

## **Gemeente Uithoorn**

### **Bestemmingsplan Legmeer-West**

#### **Stadium planprocedure**

In ontwerp ter inzage gelegd  
d.d. 10 september tot en met 8 oktober 2004  
Gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad  
d.d. 27 januari 2005  
Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten  
d.d.

#### **Planinhoud**

Toelichting  
Bijlage I: Toelichting op Staat van Bedrijfsactiviteiten  
Bijlage II: Toelichting op Staat van Horeca-activiteiten  
Voorschriften  
Bijlage A: Staat van Bedrijfsactiviteiten  
Bijlage B: Staat van Bedrijfsactiviteiten beroepen en bedrijven aan huis regeling  
Bijlage C: Staat van Horeca-activiteiten  
Bijlage D: Stedenbouwkundig plan  
Plankaart 101067-0143-01

#### **Opstellers**

F. Lewis, tuin en landschapsarchitect, bna  
mr. Y. van Baak, juriste  
Ing. R. van Esschoten, stedenbouwkundige

#### **Projectnummer**

101067-0143

#### **Datum**

7 februari 2005



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](mailto:vvk@vvk.nl)  
Homepage: [www.vvk.nl](http://www.vvk.nl)

# Inhoud Toelichting

|          |                                                 |           |
|----------|-------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Aanleiding</b>                               | <b>2</b>  |
| 1.1      | Algemeen                                        | 2         |
| 1.2      | De plangrens                                    | 2         |
| 1.3      | Vigerende bestemmingsplannen                    | 2         |
| <b>2</b> | <b>Ruimtelijk kader</b>                         | <b>4</b>  |
| 2.1      | Europese beleid                                 | 4         |
| 2.1.1    | Vogel- en Habitatrichtlijn                      | 4         |
| 2.1.2    | Kaderrichtlijn Water                            | 4         |
| 2.1.3    | Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit                   | 4         |
| 2.1.4    | Verdrag van Valetta                             | 5         |
| 2.2      | Rijksbeleid                                     | 6         |
| 2.2.1    | Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening        | 6         |
| 2.2.2    | Nota Ruimte                                     | 6         |
| 2.2.3    | Vierde Nota Waterhuishouding                    | 7         |
| 2.2.4    | Nationaal Verkeer- en Vervoerplan (Concept)     | 7         |
| 2.2.5    | Nationaal Milieubeleidsplan 4                   | 8         |
| 2.2.6    | Luchthavenindelingbesluit Schiphol              | 9         |
| 2.2.7    | Flora- en Faunawet en Natuurbeschermingswet     | 10        |
| 2.2.8    | Structuurschema Groene Ruimte (2)               | 10        |
| 2.2.9    | Besluit Luchtkwaliteit                          | 10        |
| 2.2.10   | Wetsvoorstel Wet Buitenspeelruimte              | 11        |
| 2.2.11   | “Anders omgaan met water”, Waterbeleid 21e eeuw | 12        |
| 2.3      | Provinciaal beleid                              | 13        |
| 2.3.1    | Vigerend Streekplan Noord-Holland Zuid          | 13        |
| 2.3.2    | Deelstroomgebiedsvisie                          | 14        |
| 2.3.3    | Cultuurhistorische Waardenkaart                 | 15        |
|          | Bezonning                                       | 15        |
| 2.4      | Gemeentelijk beleid                             | 15        |
| 2.4.1    | Instructie Handhaving                           | 15        |
| 2.4.2    | Bebouwingsleidraad gemeente Uithoorn            | 16        |
| 2.4.3    | Intergemeentelijke Gebiedsvisie                 | 16        |
| <b>3</b> | <b>Gebiedsvisie</b>                             | <b>18</b> |
| 3.1      | Beschrijving plangebied en omgeving             | 18        |
| 3.2      | Stedenbouwkundige hoofdstructuur                | 20        |
| 3.2.1    | Hoofdstructuur                                  | 20        |
| 3.2.2    | Woningdifferentiatie                            | 22        |
| 3.2.3    | Water en groen                                  | 22        |
| 3.2.4    | Verkeer                                         | 24        |
| 3.3      | Beeldkwaliteit                                  | 32        |
| 3.3      | Beeldkwaliteit                                  | 33        |
| 3.4      | Profielen                                       | 35        |
| <b>4</b> | <b>Onderzoeken</b>                              | <b>39</b> |
| 4.1      | Natuur- en ecologietoets                        | 39        |
| 4.1.1    | Vogel- en Habitatrichtlijn, Flora en Faunawet   | 39        |
| 4.2      | Archeologietoets                                | 40        |
| 4.2.1    | Archeologie en historische geografie            | 40        |
| 4.2.2    | Archeologisch onderzoek                         | 40        |
| 4.3      | Verkeerstoets                                   | 41        |
| 4.3.1    | Verkeersonderzoek                               | 41        |

|          |                                                                       |           |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4.3.2    | Kruising Noorddammerweg / N201                                        | 42        |
| 4.3.3    | Aansluiting N201 en Kootpark                                          | 42        |
| 4.4      | Milieutoets                                                           | 43        |
| 4.4.1    | Water                                                                 | 43        |
| 4.4.2    | Bodem                                                                 | 44        |
| 4.4.3    | Lucht                                                                 | 48        |
| 4.4.4    | Luchthavenindelingbesluit Schiphol                                    | 49        |
| 4.4.5    | Geluid                                                                | 49        |
| 4.4.6    | Licht                                                                 | 50        |
| 4.4.7    | Besluit glastuinbouw                                                  | 50        |
| 4.4.8    | Externe veiligheid                                                    | 51        |
| <b>5</b> | <b>Planopzet en bestemmingsregeling</b>                               | <b>52</b> |
| 5.1      | Algemeen                                                              | 52        |
| 5.2      | De bestemmingen                                                       | 53        |
| 5.3      | Algemene bepalingen                                                   | 61        |
| <b>6</b> | <b>Uitvoerbaarheid van het plan</b>                                   | <b>63</b> |
| 6.1      | Financieel-economische uitvoerbaarheid                                | 63        |
| 6.2      | Handhaving                                                            | 63        |
| <b>7</b> | <b>Het overleg</b>                                                    | <b>64</b> |
| 7.1      | Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 | 64        |
| 7.2      | Inspraak                                                              | 80        |

# 1

## Aanleiding

### 1.1 Algemeen

Aan de westzijde van Uithoorn, aansluitend aan de woonwijk De Legmeer, is het gebied Legmeer-West gelegen. De gemeente Uithoorn wil dit gebied als bouwlocatie ontwikkelen.

### 1.2 De plangrens

Het plangebied Legmeer-West is rechthoekig van vorm en heeft duidelijke begrenzingen:

- de Randweg in het noorden, tevens gemeentegrens met Amstelveen;
- de spoordijk van de voormalige spoorlijn Amsterdam Nieuwersluis met de evenwijdig daaraan gelegen Amstelveense tocht in het oosten. Langs de spoordijken zijn enige volkstuinten gelegen;
- de spoordijk van de voormalige spoorlijn Aalsmeer Nieuwersluis in het zuiden van het plangebied;
- in het westen van het plangebied, de Noorddammerweg.

De oppervlakte van het gebied bedraagt ruim 60 ha.

### 1.3 Vigerende bestemmingsplannen

De gronden in het plangebied zijn eerder geregeld in het bestemmingsplan "Landelijk Gebied 1984" (vastgesteld op 21 maart 1984), dat met de Kroonuitspraak d.d. 15 maart 1991 grotendeels rechtskracht verkreeg. In dit plan was het merendeel van de gronden conform het bestaand gebruik bestemd voor agrarische doeleinden, te weten "agrarische doeleinden II" voor de niet te bebouwen agrarische productiegronden en "agrarische doeleinden IV" voor het agrarisch bebouwingsvak ter plekke van de, inmiddels voormalige, boerderij aan de Noorddammerweg. Voorts was de bestaande woning aan de Randweg als zodanig bestemd.

In dat bestemmingsplan was voor het onderhavige plangebied tevens de bestemming "Wegen" opgenomen ten behoeve van de omlegging van de Provinciale weg N 201 buiten de kern om. De Kroon heeft deze bestemming buiten goedkeuring gehouden, omdat destijds (in 1991) realisering niet binnen de planperiode werd voorzien. Sindsdien heeft hierover nadere besluitvorming plaatsgevonden. Gekozen is voor een nieuw tracé buiten dit plangebied voor deze weg, te realiseren binnen 10 jaar.

De verbindende bestemming "Wegen" naar de bestaande Legmeer was eerder geregeld in:

- bestemmingsplan "De Legmeer"
  - vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 27 augustus 1970;
  - goedgekeurd door gedeputeerde staten d.d. 12 oktober 1971;
- uitwerking "De Legmeer Deel III 1973"
  - vastgesteld door burgemeester en wethouders d.d. 28 februari 1973;
  - goedgekeurd door gedeputeerde staten d.d. 22 mei 1973;
- uitwerking "De Legmeer deel IV 1973"
  - vastgesteld door burgemeester en wethouders d.d. 18 oktober 1973;
  - goedgekeurd door gedeputeerde staten d.d. 22 januari 1974.

De rotonde nabij het Burgemeester Kootpark (ten zuidoosten van het plangebied) is thans geregeld in een gedeelte van de volgende bestemmingsplannen:

- bestemmingsplan "De Kwakel 1987"
  - vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 25 juni 1987;
  - goedgekeurd door gedeputeerde staten op 23 januari 1988;

- bestemmingsplan "Uitbreidingsplan in hoofdzaak"
  - vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 3 september 1962;
  - goedgekeurd door gedeputeerde staten op 4 mei 1965;
- bestemmingsplan "Sportlaan 1993"
  - vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 30 september 1993;
  - goedgekeurd door gedeputeerde staten op 21 december 1993;
- bestemmingsplan "Burgemeester Kootpark 1998"
  - vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 17 september 1998
  - goedgekeurd door gedeputeerde staten op 24 november 1998

# 2

## Ruimtelijk kader

### 2.1 Europese beleid

#### 2.1.1 Vogel- en Habitatrichtlijn

De in 1979 door de Raad van de Europese Gemeenschappen vastgestelde Vogelrichtlijn (79/43/EEG) heeft tot doel: de bescherming van het beheer van alle op het grondgebied van de Europese unie in het wild levende vogels en hun habitats. De richtlijn heeft betrekking op zowel de bescherming van soorten als op bescherming van gebieden. De rechtsgevolgen die voortvloeien uit de Vogelrichtlijn betreffen naast het aanwijzen van Speciale Beschermingszones, ook de verplichting om passende maatregelen te nemen om de kwaliteit van de leefgebieden voor de vogels niet te laten verslechteren. Verder mogen in de Speciale Beschermingszone geen storende factoren buiten de Speciale Beschermingszones die gevolgen hebben in Speciale Beschermingszones optreden die negatieve gevolgen hebben voor het voortbestaan van de vogelsoorten, die door de vogelrichtlijn beschermd worden.

De in 1992 vastgestelde Habitatrichtlijn (92/43/EEG) is het voornaamste stuk regelgeving van de Europese Gemeenschap ter bevordering van de biologische verscheidenheid. De richtlijn heeft betrekking op zowel de bescherming van soorten als op bescherming van Speciale Beschermingszones.

Iedere lidstaat moet op zijn grondgebied de gebieden, die voor het behoud van de onder de richtlijn vallende habitats en soorten het belangrijkst zijn, identificeren en vervolgens aanwijzen als Speciale Beschermingszone. Met betrekking tot deze zones worden juridische of contractuele maatregelen genomen of worden eventuele beheersplannen opgesteld. Doel hiervan is deze zones op langere termijn te behouden, waarbij menselijk activiteiten geïntegreerd worden vanuit een optiek van duurzame ontwikkeling.

Op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn worden gebieden dus aangewezen als Speciale Beschermingszone. Deze gebieden maken deel uit van Natura 2000, het Europese initiatief om een ecologisch netwerk van natuurgebieden in Europa duurzaam te beschermen. Het plangebied is niet aangewezen als Speciale Beschermingszone in de zin van artikel 4 van de Vogelrichtlijn of de artikelen 3 en 4 van de Habitatrichtlijn. Wel geldt de soortenbescherming.

#### 2.1.2 Kaderrichtlijn Water

Sinds december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) van kracht. De belangrijkste doelstelling is het geven van een kader voor het beheer van oppervlaktewater en grondwater op basis van stroomgebieden en stroomgebiedsdistricten. De richtlijn wil het duurzaam gebruik van water bevorderen en de gevolgen van overstroming en droogte beperken.

Daarnaast wil de richtlijn de aan water gebonden natuur beschermen en verbeteren met als uitgangspunt een goede ecologische toestand van het water. De Commissie Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw heeft onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om Nederland ook in de toekomst veilig en leefbaar te houden. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Waterbeleid voor de 21<sup>ste</sup> eeuw'.

De belangrijkste aanbevelingen waren: anticiperen in plaats van reageren, meer ruimte naast techniek en 'vasthouden-bergen-afvoeren'. Zie ook paragraaf 2.2.10.

#### 2.1.3 Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit

In september 1996 is de Europese Kaderrichtlijn luchtkwaliteit (92/62/EG) in werking getreden, waarin de grondbeginselen van het Europese luchtkwaliteitsbeleid zijn vastgelegd. Deze kaderrichtlijn wordt uitgewerkt in zogeheten 'dochterrichtlijnen' voor verschillende luchtverontreinigende stoffen. In 1999 trad de eerste dochterrichtlijn in werking voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof en lood (99/30/EG). Deze dochterrichtlijn stelt, m.b.t. de kwaliteit van de lucht, voor deze stoffen grenswaarden vast en geeft plandrempels en alarmdrempels. In 2001 is de tweede dochter-

richtlijn in werking getreden voor benzeen en koolmonoxide (2000/69/EG). De derde en tot nu toe laatste is de dochterrichtlijn betreffende ozon in de lucht (2002/3/EG).

De richtlijn luchtkwaliteit is van grote betekenis voor de ruimtelijke ordening. Alle gebiedsontwikkelingen die de aanleg van wegen, woonwijken, de inrichting van bedrijfsterrainen en industriële gebieden behelst, maar ook ontwikkelingen in het landelijk gebied hebben consequenties voor de luchtkwaliteit. De overheid moet bij ontwikkelingen dus rekening houden met de effecten van haar plannen om te waarborgen dat de kwaliteit van de lucht beschermd of verbeterd wordt. Via de Kaderrichtlijn wordt getracht tot een betere bescherming van volksgezondheid, flora en fauna en ook van cultureel en historisch erfgoed te komen. Bij de aanleg van grote wegen en drukke woonwijken moet rekening worden gehouden met de grenswaarden voor stikstofoxide (NO<sub>x</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) omdat op deze locaties overschrijdingen van deze emissienormen kunnen worden geconstateerd.

In gebieden waar grenswaarden overschreden worden, is de meest kritische norm veelal de jaargemiddelde norm voor NO<sub>2</sub> van 40 µg/m<sup>3</sup>. Deze norm moet uiterlijk in 2010 gerealiseerd worden. Aan deze norm is ook een plandrempeel gekoppeld. Tot 2010 mogen de concentraties gemiddeld over een jaar dus hoger zijn dan de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>. Indien in 2010 de jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-norm nog overschreden wordt is het zaak alle mogelijke kosteneffectieve maatregelen te treffen die ervoor kunnen zorgen dat in 2010 wel aan de norm wordt voldaan. Behoort dat niet tot de mogelijkheden dan is het zaak te overwegen het betreffende gebied tijdelijk een zodanige bestemming te geven dat blootstelling van mensen aan de concentraties wordt voorkomen. Is ook dat niet mogelijk dan dient uiterst zorgvuldig afgewogen te worden welke bestemming het gebied gegeven wordt. Dat kan in geen geval bestemmingen betreffen die ertoe leiden dat gevoelige groepen aan de te hoge concentraties worden blootgesteld. Het kan er dus op neerkomen dat bepaalde ontwikkelingen niet worden toegestaan, omdat de luchtkwaliteit dat niet toestaat.

#### 2.1.4 Verdrag van Valetta

Het Verdrag van Malta/Valetta, ook wel het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed, is op 16 januari 1992 in Valetta (op Malta) tot stand gekomen. Bescherming van het archeologisch erfgoed in de bodem en inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling door het mee te wegen in de besluitvorming is onderwerp van het Verdrag. Een voorstel voor een Wet op de Archeologische Monumentenzorg (= wijzigen Monumentenwet 1988) is in 2003 aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 29259) gestuurd ter implementatie van het Verdrag van Malta/Valetta in Nederland.

Hoofdpunten in het Verdrag van Malta/Valetta zijn:

1. Behoud van het archeologisch erfgoed *in situ*.  
Uitgangspunt van het Verdrag is dat behoud en beheer in de bodem, dat wil zeggen '*in situ*' de beste bescherming van het archeologische bodemarchief is. Alleen daar waar behoud niet mogelijk is, zal archeologisch onderzoek moeten worden verricht, om de archeologische informatie te kunnen bewaren. Archeologisch onderzoek is dus een laatste redmiddel.
2. Volledige erkenning/doorwerking van archeologie in planologische besluitvorming.  
Door de archeologie te betrekken in de planologische besluitvorming, kunnen mogelijke archeologische resten in een vroeg stadium worden herkend, waardoor planaanpassing een optie is om het bodemarchief te behouden (waardoor de kosten van een eventueel archeologisch onderzoek kunnen worden gedrukt).
3. Veroorzakersprincipe: de initiatiefnemer betaalt.

