geografische waarden: de ontwikkeling van ruimtegebruik;

historisch-(steden)bouwkundige waarden: zowel individuele gebouwen als stedenbouwkundige structuren.

De waardering van de geïnventariseerde cultuurhistorische kenmerken heeft plaatsgevonden op drie niveaus: 'zeer hoge waarde', 'hoge waarde' en 'van waarde'.

Archeologische waarden

Het plangebied is in de cultuurhistorische waardekaart niet opgenomen als zijnde een gebied van enige archeologische waarde. Ook zijn geen gebieden in de nabijheid opgenomen. In paragraaf 3.5.3 e.v. wordt het aspect archeologie nader behandeld.

Historisch-geografische waarden

De Legmeer zelf (of delen van het plangebied) is op de Cultuurhistorische Waardenkaart niet aangewezen als een gebied van waarde. Wel is het afwateringspatroon Noorder-Legmeerpolder op de Cultuurhistorische Waardenkaart getypeerd als element dat 'van waarde' is. Ook is het wegenpatroon van de droogmakerij op de cultuurhistorische waardekaart aangegeven als een element dat 'van waarde' is. Beide waardevolle elementen liggen buiten het bestemmingsplangebied.

Historisch-(steden)bouwkundige waarden

Het plangebied is in de cultuurhistorische waardekaart niet opgenomen als een gebied van enige historisch-(steden)bouwkundige waarde. Ook zijn geen gebieden in de nabijheid opgenomen.

3.5.3 Verdrag van Valletta

Het Verdrag van Valletta, ook wel het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed, is op 16 januari 1992 in Valletta (op Malta) tot stand geko-

men en op 25 mei 1995 in werking getreden. Het verdrag streeft naar bescherming van het archeologisch erfgoed in de bodem door archeologie mee te laten wegen in de besluitvorming voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het verdrag is met de wijziging van de Monumentenwet 1988 in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd.

3.5.4 Archeologische Monumentenkaart

Bekende en gewaardeerde vindplaatsen van archeologische monumenten zijn benoemd op de Archeologische Monumentenkaart (AMK). De Legmeer is niet op de AMK opgenomen als een vindplaats van archeologische waarden.

3.5.5 Indicatieve Kaart Archeologische Waarden

Voor heel Nederland is daarnaast op basis van extrapolatie van bekende vindplaatsen een voorspelling gedaan voor de kans dat archeologische waarden in de bodem kunnen worden aangetroffen. Deze voorspelling is af te lezen op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). De IKAW geeft zo een beeld van het bodemarchief complementair aan de Archeologische Monumentenkaart. De Legmeer heeft een lage verwachtingswaarde volgens de IKAW.

3.6 Water

3.6.1 Kaderrichtlijn Water

In het jaar 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) (2000/60/EG) vastgesteld. De regels en de maatregelen uit de kaderrichtlijn zullen de komende jaren ingrijpende gevolgen hebben voor de wijze waarop het 'waterkwaliteitsbeheer' in Nederland en andere Europese landen zal (moeten) worden benaderd.

De KRW heeft op nationaal niveau zijn uitwerking gekregen in de Vierde Nota Waterhuishouding, waarin het in standhouden of tot stand brengen van duurzame en veilige watersystemen ten doel wordt gesteld. Deze beleidslijn werkt door in plannen van de provincie, waterschappen en gemeenten. In het kader van de Startovereenkomst Waterbeleid 21e Eeuw (WB 21) is dan ook op provinciaal niveau een "Deelstroomgebiedvisie Amstel, Gooi en Vecht" opgesteld.

De hoofddoelen van deze visie zijn het garanderen van het veiligheidsniveau bij overstromingen, de aanpak van wateroverlast, watertekort en verdroging gericht op een garantie op de gebruikswaarde van de ruimte, het bereiken van een goede waterkwaliteit en diversiteit aan ecosystemen, het streven naar duurzaam waterbeheer en het waar mogelijk vergroten van de belevingswaarde van water.

De stroomgebiedvisie geeft aan wat op korte (periode tot 2015) en de lange termijn (periode tot 2050) het wensbeeld is voor het regionale watersysteem, waarbij de relatie tussen de waterhuishoudkundige inrichting en de ruimtelijke inrichting centraal staat. Het vormt een bouwsteen voor ruimtelijke plannen.

3.6.2 Vierde Nota Waterhuishouding

Het nationaal beleid over water is onder meer beschreven in de "Vierde Nota Waterhuishouding". Deze nota heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen. De beleidsdoeleinden uit de Nota Ruimte (zie par. 3.1.1 van de toelichting) met betrekking tot waterbeleid zijn als volgt gedefinieerd: Het vergroten van de veiligheid, het beperken van de wateroverlast en het veilig stellen van de zoetwatervoorraad. Water wordt als ordenend principe gezien.

Deze beleidsdoelen op Rijksniveau hebben hun doorwerking gekregen in plannen van provincie en gemeenten, maar werken slechts indirect door in de waterhuishouding voor dit plangebied.

3.6.3 Deelstroomgebiedvisie

De provincie conformeert zich aan hetgeen is uitgewerkt in WB21. Dit heeft geresulteerd in de stroomgebiedvisies, die zijn ontwikkeld door de provincie en waterschappen. De stroomgebiedvisies geven aan wat op langere termijn (2050) het wensbeeld is voor het regionale watersysteem, waarbij de relatie tussen de waterhuishoudkundige inrichting en de ruimtelijke inrichting centraal staat. Deze stroomgebiedvisies zijn bouwstenen voor ruimtelijke plannen.

Het plangebied valt onder (concept) stroomgebiedvisie "Noorderkwartier". De hoofddoelen van deze visie zijn het garanderen van het veiligheidsniveau bij overstromingen, de aanpak van wateroverlast, watertekort en verdroging gericht op een garantie op de gebruikswaarde van de ruimte, het bereiken van een goede waterkwaliteit en diversiteit aan ecosystemen, het zoveel mogelijk voorkomen van bodemdaling (bodemconservering), het streven naar duurzaam waterbeheer en het waar mogelijk vergroten van de belevingswaarde van water.

Ruimte in het streekplangebied is schaars. Daarom wordt gezocht naar ruimte voor water in combinatie met andere gebruiksfuncties. Goede combinaties zijn natuur(ontwikkeling), landbouw en recreatie. Maar ook met verstedelijking kan water goed gecombineerd worden. Bij het duurzaam waterbeheer wordt gezocht naar oplossingen die aansluiten bij de cultuurhistorische, landschappelijke, ecologische en economische kenmerken van de deelgebieden.