Degene die het initiatief neemt om de 'bodem te verstoren' zal de kosten voor het archeologisch onderzoek op zich moeten nemen.

4. Verbreding archeologisch draagvlak.  
Het maatschappelijk draagvlak voor de archeologie moet worden verbreed om meer begrip te kweken voor het cultureel erfgoed. Archeologische informatie moet toegankelijk zijn voor een breed publiek.

## 2.2 Rijksbeleid

### 2.2.1 Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening

Het rijk heeft in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening de zorg voor de dagelijkse leefomgeving van Nederlanders als thema voor ruimtelijk en sociaal beleid naar voren gebracht. Binnen de dagelijkse leefomgeving liggen basiswaarden van onze samenleving, zoals ruimtelijke en maatschappelijke integratie en veiligheid, verankerd. De primaire zorg voor het op peil houden van die dagelijkse leefomgeving ligt bij de burgers zelf en, daarop aansluitend, bij gemeenten en andere overheidsorganen.

Het onderhavige bestemmingsplan kan in dat kader worden geplaatst. Op basis van wensen en vooruitzichten die nu leven wordt het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van het wonen, de voorzieningen en de andere functies die in het dorp aanwezig zijn, voor de nabije toekomst vastgelegd. Zowel woningen als de inrichting van de openbare ruimte zullen moeten voldoen aan eigentijdse eisen van kwaliteit en comfort. De bestemmingsregeling zal hiervoor de ruimte moeten bieden.

De zorg voor de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving komt ook tot uiting in het beleid van overheden tot handhaving van planologische regelingen. Dat kan alleen wanneer die regelingen actueel zijn, en ook de instrumenten bieden voor handhaving. Ook in dat kader dient de onderhavige bestemmingsplanontwikkeling gezien te worden.

De Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening is inmiddels ingetrokken. In april 2004 wordt diens opvolger, de Nota Ruimte, verwacht.

### 2.2.2 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte is het ontwikkelen van Schiphol op de huidige locatie tot 2030 het 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 ruimteveragende functies moet voldoende ruimte worden gelaten voor de verdere ontwikkeling van Schiphol. Dit betekent dat woningbouw in de omgeving van Schiphol op plaatsen waar dit uit het oogpunt van geluid en (externe) veiligheid niet wenselijk is, moet worden vermeden. Concreet betekent dit dat geen *nieuwe* uitleglocaties kunnen worden ontwikkeld ten behoeve van woningbouw binnen en direct gelegen aan de 20 Ke-contour behorende bij het vijfbanenstelsel. "Direct gelegen aan de 20 Ke-contour" heeft in ieder geval betrekking op de gebieden bij Hoofddorp-west, Noordwijkerhout en de Legmeerpolder, die in de Nota Ruimte expliciet zijn aangewezen. Herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied zijn wel mogelijk. Onder bestaand bebouwd gebied wordt het gebied verstaan zoals dit onder meer in de Vinac (Vierde nota over de Ruimtelijke Ordening) is opgenomen. Door het Regionaal Orgaan Amsterdam (hierna ROA) zijn de op 5 maart 1999 gemaakte afspraken ten aanzien van de woningbouwplanning ROA tot 2005 met een doorkijk naar 2010 ingebracht bij de herijking van de Vinac in 2000. Legmeer-West is als uitleglocatie in deze woningbouwplanning opgenomen. De afspraken die door het Rijk met onder meer het ROA en de provincie zijn gemaakt in het kader van de herijking zijn vastgelegd in het convenant "intentieafspraken verstedelijking tot 2010 Regionaal Orgaan Amsterdam". Met inachtneming van dit convenant is het streekplan Noord-Holland Zuid op 17 februari 2003 vastgesteld. Hierin is Legmeer-West als stedelijk gebied, nl. als rode contour opgenomen. De in dit streekplan

toegevoegde bouwmogelijkheden blijven overeind met uitzondering van de gebieden bij Hoofddorp-West, Noordwijkerhout en de Legmeerpolder. Voornoemde, in de Nota Ruimte opgenomen, Legmeerpolder heeft betrekking op de Legmeerpolder gelegen op Amstelveens grondgebied. Deze locatie is in het streekplan Noord-Holland Zuid aangegeven als woningbouwlocatie. Legmeer-West is in het streekplan opgenomen als stedelijk gebied. Om die reden is woningbouw in Legmeer-West in overeenstemming met de Nota Ruimte.

### **2.2.3 Vierde Nota Waterhuishouding**

Het beleid over water is onder meer beschreven in de “Vierde Nota Waterhuishouding”. De Vierde Nota Waterhuishouding heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen.

Klimatologische veranderingen en een toename aan bebouwing maken het noodzakelijk dat er aanpassingen dienen te komen in het waterbeheer. In laag Nederland noodzaken veiligheid en opvang van water tot het reserveren van extra ruimte.

De beleidsdoeleinden uit de, inmiddels ingetrokken, Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening 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, in aansluiting op de Vierde Nota Waterhuishouding, als ordenend principe gezien”.

Deze beleidsdoelen op Rijksniveau hebben hun doorwerking gekregen in plannen van provincie en gemeenten, en werken indirect door in de waterhuishouding voor dit plangebied (zie voorts hoofdstuk 4, paragraaf 4).

### **2.2.4 Nationaal Verkeer- en Vervoerplan (Concept)**

Het uitblijven van de bekrachtiging van het Nationale Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) door de Tweede Kamer begin 2002 maakt dat er momenteel geen actueel verkeers- en vervoersbeleid voorhanden is. In formele zin is het beleid van de Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) uit 1994 van kracht (geldig tot 2005). In het SVV II is het verbeteren van de bereikbaarheid binnen de randvoorwaarden van leefbaarheid een beleidslijn van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Alle vormen van vervoer zijn hierbij inbegrepen, teneinde een veilig, efficiënt en duurzaam personen- en goederenvervoer te bewerkstelligen. Toch zijn er beleidsvoorname uit het NVVP die momenteel meer het beleid bepalen dan het SVV-II. Voor het onderhavige plangebied zijn deze doelstellingen van het NVVP van belang. Met name gaat het hierbij om de indeling in verkeersaders en verblijfsgebieden. Bij verkeersaders is de afwikkeling van het autoverkeer de belangrijkste functie. Voor verkeersaders binnen de bebouwde kom geldt in het algemeen een maximumsnelheid van 50 km/uur. Bij verblijfsgebieden is de afwikkeling van het autoverkeer ondergeschikt aan de overige functies. Binnen de bebouwde kom geldt voor verblijfsgebieden een aangepaste snelheid van maximaal 30 km/uur, de wegen in het plangebied zijn als zodanig ingericht.

De analyses geven aan dat de tot nu toe gebruikelijke activiteiten alleen niet toereikend zijn om de taakstellingen te halen. Geconstateerd wordt dat maatregelen moeten worden genomen die permanent effect hebben: duurzaam veilige maatregelen.

Rijksbeleid is geformuleerd om het aantal verkeersongevallen terug te dringen. De doelstelling die hiervoor door het rijk wordt nagestreefd is: 50% minder verkeersdoden en 40% minder slachtoffers in 2010 ten opzichte van 1986. Om deze doelstelling te kunnen realiseren wordt gestreefd naar een duurzaam veilig verkeerssysteem, waarin de functie, de vormgeving en het gebruik van het wegennet met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

Het verkeer en vervoerbeleid, zoals dat in het NVVP is geformuleerd, wordt verder ontwikkeld in de Nota Mobiliteit. Deze nota zal een verkeerskundige uitwerking worden van de Nota Ruimte. In de Nota Ruimte zijn de netwerken opgenomen voor de hoofdinfrastructuur en de ruimtelijke consequenties daarvan.

#### **2.2.5 Nationaal Milieubeleidsplan 4**

Het milieubeleidsplan heeft als lange termijnvisie een duurzaam milieubeleid. Hiermee wordt bedoeld dat er zo met het milieu moet worden omgegaan dat de toekomstige generaties geen last hebben van wat we nu doen. Maatschappelijke activiteiten mogen niet meer milieubelasting veroorzaken dan strikt noodzakelijk is.

Om ervoor te zorgen dat het menselijk handelen deze milieubelasting niet overschrijdt, heeft het milieubeleidsplan enkele thema's ontwikkeld. Deze thema's zijn: versnippering, verzuring, verwijdering, verstoring, verspreiding, vermesting, verdroging en versnippering van natuur en landschap.

##### **1. Versnippering**

Het tegengaan van versnippering krijgt op provinciaal niveau vorm door zuinig omgaan met grondstoffen en energie te stimuleren en door duurzame bronnen te gebruiken.

##### **2. Verzuring**

Het beleid is gericht op het tegengaan van de meest ernstige effecten van verzuring: het aantasten van bossen, oppervlakte- en grondwater en aantasting van materialen. Het tegengaan van het broeikas effect is voor Noord-Holland van groot belang vanwege de verwachte stijging van het zeewaterniveau.

Actiepunten om de verzuring en klimaatverandering tegen te gaan zijn onder andere:

- vaststellen van toetsingscriteria voor gemeentelijke ammoniakreductieplannen;
- terugdringen van het tropisch hardhout gebruik;
- uitvoeren van nader onderzoek naar de mogelijkheden van gebiedsgerichte aanpak van verzuring;

##### **3. Verwijdering van afvalstoffen**

Hoeveelheid afvalstoffen neemt nog ieder jaar toe, het Milieubeleidsplan streeft naar een reductie van deze hoeveelheid. De verwijdering van afvalstoffen zal volgens het Milieubeleidsplan een meer landelijke aanpak moeten krijgen.

##### **4. Verstoring**

Binnen het thema verstoring is de algemene doelstelling dat in nieuwe situaties "ernstige hinder" wordt voorkomen. Het gaat om verstoring door geluid, geur, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging.

##### **5. Vermesting**

Het Milieubeleidsplan probeert vermesting of overbemesting van het oppervlaktewater, de bodem en het grondwater terug te dringen door het opstellen van strengere streefwaarden en normeringen.

##### **6. Verdroging**

Het plangebied behoort niet tot de verdrogingsgevoelige gebieden, dat zijn andere delen van Uithoorn, welke behoren tot het veenweidegebied, wel. Voorts behoren de duinen, de Gooi en Vechtstreek, Texel en Wieringen tot de verdrogingsgevoelige gebieden.

## 7. Versnippering van natuur en landschap

Versnippering van natuur en landschap is een groot probleem. Er zal gestreefd worden naar een versterking en ontwikkeling van de verscheidenheid van de flora en fauna in het landelijke gebied. Middels het natuurbeleid in het streekplan spitst de provincie zich toe op de realisering van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). De provincie heeft daartoe een aantal grotere, aaneengesloten gebieden aangewezen, waar natuur en natuurontwikkeling extra aandacht krijgen.

### 2.2.6 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Op 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, dat is gebaseerd op de Wet luchtvaart (gewijzigd op 27 juni 2002), in werking getreden. In dit besluit is het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Het gehele bestemmingsplangebied ligt binnen het beperkingengebied. In het beperkingengebied gelden regels met betrekking tot de bestemming en het gebruik van gronden en gebouwen in het kader van de veiligheid, hoogtebeperking, vogelaantrekkende werking en de geluidsbelasting. Gemeenten zijn verplicht hun bestemmingsplannen in overeenstemming te brengen met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Tot die tijd geldt het voorbereidingsbesluit zoals bedoeld in artikel 21 van de WRO.

Het plangebied Legmeer-West is ongeveer diagonaal in tweeën gedeeld door een zone die de gronden aangeeft die op de kaarten in bijlage 3B van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol met nummer 4 zijn aangewezen. Op deze gronden zijn geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Het noordwestelijke deel van deze zone is reeds ingericht als sportpark en zal voorts worden ingericht als baggerdepot. In het noordoostelijke deel van het beperkingengebied is een leisuereerein gepland.

In het deel van het plangebied waar woningbouw toegestaan is zijn circa 1000 woningen gepland. Langs de beschreven zone (nr. 4), zijn een speelbos, een gymlokaal, een parkeerplaats, een evenemententerrein, een waterplas en dienstverlening gepland.

Het te realiseren baggerdepot valt onder beperkingen in verband met vogelaantrekkende werking. Echter omdat het hier gaat om de verplaatsing van het binnen het gebied reeds bestaande baggerdepot vormt dit geen belemmering. Volgens LNV valt een baggerdepot niet onder de vogelaantrekkende werking van Schiphol zoals opgenomen in het indelingsbesluit. Nader overleg zal gevoerd worden met LNV over de in het plan, op grond van de watertoets, op te nemen waterpartij. Naast de verplaatsing van een baggerdepot in het gebied, waarover in een eerder stadium was geconcludeerd dat de aanleg van het nieuwe depot niet onder de criteria van het LIB Schiphol valt is een waterpartij gepland. Deze waterpartij en de ecologische zone hebben gezamenlijk een oppervlakte van meer dan 3 hectare en vormen mogelijk een belemmering in het kader van de vogelaantrekkende werking. Hiertoe is een fauna-effectstudie verricht en is het bestemmingsplan in het licht van artikel 8.9 Wet Luchtvaart beoordeeld door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie luchtvaart. De inspectie brengt omtrent een verklaring van geen bezwaar in het kader van artikel 8.9 Wet Luchtvaart het volgende naar voren:

“Ondanks dat er formeel dus geen sprake is van een verklaring van geen bezwaar-procedure in het kader van artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart heb ik uw plannen toch voorgelegd aan de commissie Vogelaanvaringen Luchtvaartuigen. De commissie komt tot de volgende conclusies:

- *de plannen zijn niet in strijd met artikel 2.2.3 van het LIB;*
- *het wordt gewaardeerd dat de gemeente Uithoorn haar verantwoordelijkheid neemt en toch een fauna-effectstudie laat uitvoeren;*

- *het betreft een vrij kleinschalige ontwikkeling er wordt niet verwacht dat dit grote groepen vogels zal aantrekken;*
- *door de omringende bebouwing van het gebied en het bouwen van het gebied zelf wordt verwacht dat de vogelsituatie ten aanzien van een aantal risicosoorten eerder verbetert dan verslechterd;*
- *ondanks dat het momenteel nog niet mogelijk is om middels een risicomodel het (gewijzigde) risico van vogelaanvaringen door ingrepen in de omgeving in kaart te brengen wordt op basis van best professional judgment verwacht dat het risico voor de luchtvaart door de aanleg van de waterpartij en ecozone niet zal toenemen."*

Conclusie van de Commissie Vogelaanvaringen Luchtvaartuigen luidt dat tengevolge van de plannen er geen effecten te verwachten zijn die in relatie tot het vogelaanvaringsgevaar tot een verhoogd risico zullen leiden c.q. zullen vormen, voor de luchtvaart.

Het besluit van de inspectie luidt dat gezien de resultaten uit de bovenstaande beoordeling en gezien het gestelde in artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart de inspecteur van mening is dat de gemeente Uithoorn op basis van de aangeleverde informatie voor de ontwikkeling van Legmeer-West geen verklaring van geen bezwaar bij de IVW/DL hoeft aan te vragen.

Voor wat betreft de overige invulling van het gebied en de hoogtebeperkingen laat het bestemmingsplan geen zaken toe die strijdig zijn met de beperkingen van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

### **2.2.7 Flora- en Faunawet en Natuurbeschermingswet**

De Vogel- en Habitatrichtlijn zijn c.q. worden binnenkort in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd door middel van de Flora- en Faunawet respectievelijk de Natuurbeschermingswet. De Flora- en Faunawet is met name van belang bij de soortenbescherming van planten en dieren waaronder vogels, terwijl de Natuurbeschermingswet van toepassing is in gebieden die zijn aangewezen ten behoeve van de bescherming planten en dieren, waaronder vogels.

### **2.2.8 Structuurschema Groene Ruimte (2)**

Het structuurschema Groene Ruimte bevat de doelstellingen en hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid van het Rijk voor een aantal functies van het landelijk gebied. Het betreft concrete beleidsuitspraken over land, tuinbouw, natuur, landschap en openlucht-recreatie, toerisme, bosbouw en visserij en de samenhang tussen deze sectoren. Een van de meest ingrijpende veranderingen in het landelijke gebied wordt, op grond van het structuurschema Groene Ruimte, is de realisatie van de ecologische hoofdstructuur, een dynamisch en samenhangend netwerk van natuurgebieden en verbindingzones. Bestaande natuurgebieden zullen beter worden beschermd en verspreid liggende natuurgebieden zullen met elkaar worden verbonden.

Daarvoor zal op relatief grote schaal landbouwgrond uit de productie worden genomen en als natuurgebied worden ingericht.

Op gemeentelijk niveau zal het beleid voor de ecologische hoofdstructuur doorwerken in de planologische veiligstelling van de verschillende onderdelen van de ecologische hoofdstructuur in bestemmingsplannen.

### **2.2.9 Besluit Luchtkwaliteit**

Nederland heeft de Europese regels (paragraaf 2.1.3) geïmplementeerd in het Besluit luchtkwaliteit (Stb. 2001, 269). Dit besluit vervangt de eerder geldende besluiten luchtkwaliteit. Het Besluit luchtkwaliteit bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen

zwaveldioxide, stikstofoxiden en stikstofdioxide, zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>), lood, koolmonoxide en benzeen. Het besluit geeft tevens aan op welke termijn de gestelde normen gehaald moeten worden en welke bestuursorganen verantwoordelijkheden hebben bij het realiseren van de normen.

Met betrekking tot overschrijding van de grenswaarde als gevolg van emissie door het wegverkeer is stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) de meest kritische stof. In gebieden waar grenswaarden overschreden worden, zoals langs een aantal drukke wegen, is de meest kritische norm veelal de jaargemiddelde norm voor NO<sub>2</sub> van 40 µg/m<sup>3</sup>. Deze norm moet - zoals ook in Europa is bepaald - uiterlijk in 2010 gerealiseerd zijn. Aan deze norm is ook een plandrempel gekoppeld, dat wil zeggen wanneer deze grens wordt overschreden een plan moet worden opgesteld hoe tot reductie van de stikstofdioxide kan worden gekomen. Tot 2010 mogen de concentraties gemiddeld over een jaar hoger zijn dan de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>.

Wat betreft PM<sub>10</sub> gaat het om een heel specifieke situatie. De grenswaarden voor PM<sub>10</sub> worden momenteel in heel Nederland overschreden en vormen, ook in de toekomst, meer een algemeen probleem. In de Nota van toelichting bij het Besluit luchtkwaliteit is daarom opgenomen dat lagere overheden niet gehouden worden aan het oplossen van dit probleem; die verantwoordelijkheid is bij de rijksoverheid gelegd. Lagere overheden zijn echter wel gehouden deze emissie zoveel mogelijk terug te dringen als zich een situatie voordoet waarin zij, middels hun bevoegdheden, daaraan een aanzienlijke bijdrage kunnen leveren.

#### **2.2.10 Wetsvoorstel Wet Buitenspeelruimte**

Gemeenten zijn en blijven verantwoordelijk voor de planning en inrichting van buitenspeelruimte. Een gemeentelijk speelruimteplan – indien aanwezig - is echter geen garantie voor voldoende buitenspeelruimte in de praktijk.

Kinderen van nu hebben eenvoudigweg minder bewegingsvrijheid, omdat vrije speelruimte in Nederland niet meer vanzelfsprekend is. Het bebouwde oppervlak is de laatste 25 jaar verdubbeld, het aantal auto's - en daarmee het aantal parkeerplaatsen en de verkeersonveiligheid - is schrikbarend toegenomen van 4,6 mln in 1986 naar 6,3 mln in 1999 (CBS). Het aantal vierkante meters speelruimte per kind is daarmee steeds verder afgenomen.

Thans is een wetsvoorstel "Wet buitenspeelruimte" ingediend, waarin een norm voor de oppervlakte van buitenspeelruimte is opgenomen. De in dit wetsvoorstel voorgestelde norm komt neer op 300 m<sup>2</sup> buitenspeelruimte per hectare. Dit is 3 procent van de totale oppervlakte van een woongebied.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inrichting van buitenspeelruimte. De inrichting is afhankelijk van onder andere bevolkingssamenstelling, bevolkingsdichtheid, behoefte aan speelruimte en aanwezigheid van weinig of veel kinderen uit een bepaalde leeftijdscategorie. Als er in een buurt weinig of geen kinderen wonen, kan de voor buitenspeelruimte bestemde grond worden ingericht als grasveld of parkje. Die grond heeft dan wel de bestemming buitenspeelruimte en als er meer kinderen in die buurt komen wonen, kan de inrichting van de buitenspeelruimte daarop worden aangepast. Het belangrijkste is dat het aan voldoende grond met de bestemming buitenspeelruimte in die buurt dan tenminste niet ontbreekt.

### 2.2.11 “Anders omgaan met water”, Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw, heeft het kabinet zijn standpunt bepaald in de nota ‘Anders omgaan met water’ (2000). Het benadrukt dat het antwoord op de problemen niet alleen ligt in technische oplossingen, maar vooral ook in het ruimte geven aan water (flexibel peilbeheer en ruimtelijke maatregelen in de vorm van calamiteitenberging, piekberging en voorraadbeheer, etc.). Daarnaast moeten we meer gebruik maken van de mogelijkheid om water vast te houden. Als meer water vasthouden niet zomaar gaat, moeten er voorzieningen worden aangelegd om tijdelijk water te bergen. Pas als deze twee mogelijkheden, vasthouden en bergen, zijn gebruikt mag het overtollige water worden afgevoerd naar elders.

In het kabinetsstandpunt ‘Anders omgaan met water’ is tevens vastgelegd dat er een “Watertoets” moest komen. Het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen hebben hiertoe vervolgens in februari 2001 de ‘Startovereenkomst Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw’ (WB21) ondertekend.

De Watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het kader voor de Watertoets is het vigerend beleid (Vierde Nota Waterhuishouding, Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw, Europese Kaderrichtlijn Water, Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, beleidslijn ruimte voor de rivier). De Watertoets wordt uitgevoerd binnen de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en water. De Watertoets geeft de inbreng van water een plaats in de procedures over ruimtelijke plannen en besluiten, zoals streek- en bestemmingsplannen, en vormt als het ware een verbindende schakel tussen het waterbeheer en de ruimtelijke ordening. De Watertoets heeft, zoals vastgelegd in de Startovereenkomst WB21, een integraal karakter: alle relevante waterhuishoudkundige aspecten worden meegenomen (naast veiligheid en wateroverlast ook waterkwaliteit en verdroging).

In de Startovereenkomst WB21 spraken Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen tevens af een ‘Nationaal Bestuursakkoord Water’ (NBW) te maken. Het NBW heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna op orde te houden anticiperend op veranderende omstandigheden, zoals onder andere de verwachte klimaatsverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van het verhard oppervlak. Met dit NBW leggen de overheden vast op welke wijze, met welke middelen en langs welk tijdspad tot 2050 zij gezamenlijk de ‘grote wateropgave voor Nederland in de 21<sup>ste</sup> eeuw’ willen aanpakken.

### 2.2.12 Milieu-effectrapportage

Milieu-effectrapportage (MER) is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming bij vergunningafgifte. Een MER wordt gebruikt bij activiteiten die mogelijk belangrijke (nadelige gevolgen) hebben voor het milieu, bijvoorbeeld bij grootschalige woningbouwlocaties (binnen de bebouwde kom meer dan 2000 woningen en buiten de bebouwde kom meer dan 4000 woningen). Ook is een MER verplicht bij grootschalige projecten zoals de bouw van olieraffinaderijen, kerncentrales, chemische installaties en de aanleg van autosnelwegen, spoorwegen, vliegvelden en pijpleidingen voor gas of olie. Ook bepaalde grootschalige activiteiten in de agrarische sector vallen hieronder. Het gaat om glastuinbouwcomplexen, intensieve veehouderij en om landinrichtingsactiviteiten.

De MER is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage 1994 (Besluit MER 1994). De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. De details worden geregeld in algemene maatregelen van bestuur (AMvB). Het Besluit milieueffectrapportage 1994

is zo'n AMvB. Belangrijke wetteksten in de Wet milieubeheer over MER zijn naast hoofdstuk 7, hoofdstuk 2.2 (handelt over de Commissie voor de MER), hoofdstuk 14.2 (over de coördinatie bij het maken van een milieueffectrapport) en hoofdstuk 20 (beroep).

De gevallen waarvoor MER moet worden toegepast staan vermeld in het Besluit MER 1994. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D-lijst. De C-lijst is een overzicht van activiteiten en besluiten waarvoor een milieueffectrapport verplicht is. Onderdeel D somt de activiteiten en besluiten op waarvoor per geval wordt beoordeeld of een MER moet worden uitgegeven.

#### *2.2.13 Wet op de Archeologische Monumentenzorg*

Een voorstel voor een Wet op de Archeologische Monumentenzorg (= wijzigen Monumentenwet 1988) is in 2003 aan de Tweede Kamer gestuurd ter implementatie van het Verdrag van Valetta in Nederland. Het wetsvoorstel stelt een gedegen verkenning van archeologische waarden onder het maaiveld verplicht. Daarnaast zal een expliciete afweging gemaakt moeten worden van die waarden tegen de belangen die gediend worden met de voorgenomen ingreep in de bodem. Voorts is er de mogelijkheid om in een bouwvergunning of aanlegvergunning (indien geregeld via het bestemmingsplan) nadere eisen te stellen om de waarden veilig te stellen.

Belangrijkste bestandsdeel van het wetsvoorstel is de verrijking van de milieueffectrapportage met een archeologische component. Voortaan zal aan alle MER-plichtige werken een verkenning van de archeologische waarden ter plekke vooraf moeten gaan.

## **2.3 Provinciaal beleid**

### **2.3.1 Vigerend Streekplan Noord-Holland Zuid**

Het provinciaal ruimtelijk beleid is vastgelegd in het Streekplan Noord-Holland Zuid, dat 17 februari 2003 door GS is vastgesteld. Dit streekplan maakt onderscheid in rode contouren. De rode contouren vormen de maximale ruimtelijke begrenzing van het stedelijk gebied. Het gebied waarbinnen dit plangebied valt ligt binnen de rode contour. Feitelijk vormt het plangebied een uitleglocatie binnen bestaand stedelijk gebied. Met het Streekplan Noord-Holland Zuid wil de provincie de kwaliteit van de leefomgeving veiligstellen zowel voor de huidige als voor de toekomstige bevolking. Daarbij is gestreefd naar ruimtelijke samenhang. Belangrijke onderwerpen voor de beleidsuitgangspunten zijn onder meer:

#### **1. Ruimte voor water**

Het watersysteem krijgt als ordenende functie directe invloed op de ruimtelijk ontwikkeling in stedelijk en landelijk gebied. Het principe is: eerst vasthouden, dan pas bergen en in laatste instantie afvoeren. De provincie zet hierbij in op ruimtelijke maatregelen in de vorm van calamiteitenberging, piekberging, voorraadbeheer en flexibel peil. In het kader hiervan wordt gewerkt aan deelstroomgebiedvisies. Onderscheid wordt gemaakt tussen droogmakerijen, laagveengebieden en hoogveengebieden.

Van belang is voorts dat waterneutraal gebouwd moet worden (relatief veel berging in de vorm van open water, voor nieuw stedelijk gebied geldt minimaal 10%) terwijl ruimtelijke plannen aan een watertoets moeten voldoen.

#### **2. Ontwikkeling van waardevolle landschappen**

Om de grootschalige groene landschappen hun kwaliteit en identiteit te laten behouden willen gedeputeerde staten het contrast tussen stad en land behouden en versterken. De landbouw blijft een hoofdrol spelen als beheerder van de hoog gewaardeerde cultuurlandschappen. Daarbij staat voorop dat de agrarische bedrijfsvoering wordt uitgebreid met betaalde "groene" nevenactiviteiten.

Heel uitdrukkelijk spreken gedeputeerde staten over het behouden en versterken van Noord-Holland Midden en het Groene Hart. Deze doelstelling kan worden bereikt door unieke natuurwaarden meer veilig te stellen en robuuster te maken onder meer door het maken van robuuste ecologische verbindingzones.

Waardevolle landschappen zijn ook belangrijk voor recreatiemogelijkheden inclusief fietspaden en recreatietoervaart.

Voorts willen gedeputeerde staten een extra impuls geven om de blauw-groene structuur verder aan te vullen. Dit wordt nodig geacht om de ecologische hoofdstructuur te versterken en om de bestaande en toekomstige tekorten aan recreatiegroen en –blauw aan te vullen (circa 5600 ha).

### 3. Behoud en ontwikkeling van cultuurhistorische waarden

Cultuurhistorische (archeologische, bouwkundige, stedenbouwkundige en historisch geografische) waarden moeten in het ruimtelijk beleid worden gerespecteerd (aanlegvergunningstelsel) en zo mogelijk nog beter tot hun recht worden gebracht. Kansen liggen wellicht in functiecombinatie en meervoudig ruimtegebruik. Van gemeenten wordt gevraagd om daar, waar aan de orde, de ruimtelijke ontwikkeling in een beeldkwaliteitsplan uit te werken.

### 4. Een bereikbare netwerkstad

Om woon-, werk- en recreatiegebieden bereikbaar te houden en de toenemende mobiliteit het hoofd te bieden, is de opgave enerzijds om bestaande wegen en openbaarvervoersverbindingen beter te benutten en anderzijds om (nieuwe) verstedelijking en infrastructuur goed op elkaar af te stemmen. In een aantal gevallen zal worden voorzien in nieuwe infrastructuur om de mobiliteitseffecten van nieuwe verstedelijking op te kunnen vangen. De nieuwe infrastructuur moet passen binnen de criteria voor veiligheid en milieu. Zorgvuldige inpassing in het landschap is gewenst.

Overige belangrijke onderwerpen voor de beleidsuitgangspunten zijn: ruimte voor wonen, ruimte voor werken en een economische bestaansbasis voor de landbouw.

### 2.3.2 Deelstroomgebiedsvisie

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.

Voor het waterbeheer heeft de provincie haar integrale beleidsvoornemen voor zowel grond- als oppervlaktewater vastgelegd in het provinciale waterhuishoudingsplan, in samenhang met de streekplannen en het provinciale milieubeleidsplan. Hoofddoelstelling van het waterbeleid is het ontwikkelen en instandhouden van gezonde waterhuishoudkundige systemen, die een multifunctioneel en daarmee duurzaam gebruik garanderen. In het waterhuishoudingsplan en de bijbehorende kaart zijn de belangrijkste functies met bijbehorende systemen aangegeven.

De realisatie van de doelstellingen vergt een integrale aanpak. Dit vraagt vooral van de waterschappen intensieve betrokkenheid bij grondgebruik en daarmee samenhangende waterhuishoudkundige ingrepen. In het waterhuishoudingsplan is onderscheid gemaakt in o.a. agrarisch water en stedelijk water. In de waterbeheersplannen van de verschillende waterschappen is dit beleid verder uitgewerkt.

### **2.3.3 Cultuurhistorische Waardenkaart**

De provincie Noord-Holland heeft een cultuurhistorische waardekaart opgesteld, waarin de cultuurhistorische waarden in drie vakgebieden zijn verdeeld:

- 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.

Voor een totaaloverzicht van cultuurhistorische waarden in het plangebied wordt verwezen naar de archeologietoets in hoofdstuk 4.

#### **Bezoning**

Op pagina 147 van het Streekplan Noord-Holland Zuid verzoekt de provincie gemeenten om minimaal 70% van de woningen en bedrijfsgebouwen in nieuw aan te leggen woonwijken en bedrijventerreinen zuidwaarts te oriënteren. Dit, ter optimale benutting van actieve en passieve zonne-energie. Een eenduidige definitie van zongericht verkavelen is echter nergens vastgelegd. Desgevraagd verwijst de provincie dan ook naar de Nederlandse Onderneming voor Energie en Milieu (NOVEM). Door en/of via NOVEM zijn reeds verscheidene uitgaven gepubliceerd, waarin beschreven wordt hoe tot een goede zongerichte verkaveling te komen, zonder daarbij een saai en eentonig woonmilieu te realiseren.

## **2.4 Gemeentelijk beleid**

### **2.4.1 Instructie Handhaving**

Binnen de gemeente is het gemeentelijk handhavingsbeleid geregeld in de "Instructie handhaving" (maart 2001). Met handhaving wil de gemeente bereiken dat:

- het bestemmingsplan wordt nageleefd;
- overtredingen snel worden gesignaleerd;
- 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 dikwijls met provincie, politie en waterbeheerder afspraken worden gemaakt over controle en eventuele vervolgacties. De controle van het bestemmingsplan zal zoveel als mogelijk worden gekoppeld aan controle in het kader van de milieuwetgeving, de algemene plaatselijke verordening (APV) e.d. Over controle en eventuele andere handhavingacties zullen via de pers en andere daarvoor in aanmerking komende organen worden gecommuniceerd.

Een nieuw handhavingsbeleid zal binnenkort in ontwerp worden vastgesteld. Hierbij zullen de bovengenoemde uitgangspunten voor het handhavingsbeleid gehandhaafd blijven. In het ontwerpbestemmingsplan zal het nieuwe handhavingsbeleid, dat te zijner tijd is vastgesteld nader worden beschreven.

#### **2.4.2 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 Uithoorn zijn opgenomen. Bij de opzet van het plan Legmeer-West is hiermee rekening gehouden.

#### **2.4.3 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. De verlegging zal zowel direct (door de weg zelf) als indirect (door de aanwijzing van direct daaraan gekoppelde te ontwikkelen (werk)locaties) ingrijpende ruimtelijke gevolgen hebben voor de bovengenoemde gemeenten, zo ook Uithoorn. Naast de ontwikkelingen rondom de N201, staat het gebied onder grote druk van de verstedelijking, zowel vanuit de bestaande kernen als vanuit Schiphol.

Voorts ligt er het vraagstuk van onder meer de glastuinbouw en de realisatie van goede 'groene' en 'blauwe' verbindingen.

Centrale opgave bij de visievorming is het creëren van een meerwaarde voor de leefbaarheid, het milieu en de ruimtelijke kwaliteit van het studiegebied in het algemeen en het plangebied in het bijzonder.

In het plangebied is, uitgaande van de landschappelijke karakteristieken en kwaliteiten, een driedeling aan te geven: het grootschalige landschap van de Haarlemmermeerpolder, de uitgestrekte veenweidegebieden van de polder Mijdrecht, en, ingeklemd tussen de boezemlanden van Aalsmeer en de Amstel, een conglomeratie van kleinschalige polders. De driedeling heeft geleid tot een concept waarin het Productielandschap, de Parkstad en de Natte Cel zijn benoemd. Deze eenheden kunnen zich ontwikkelen en elkaar versterken. Het concept impliceert een herindeling van de belangrijkste functies binnen het studiegebied: werken (Schipholgebonden) en glas naar de Haarlemmermeerpolder, wonen, werken en recreëren in de Parkstad en rust, ruime en natuur in de Natte Cel. Het plangebied Legmeer-West valt onder het studiegebied Parkstad.