3.6.4 Waterplan Uithoorn

De taak van de gemeente is om te zorgen voor een goede woon- en leefomgeving, waar ook het watersysteem onderdeel van uitmaakt. Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is verantwoordelijk voor de waterkwaliteit en kwantiteit en het zuiveringsbeheer. De verantwoordelijkheden van beide partijen zijn sterk met elkaar verbonden en daarom is gezamenlijk een visie op het waterbeheer ontwikkeld. Deze visie is verwoord in het Waterplan Uithoorn.

In het waterplan staan afspraken tussen het hoogheemraadschap en de gemeente over hoe met water moet worden omgegaan bij ruimtelijke ontwikkelingen. En is aandacht gegeven aan het steigerbeleid en grondwaterbeleid. Daarnaast is in het waterplan een uitgebreide beschrijving van het watersysteem opgenomen. En zijn maatregelen genoemd die in het kader van het waterplan worden uitgevoerd.

Het water in De Legmeer is gekwalificeerd als stedelijk gebruikswater. De kwaliteit van zowel het grond- als het oppervlaktewater is matig tot slecht. Op meerdere plaatsen is grondwateroverlast. Om hier in de toekomst wat aan te kunnen doen, wordt een peilbuizenmeetnet aangelegd.

Om de beleving van het water in de wijk te laten toenemen en tevens extra ruimte te creëren voor wateropvang, is de aanleg van natuurvriendelijke oevers opgenomen als maatregel voor De Legmeer in het Waterplan. In paragraaf 2.2.4 is een beschrijving van het watersysteem opgenomen.

4

Planopzet en bestemmingsregeling

4.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is voornamelijk conserverend van aard. Het plan geeft actuele regels voor bebouwing en gebruik waarbij de bestaande situatie met de daarbij behorende rechten uitgangspunt was. Voor zover uitvoering van het bestemmingsplan een gemeentelijke taak is, ligt deze vooral op het vlak van beheer en handhaving van de regelingen. Voor de regelingen en bestemmingen is zowel inhoudelijk als voor de methodiek aansluiting gezocht bij de landelijke Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP2006) voor het digitaal raadplegen en uitwisselen van het bestemmingsplan. Hiermee heeft de gewenste uniformering en standaardisering van plankaart, voorschriften en toelichting volgens de landelijke richtlijnen gestalte gekregen.

Bij het opstellen van de bestemmingen en de voorschriften zijn een zo eenvoudig en overzichtelijk mogelijke indeling en redactie nagestreefd. Voorts is het aantal regels van een bestemming beperkt en zijn deze regels, waar mogelijk, ruim geformuleerd. Indien een nadere afweging nodig is (en dit is in dit plan slechts in enkele gevallen het geval), zijn voor burgemeester en wethouders vrijstellingsbevoegdheden opgenomen. Indien burgemeester en wethouders het voornemen hebben gebruik te maken van hun vrijstellingsbevoegdheid zoals bedoeld in de voorschriften, dan stellen zij alvorens daartoe over te gaan, belanghebbenden in de gelegenheid hun zienswijzen naar voren te brengen. De procedure is geregeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Het bestemmingsplan bestaat uit de volgende drie hoofdstukken:

- Hoofdstuk I: Inleidende bepalingen, waarin onder meer de begripsbepalingen, dat wil zeggen wat in dit hoofdstuk onder bepaalde begrippen wordt verstaan. Daarnaast zijn de meetvoorschriften opgenomen, hoe de maatvoering in dit plan moet worden gemeten.
- Hoofdstuk II: Bestemmingsbepalingen, waarin de op de kaart aan de gronden gegeven bestemmingen zijn verklaard, is bepaald waarvoor deze mogen worden gebruikt, wat hierop mag worden gebouwd en in welke vorm.
- Hoofdstuk III: Algemene bepalingen, waarin bepalingen zijn opgenomen die voor meer dan 1 bestemming als bedoeld in hoofdstuk II gelden. Bijvoorbeeld het kampeerverbod opgenomen in artikel 15 geldt voor alle bestemmingen opgenomen in het bestemmingsplan, terwijl de algemene procedurevoorschriften slechts gelden voor die bestemmingen waarin een vrijstellings-, wijzigings- of uitwerkings-bevoegdheid is opgenomen. Tevens is een algemene gebruiksbepaling opgenomen met de gebruiksvrijstelling voor het meest doelmatig gebruik als bedoeld in artikel 10 WRO.

Doel bestemmingsplan

Doel van het bestemmingsplan is een planologische regeling te geven voor het voorliggende plangebied. Naast het bestemmingsplan gelden echter nog vele andere wettelijke regelingen voor dat gebied. De wettelijke regelingen hebben veelal een geheel ander doel dan het bestemmingsplan. Dit betekent dat deze wetgeving naast het bestemmingsplan blijft staan en van toepassing is. Het bestemmingsplan laat deze wettelijke regelingen derhalve onverlet.

Een en ander betekent in de praktijk dat bij het opstellen van het bestemmingsplan bezien dient te worden in hoeverre er ruimtelijk relevante wetgeving is, die van invloed kan zijn op de inrichting van het bestemmingsplan. Het kan daarbij ook zo zijn dat een bepaalde handeling, hoewel het bestemmingsplan deze handeling toelaat, op grond

van deze wetgeving niet toelaatbaar is of dat voor die handeling eerst nog een ontheffing noodzakelijk is.

In het plangebied zijn zeven bestemmingen en een dubbelbestemming weergegeven. Hieronder wordt een nadere beschouwing gegeven van enkele van deze bestemmingen. Een toelichting is gegeven daar waar de bestemming afwijkt van de standaard in Uithoorn, dan wel wanneer een specifieke bepaling is opgenomen die nadere uitleg behoeft.

4.2 Dakopbouwen De Legmeer

In 2005 heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijkheden voor realisatie van dakopbouwen in De Legmeer. Naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek hebben burgemeester en wethouders op 22 december 2005 besloten om dakopbouwen op de meander-/tuinkamerwoningen, drive in-woningen, logewoningwetwoningen en de woningen aan de Betram niet mogelijk te maken, en in beginsel een opbouw op het éénlaagse gedeelte van de schakelbungalows wel planologisch mogelijk te maken.

Hier opvolgend heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden om de bewoners te informeren. Tijdens deze bijeenkomst zijn schaduwdiagrammen getoond van enkele ontwerpen van dakopbouwen. Omdat er verschillende typen schakelbungalows zijn, waarvan ook de situering onderling verschilt, zijn de aspecten van bezonning, privacy en waardedaling niet voor alle woningen gelijk. Daarom is een nader onderzoek met schaduwstudie verricht naar de verschillende situaties. Dit onderzoek is op een informatiebijeenkomst op 26 september 2007 gepresenteerd.