Binnen deze grondgedachte is het landschappelijk casco vormgegeven dat zowel het groen-blauwe raamwerk, het infrastructurele netwerk en daaraan gekoppeld een globale verstedelijkingsrichting omvat.

##### *Het groen-blauwe raamwerk*

Het groen-blauwe raamwerk is een regionale groenstructuur met betekenis voor water, natuur en recreatie. Het vormt het landschappelijke casco binnen de driedeling Parkstad, Productielandschap en de Natte Cel en bestaat uit drie lagen. De eerste laag wordt gevormd door de landschapselementen van de Amstel, Drecht en ringvaart en daaraan gekoppelde bovenlanden en grote plassen als de Westeinder en Vinkeveense plas. De tweede laag wordt gevormd door de aanleg van dwarsverbindingen tussen die grote landschapselementen. Naast een bedding voor blauwe en groene functies, vormen deze robuuste groen-blauwe 'strips' het ontwikkelingskader voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen. In de droogmakerijen tussen Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen vormen de strips het ontwikkelingskader voor de nadere uitwerking van het parkstadprincipe. De Stelling van Amsterdam vormt in dit kader een belangrijk

aanknopingspunt. De derde laag wordt gevormd door de lange lijnen in het landschap. Veelal de ontginningsassen en hoofdwaterlopen in de polders. Deze lijnen rijgen de strips aaneen.

#### *Infrastructurele netwerk*

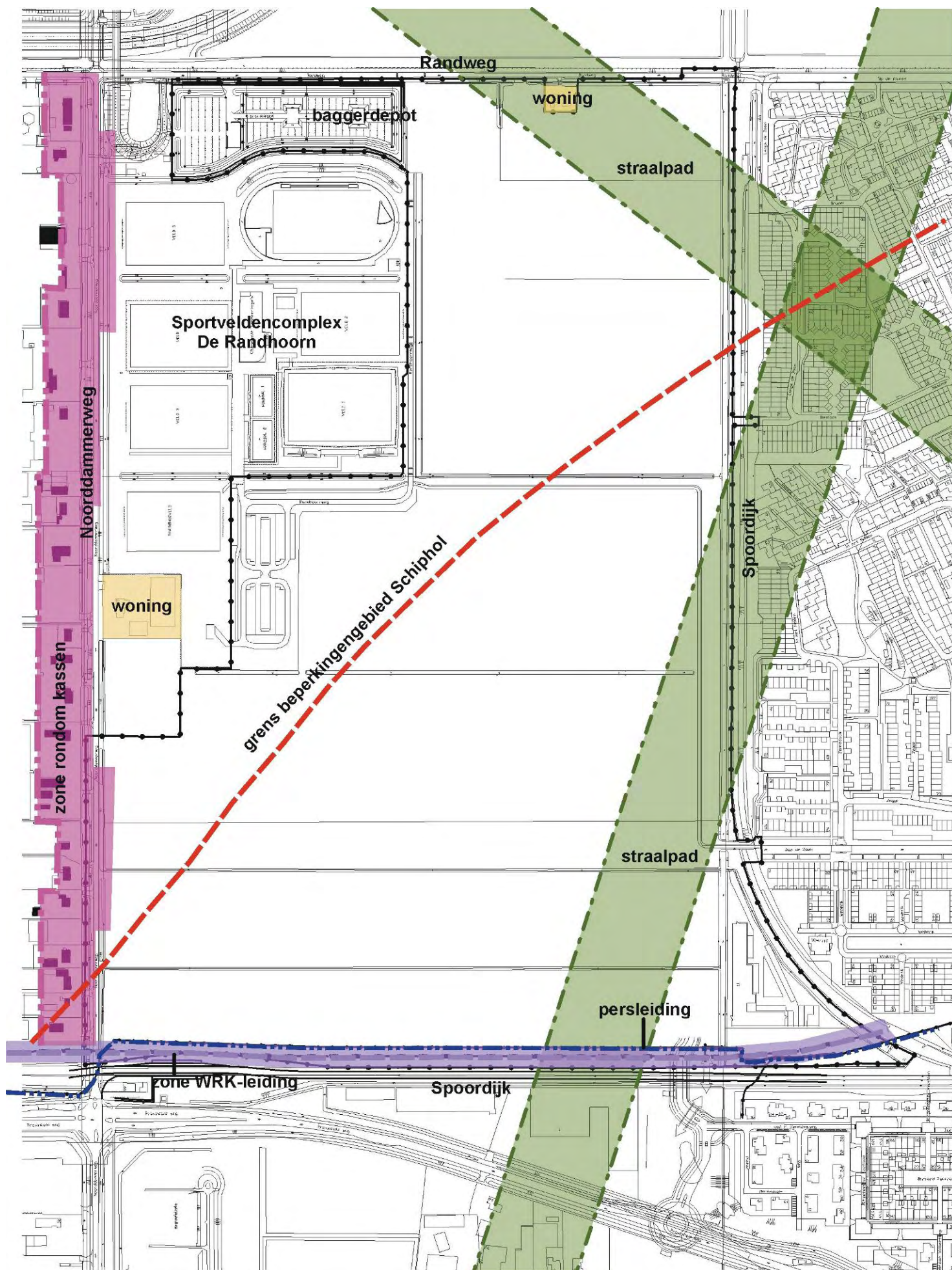
Wat betreft de beheersing van de automobiliteit gaat het IGGV uit van het Masterplan N201. Hierin is onder andere de realisatie van een goede verbinding vanaf Uithoorn richting het rijkswegennet opgenomen. Dit betreft onder meer de verlegging van de N201. Op de snijpunten van de omgelegde N201 en de geprojecteerde OV-lijnen ontstaan knooppunten: o.a. nabij de op te waardenen trambaan in de Noorder Legmeerpolder.

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 Amstelveen en Uithoorn.

#### *Globale verstedelijkingsrichting*

De verstedelijking zal zich doorzetten in de ruimte tussen Amstelveen en Uithoorn, begrensd door 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. Tijdspanne en mate van verstedelijking zijn vooralsnog niet bekend. Wel is duidelijk dat binnen het kader van de groen-blauwe strips vele ontwikkelingen mogelijk zijn, zonder de essentie van de gebiedsvisie aan te tasten. Het raamwerk voorkomt dat er grote aaneengesloten wijken met dito grootstedelijke problemen ontstaan.





beperkingen en randvoorwaarden

De Noorder Legmeerpolder is rationeel verkaveld in een orthogonaal (rechthoekig) patroon van wegen en waterlopen. Het plangebied Legmeer-West beslaat één poldersegment met een oppervlakte van circa 60 hectare. Het agrarisch gebruik van de polder neemt sterk af om plaats te maken voor woningen, bedrijven, tuinbouw onder glas en andersoortige agrarische werkgelegenheid. De polder ligt met 4,8 m onder NAP ongeveer een halve meter lager dan zijn omgeving.

Verschillende vormen van infrastructuur en met name de contour van het beperkingengebied als bedoeld in artikel 2.2.1 van de luchthaven Schiphol aangewezen met nummer 4 op de kaarten in bijlage 3b van het Luchthavenbesluit Schiphol, (zie ook paragraaf 2.2.5) beïnvloeden op ingrijpende wijze de inrichtingsmogelijkheden binnen het plangebied (zie kaartbeeld pagina hiernaast). Binnen de voornoemde beperkingenzone Schiphol mag geen nieuwbouw in de vorm van woningen, woonwagens en andere geluidsgevoelige bestemmingen, zoals scholen en voorzieningen ten behoeve van gezondheidszorg worden gebouwd.

Hierdoor wordt het onderhavige plan min of meer diagonaal in tweeën gedeeld, waarvan de zuidelijke helft geschikt is voor woningbouw. Aan de westzijde van het reeds in het noordelijke deel gelegen sportveldencomplex De Randhoorn is een habitatgebied voor de rugstreeppad en de patrijs, een terrein voor "leisure"-functies en een gebied met een agrarische functie gesitueerd.

Ook moet rekening gehouden worden met het beperken van vogelaantrekkende werking van bepaalde nieuwe te vestigen functies of activiteiten, in verband met aanvaringsgevaar tussen luchtvaartuigen en vogels (zie paragraaf 2.2.5 in Ruimtelijk kader).

## **3.2 Stedenbouwkundige hoofdstructuur**

### **3.2.1 Hoofdstructuur**

Zowel het afwateringspatroon als het wegenpatroon zijn op de Cultuurhistorische Waardenkaart aangeduid als elementen 'van waarde' (zie hoofdstuk 4.2). Het aanwezige orthogonale polderlandschap is, mede daarom de basis geweest voor het stedenbouwkundig plan. Deze krachtige lijnen uit het landschap blijven herkenbaar in de hoofdstructuur en opzet van de nieuwe woonwijk. Een belangrijk kenmerk van het polderlandschap van Legmeer-West zijn de oost-west georiënteerde sloten. Deze zijn, waar mogelijk, in verbrede vorm en in combinatie met brede groene bermen, overgenomen in de hoofdstructuur van het stedenbouwkundig plan. Het historisch ontstane landschap blijft op deze wijze in de woonwijk aanwezig.

Op plaatsen waar het behouden van de sloten niet mogelijk of noodzakelijk is, zijn deze lijnen als plantsoenstroken of "groene banen", met eventueel een waterafvoerende functie in de vorm van een greppel of wadi vormgegeven. Een wadi is een laagte waarin het regenwater zich kan verzamelen en in de bodem kan infiltreren. Meestal is een wadi beplant met gras of biezengras.

Loodrecht op het doorgevoerde sloten- en groenpatroon, ligt de hoofdinfrastructuur. Ook deze structuur is overgenomen uit het omringende landschap. Bijkomend voordeel is dat Legmeer-West direct op de bestaande infrastructuur (met name de Provinciale weg ten zuiden van het plangebied) kan worden aangesloten. Door de hoofd-groenstructuur en de hoofdinfrastructuur van elkaar te scheiden, ontstaat een herkenbare en gebiedseigen verdeling in buurten van min of meer gelijke grootte.



|                                               |                                                                                       |                     |                                  |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------------------|
| woningtype A1 en A2<br>gestapel, 3 lagen      | woningtype K<br>grote hoiel/3-onder-1-kap<br>praktijk-/kantoorruimte<br>zonder woning | fietspad            | leisure                          |
| woningtype B<br>starters grondgeb, 2 lgn      | app. bij brede school<br>minimaal 17 stuks                                            | half verhard pad    | exploitatiegrens                 |
| woningtype C<br>gestapel, 3 lagen             | kavels                                                                                | voetpad             | grens beperkingengebied Schiphol |
| woningtype G<br>gestapel, max. 4 lagen        | water                                                                                 | wegen               | wielerbaan                       |
| woningtype E<br>grondgeb, rijeswon.           | vijver                                                                                | parkeren            | WRK-leiding                      |
| woningtype F<br>gestapel, hoielwon.           | ecologische zone<br>groen (25%) en water (75%)                                        | plein               | persleiding                      |
| woningtype H<br>grondgeb, 2-onder-1-kap       | openbaar groen                                                                        | nader uit te werken | 1. resp 2 P<br>op eigen terrein  |
| woningtype I<br>vrije kavels/won met praktijk | bosplantsoen                                                                          | habitat             |                                  |
| woningtype J<br>bungaloww / patio's           |                                                                                       | agrarijsch          |                                  |

## Stedenbouwkundigplan

project: Legmeer West  
gemeente: Uithoorn

YVK architectuur  
en stedenbouw bv  
Frank Lewis, landschapsarchitect BNT  
Rachèl van Eschoten, stedenbouwkundige bnSp

datum: 21 januari 2004  
projectnr.: 101067-0019

peni  
ontwerp  
ontwikkeling  
Peter P.L. de Haan

0 30 90m



Zeven van de negen woonbuurten (blokken 1 t/m 7) (zie afbeelding op volgende pagina) binnen het ontstane blokpatroon zijn volgens hetzelfde principe opgezet. De blokken sluiten aan twee zijden (oost en west) aan op de noord-zuid gerichte hoofdontsluitingsstructuur. Elke buurt beschikt over een intern woonhof met ervvormige straten, waaraan parkeerplaatsen (voor een groot deel op eigen erf) zijn gesitueerd. Daarnaast heeft elk blok een centraal gelegen, geconcentreerd groengebied, waar spelende kinderen op korte afstand van de woning hun eigen plek vinden.

De woningen in de woonbuurten zijn als het ware in twee ringen opgezet. De woningen in de buitenste ring zijn naar de oost-west georiënteerde groen- en waterbanen en de noord-zuid gerichte hoofdontsluitingswegen gericht. De woningen in de binnenste ring zijn georiënteerd op het centraal gelegen groene hofje.

### **3.2.2 Woningdifferentiatie**

Het uitgangspunt bij het ontwerp voor Legmeer-West is geweest om circa 1000 woningen te realiseren. Dit komt neer op ongeveer 40 woningen per ha (netto woongebied). Totaal is er ruim 13 ha uitgeefbaar terrein voor woningbouw in het gebied aanwezig. Circa 35% van de woningen zal in de sociale sector en circa 65% in de zogenaamde vrije sector worden gebouwd. De verdeling tussen gestapelde en grondgebonden woningen is respectievelijk 40% en 60%.

In het stedenbouwkundig plan is een grote verscheidenheid aan woningtypes opgenomen. De verschillende woningtypes zijn zodanig over het plangebied verdeeld, dat in iedere afzonderlijke buurt alle verschillende types gerealiseerd kunnen worden. Dit wordt beschouwd als een extra kwaliteit in de ontworpen verkavelingsstructuur. Uitzondering hierop vormen de bijzondere accenten van wat hogere woongebouwen, die met name aan de rand van het woongebied, langs de beperkingenzone voor woongebouwen en andere geluidsgevoelige bestemmingen van Schiphol liggen.

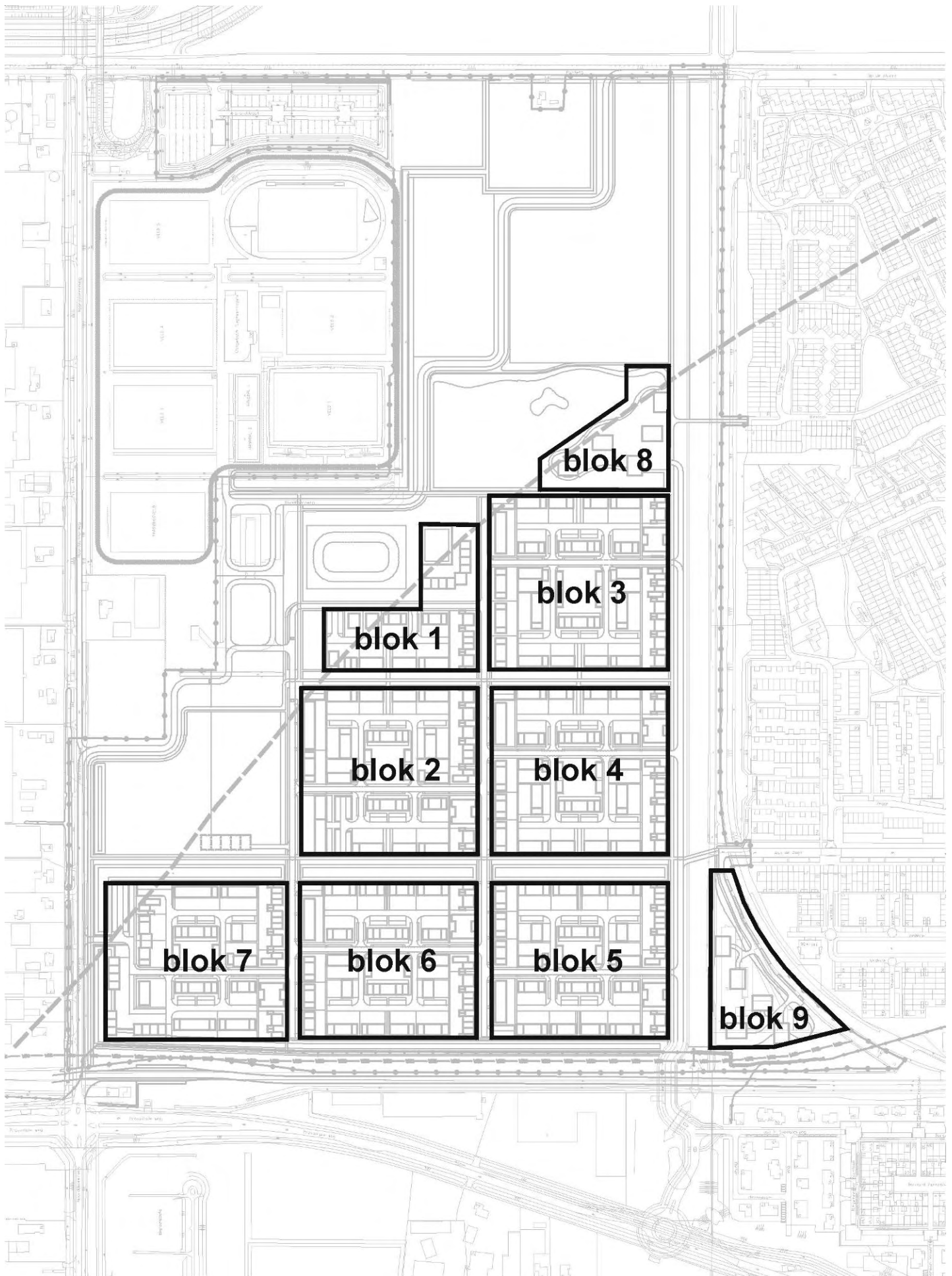
### **3.2.3 Water en groen**

Naast het water in de structuurbepalende sloten, zal een deel van het oppervlaktewater in de aan de oostzijde van het plangebied gelegen ecologische zone worden ondergebracht, die tevens een belangrijke functie als groenvoorziening heeft. Het resterende deel van het benodigde oppervlaktewater is gesitueerd in een ontworpen vijver. Deze vijver is onderdeel van de scheiding tussen het woongedeelte van Legmeer-West en het noordelijk gelegen agrarische gebied.

De op gelijkmatige afstand van elkaar liggende (oost-west georiënteerde) groene banen zorgen voor een groene verbinding tussen het oostelijke en westelijke deel van Legmeer-West. Tevens bieden deze stroken ruimte aan langzaamverkeerroutes, waardoor de hele wijk goed bereikbaar is per fiets of te voet.

De hoofdontsluitingsstructuur wordt structureel aan één of twee zijden begeleid door groene bermen met bomen.

Tezamen met de groene banen en de ecologische zone wordt een aaneengesloten en met elkaar in verbinding staand, groen netwerk gerealiseerd, waarbinnen de woonblokken zijn gesitueerd.



*Blokverdeling stedenbouwkundig plan*

### 3.2.4 Verkeer

Op dit moment vormt de Provinciale weg (N201) de hoofdontsluitingsweg van Legmeer-West en een groot deel van Uithoorn. Via deze ontsluiting wordt het verkeer afgevoerd naar Aalsmeer, Hoofddorp en Mijdrecht en vice versa. Ook sluit op deze weg de Zijdelweg aan, die de verbinding vormt naar Amstelveen en Amsterdam. Tijdens de aanleg van de wijk Legmeer-West (rond 2011), zal de N201 zijn omgelegd naar het terrein ten noorden van de Randweg (gemeente Amstelveen). De omgelegde N201 verbindt net als de huidige N201 (voortaan Provinciale weg genoemd) de gemeente Haarlemmermeer, de A4, Aalsmeer, De Ronde Venen en de A2 en krijgt een aansluiting met de Zijdelweg (N251) die naar Amstelveen gaat. In het Uithoornse invloedsgebied krijgt de omgelegde N201 3 aansluitingen, te weten bij de Amsterdamseweg, de Zijdelweg (N251) en bij de Legmeerdijk (N231).

Legmeer-West wordt in 6 fases gerealiseerd. Tijdens deze periode zal ook de hiervoor genoemde N201 worden omgelegd. Als gevolg van deze omlegging en de gefaseerde realisatie van de woningen in Legmeer-West, zal de verkeerssituatie wijzigen. Totdat de omgelegde N201 gereed is in 2011, zal een tijdelijke verkeerssituatie ontstaan.

#### *Tijdelijke verkeerssituatie tot 2011*

Als gevolg van het aanleggen van circa 1000 woningen in Legmeer-West, inclusief de Brede School, zal er toename plaatsvinden van verkeer over de Provinciale weg. Na verplaatsing van deze bestaande N201 naar het noorden, zal de Provinciale weg echter weer worden ontlast. Tijdens de realisatie van Legmeer-West en voor de omlegging van de N201 zal de verkeersdruk op de Noorddammerweg en de Provinciale weg geleidelijk toenemen op basis van de volgende ontwikkelingen:

- fase 1a: realisatie van de Brede School in augustus 2006, zorgt in de beginperiode voor een toename als gevolg van het halen en brengen van circa 880 leerlingen uit zowel Uithoorn als Aalsmeer, De Ronde Venen en Amstelveen;
- fase 1b: in 2006/2007 worden de eerste 212 woningen opgeleverd, de Brede school heeft dan een verwacht leerlingaantal van circa 930;
- fase 2: in 2008/2009 worden 181 woningen opgeleverd, de Brede school heeft dan een verwacht leerlingaantal van circa 1045;
- fase 3: in 2010 worden 138 woningen opgeleverd, de Brede school heeft dan een verwacht leerlingaantal van circa 1085;
- fase 4: in 2011/2012 worden 171 woningen opgeleverd, de Brede school heeft dan een verwacht leerlingaantal van circa 1180.

Hierna zal de wijk, naast een aansluiting via de Noorddammerweg ook aan de oostzijde, via een rotonde, aansluiten op de Provinciale weg;

In fase 4 zal het verkeer in totaal zijn toegenomen als gevolg van de realisatie van 702 woningen en de leerlingen op de Brede School. Na de oplevering van de fases 5 en 6, waarin de resterende 278 woningen worden gerealiseerd en de Brede school in totaal circa 1315 leerlingen heeft, is de nieuwe N201 reeds in gebruik genomen en zal de verkeersdruk op de Provinciale weg weer afnemen.

Bij de aanleg van het leisure gebied is geen rekening gehouden met een toename aan verkeersdruk, aangezien deze activiteiten hoofdzakelijk buiten de spitsperiode plaatsvinden.

Om sluipverkeer door de woonwijk Legmeer-West (verkeer dat de hoge verkeersdruk op de N201 probeert te ontwijken), parallel aan de Provinciale weg te voorkomen, zullen diverse wegen binnen het plangebied tot de omlegging van de N201 niet met elkaar worden verbonden. Na het in gebruik nemen van de N201 zal worden bezien of het opheffen van deze afsluitingen niet tot onoverkomelijke problemen leidt.

Het verkeer op de Provinciale weg heeft op dit moment last van congestievorming tijdens de spits. Na omlegging van de N201 zal dit probleem opgelost zijn. De toename van het verkeer als gevolg van de realisatie van de 702 woningen en de Brede School zal wel voor extra verkeersdruk op de Provinciale weg zorgen, maar deze toename is relatief klein bij het grote aantal auto's dat nu reeds de weg passeert. De huidige aanwezige congestievorming zal hierdoor slechts in geringe mate toenemen.

De uitgangssituatie is om tot aan de omlegging van de N201 de huidige verkeersstructuur te handhaven en het verkeer uit Legmeer-West via de Noorddammerweg, de Poelweg en de Randweg af te voeren. Verwacht wordt dat de Noorddammerweg met de huidige inrichting en aansluiting op de Provinciale weg, middels een kruising met verkeerslichten, het verkeer uit Legmeer-West tijdens de realisatiefase voldoende kan blijven afvoeren. Er zijn voldoende mogelijkheden om de wijk te verlaten, waardoor geen congestie wordt verwacht en geen reconstructie van de Noorddammerweg nodig wordt geacht. Daarnaast wordt er vanuit gegaan dat als gevolg van de toenemende verkeersdruk en congestie verandering in routekeuze plaats zal vinden en het verkeer over de Provinciale weg zal veranderen.

Mocht desalniettemin in de praktijk blijken dat deze aansluiting vanwege de toename van het verkeersaanbod onvoldoende afwikkelingscapaciteit heeft, kan het noodzakelijk zijn om op de Noorddammerweg aanvullende maatregelen te nemen. Gedacht kan daarbij worden aan vergroting van het aantal opstelstroken bij de verkeersregelinstructie. Te zijner tijd kan een aparte procedure worden gevoerd (bijvoorbeeld artikel 19, lid 1 WRO, zie ook paragraaf 4.3) om deze aanpassing te realiseren. De mogelijkheden voor deze ontwikkelingen zijn op het kaartbeeld de volgende bladzijde weergegeven.

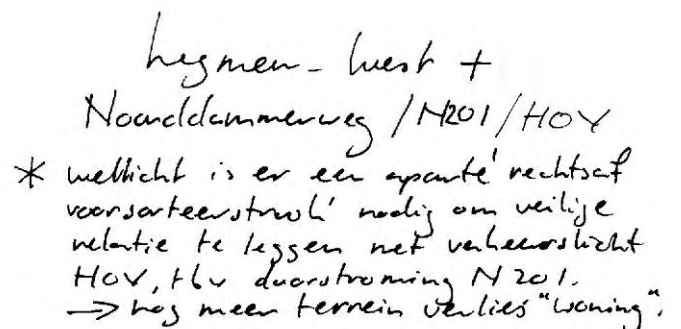
Samenvattend zal de verkeerssituatie in en rond Legmeer-West tot 2011 er als volgt uitzien:

- Legmeer-West wordt via de Noorddammerweg en Op de Klucht aangesloten op respectievelijk de Provinciale weg en de Zijdelweg. De Brede school is hierdoor vanaf twee zijden bereikbaar voor autoverkeer. De route via Op de Klucht is verboden voor vrachtverkeer.
- Voor langzaam verkeer wordt een extra route vanuit De Legmeer gerealiseerd die aansluit op Aan de Zoom. Deze verbinding wordt niet opengesteld voor autoverkeer (met uitzondering van hulpdiensten en openbaar vervoer).
- Langzaam verkeer kan de wijk ook betreden en verlaten via een verbinding naar de Provinciale weg nabij de ecologische zone.
- Binnen Legmeer-West is geen directe autoverbinding tussen het leisurecomplex en het woongebied. Ook de ontsluiting van de school vindt niet via het woongebied plaats.

#### *Definitieve verkeerssituatie na omlegging N201*

In de eindsituatie na 2011 vindt de ontsluiting van Legmeer-West voor een deel op dezelfde manier plaats als voor de omlegging van de N201:

- Via de kruising Provinciale weg-Noorddammerweg in het westen van het plangebied.
- De langzaam verkeers- en openbaarvervoersverbinding over de ecologische zone naar Aan de Zoom. Deze verbinding blijft afgesloten voor autoverkeer met uitzondering van hulpdiensten en openbaar vervoer.
- De Brede school is vanaf drie zijden bereikbaar.
- Er is geen directe autoverbinding tussen het sport- en leisurecomplex en het woongebied van Legmeer-West, waardoor de woonomgeving gevrijwaard is van mogelijke verkeersoverlast door andere functies in het gebied.



Daarnaast zijn er ook veranderingen ten opzichte van de situatie voor de omlegging:

- Ten zuidoosten van het plangebied wordt een rotonde aangelegd die aansluit op de Provinciale weg alsmede het terrein Wahlen en het Burgemeester Kootpark ontsluit.
- In het noorden is er een aansluiting via de Randweg, Op de Klucht in de wijk De Legmeer. Doorgaand vrachtverkeer via deze route van en naar de Randweg blijft verboden, wel mogen vrachtwagens de wijk De Legmeer in.

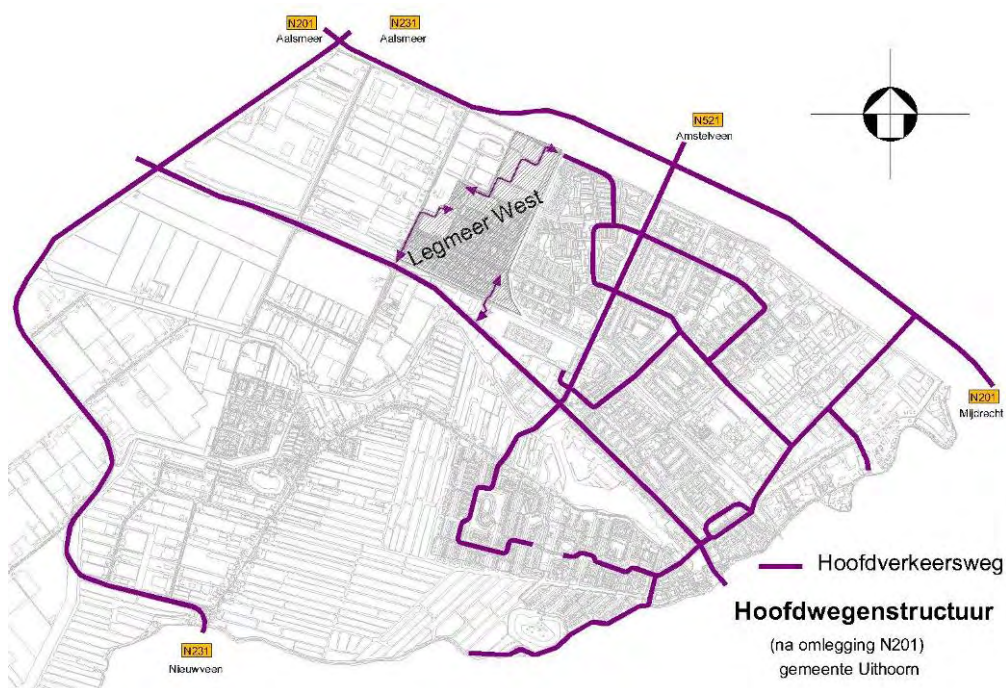
De aansluiting van de Randweg op de Legmeerdijk voor het autoverkeer zal als gevolg van de omlegging van de N201 worden opgeheven. Wel blijft een verbinding voor het langzaam verkeer gehandhaafd.

- De Noorddammerweg wordt als gevolg van de omlegging van de N201 afgesloten voor doorgaand verkeer richting Amstelveen.

Ter hoogte van Legmeer-West komt geen aansluiting op de omgelegde N201. De wijk wordt dan ook niet direct op deze hoofdontsluiting aangesloten. Het meeste verkeer zal in de definitieve situatie dan ook via de Provinciale weg de wijk binnenkomen en verlaten.

Voor de aansluiting op het Kootpark en een (indirecte) betere ontsluiting van het plangebied is tevens de op de plankaart getekende rotonde van belang. Deze rotonde valt grotendeels in het vigerende bestemmingsplan is "Burgemeester Kootpark". In dit bestemmingsplan is de rotonde opgenomen in de Verkeersbestemming. Thans wordt een artikel 19, lid 1 WRO procedure doorlopen voor deze rotonde, waartoe het plan voor de inspraak ter inzage is gelegd.

De realisatie van Legmeer-West leidt tot meer verkeer door de bestaande woonwijk De Legmeer, via Op de Klucht. Dit effect wordt echter ruimschoots gecompenseerd doordat de Randweg en de Noorddammerweg na omlegging van de N201 in de toekomst geen doorgaande verbindingen meer zijn.



### **Verkeersstructuur in de wijk**

De afzonderlijke buurten worden op de hoofdontsluitingsstructuur aangesloten via een secundair ontsluitingssysteem. Door elke buurt loopt een buurtontsluiting die de oost en west gelegen hoofdontsluitingen met elkaar verbindt. Hierdoor ontstaat een aan-eengesloten, fijnmazig netwerk. Deze buurtontsluiting sluit niet rechtlijnig aan op de buurtontsluiting van een naastgelegen buurt. Herkenbaar onderscheid moet gemaakt worden tussen de hoofd- en secundaire infrastructuur. Tevens wordt vermeden dat relatief grote verkeersstromen dwars door de woonbuurten worden getrokken.

Binnen de woonbuurten is een ringvormige, "woonerfachtige" ontsluitingsstructuur gelegd. Deze erfontsluiting sluit direct aan op de buurtontsluiting en zorgt ervoor dat iedere woning per auto bereikbaar is. Tevens dienen deze erven als huisvuilophaalroute. Uitgangspunt is dat op de wegen binnen het woongebied van Legmeer-West niet harder dan 30 km/uur gereden mag worden. Dit betekent dat in de uitwerking van de inrichtingsplannen snelheidsbeperkende maatregelen ontworpen zullen worden.

Door het gebied loopt een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer, waardoor fietsers en voetgangers de wijk goed en veilig kunnen doorkruisen. Twee bruggen over de ecologische verbindingzone (in het verlengde van Bieslook en Aan de Zoom) vormen een verbinding voor langzaam verkeer met de wijk De Legmeer.

### **Openbaar vervoer**

De voormalige spoordijk ten oosten van de ecologische zone en ten westen van de spoordijk is gereserveerd voor de aanleg van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding. Ergens op dit gedeelte van het traject zal alsdan een haltevoorziening worden gesitueerd. Deze voorziening wordt niet in dit bestemmingsplan opgenomen, maar in het bestemmingplan Herziening De Legmeer, omdat de termijn waarbinnen realisatie zal plaatsvinden nu niet valt te overzien.

De in het zuiden van het plangebied opgenomen aanduiding "fietspad en ov-route" is bedoeld voor langzaam verkeer, fietsverkeer, hulpdiensten zoals ziekenauto, politieauto en brandweer, en voor openbaar vervoer. Deze route is echter niet geschikt (te maken) voor trein of tram, dus feitelijk is de ov-route bestemd voor ov-bus, busjes en taxi's.

### **Parkeren**

Zoals is aangegeven in de Bebouwingsleidraad Gemeente Uithoorn Woningbouw 2003, worden de volgende parkeernormen gehanteerd:

- per eengezinswoning 1,7 parkeerplaats per woning;
- per seniorenwoning dan wel jongeren- of starterwoning (2/3 kamers) 1,3 parkeerplaats per woning.