4.3 De bestemmingen

4.3.1 Algemeen

Doel van het bestemmingsplan is het bieden van een actueel planologisch kader voor het beheer van de wijk. Nieuwe ontwikkelingen met min of meer ingrijpende wijziging van functies en bebouwing worden alleen in het centrumgebied voorzien.

Onder beheer wordt ook verstaan het, binnen de ruimtelijke en functionele hoofdopzet van de wijk, vernieuwen en/of aanpassen van de bestaande bebouwing en van de bestaande inrichting van de open ruimte zodat deze beter voldoet aan eigentijdse wensen en behoeftes. Dit speelt met name bij de woonbestemming en bij de bestemmingen voor de verkeers-/verblijfsgebieden en groengebieden. Zij moeten de ruimte bieden voor verandering, gericht op instandhouding van de gebruikswaarde en de toekomstwaarde van de wijk. Bij het wonen gaat het vooral om het bieden van mogelijkheden tot aanpassing of uitbreiding van bebouwing door middel van aan- uit- en bijgebouwen bij woningen volgens wensen van de bewoners. Voor het open(bare) gebied moeten ruime mogelijkheden aanwezig zijn om dit door aanpassing en herinrichting geschikt te houden voor het beoogd gebruik van de verkeers-/verblijfsgebieden en de groenvoorzieningen in overeenstemming met de veranderende behoeften van de inwoners.

Het bestemmingsplan kent een algemene opzet waarin op de kaart aan de gronden bestemmingsvlakken zijn toebedeeld. Bestemmingsvlakken geven, tezamen met de bijbehorende voorschriften, de doeleinden aan waarvoor de gronden mogen worden gebruikt. Binnen een aantal van de bestemmingsvlakken zijn op de bestemmingsplan-kaart één of meer bouwvlakken geplaatst, waarbinnen in principe de gebouwen moeten worden geplaatst. De bouwregels in de voorschriften geven de hier maximaal toe-

laatbare bebouwing aan. Buiten het bouwvlak, of waar op de kaart geen bouwvlak is aangewezen, zijn in principe slechts bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegelaten.

Groen (G) (artikel 3)

De belangrijke groenstructuren binnen het plangebied hebben de bestemming 'Groen' gekregen. Hierin vallen bermen, waterpartijen, fiets en voetpaden en speelterreinen. Ook nutsvoorzieningen zijn in deze bestemming ondergebracht. Binnen de bestemming 'Groen' zijn kleine gebouwen (max. 15 m²) ten behoeve van nutsvoorzieningen toegestaan. Voor het overige zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan, zoals straatmeubilair, verlichting, speeltoestellen en kunstobjecten.

Maatschappelijk (M) (artikel 4)

Binnen deze bestemming is de vestiging mogelijk van verschillende maatschappelijke voorzieningen. Wat onder deze voorziening wordt verstaan is opgenomen in de begripsbepalingen (artikel 1, lid 1, onder z van de voorschriften): "educatieve, sociaal-medische, sociaal-culturele en levensbeschouwelijke voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van sport en sportieve recreatie en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening, alsook ondergeschikte detailhandel ten dienste van deze voorzieningen en daarmee gelijk te stellen sectoren". Het Alkwin Kollege, gelegen in de zuidoosthoek van het plangebied, is als zodanig bestemd. Het te bouwen percentage voor gebouwen binnen het bebouwingsvlak is op de kaart opgenomen.

Tuin (T) (artikel 5)

De bestemming "Tuinen" is op gronden aan de voorzijde van de woningen gelegd. Op deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals vlaggenmasten. Dit past in de 'voor- en achterkantbenadering' van bouwvergunningvrij bouwen, waarin uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit het bouwen aan 'de voorkant' in het algemeen kwetsbaarder is bepaald dan het bouwen aan 'de achterkant'.

Verkeer (V) (artikel 6) en Verkeer en Verblijf (V-V) (artikel 7)

Het verschil in beide bestemmingen is de mate waarin de verkeersfunctie dan wel de verblijfsfunctie op de openbare weg prioriteit geniet. Zo zijn 'Op de Klucht', 'Aan de Zoom' en 'In het Rond' wegen met een ontsluitende verkeersfunctie. Zij zijn als 'Verkeer' bestemd. De interne wegen en woonstraten zijn bestemd voor 'Verkeer en Verblijf'.

Garageboxen

Binnen de bestemming 'Verkeer en Verblijf' is de bouw van garageboxen mogelijk, daar waar dit op de plankaart is aangegeven. Uitsluitend bestaande situaties zijn als zodanig bestemd. Op enkele garageboxen zijn bovenwoningen gebouwd. Deze zijn in de bestemming 'Wonen' opgenomen.

Water (WA) (artikel 8)

Alle watergangen in het plangebied zijn als zodanig bestemd. Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming, zijn hier tot een hoogte van 2 meter vanaf het wateroppervlak toegestaan. Daarnaast zijn in de bestemming 'Water' bouwvoorschriften opgenomen voor steigers.

Wonen (W) (artikel 9)

Deze artikelen regelen de reeds bestaande woningen en de daarbij behorende erven. De gedetailleerde woonbestemming heeft een bouwvlak, waarin het hoofdgebouw is toegestaan. Aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen mogen worden gebouwd zowel binnen als buiten het bouwvlak. De gezamenlijke oppervlakte hiervan mag niet meer

bedragen dan 50 % van het buiten het bouwvlak gelegen erf (meestal zij- en achtertuin) tot een maximum van 50 m². De regeling voor uitbreiding van woningen is afgestemd op de Notitie ruime jasbestemming: "Beleidsregels toepassing artikel 19 lid 3 WRO bij woningen" (zie par. 3.1.12 van deze toelichting). Hiermee wordt een voldoende ruime mogelijkheid voor woninguitbreiding en bijgebouwen gegeven, binnen de randvoorwaarde dat tevens een voldoende mate van openheid tussen de woningen blijft bestaan. De openheid binnen woonbuurten, die oorspronkelijk in het ontwerp is beoogd, vormt immers nog altijd een belangrijke kwaliteit van het woonmilieu van De Legmeer.