Om te kunnen voldoen aan de gestelde parkeernorm en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte (zonder teveel "blik" in het straatbeeld) te kunnen realiseren, zal een groot deel van de benodigde parkeervoorzieningen op eigen terrein gevonden moeten worden. In de verkaveling is daar rekening mee gehouden door onder andere het verdiepen van achtertuinen en het aanhouden van een vergrote maat van de opritten naar garages. In de verkaveling is gezocht naar evenwicht tussen het areaal aan openbare parkeerplaatsen en de parkeerplaatsen op eigen terrein. Op de kaarten van het stedenbouwkundig plan (zie bladzijde 19) en de verkaveling van fase 1 (zie kaart op volgende bladzijde) is met symbolen aangegeven bij welke woningen waar op het eigen erf wordt geparkeerd en voor hoeveel auto's plaats is gereserveerd. Woningen met een o-symbool in de tuin hebben 1 parkeerplaats op eigen erf en woningen met een \*-symbool hebben 2 parkeerplaatsen op eigen erf. Voor de woningen zonder symbool in de tuin is in het openbare gebied parkeergelegenheid gereserveerd.



De bewoners met één of meer parkeerplaatsen op eigen erf kunnen niet verplicht worden hun auto op hun eigen terrein te parkeren. Ook kan wettelijk gezien (bijvoorbeeld vergunningsvrij bouwen op basis van de Woningwet) niet in alle gevallen voorkómen worden dat men de ruimte die gereserveerd is voor parkeren (gedeeltelijk) bebouwd, zodat het parkeren op eigen erf niet meer mogelijk is.

Het treffen van inrichtingsmaatregelen, verkeersmaatregelen en het vastleggen van koop- en huurcontracten moet dit zoveel mogelijk tegen gaan.

Om deze laatste mogelijke ontwikkeling te voorkomen, dient in het koop- en huurcontract van de woning worden opgenomen dat men geen bouwwerken mag oprichten op gronden die op de bestemmingsplankaart zijn aangeduid met de bestemming "parkeren". Hier zal de gemeente streng op moeten toezien. Tevens kunnen inrichtings- en verkeersmaatregelen worden genomen om het parkeren in de straten zoveel mogelijk te ontmoedigen. Daarnaast zal de gemeente vooraf duidelijk moeten stellen dat er, als gevolg van het niet in gebruik (kunnen) nemen van de in het plan opgenomen parkeerplaatsen op eigen erf, geen extra parkeerplaatsen in het openbare gebied aangelegd zullen worden. Dit zou namelijk het stedenbouwkundige concept ondermijnen en een zeer nadelig effect hebben op de inrichting van de (groene) openbare ruimte. Het feit dat er niet voldoende parkeerplaatsen in het openbare gebied aanwezig zijn om alle auto's te kunnen parkeren, zal er hopelijk toe leiden dat mensen met een eigen "privé-parkeerplaats" deze ook als zodanig gaan gebruiken.

#### *Voorzieningen*

Binnen Legmeer-West is een aantal voorzieningen gepland. Allereerst is dat een Brede School met kinderopvang en een welzijnsfunctie, die een belangrijke centrale functie voor de nieuwe woonwijk heeft. De school is aan de rand van het beperkingengebied van Schiphol als bedoeld in artikel 2.2.1 van het Luchthavenindelingbesluit aangewezen met nummer 4, gesitueerd. De reden hiervoor is allereerst dat de geluidsgevoelige functies van de school (zoals leslokalen) buiten voornoemd beperkingengebied moeten liggen.

Ten behoeve van de mogelijkheid om niet geluidsgevoelige functies (zoals sportvoorzieningen) binnen dit beperkingengebied te situeren, wordt nog overleg gevoerd met het ministerie van Verkeer- en Waterstaat. Daarnaast is een ligging aan de rand van voornoemd gebied gunstig voor de ontsluiting van de school. Dagelijks zullen vele mensen naar de school komen. Deze verkeersstromen zullen zo direct mogelijk via de hoofdontsluiting aan- en afgevoerd moeten worden en zo min mogelijk door de woonbuurten. Daarnaast zal de school op maximaal 400 m van de hoogwaardige openbaarvervoershalle moeten liggen, zodat met name kinderen op een snelle en directe manier de school kunnen bereiken.

Naast het terrein van de Brede School is het speelpark gelegd. Het park kan op deze manier zowel door de schoolkinderen als door de kinderen uit Legmeer-West worden gebruikt.

Er is binnen de gemeente Uithoorn behoefte aan een evenemententerrein voor groot-schalige evenementen met een oppervlakte van minimaal 6.400 m<sup>2</sup>, waar bijvoorbeeld plaats moet zijn voor een kermis, een tijdelijke schaatsbaan, een trapveldje e.d. Het evenemententerrein ligt eveneens binnen het beperkingengebied voor woningbouw Schiphol, ten noordwesten van het woongebied. Het is direct naast het parkeerterrein van het sportveldencomplex gelegen, zodat ten tijde van een evenement, dit parkeerterrein gebruikt kan worden.

Ten oosten van het sportveldencomplex zijn gronden opgenomen waar leisurefuncties gevestigd kunnen worden. De activiteiten die op het leisure terrein worden toegestaan moeten betrekking hebben op doelgerichte recreatie. Deze recreatie is voornamelijk gericht op sport met uitzondering van tennis-, squash- en badmintonbanen en een sporthal. Wel is fitness, aerobics e.d. met bijbehorende voorzieningen zoals sauna toegestaan. Ook wel een "Health" centrum genoemd. Naast deze aan sport gerelateerde activiteiten, worden in het leisure terrein functies op het gebied van "persoonlijke verzorging" toegestaan. Hierbij wordt gedacht aan kleinschalige gezondheidsvoorzieningen zoals GGD, thuiszorg en een thuiswinkel (uitleen en verhuur van verpleegartikelen en hulpmiddelen), dieetadvies, ergotherapie, fysiotherapie, consultatiebureaus, sportarts, mensendieet e.d.

### *Verkaveling*

Legmeer-West is op zo'n manier ontworpen dat elke buurtje afzonderlijk beschikt over alle openbare voorzieningen en woningdifferentiaties: de verschillende woningtypen, eigen groenplek, voldoende parkeerplaatsen en een aansluiting aan 2 zijden op de hoofdontsluiting en direct op de langzaamverkeerroutes. Daardoor zijn de afzonderlijke buurten ook in verschillende fasen te realiseren en worden als eenheid meteen onderdeel van de totale wijk (in opbouw).

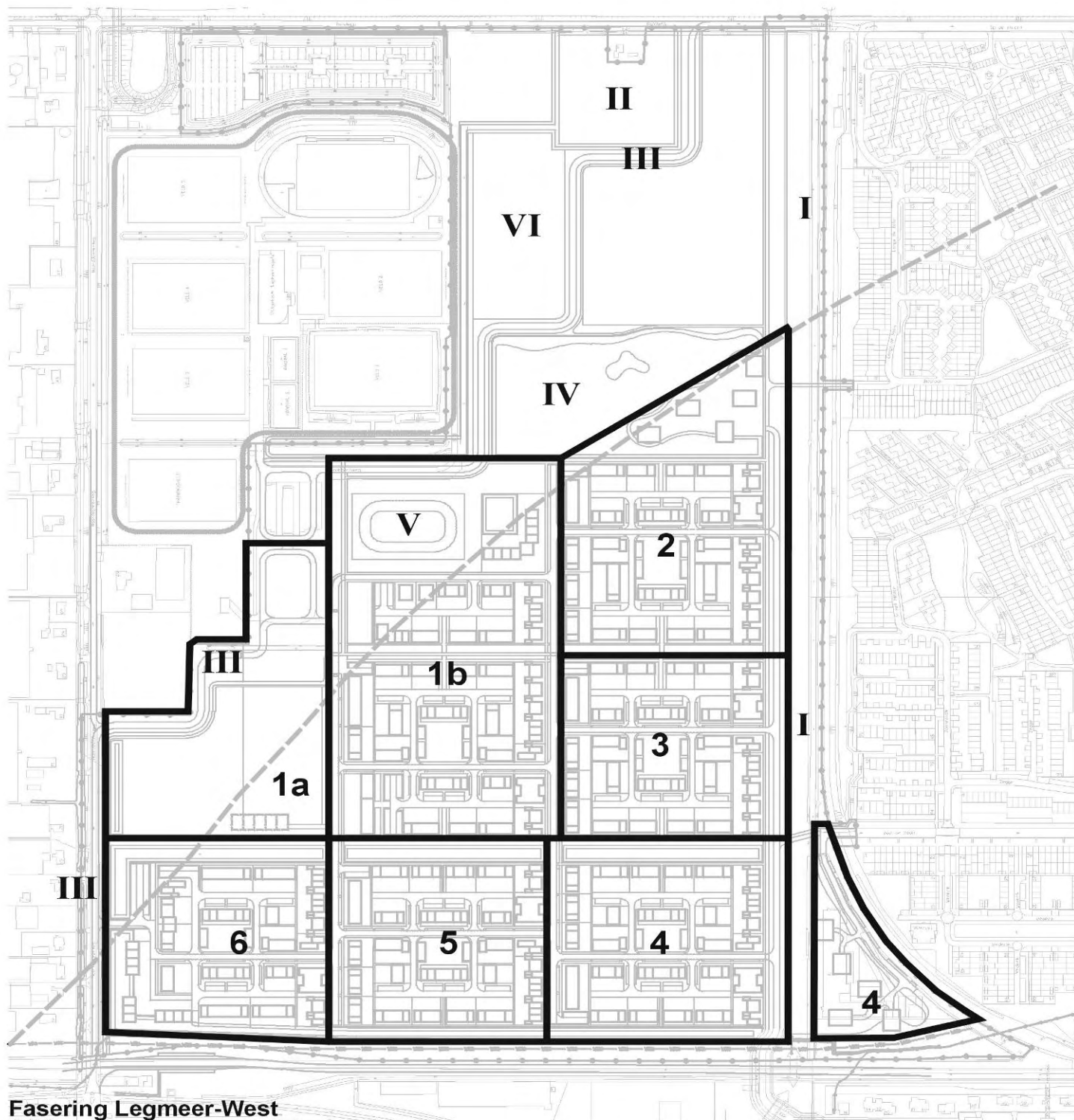
Het plan is zodanig verkaveld dat er kleine woonblokken zijn ontstaan, waarin makkelijk gevarieerd kan worden met woningtype en architectuur. De woningen zijn zoveel mogelijk georiënteerd op openbare groene gebieden en daarnaast op de openbare ontsluitingsstructuren, waardoor ruimtelijk-organisatorisch ongewenste en onveilige voor-achterkantsituaties zijn vermeden.

De toegepaste effectieve verkavelingsopzet maakt het mogelijk het beoogde aantal van ongeveer 1000 woningen te bereiken met een zowel kwalitatief als kwantitatief goede openbare (groene)ruimte.

### *Fasering*

De wijk Legmeer-West zal in verschillende fasen, over een periode van ongeveer 10 jaar worden gerealiseerd. Op de naastgelegen kaart zijn deze verschillende fasen, inclusief de planning, aangegeven. De eerste fase is in de bestemmingsplankaart verder uitgewerkt dan de overige fasen. Voor deze "vrijheid" in de latere fasen is gekozen vanwege de mogelijke veranderende (woon)behoeftes binnen de planperiode van 10 jaar. Het is vanuit stedenbouwkundig oogpunt echter nadrukkelijk gewenst de overige fasen op eenzelfde wijze te verkavelen als fase 1 zoals in het stedenbouwkundig plan is weergegeven. Hierdoor zal de gehele Legmeer-West een eigen en herkenbaar karakter krijgen en blijft het krachtige en overzichtelijke stedenbouwkundig concept behouden. Overigens kan ieder buurtje door middel van architectuur en/of kleurgebruik een eigen identiteit krijgen.

Met name de hoofdopzet zal in alle fasen worden doorgezet. Dit houdt in: de infrastructuurle opzet en ontsluitingsprincipes, de structurele langzaamverkeers-verbindingen, de hoofdgroenstructuur (oost-west gelegen groene banen, noord-zuid gerichte groene begeleiding van hoofdontsluitingsstructuur), de centraal in de buurten gelegen groene hofjes, de oriëntatie van de woningen en de parkeeroplossingen (met name het parkeren op eigen achtererf). Daarbinnen kan tot op zekere hoogte gevarieerd worden met afmetingen en ligging van (bovengenoemde) verschillende onderdelen, woningtypes, woningafmetingen, kavelafmetingen en architectuur, indien de tijdsgeschiedenis dit vereist.



## Fasering Legmeer-West

### fase

**1a** 01-01-2005 start bouwrijp maken Brede School

**1b** 01-01-2005 start bouwrijp maken 212 woningen, oplevering 2006/2007

- inclusief:
- I** ecologische verbindingzone
  - II** compensatiegebied
  - III** ontsluitingswegen + deel Noorddammerweg
  - IV** water
  - V** evenemententerrein
  - VI** leisureterrein

**2** 01-01-2007 start bouwrijp maken ca. 181 woningen, oplevering 2008/2009

**3** 01-01-2009 start bouwrijp maken ca. 138 woningen, oplevering 2010

**4** 01-01-2010 start bouwrijp maken ca. 171 woningen, oplevering 2011/2012

**5** 01-01-2012 start bouwrijp maken ca. 131 woningen, oplevering 2013

**6** 01-01-2013 start bouwrijp maken ca. 147 woningen, oplevering 2014/2015

### 3.3 Beeldkwaliteit

#### Architectuur

De sfeer in het woongebied Legmeer-West wordt voor een groot deel bepaald door de architectuur van de woningen. Het is dan ook van het grootste belang dat de architectuur van verschillende buurten van de wijk samenhang in verscheidenheid krijgt (bijvoorbeeld via de woningdifferentiatie). Het plan moet niet zozeer worden gekenmerkt door al te grote verschillen in architectuur. Maar ook moet vermeden worden dat in de gehele wijk een gelijkvormig architectuurbeeld ontstaat, mede onder invloed van kleuroepassing en materiaalgebruik. Bijzondere aandacht moet geschonken worden aan de (gestapelde) bebouwing die op kenmerkende plaatsen in het gebied zijn gesitueerd.

De woningen zullen in beginsel worden voorzien van een kap. De oost-west en noord-zuid situering van woningen en woonblokken biedt uitstekende mogelijkheden voor een optimale bezonning. Hiermee dient bij het ontwerp van de woningen rekening te worden gehouden. De verkaveling in het stedenbouwkundig plan valt binnen de marges van wat de provincie en de NOVEM (Nederlandse Onderneming Voor Energie en Milieu) in het streekplan Noord-Holland Zuid aangeven als wenselijke oriëntering. Hierin wordt aangeraden om minimaal 70% van de woningen zuidwaarts te oriënteren.

Alle woningen worden opgetrokken uit baksteen met een kleurstelling die past binnen de polder: van dieprood tot donkerbruin. De daken worden afgedekt met pannen met een kleurstelling die aansluit op de te gebruiken gevelsteen.

Tuinmuren, erfafscheidingen en gebouwde parkeervoorzieningen in de vorm van garages en carports dienen met het ontwerp van de woningen te worden meegenomen. Het materiaalgebruik dient daarbij in overeenstemming te zijn met dat van de woningen. Voor de herkenbaarheid en karakteristiek van de wijk als geheel, is het gewenst de erfafscheidingen van de verschillende buurten op elkaar af te stemmen.

Het verdient de voorkeur bomen te (laten) planten op die achtertuinen, waar in het verkavelingsplan parkeervoorzieningen zijn geprojecteerd (zie de fotovoorbeelden op de volgende bladzijde). De bomen staan tussen de parkeervoorzieningen. Op deze wijze worden ook deze gebieden onderdeel van de "overall-groenstructuur". Het karakter van deze bijzondere erfgedeelten krijgt een tuinachtige impuls.

#### Buitenruimte

Naast de architectuur, heeft ook de inrichting van de openbare ruimte, waaronder keuze van bestratingsmateriaal, straatmeubilair, beplanting en verlichting, grote invloed op de beleving van de wijk. De architectuur en de inrichting van de openbare ruimte dienen op elkaar te worden afgestemd, zodat ze een geheel vormen en elkaars kwaliteit ondersteunen en versterken. Dit zal in belangrijke mate de woonkwaliteit in Legmeer-West verhogen en de eigen identiteit bepalen.

Het is wenselijk om door middel van het toepassen van verschillende bestratingsmaterialen en/of bestratingspatronen, het onderscheid aan te geven tussen de hoofdontsluiting, de buurtontsluiting en de erven. Op deze wijze kan de overzichtelijkheid in de verkeersstructuur en de verkeersveiligheid worden vergroot. Hierbij mag de totale samenhang of harmonie niet uit het oog worden verloren. Het gebruik van duurzame materialen en de combinatie met beheeraspecten, zal samenhangend in het ontwerp vorm geven moeten worden.