Aanvullend aan bovengenoemde "Ruime jas notitie" is voor de drive-in woningen in de wijk de mogelijkheid opgenomen om de woning ook op de tweede bouwlaag over de diepte van het balkon uit te breiden. Omdat in het verleden een degelijke uitbreiding als passend in het stedenbouwkundig beeld van De Legmeer werd beoordeeld is destijds bij een aantal woningen hiervoor vergunning verleend. Niet is gebleken dat hierdoor aantasting van het stedenbouwkundig beeld is ontstaan. Daarom is deze mogelijkheid nu voor alle drive-in woningen in het bestemmingsplan opgenomen. Op de plankaart zijn de betreffende bouwblokken met 1,50m ten opzichte van de oorspronkelijke diepte vergoot.

Voor de schakelbungalows is tevens woninguitbreiding door middel van een dakopbouw op de eerste bouwlaag mogelijk gemaakt. Gekozen is voor een model dat het bestaande karakter van schakeling van individuele bungalows binnen de bouwstrook in tact laat.

Beroepsuitoefening aan huis

In de woonbestemming is de mogelijkheid, als recht, opgenomen om een vrij beroep uit te oefenen. De woonbestemming dient hierbij uitgangspunt te blijven. Het aantal vierkante meters dat wordt gebruikt om het beroep uit te oefenen is daarom gemaximeerd.

Garageboxen met bovenwoningen

Daar waar dit op de plankaart is aangegeven, zijn op garageboxen bovenwoningen toegestaan.

Woonwagens

Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "woonwagen" (ww) mogen maximaal 7 woonwagens worden geplaatst, met daarbij behorende bouwwerken, waaronder bergingen en sanitaire voorzieningen. De bergingen zijn achter op de woonwagenstandplaats gesitueerd.

Centrum (uit te werken C-U) (artikel 10)

Deze bestemming regelt het programma waarbinnen het te vernieuwen winkelcentrum wordt uitgewerkt. Binnen de bestemming is een aantal verschillende functies toegestaan zoals wonen, detailhandel, dienstverlening, maatschappelijk en horeca. Omdat het exacte programma voor het gebied nog niet vast staat, noch ruimtelijk, noch functioneel, is gekozen voor een grote mate van flexibiliteit in een uit te werken bestemming. Op de plankaart en in het voorschrift staat aangegeven wat de maximale bouwingsmogelijkheden zijn zoals bouwhoogtes en het bebouwingpercentage. In het voorschrift is voorts een zeer globale functionele verdeling voor het grondgebruik opgenomen, in die zin dat de bedrijfsvloeroppervakte (bvo) voor detailhandel en horeca is beperkt. Uitgangspunt voor de regeling is de bestaande situatie overeenkomstig het vigerende plan. Zolang de nieuwe bestemming nog niet is uitgewerkt geldt een bouwen aanlegverbod waarvan burgemeester en wethouders, onder voorwaarden, vrijstelling kunnen verlenen.

Leiding (artikel 11)

Deze bestemming regelt de persleiding en de watertransportleiding die in het zuiden van de wijk liggen. De regeling is vormgegeven als een dubbelbestemming en ligt over andere bestemmingen heen. Op of in deze gronden mag worden gebouwd ten behoeve van het aanleggen en onderhouden van de persleiding en de watertransportleiding. Voor de watertransportleiding geldt dit zelfs binnen een zone van 10 m aan weersijden van de leiding.

Voor het bouwen ten behoeve de overige bestemmingen geldt dat dit geschiedt overeenkomstig de bouwvoorschriften van de desbetreffende bestemming, maar geen negatieve invloed heeft op het bestaan of het onderhoud van de aanwezige persleiding en/of watertransportleiding. Bouwen ter plaatse van deze aanduiding is alleen toegestaan na overleg met de beheerder van de persleiding en/of de beheerder van de watertransportleiding.

4.4 Algemene bepalingen

Algemene procedurevoorschriften (artikel 12)

Het bestemmingsplan voorziet in een aantal vrijstellingsmogelijkheden en één uit te werken bestemming. In dit artikel wordt voor het doorlopen van de procedures in het kader van de vrijstelling of uitwerking verwezen naar de uniforme openbare voorbereidingsprocedure zoals die is omschreven in de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Ongeoorloofde wijze van bouwen (artikel 13)

Het doel van deze bepaling is te voorkomen dat afwijkingen van het bestemmingsplan worden veroorzaakt of vergroot.

Dubbeltelbepaling (artikel 14)

Het doel van deze bepaling is te voorkomen dat grond die al in aanmerking is genomen of betrokken is bij het verlenen van een vergunning niet nog een keer wordt betrokken bij een aanvraag om bouwvergunning.

Algemene gebruiksbepaling (artikel 15)

In de algemene gebruiksbepaling is opgenomen dat gronden niet mogen worden gebruikt in strijd met de daaraan gegeven bestemming. Vrijstelling wordt door burgemeester en wethouders verleend indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. Deze vrijstelling is ook wel bekend onder 'de toverformule'.

Met ingang van 1 oktober 2000 is het zogenaamde bordeelverbod uit het Wetboek van strafrecht verdwenen. Dit heeft tot gevolg dat de exploitatie van prostitutie niet langer strafbaar is, indien er sprake is van vrijwilligheid en volwassenheid. Prostitutie moet vanaf die datum worden gereguleerd aan de hand van beleid. De minister is van mening dat, omdat het de gemeenten zijn die daadwerkelijk te maken hebben met de effecten van prostitutie, het aan de gemeenteraad moet worden overgelaten om vast te stellen onder welke voorwaarden zij prostitutie op hun grondgebied toelaatbaar achten.

Gezien het evident publieksgerichte karakter van een bordeel/seksclub (seksinrichting) en raam- en straatprostitutie en gelet op het feit dat de activiteiten zich meestal tot in de kleine uurtjes uitstrekken met de daarmee verband houdende uitstralingseffecten met name verkeerslawaaï en verkeersaantrekkende werking, is het minder

gewenst deze functies in een woonwijk toe te laten. In het bestemmingsplan is in de algemene gebruiksbeeping dan ook het gebruik van gronden en opstallen voor seksinrichtingen uitgesloten. In de begripsbeelingen is een definitie van seksinrichting opgenomen.

Algemene vrijstellingsbevoegdheden (artikel 16)

De algemene vrijstellingsbevoegdheden bieden de mogelijkheid vrijstelling te verlenen voor de bouw straatmeubilair en utilitaire bouwwerken en voor het op kleine schaal afwijken van in de voorschriften voorgeschreven afmetingen.