## Voorbeelden van parkeren op eigen erf

### parkeren op eigen achtererf



### parkeren op eigen voorerf

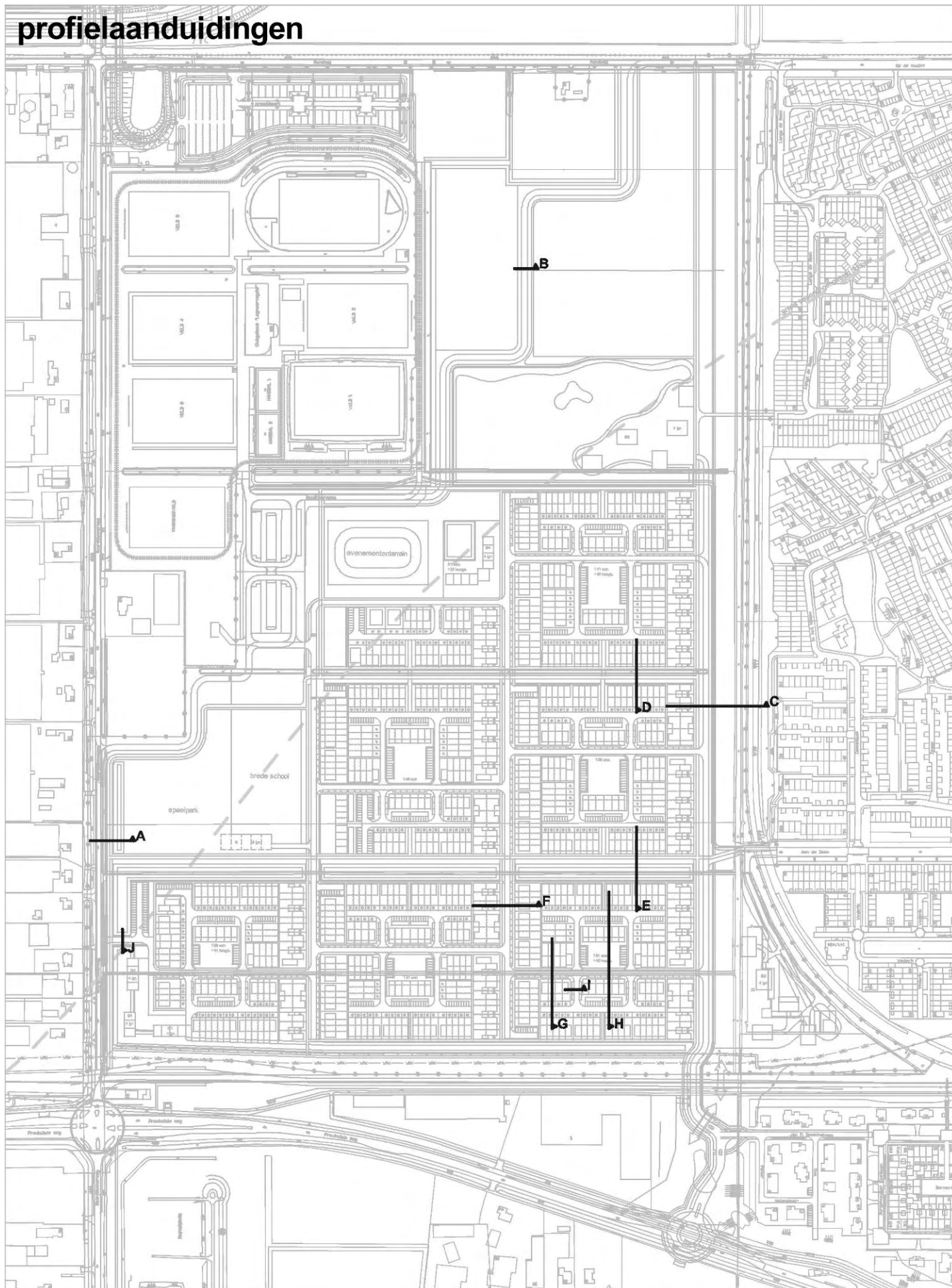


Belangrijk onderdeel in het ontwerp van de openbare ruimte is de beplanting. Naast het vermijden van zogenaamd "restgroen", zal beplanting vooral structuurondersteunend moeten worden toegepast. Door de doorgaande groenstructuren in de wijk overal hetzelfde uit te voeren, ontstaat er overzicht en eenheid tussen de verschillende buurten. De wijk wordt één geheel. De centrale groene hofjes kunnen per buurt een eigen karakter krijgen om de verschillende buurten van elkaar te onderscheiden en de oriëntatie in de wijk te vergroten. Vooral de keuze van de boomsoorten zal bepalend zijn voor de sfeer van de buitenruimte. Deze keuze zal mede door de bodem (grondsoort) van Legmeer-West gestuurd worden.

### **3.4 Profielen**

Op de volgende bladzijde zijn de profielen weergegeven zoals opgenomen in het Stedenbouwkundig plan. De profielen zijn slechts voorbeelden van de wenselijke inrichting van de wegen en straten. Hier kan van worden afgeweken als dit omwille van de inrichting van het gebied wenselijk wordt geacht. Belangrijk bij de inrichting van de straatprofielen is wel dat er overal maximaal 2 rijstroken gerealiseerd mogen worden.

# profielaanduidingen



hier komt profielenblad 1

hier komt profielenblad 2

# 4

## Onderzoeken

### 4.1 Natuur- en ecologietoets

#### 4.1.1 Vogel- en Habitatrichtlijn, Flora en Faunawet

De gemeente Uithoorn heeft in 2003 een 'natuureffectrapport' laten opstellen<sup>1</sup>. Uit dit rapport komt naar voren dat in de Legmeer-West in totaal 5 soorten amfibieën zijn waargenomen; 19 broedvogelsoorten; 3 soorten vleermuizen; 5 soorten muizen en spitsmuizen; sporen van mol, egel, haas en vos. Er is een Kleine modderkruiper gevangen en de Grote kaardenbol werd aangetroffen. Al deze soorten zijn beschermd.

Er zijn 3 soorten aangetroffen die streng beschermd worden volgens de Habitatrichtlijn: Dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis en Rugstreeppad. Deze soorten zijn van communautair belang en dienen strikt te worden beschermd.

Ook voor de Patrijs geldt strikte bescherming. De soort is een standvogel die wordt beschermd door de Vogelrichtlijn en op de Nederlandse Rode Lijst staat.

Meervleermuis en Kleine modderkruiper leven ook in het onderzoeksgebied en staan op Bijlage II van de Habitatrichtlijn. Aangezien de Legmeer-West niet in aanmerking komt als speciale beschermingszone voor beide soorten, vallen ze onder het normale beschermingsregime.

#### *Mitigatie en compensatie<sup>2</sup>*

Het is binnen het plangebied niet mogelijk om de gehele populatie Rugstreeppadden te behouden. Wel is het mogelijk om ruimte voor de Rugstreeppad te creëren door het aanleggen van een compensatiegebied. Voor uitwisseling met de populatie in de Noorder-Legmeer (aan de andere kant van de Randweg), wordt dit compensatiegebied langs de Randweg gesitueerd, naast het noordelijke baggerdepot. De 'dijken' rond het baggerdepot kunnen als overwinteringsplekken fungeren.

Het verdwijnen van geschikt voortplantingswater kan worden gecompenseerd door de aanleg van poelen in het genoemde compensatiegebied.

Voorts dient men tijdens de aanlegfase na te gaan of er ondiepe plassen in het terrein ontstaan waar de soort eieren afzet. De larven en eieren kan men verplaatsen naar veilig voortplantingswater. Voor deze activiteiten heeft de gemeente Uithoorn een ontheffing aangevraagd.

Het compensatiegebied voor de Rugstreeppad en het baggerdepot kunnen tevens ingericht worden voor de Patrijs. Het is dan van belang dat: de insectenstand wordt gestimuleerd, er voldoende zaden te vinden zijn en de rust wordt gehandhaafd. Langs de oevers kunnen insectenrijke ruigten ontstaan die de soort dekking en voedsel bieden. De rust kan worden gehandhaafd door de aanleg van brede sloten rond het terrein. Dit sluit aan bij de veiligheidsmaatregelen die rond het baggerdepot kunnen worden genomen.

Voor negatieve effecten op beschermde vogels is het niet mogelijk om een ontheffing te krijgen, de Vogelrichtlijn staat dit niet toe. Het is dus zaak om significante negatieve effecten op vogels te voorkomen. Daarom dienen alle bouwingsrepen buiten het broedseizoen plaats te vinden (15 maart – 15 juli). In deze periode zijn ook de effecten op zoogdieren en larven en eieren van amfibieën groter.

#### *Conclusie*

Voor de aanlegfase van het project 'Legmeer-West' zijn ontheffingen nodig voor de volgende soorten: Bruine kikker, Groene kikker, Gewone pad, Rugstreeppad, Kleine watersalamander, Huisspitsmuis, Bosspitsmuis, Bosmuis, Dwergmuis, Veldmuis, Mol, Haas en Kleine modderkruiper.

Voorts zal een compensatiegebied worden aangelegd ten behoeve van de Rugstreeppad en de Patrijs. Dit compensatiegebied, in combinatie met de ecologische

<sup>1</sup> B&D Natuuradvies Amsterdam, Natuureffectrapportage Legmeer-West 2003, december 2003

<sup>2</sup> B&D Natuuradvies Amsterdam, Mitigatie en compensatie natuurwaarden Legmeer-West 2003, 2003

verbindingszone, de uitbreiding van het baggerdepot en een strook van circa 200 m tussen de Randweg en de N201, is zowel door de Rugstreeppad en de Patrijs als voor de beschreven, voor ontheffing in aanmerking komende, soorten te gebruiken. Op basis hiervan wordt verwacht voldoende compenserende maatregelen genomen te hebben en waardoor zodoende de benodigde ontheffingen zullen worden verleend.

## 4.2 Archeologietoets

### 4.2.1 Archeologie en historische geografie

Op grond van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie herbergt het plangebied de volgende cultuurhistorische waarden:

#### *Archeologische waarden*

Het plangebied is in de cultuurhistorische waardekaart niet opgenomen als zijnde een gebied van enige archeologische waarde.

#### *Historisch-geografische waarden*

Het afwateringspatroon Noorder-Legmeerpolder is op de cultuurhistorische waardekaart getypeerd als element dat 'van waarde' is. De motivering luidt als volgt:

Ringdijken, ringvaarten en afwateringssloten zijn kenmerkende elementen van de veelvuldig aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. De drie noord-oost-zuidwest lopende tochten en de haaks hierop staande Hoofdtocht, die naar het gemaal leidt, zijn herkenbaar. In het noorden is het patroon gewijzigd door de bouw van een woonwijk. Het rechtlijnige patroon van afwateringssloten heeft een ruimtelijke en genetische samenhang met het even rechtlijnige wegenpatroon van de Legmeerpolder. Dergelijk afwateringspatroon is niet zeldzaam.

Voorts is het wegenpatroon van de droogmakerij op de cultuurhistorische waardekaart aangegeven als zijnde een element dat 'van waarde' is. De motivering luidt als volgt:

Kenmerkend voor de Meerlanden-Amsterdam zijn de polderwegen in de droogmakerijen en over de ringdijken. Het rechtlijnige en rationele wegenpatroon is kenmerkend voor de inrichting van droogmakerijen. Het oorspronkelijke wegenpatroon (een lange centrale weg, twee parallel lopende korte wegen en drie dwarswegen) zijn ondanks de verdichting van het wegennet nabij Uithoorn en Amstelveen goed herkenbaar. Een ruimtelijke en genetische samenhang met het afwateringsstelsel is nog aanwezig. De polderwegen sluiten aan op de landwegen over de grenzen met de middeleeuwse ontginningsblokken. Dergelijke polderwegen zijn niet zeldzaam.

#### *Historisch-(steden)bouwkundige waarden*

Het plangebied is in de cultuurhistorische waardekaart niet opgenomen als zijnde een gebied van enige historisch-(steden)bouwkundige waarde.

De beschreven cultuurhistorische aspecten zijn in het stedenbouwkundig ontwerp van de wijk meegenomen.

### 4.2.2 Archeologisch onderzoek

In opdracht van de gemeente Uithoorn is voor het plangebied archeologisch bureau-onderzoek uitgevoerd voor het plangebied Legmeer-West<sup>3</sup>. Het plangebied heeft een lage verwachting op de IKAW, het terrein is grotendeels gediepploegd, kent geen archeologische meldingen en is deel van een droogmakerij. Op de geomorfologische kaart is een geul(afzetting) op het plangebied aangegeven die in de geraadpleegde boorgegevens van het terrein niet is terug te vinden. De conclusie luidt dat er sprake

<sup>3</sup> ADC ArcheoProjecten concept rapport Uithoorn Legmeer-West, 03-15-2004

is van een poldergebied met een zeer lage archeologische verwachting met alleen archeologische potentie op grote diepte, op het pleistocene zand.

#### *Conclusie*

Nader archeologisch onderzoek is niet vereist, tenzij er werkzaamheden in civieltechnische sfeer gaan plaatsvinden die tot in de pleistocene afzettingen komen.

### **4.3 Verkeersstoets**

#### **4.3.1 Verkeersonderzoek**

De gemeente Uithoorn heeft onderzoek laten uitvoeren naar verkeersstromen in en rond de nieuwbouwlocatie Legmeer-West in de eindsituatie na omlegging van de N201 in 2011<sup>4</sup>. De ontwikkeling van uitbreidingslocatie Legmeer-West zal zorgen voor extra verkeer, onder andere op de bestaande N201. Daar staat echter tegenover dat (in de eindsituatie) de huidige N201 sterk zal worden ontlast als gevolg van de opening van de omlegging N201 in 2011. Het doel van de gemeente is dan ook: zo weinig mogelijk verkeer via de N201, meer verkeer via de omgelegde N201. In het onderzoek is berekend wat de effecten van de verschillende nieuwe ontwikkelingen zijn op de verkeersintensiteiten en de afwikkeling van het verkeer vanuit Legmeer-West.

De ontsluitingsstructuur conform het concept stedenbouwkundige plan van Legmeer-West, omvat twee varianten voor de ontsluiting onderzocht:

- In variant 1 vormt de route langs de oostzijde van het plangebied een doorgaande verbinding langs de Amstelveense Tocht vanaf de nieuw te realiseren rotonde in de N201 tot aan de Randweg. In deze variant ontstaat daarmee een directe verbinding vanuit het woongebied in Legmeer-West via Randweg en Op de Klucht richting de Zijdelweg.
- In variant 2 wordt de route langs de oostzijde van het plangebied niet doorgetrokken naar de Randweg. Er is alleen een directe verbinding vanaf de Brede School en het leisure-complex richting de Zijdelweg, verkeer vanuit de woningen in Legmeer-West moet omrijden via de Noorddammerweg. Hiertegenover staat het voordeel dat de woonomgeving wordt gevrijwaard van mogelijke verkeersoverlast door andere functies in het plangebied.

Na ingebruikname van de omlegging N201 zal de bestaande N201 geherprofileerd worden. In het model is reeds rekening gehouden met het versmallen van het wegprofiel in Aalsmeer (van twee rijstroken per richting naar één rijstrook per richting). Verder is in het model voor de toekomstige situatie uitgegaan van een iets lager doorstroomsnelheid op gedeelten van de bestaande N201 (ongeveer – 10 km/uur). De precieze vormgeving van de bestaande N201 na de omlegging – en het effect daarvan op de intensiteiten – is op dit moment echter nog niet bekend.

De gewenste vormgeving van de rotonde is nog afhankelijk van de toekomstige inrichting van de N201. In het verkeersmodel is wel al rekening gehouden met vermindering van de capaciteit en de snelheid op de N201 na opening vna de omlegging N201, maar dit is vooralsnog een globale benadering van het effect van herprofilering van de N201. De gemeente Uithoorn heeft het voornemen een eigen gemeentelijk verkeersmodel op te stellen, waarmee nauwkeuriger prognoses mogelijk zijn en waarmee nader onderzoek gedaan zal worden naar de mogelijkheden om het verkeer op de bestaande N201 in de toekomst te beperken.

---

<sup>4</sup> Goudappel Coffeng, Verkeersontsluiting Legmeer-West Eindsituatie (na omlegging N201), 17 februari 2004

Het onderzoek heeft geleid tot de volgende conclusies, die gelden vanaf 2015, na volledige realisatie van Legmeer-West en de omlegging N201:

1. Wat verkeerseffecten betreft, zijn de verschillen tussen de beide onderzochte ontsluitingsvarianten voor Legmeer-West beperkt. Variant 2 heeft als voordeel boven variant 1 dat een fietsroute centraal in Legmeer-West richting De Legmeer niet onderbroken wordt door een doorgaande autoroute in Legmeer-West langs de Amstelveense Tocht.
2. De realisatie van Legmeer-West leidt tot meer verkeer door de bestaande wijk De Legmeer (via Op de Klucht). Dit effect wordt echter ruimschoots gecompenseerd door beperking van de hoeveelheid doorgaand verkeer. Dit komt doordat de Randweg en de Noorddammerweg in de toekomst geen doorgaande verbindingen meer zijn.
3. De nieuw aan te leggen rotonde op de N201 ten westen van het Burgemeester Kootpark heeft, in de eindsituatie, ruim voldoende capaciteit om het verwachte verkeersaanbod te verwerken.

Aan de Zoom zal niet opengesteld worden voor regulier gemotoriseerd verkeer, alleen hulpdiensten en verkeer ten behoeve van openbaar vervoer kunnen gebruik maken van deze verbinding. Voorts zal Aan de Zoom dienen als langzaamverkeersroute.

#### **4.3.2 Kruising Noorddammerweg / N201**

De kruising Noorddammerweg / N201 valt buiten het plangebied, maar is als ontsluiting van Legmeer-West van (indirect) belang voor het onderhavige bestemmingsplan. Indien de realisatie van Legmeer-West zal leiden tot een toename van verkeer, zal niet direct sprake zijn van een aanpassing van de kruising. Aanvankelijk wordt uitgegaan dat kan worden volstaan met de bestaande verkeersstructuur, waarna pas in 2011 een aanpassing van de N201 volgt. Indien voor de aanpassing van de N201 zal blijken dat een soepele verwerking van de verkeersstromen wordt bemoeilijkt, dan zal een uitgewerkt verkeerskundig ontwerp voor de kruising Noorddammerweg / N201 worden opgesteld.