Overgangsbepaling (artikel 17)

Het overgangsrecht in bestemmingsplannen beoogt het voorkomen van niet gerechtvaardigde inbreuken op gevestigde rechten of belangen. De in dit bestemmingsplan opgenomen overgangsbepaling houdt de werking in van het overgangsrecht van bouwen en gebruik dat niet strijdig was met het eerdere plan. Het overgangsrecht geldt voor legale bouwwerken en gebruik. De legale bouwwerken en gebruik die niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen, zijn derhalve wel toegestaan.

Illegale bouwwerken en gebruik behoeven volgens vaste jurisprudentie niet in het bestemmingsplan te worden opgenomen en vallen ook niet onder het overgangsrecht. Dit laat onverlet dat een gemeente haar recht op bestuursdwanguitoefening kan hebben verwerkt door niet tijdig op te treden tegen een illegaal bouwwerk. Wat tijdig is zal per geval anders liggen en is dus niet in een bestemmingsplan vast te leggen. Bovendien zal een gemeentebestuur op grond van constante jurisprudentie in elk concreet geval moeten afwegen of legalisering overeenkomstig de Woningwet mogelijk en wenselijk is.

Slotbepaling (artikel 18)

In dit artikel wordt vastgelegd hoe de voorschriften kunnen worden aangehaald.

5

Uitvoerbaarheid

5.1 Financieel-economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 9 lid 1 en 2 van het Bro juncto artikel 12 lid 2 onder a, dient de economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen te worden aangetoond. In het bestemmingsplan zijn geen gemeentelijke ontwikkelingslocaties opgenomen. Mogelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zullen alleen vanuit particulier initiatief plaatsvinden en ook door dezen financieel worden gedragen.

Planschade

Voor zover blijkt dat een belanghebbende ten gevolge van ondermeer – voor zover hier van belang – de bepalingen van een bestemmingsplan, schade lijdt of zal lijden, welke redelijkerwijs niet of geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd kennen burgemeester en wethouders hem/haar op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

5.2 Handhaving

Een belangrijke voorwaarde voor adequaat handhavingsbeleid is dat de bedoeling van de regelgeving duidelijk uit het bestemmingsplan blijkt. Dit vraagt om heldere, leesbare en eenduidig te interpreteren planvoorschriften. Ook moet het plan actueel zijn en gebaseerd op een goed gedocumenteerde uitgangssituatie. Alleen dan kunnen eventuele strijdige bebouwings- en gebruiksvormen worden geconstateerd en effectief worden bestreden. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in zo'n actuele regeling.

Naleving van regelingen vraagt om bekendheid met die regelingen. In de bestemmingsplanvoorbereiding is daaraan de nodige aandacht besteed via voorlichting en communicatie.

Binnen de gemeente wordt de handhaving geregeld op basis van de nota Instructie Handhaving (maart 2001) van de gemeente en de nota "Op weg naar een betere handhaving van de bouwregelgeving in de gemeente Uithoorn" (augustus 2004).

6

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Inspraak

Het voorontwerp van het bestemmingsplan De Legmeer is op 2 januari 2008 gepubliceerd in de Nieuwe Meerbode en heeft aansluitend van 4 januari 2008 tot en met 14 februari 2008 voor inspraak ter inzage gelegen.

Hierop zijn vijf schriftelijke inspraakreacties binnengekomen, te weten:
de heer Buren, In het Midden 107;
familie Boot, Geertruidahoeve 8;
de heer en mevrouw Baars, Geertruidahoeve 30;
familie Karmelk, Geertruidahoeve 31,
de heer Kas, Ruit 10.

Alle reacties betroffen de mogelijkheden voor woninguitbreiding, die in het plan zijn opgenomen, meer in het bijzonder de uitbreidingsmogelijkheden bij de schakelbungalows (reacties onder nrs. 1 t/m 4).

Deels worden hiervoor ruimere mogelijkheden gevraagd (reacties onder nrs. 1 en 2), terwijl daarentegen in de reacties onder de nrs. 3 en 4 wordt verzocht om geen dakopbouwen toe te staan, omdat dit verlies aan privacy en een rommelige aanblik teweeg zou brengen. Hierdoor zou het karakter van dit deel van de wijk te zeer worden aangetast.

Reactie gemeente

Zoals in par.4.2 van deze toelichting is beschreven, is in het bestemmingsplan de mogelijkheid opgenomen tot opbouw van een deel van het éénlaagse bouwdeel van de schakelbungalows. Hiermee is tegemoet gekomen aan een veelgehoorde wens tot uitbreiding van de woonoppervlakte. De keuze voor deze uitbreidingsmogelijkheid is gebaseerd op een stedenbouwkundige modellenstudie, waarbij de ruimtelijke effecten van verschillende uitbreidingsmogelijkheden voor wat betreft de schaduwwerking, de privacy en het stedenbouwkundig beeld van de schakelbungalows zijn onderzocht.

Gebleken is dat met de gekozen opbouwmogelijkheid geen verlies aan privacy en geen schaduwhinder voor omwonenden hoeft op te treden, en dat het schakeleffect dat voor deze rijen bungalows zo karakteristiek is, blijft bestaan. In de schakeling blijft de individuele woning herkenbaar, en er ontstaat geen aaneengesloten, dichte gevelwand, zoals bij rijenhuizen het geval is. Juist in de verkaveling van De Legmeer, met relatief veel bouwstroken voor rijenhuizen, zorgen de schakelbungalows voor een gewenste afwisseling.

Een grotere dakopbouw die het gehele éénlaagse bouwdeel zou beslaan, zou dit effect geheel teniet doen. De relatief geringe meerwaarde van het grotere woonoppervlak, dat bij volledige bebouwing voor de bewoner zou ontstaan, weegt niet op tegen de aantasting van het stedenbouwkundige beeld, die het teweeg zou brengen. Daarbij komt dat bouwen aan of tegen de gevel van het buurhuis aanleiding kan zijn voor verminderde privacy.

Ook de eindwoningen maken onderdeel uit van de massa van schakelbungalows. Een andere/grotere opbouw of aanbouw op of aan deze woningen, leidt tot verlies in eenheid. De eindwoningen liggen (meestal) duidelijk vanuit de openbare ruimte in het zicht, waardoor de forsere opbouw meer opvalt. Er moet voor worden gewaakt dat door toepassing van verschillende uitbreidingsmogelijkheden de eenheid en herkenbaarheid van de schakelbungalows wordt aangetast.

Bedacht moet worden dat de schakelbungalows, ook de eindwoningen, beschikken over de normale uitbreidingsmogelijkheden in de vorm van aan- en uitbouwen, die standaard ook voor de andere woningen gelden.

De heer Kas (inspraakreactie 5) heeft bezwaar tegen de in het bestemmingsplan opgenomen bouw mogelijkheden op voormalig gemeentegroen bij andere woningen dan de drive-in-woningen.

Tevens maakt hij bezwaar tegen de mogelijkheid om aan de achterzijde van de woning tot 3 m uit te bouwen, omdat dit bij andere woningen dan de drive-in-woningen tot lichtverlies leidt. Uitbouw tot 2 m wordt ruim voldoende geacht.

In de voorschriften is gesteld dat een terrein- of erfafscheiding niet meer dan 2 m hoog mag zijn. Hier tegenover staat dat een uitbouw en/of opstal 3 m hoog mag zijn. Hoe verhoudt zich dit tot elkaar?

Reactie gemeente

De gemeente voert een actief verkoopbeleid voor gedeelten van openbaar groen die vanwege efficiënt beheer beter geprivatiseerd kunnen worden en voor oorspronkelijk openbaar groen dat in het verleden via huurcontracten is uitgegeven. In 1999 zijn hiervoor richtlijnen opgesteld. Voor situaties bij een kopgevel kan een strook van 1,5m in verkoop worden gebracht, mits dit de kwaliteit van de woonomgeving niet aantast.

In het bestemmingsplan zijn gronden van het oorspronkelijke openbaar groen, die uitgegeven zijn aan particulieren, opgenomen in de woonbestemming (niet te bebouwen).

In het oorspronkelijke bestemmingsplan De Legmeer waren achtertuinen bij o.a. de drive-in woningen, die grenzen aan het openbare gebied, zoals bijv. bij In het Rond, deels bestemd als (niet met erfbebouwing te bebouwen) tuin. Hiermee werd een blijvend groene uitstraling in de overgang van openbaar en privégebied nagestreefd. In de loop der jaren is dit niet volledig houdbaar gebleken en zijn hier toch bijgebouwtjes en hoge schuttingen verzeen. Mede als gevolg van het vergunningsvrij bouwen, dat ingevolge de Woningwet in achter- en zijtuinen niet kan worden uitgesloten, is nu voor het onderhavige bestemmingsplan besloten voor deze achtertuinen de standaard bijgebouwenregeling van toepassing te verklaren.

In de regeling voor woninguitbreiding (w.o. standaard 3m uitbouw aan de achterzijde) is een evenwicht gezocht in enerzijds de begrijpelijke wens van bewoners voor vergroting van het woonoppervlak en anderzijds de noodzaak om open, groene ruimte van voldoende formaat bij de woning te behouden. De achteruitbouw is beperkt tot de begane grondlaag, en heeft geen onevenredige invloed op de woonkwaliteit van buurhuizen, w.o. bijvoorbeeld de privacy en de lichtinval.

Schuttingen en woninguitbreidingen zijn bouwwerken van geheel verschillende orde en zij hebben stedenbouwkundig ook een heel verschillende ruimtelijke uitstraling. Voor de hoogte van schuttingen (2m) is aangesloten bij de regelgeving voor vergunningsvrij bouwen. De hoogte van aan- of uitbouwen aan woningen is gerelateerd aan de hoogte van de bouwlaag waaraan wordt aangebouwd.

6.2 Overleg artikel 10 Bro

Het voorontwerp bestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 10 Bro toegezonden aan de volgende instanties:

1. Provincie Noord-Holland, directie Subsidies, Handhaving en Vergunningen
2. VROM-Inspectie
3. NUON
4. KPN Telecom Netwerkdiensten, afdeling UTN Straalverbindingen
5. Waternet
6. Gemeente Amstelveen
7. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
8. Milieufederatie Noord-Holland
9. Ministerie van Economische Zaken
10. PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland
11. ENECO Energie Amstelland
12. Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland
13. Gasunie Directie West
14. Schadeschap Luchthaven Schiphol
15. Kamers van Koophandel Amsterdam
16. Gemeente Aalsmeer
17. Groengroep Uithoorn
18. VAC
19. Seniorenraad
20. Connexxion

De instanties genoemd onder de nummers 1 t/m 6 hebben inhoudelijke opmerkingen over het voorontwerpbestemmingsplan gemaakt. De opmerkingen worden hieronder kort samengevat en beantwoord. De gemeente Aalsmeer en Gasunie hebben geantwoord geen opmerkingen over het bestemmingsplan te hebben. De overige instanties hebben niet gereageerd.

1. Provincie Noord-Holland, directie Subsidies, Handhaving en Vergunningen

1.1 Uitwerkingsregels

De uitwerkingsregels van de bestemming "Centrum (C-U)" in artikel 10 van de voorschriften sluiten nog niet aan bij de plankaart. Op de plankaart zijn geen hoogtes en bebouwingspercentages opgenomen. Ook is geen inzicht gegeven in de fasering en het programma. Verzocht wordt de voorschriften op deze punten aan te vullen. Het plan bestemt de in het uit te werken plandeel bestaande functies weg. In de toelichting dient inzichtelijk te worden gemaakt dat dit aanvaardbaar is.

Reactie gemeente

Momenteel vindt een studie naar herstructurering van het centrumgebied plaats. Er is nog niet bekend hoe het gebied in de nieuwe situatie wordt ingevuld. In dit bestemmingsplan is daarom de bestaande situatie globaal bestemd, rekening houdend met de rechten overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan. De plankaart is inmiddels aangevuld met bouwregels. Wanneer overeenstemming is over de invulling en fasering van het gebied, zal hiervoor een uitwerkingsprocedure overeenkomstig artikel 11 WRO worden gevoerd.

1.2 Toepassing artikel 19 lid 2 WRO

Na afronding van het artikel-10 Bro overleg bestaat in beginsel de mogelijkheid gebruik te maken van artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit is al-

leen mogelijk als het bestemmingsplan vóór afronding van het overleg aan de Subcommissie voor de gemeentelijke plannen en de standsvernieuwing wordt toegezonden. Hun advies is maatgevend voor de reikwijdte van de gemeentelijke bevoegdheid omtrent toepassing van artikel 19 lid 2 WRO.

Reactie gemeente

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

1.3 Tekstuele opmerkingen

De op bladzijde 13 van de toelichting, tweede alinea van paragraaf 3.1.5 beschreven zijtak van de Zuidtangent (Aalsmeer-Uithoorn) is inmiddels in uitvoering. De tekst in de IGGV is daarmee achterhaald.

Op bladzijde 14 van de toelichting, tweede alinea van boven, laatste zin, staat het woord 'kruiding'. Dit moet zijn 'kruising'.

Reactie gemeente

De toelichting is hierop aangepast.

2. VROM-Inspectie

Namens het Ministerie van VROM heeft de VROM-Inspectie enkele opmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan.

2.1 Luchtkwaliteit

In de toelichting van het plan wordt op het punt luchtkwaliteit gerefereerd aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Op 15 november 2007 is het BLK2005 vervangen door de Wet Luchtkwaliteitseisen. De hierbij tevens in werking getreden AMvB en Ministeriële regeling 'Niet in betekenende mate bijdragen' zijn het toetsingskader geworden voor projecten op het gebied van luchtkwaliteit. Verzocht wordt het plan in overeenstemming te brengen met de nieuwe regelgeving.

Reactie gemeente

De toelichting is op dit punt aangepast, zie paragraaf 3.4.2.

In het bestemmingsplan vinden geen ontwikkelingen plaats van een dusdanige omvang dat deze (cf. het gestelde in de AMvB en in de Ministeriële regeling) 'in betekenende mate' zouden bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Projecten kleiner dan 500 woningen bij één ontsluitingsweg en 1000 woningen bij twee ontsluitingen dragen 'niet in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Nieuwe woningbouw in het centrumgebied zal te allen tijden onder de grens van 500 woningen blijven. Daarom kan veilig worden gesteld dat ook de centrumontwikkeling 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

2.2 Externe veiligheid

In het voorontwerpbestemmingsplan wordt volgens VROM onvoldoende ingegaan op het onderwerp externe veiligheid. In de toelichting is niet duidelijk aangegeven of er in (de directe nabijheid van) het plangebied sprake is van inrichtingen die vallen onder het Bevi. En wanneer deze aanwezig zijn, wat de consequenties zijn voor het onderhavige plangebied. Uiterlijk binnen 3 jaar na het inwerking treden van het Bevi dienen alle kwetsbare objecten buiten de 10-5 contour van een risicovolle inrichting te liggen. En op 1 januari 2010 dienen alle kwetsbare objecten buiten de 10-6 contour van een risicovolle inrichting te liggen. Dit geldt ook voor bestaande kwetsbare objecten.

In paragraaf 3.4.5 van de toelichting wordt aangegeven dat over de N201 en de Zijdelweg vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en dat, ondanks de omlegging van de N201 in 2010 deze transportroute van invloed zal blijven op het plangebied. Verzocht wordt de waarde voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico expliciet op te nemen in de toelichting.

Reactie gemeente

De toelichting is op dit onderwerp aangevuld, zie paragraaf 3.4.5.

In en rond het plangebied zijn geen inrichtingen aanwezig die vallen onder het Bevi. Er zijn dan ook geen kwetsbare objecten die liggen in een risicocontour.

Plaatsgebonden en groepsrisico vanwege N201

Zoals in het streekplan Noord-Holland Zuid (par. 7.6, blz. 150) is vermeld, is op basis van bestaande onderzoeksgegevens gebleken dat het plaatsgebonden risico op zijn hoogst enkele tientallen meters buiten de vervoersassen van gevaarlijke stoffen ligt. Binnen 200 meter ter weersijden van vervoersassen dienen gemeenten te onderzoeken of er uit het plaatsgebonden risico en het groepsrisico beperkingen voortvloeien. Bij afstanden van meer dan 200 meter ter weersijden van de vervoersassen gevaarlijke stoffen vindt geen toetsing van ruimtelijke ontwikkelingen aan de risicocontouren plaats. Wel zal bij grote projecten met een hoge dichtheid van personen moeten worden voldaan aan de oriënterende waarde van het groepsrisico.

De wijk De Legmeer ligt op meer dan 200 m afstand van het nieuwe tracé van de N201. Het is een bestaande woonwijk, waar slechts binnen bestaande hoofdfuncties in geringe mate ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

Het aspect externe veiligheid is in het kader van de voorbereiding en de besluitvorming over het nieuwe tracé van de N201 onderzocht. Het tracé, dat is vastgelegd en inmiddels in uitvoering is, vormt geen veiligheidsrisico voor de woonwijk. In het kader van deze actualisering van het bestemmingsplan is daarom geen nieuw onderzoek naar het plaatsgebonden of groepsrisico uitgevoerd. Volstaan wordt met de vermelding in de toelichting dat de wijk buiten de toetsingsafstand voor externe veiligheid vanwege vervoer voor gevaarlijke stoffen ligt en dat de wettelijke normen niet worden overschreden.

2.3 Luchthavenindelingbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit voorziet in beperkingen aan het ruimtegebruik. Het beperkingengebied beslaat voor een deel het onderliggende plangebied. Het Lib ziet echter niet alleen op bouwbeperkingen in aantal geluidgehinderde bestemmingen, maar ook op bouwhoogten en vogelaantrekkelijk grondgebruik. In de toelichting is slechts marginaal melding gemaakt van de beperkende werking die het Lib heeft op het plangebied. De voorschriften en toelichting dienen echter melding te maken van de genoemde verschillende beperkingen. Verzocht wordt het plan in overeenstemming te brengen met de regelgeving van het Lib.

Reactie gemeente

De toelichting (par. 3.1.1) is op dit onderwerp aangevuld.

Het plangebied is geheel gelegen in een hoogtebeperkingengebied behorende bij het Luchthavenindelingbesluit. Het gaat hier om een hellend vlak, waarbij de maximale bouwhoogte aan de noordzijde van De Legmeer 50 m bedraagt en gelijkmatig toeneemt tot een maximale bouwhoogte van 70 m aan de zuidzijde van De Legmeer. Nergens in het plangebied zijn dergelijke hoogtes toegestaan (hoogste maximale bouwhoogte is 27 m).

Daarnaast geldt ingevolge het Lib voor de gehele wijk een verbod op vogelaantrekkelijke functies. Dit verbod heeft voor een bestaande woonwijk waarvan de inrichting niet zal worden gewijzigd geen gevolgen.

Omdat bouwhoogtes en functies al in het bestemmingsplan zijn geregeld en nergens meer toelaten dan door het Lib wordt beperkt, behoeven de voorschriften of de plankaart niet te worden aangepast.

3. NUON

3.1 Ligging 50 kV hoogspanningskabel

NUON heeft het plan beoordeeld op de aanwezigheid van hoogspanningskabels en leidingen en telecomkabels. Langs de uiterste zuidgrens van het plangebied, in de oude spoorlijn, is een 50 kV hoogspanningskabel gelegen, alsmede enkele telecomkabels. Verzocht wordt in de planvorming rekening te houden met de aanwezigheid van deze kabels.

Reactie gemeente

De genoemde kabels liggen geheel buiten het plangebied van bestemmingsplan De Legmeer. Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

4. KPN Telecom Netwerkdiensten, afdeling UTN Straalverbindingen

4.1 Straalverbindingen

KPN heeft het plan beoordeeld op de aanwezigheid van straalverbindingen. Er zijn geen straalverbindingen in het plangebied aanwezig. Het voorontwerp gaf geen aanleiding tot opmerkingen.

Reactie gemeente

In het voorontwerp waren twee straalpaden op de plankaart opgenomen. Deze zijn van de kaart verwijderd.

5. Waternet

5.1 Compensatie toename verhard oppervlak

In de toelichting van het bestemmingsplan is vermeld dat op de voormalige spoorbaan Amsterdam-Nieuwersluis een hoogwaardige openbaar vervoersvoorziening Zuid Tangent (HOV) wordt gerealiseerd. De aanleg van deze busbaan zal gepaard gaan met een grote toename aan verhard oppervlak en dient conform de regels in de 'Keur' afdoende te worden gecompenseerd door toename van het bergend wateroppervlak. De compensatie hiervoor dient nu al te worden vastgelegd in het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

Over de aanleg van de busbaan zal te zijner tijd overleg met het hoogheemradschap plaatsvinden. Nu is nog niet bekend hoeveel de verhardingstoename bedraagt en hoe groot het vereiste oppervlak aan compensatiewater zal bedragen. Wanneer dit bekend is, zijn afspraken te maken over hoe en waar de compensatie zal plaats vinden.

5.2 Grondwaterbeheer

In paragraaf 3.6.4 'Waterplan Uithoorn' van de toelichting is vermeld dat voor het grondwaterbeheer (landelijk) nog geen duidelijke afspraken zijn gemaakt. Inmiddels zijn deze afspraken gemaakt, en ligt de grondwaterzorgtaak bij de gemeente. Waternet adviseert om de afspraken zoals gemaakt in het Waterplan Uithoorn op dit gebied in de toelichting te benoemen.

Reactie gemeente

De toelichting, paragraaf 3.6.4 is hierop aangepast.

5.3 Steigers

In het bestemmingsplan zijn bouwvoorschriften voor steigers opgenomen in artikel 8 'Water'. Hierin is uitgegaan van een breedte van de steiger gelijk aan de perceelsbreedte van de woning tot een maximum van 12 m. In de Keur zijn ook eisen gesteld aan steigers. De maximale lengte van steigers is 6 m en de breedte 1,2 m, waarbij geldt dat het werk bij voorkeur drijvend moet zijn uitgerust en anders op maximaal 2 palen rust. Waternet ziet graag de bouwvoorschriften in het bestemmingsplan op de eisen uit de Keur worden afgestemd. De aanleg van nieuw op te richten boothuizen wordt volgens de Keur niet toegestaan.

Reactie gemeente

Artikel 8 van de voorschriften is hierop aangepast.

5.4 Watertransportleiding

In artikel 11 van de voorschriften onder lid 2, is het onder voorwaarden (oa. Advies van beheerder) mogelijk gemaakt om te bouwen in de strook waar de watertransportleiding is gelegen. Verzocht wordt om de tekst zodanig aan te passen, zodat bouwwerken in een strook van 20 meter breed (10 meter aan weersijden) van de watertransportleiding, niet mag worden gebouwd ten behoeve van overige bestemmingen. Dit gezien het feit dat Waternet altijd negatief zal adviseren bij aanvraag door derden voor het realiseren van een bouwwerk in de waterstrook.

Reactie gemeente

De watertransportleiding in de Weegbree loopt onder een bestaand en ingericht stedelijk gebied door, oa. Groenstroken, parkeerterrein en de toekomstige openbaar vervoersvoorziening HOV. Hier gelden ook andere bestemmingen (Groen, Verkeer en Verkeer-Verblijf) met de daarbij behorende belangen. Bebouwing, in de vorm van bijvoorbeeld lantaarnpalen, is hier niet uitgesloten. In het voorschrift is de voorwaarde opgenomen dat uitsluitend na instemming van de leidingbeheerder gebouwd kan worden. Het op voorhand uitsluiten van bebouwingsmogelijkheden anders dan die ten behoeve van de watertransportleiding doet geen recht aan de overige aanwezige belangen die hier spelen. Ook de leidingbeheerder heeft met deze belangen te maken. De belangenafweging krijgt vorm in de dubbelbestemming (artikel 11) van het gemeentelijke bestemmingsplan, dat hiervoor het juiste instrument is.

Ter verduidelijking van de ligging van de beschermingszone is op de plankaart een arcering opgenomen met een breedte van 10 m aan weersijden van de leiding. Ook is in artikel 11 van de voorschriften de breedte van de beschermingszone vermeld.

6. Gemeente Amstelveen

6.1 Busbaan

De gemeente Amstelveen vraagt aandacht te geven aan de breedte van strook die op de plankaart is aangeduid als 'busbaan'. Deze levert namelijk op bestemmingsplanniveau een inconsistent beeld op. Op bepaalde plaatsen heeft de strook een breedte van 12 m, elders 8 à 9 m. Kaart en voorschrift zijn wat betreft de busbaan niet goed op elkaar afgestemd.

Reactie gemeente

Het tracé van de busbaan als HOV-voorziening is nog onderwerp van studie en staat als gevolg hiervan nog onvoldoende vast. Om de voorbereiding van het bestemmingsplan voor de wijk niet op te houden is besloten om de voormalige spoordijk buiten het bestemmingsplangebied te brengen. De westelijke plangrens is daarvoor verlegd naar de teen van de dijk, waar deze overgaat in de aanliggende watergang.

Zodra de voor de busbaan benodigde onderzoeken zijn uitgevoerd en de besluitvorming over het tracé voldoende ver gevorderd is, zal deze HOV-voorziening in een eigen bestemmingsplanprocedure planologisch worden vastgelegd.

6.2 Consequent gebruik van termen: HOV-voorziening of openbaar vervoer

In paragraaf 1.2 wordt gesproken over een openbaar vervoersvoorziening aan de westzijde van het plangebied en een HOV-voorziening aan de zuidzijde van het plangebied, terwijl in paragraaf 4.3.1 wordt gemeld dat aan de westzijde van het plangebied een HOV-voorziening wordt ingericht. Verzocht wordt eenduidig aan te geven waar sprake is van een reguliere openbaar vervoersvoorziening en waar deze een hoogwaardig karakter zal hebben.

Reactie gemeente

De toelichting is hierop aangepast.