Te zijner tijd zal een artikel 19 WRO procedure doorlopen worden voor de uitbreiding / aanpassing van de kruising Noorddammerweg / N201 in het zuiden van het plangebied. Zie indicatieve kruispuntoplossing op kaartbeeld hiernaast.

De alsdan te verrichten onderzoeken (geluidsbelasting, luchtkwaliteit e.d.) zullen inzicht moeten geven in de gevolgen van een dergelijke uitbreiding / aanpassing met betrekking tot gevoelige functies in de omgeving (waaronder wonen).

Direct grenzend aan de kruising is een woning met praktijkruimte gelegen. Het vigerende bestemmingsplan voor deze woning is "Landelijk Gebied 1984". De gronden waarop deze woning is gerealiseerd hebben de bestemming 'Wegen'. Echter, via het overgangsrecht werd toentertijd de mogelijkheid gecreëerd om de functie wonen (met praktijkruimte) te behouden. Voor de woning is tevens, naar aanleiding van de aanleg van de busbaan, een hogere grenswaarde door de Provincie vastgesteld. Met de eventuele uitbreiding / aanpassing van de kruising zal uit de genoemde te voeren onderzoeken moeten blijken of deze functie uit planologisch oogpunt te behouden zal zijn of dat functiewijziging op zijn plaats is.

#### **4.3.3 Aansluiting N201 en Kootpark**

Voor de aansluiting op het Kootpark en een (indirecte) betere ontsluiting van het plangebied is tevens de op de plankaart getekende rotonde van belang. Deze rotonde valt grotendeels in het vigerende bestemmingsplan is "Burgemeester Kootpark". In dit bestemmingsplan is de rotonde opgenomen in de Verkeersbestemming. Thans wordt

een artikel 19, lid 1 WRO procedure doorlopen voor deze rotonde, waartoe het plan voor de inspraak ter inzage is gelegd.

In het kader van het bestemmingsplan Legmeer-West is door M+P raadgevende ingenieurs bv in 1997 en 1997 onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de N201. Aanvullend is door M+P in november 2000 onderzoek gedaan naar de situatie waarin sprake is van een maximale snelheid van 50 km/uur. Uit dat onderzoek bleek dat een geluidswal aan de noordzijde van de N201 van 3,5 m met daarop een scherm van 1 m afdoende is om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ter plaatse van de nabijgelegen woningen in Burgemeester Kootpark. De aangelegde geluidswal loopt parallel aan de N201 en eindigt bij de bebouwing van Burgemeester Kootpark. De beëindiging van de wal wordt in noordelijke richting omgezet, langs de nieuwe (nood)ontsluitingsweg.

Door de aanleg van de rotonde wordt het wegprofiel ter plaatse aangepast. In formele zin is de rotonde een uitbuiing van het wegprofiel, waardoor een deel van het verkeer (50%) iets dichterbij de woningen rijdt en een deel iets verder. Bij aanpassingen van wegen dient te worden onderzocht of er in de zin van de Wet geluidhinder sprake is van reconstructie. Hier is sprake van indien:

Het een aanwezige weg betreft;

De fysieke maatregelen een verandering van het akoestisch klimaat teweegbrengen;

De gevelbelasting van de geluidsgevoelige bebouwing binnen de zone van de weg met 2 dB(A) of meer toeneemt als gevolg van de wijziging van de aanwezige weg en als de toekomstige gevelbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ex artikel 82 van de Wet geluidhinder ligt.

De akoestische effecten van de aanleg van de rotonde zijn in overleg met M+P beoordeeld. Beredeneerd wordt dat per saldo de effecten gering zullen zijn. Hierbij is in ogenschouw genomen dat de werking van de geluidswal beter wordt naarmate de weg dichterbij de geluidswal ligt. In zekere zin is hiervan (deels) sprake, zodat geconcludeerd wordt dat door de aanleg van de rotonde de geluidsbelasting op de woningen van Burgemeester Kootpark niet zal toenemen met 2 dB(A) of meer. Volgens artikel 99 lid 2 van de Wet geluidhinder is er akoestisch gezien dan geen sprake van reconstructie. Aanvullende akoestische maatregelen (zoals het verhogen van de wal met scherm) zijn dan ook niet noodzakelijk.

#### **4.4 Milieutoets**

##### **4.4.1 Water**

Vooraf heeft wel overleg met DWR plaatsgevonden. Het resultaat hiervan is dat DWR heeft aangegeven dat compensatie in het gebied van 11% voor toegevoegd verhard oppervlak moet worden gerealiseerd. Dit advies is overgenomen. In de art. 10 reactie van DWR is hierover aanvullend medegedeeld dat "met het opnemen van het gerealiseerde en te realiseren water onder de bestemming "Water", voldoende wordt gegarandeerd dat aan de kwantitatieve aspecten van de watertoets (11% compensatie) wordt voldaan. Aanvullend is door DWR in de reactie in het artikel 10 overleg de volgende informatie aangegeven die in de toelichting dient te worden opgenomen:

Het plangebied maakt deel uit van het geldigheidsgebied van de Integrale keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken en watergangen verboden. Tevens worden in de Keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water meldplicht en meetplicht aangegeven. Een schriftelijk verzoek tot ontheffing dient te worden gericht aan DWR, sector Waterbeheer.

### *Riolering*

#### Regenwater: scheiden van schoon- en vuilwaterstromen

Uitgangspunt is dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Relatief schoon regenwater van gevels en daken wordt waar mogelijk benut (toiletspoeling, daktuinen e.d.) en mag rechtstreeks via regenwaterriool naar het oppervlaktewater/grondwater worden afgevoerd.

Voor het duurzaam omgaan met regenwater wordt verwezen naar de betreffende beslismomen, opgenomen in de beleidsnotitie "Richtlijnen voor het lozen van regen-, grond- en leidingwater" opgesteld door AGV/DWR.

In het kader van de kwaliteitseisen (grond)water is het volgende van belang:

#### Materiaalkeuze

Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden (gedurende zowel de bouw- en gebruiksfase alsmede de inrichting van de openbare ruimte). Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (teer- en bitumeuse materialen, verduurzaamd hout), lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

Door Rijkswaterstaat is in de artikel 10 Bro-reactie een lijst met punten opgenomen die in de "waterparagraaf" moeten worden opgenomen:

1. het waterhuishoudkundig systeem in en rond het plangebied;
2. het functioneren van het systeem
3. de gevolgen van de planontwikkeling voor de waterhuishouding, waarbij eveneens de gevolgen van ondergronds bouwen in het plangebied en consequenties voor de waterhuishouding van de bouwmogelijkheden in het kader van vergoedingsvrij bouwen in beeld moeten worden gebracht;
4. de robuustheid van het systeem in verband met de toename van de neerslag als gevolg van de klimaatveranderingen;
5. de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater;
6. de behandeling van hemel- en afvalwater;
7. het advies, dat de waterbeheerder in het kader van de in het Besluit op de ruimtelijke ordening voorgeschreven watertoets heeft uitgebracht;
8. de verwerking van dit advies in het plan.

Deze lijst is aanvullend naar DWR gestuurd met het verzoek hierop te adviseren. Hierover heeft op 28 juli 2004 overleg plaatsgevonden. De resultaten van dit overleg en de door Rijkswaterstaat genoemde punten zullen door DWR voor dit plangebied onder woorden gebracht en in de paragraaf Waterhuishouding, in het vast te stellen bestemmingsplan worden opgenomen.

#### **4.4.2 Bodem**

In 1995 is de locatie "Kavel 5, Noorddammerweg" onderzocht. Het betreft een perceel landbouwgrond gelegen in de Noorder-Legmeerpolder. Het onderzochte perceel is kadastraal bekend bij de gemeente Uithoorn onder sectie D nummer 3099 en heeft een grootte van ruim 6 ha. Uit onderzoek<sup>5</sup> blijkt dat de bovengrond, met uitzondering van het oostelijk deel van het terrein licht verontreinigd is door EOX. De concentraties EOX duiden op de aanwezigheid van chloorhoudende middelen in de grondmengmonsters zoals die voorkomen in gewasbeschermingsmiddelen. De ondergrond is lokaal licht verontreinigd door EOX. In het grondwater zijn lichte verontreinigingen aangetoond door chroom, zink, cadmium en trichloormethaan (chloroform). Zink kan van nature in licht verhoogde mate in de bodem voorkomen. Voor de overige lichte verontreinigingen zijn vooralsnog geen verklaringen gevonden.

---

<sup>5</sup> Terrascan B.V., Verkennend bodemonderzoek 'Kavel 5, Noorddammerweg' te De Kwakel, oktober 1995

Op basis van de resultaten van veld- en laboratoriumonderzoek bestaan er, binnen het kader van het doel van het onderzoek, vanuit milieuhygiënisch oogpunt, geen belemmeringen voor het toekomstige gebruik van de bodem voor woningbouw.



Onderzoeksgebied "Kavel 5" Noorddammerweg

In 1996 is verkennend bodemonderzoek verricht op de locatie Noorddammerweg/Randweg te Uithoorn<sup>6</sup>. De onderzoekslocatie was toentertijd ten behoeve van de aankoop opgesplitst in twee delen, namelijk kavel 1 en kavel 2. Kavel 1 zou ingericht worden als sportterrein en kavel 2 zou ingericht worden als deels woningbouwlocatie en deels sportterrein. In verband hiermee werd inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem noodzakelijk geacht.

#### Kavel 1

Uit de resultaten van het veldonderzoek blijkt dat zintuiglijk geen kenmerken zijn waargenomen die duiden op de eventuele aanwezigheid van verontreinigende stoffen in de bodem. Uit het laboratoriumonderzoek blijkt dat zowel de bovengrond als de ondergrond op de locatie niet zijn verontreinigd. Het grondwater is zeer plaatselijk licht beïnvloed door de aanwezigheid van koper, tolueen en xylenen. Deze verontreinigingen leiden bij de aangetroffen gehalten niet tot verhoogde risico's voor de volksgezondheid en het milieu.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek behoeven er milieuhygiënisch gezien geen beperking te worden gesteld aan het toekomstige gebruik van de locatie als sportterrein en woningbouw.

<sup>6</sup> Grontmij, Verkennend bodemonderzoek Locatie Noorddammerweg/Randweg te Uithoorn, februari 1996



Onderzoeksgebieden "Kavel 1" en "Kavel 2"

#### Kavel 2

Uit de resultaten van het veldonderzoek blijkt dat ter plaatse van het braakliggende terreingedeelte van de voormalige boerderij, in de bovenste meter een lichte bijmenging met puin- en kolenresten is aangetroffen. Op het overige terrein zijn zintuiglijk geen kenmerken waargenomen die duiden op de eventuele aanwezigheid van verontreinigende stoffen in de bodem.

Uit het laboratoriumonderzoek blijkt dat de bovengrond (0,0 – 0,5 m onder maaiveld) ter plaatse van de voormalige boerderij licht is verontreinigd met zink en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK). De ondergrond is ter plaatse van een boringlocatie (72) licht verontreinigd met cadmium, koper, lood en nikkel en sterk verontreinigd met zink. Tevens blijkt uit het oliechromatogram dat er verhoogde PAK-gehalten aanwezig zijn. Het grondwater is op deze plaats licht beïnvloed door de aanwezigheid van koper en naftaleen. De verontreinigingen op dit terreingedeelte houden waarschijnlijk verband met de aangetroffen puin- en kolenresten.

Op het overige terrein zijn zowel de bovengrond als de ondergrond niet verontreinigd. Het grondwater is hier zeer plaatselijk licht beïnvloed door de aanwezigheid van toluëen en xylenen. Deze verontreinigingen leiden bij de aangetroffen gehalten niet tot verhoogde risico's voor de volksgezondheid en het milieu. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek dient ter plaatse van het braakliggende terreingedeelte van de voormalige boerderij aanvullend onderzoek verricht te worden naar de omvang van de verontreinigingen met zink en (mogelijk) PAK.

Voor het overige terreingedeelte zijn er milieuhygiënisch gezien geen belemmeringen voor het toekomstige gebruik als woningbouwlocatie en sportterrein.

In 1997 is verkennend bodemonderzoek verricht op de locatie Noorddammerweg<sup>7</sup>. Aanleiding tot het laten instellen van een verkennend bodemonderzoek vormde de voorgenomen inrichting van het terrein als woningbouwlocatie en voor een klein deel als locatie met een recreatieve bestemming. In verband hiermee werd inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem noodzakelijk geacht.

<sup>7</sup> Grontmij, Verkennend bodemonderzoek Locatie Noorddammerweg te Uithoorn, september 1997



Onderzoeksgebied Noorddammerweg

Uit de resultaten van het veldonderzoek blijkt dat er zintuiglijk geen kenmerken zijn waargenomen die kunnen duiden op de eventuele aanwezigheid van verontreinigende stoffen in de bodem.

Uit het laboratoriumonderzoek blijkt dat zowel de bovengrond als de ondergrond op de locatie niet zijn verontreinigd.

In het grondwater zijn in eerste instantie plaatselijk matig tot sterke verontreiniging met enkele zware metalen aangetroffen (koper, lood en zink). Naar aanleiding hiervan zijn voor onderzoek gebruikte peilbuizen waar een sterke verontreiniging is aangetroffen, opnieuw bemonsterd. Uit de analyseresultaten van deze opnieuw genomen grondwatermonsters blijkt dat alleen zink nog plaatselijk in licht verhoogde gehalten is aangetroffen. Koper en lood is niet meer aangetroffen in gehalten boven de streefwaarden. Zware metalen worden in de praktijk vaker in sterk wisselende gehalten in het grondwater aangetroffen. Dit hangt onder andere samen met de weersomstandigheden, de grondwaterstand en de periode waarin bemonsterd wordt. Er is waarschijnlijk geen sprake van een verontreinigingsbron op de locatie. Ter plaatse van twee peilbuizen (5 en 17), verspreid over het terrein, is het grondwater licht beïnvloed door de aanwezigheid van fenol en cresolen. Het is niet bekend wat de aanwezigheid van deze stoffen heeft veroorzaakt.

De verklaringen ten aanzien van de zware metalen in het grondwater en de relatief lage gehalten aan fenol en cresolen, geven geen aanleiding tot het verrichten van aanvullend onderzoek. De aangetroffen stoffen in het grondwater leiden niet tot verhoogde risico's voor de volksgezondheid en het milieu.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek behoeven er milieuhygiënisch gezien geen beperkingen te worden gesteld aan het toekomstige gebruik van het terrein voor de voorgenomen woningbouw en de recreatieve bestemmingen.

Tenslotte, is bij het huidige baggerdepot geen bodemonderzoek uitgevoerd. Omdat alle overige bodemonderzoeken geen verontreinigingen hebben aangetoond die de ontwikkeling van het gebied in de weg staan mag aangenomen worden dat dit ook geldt voor de oorspronkelijke bodem van het huidige baggerdepot. In het baggerdepot is alleen maar klasse 1 en klasse 2 slib opgeslagen geweest. Dus ook vanuit gebruiksoogpunt kan geconcludeerd worden dat ter plaatse geen extra bodemverontreiniging is opgetreden.

Voor de verlening van een bouwvergunning is het op basis van het Besluit indieningsvereisten aanvraag bouwvergunning verplicht dat een bodemonderzoek wordt uitgevoerd.

#### *Conclusie*

Voor een aantal percelen in het plangebied is aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. Een aantal lichte verontreinigingen zijn daarbij aangetroffen, hiervoor zijn echter bij de ontwikkeling van het plangebied passende maatregelen getroffen. Op grond van de gevoerde onderzoeken is woningbouw op deze locatie niet bezwaarlijk.

#### **4.4.3 Lucht**

In het kader van de ontwikkeling van het bestemmingsplan Legmeer-West is onderzoek<sup>8</sup> naar de luchtkwaliteit uitgevoerd vanwege het wegverkeer over de N201, de nieuwe busbaan en de Noorddammerweg. Voor de toekomstige situatie is er vanuit gegaan dat de N201 is omgelegd en er een nieuwe busbaan is aangelegd.

Een belangrijke bron van luchtverontreinigende stoffen vormt het verkeer. Met name langs (snel-)wegen worden dan ook relatief hoge concentraties van luchtverontreinigende stoffen verwacht. De luchtkwaliteit is echter niet alleen afhankelijk van emissies door het verkeer, maar ook van de zogenaamde achtergrondconcentratie van de luchtverontreinigende stoffen. Deze achtergrondconcentratie verschilt sterk per regio.

Uithoorn is gelegen in de randstad ten zuiden van Amsterdam, op korte afstand van Schiphol en de bloemenveiling in Aalsmeer. Als gevolg hiervan zijn de achtergrondconcentraties van de diverse stoffen zeer hoog. Met name voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> ligt de achtergrondconcentratie in de buurt van de voor die stoffen geldende grenswaarden.

Voor het onderhavige plangebied treedt in de huidige situatie alleen met betrekking tot fijn stof (PM<sub>10</sub>) overschrijding op van de geldende grenswaarden. 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.

Ten aanzien van fijn stof wordt het volgende opgemerkt. Dit is een stof waar de gemeente geen lokale invloed op kan uitoefenen. Maatregelen tegen het terugbrengen van de verontreinigingen vanwege fijn stof zullen op landelijk niveau of op nog grotere schaal getroffen moeten worden. Het aanhouden van een grotere afstand tot de weg-as heeft bij het onderhavige bouwplan ook vrijwel geen effect.

Voor de toekomstige situatie van de luchtkwaliteit treedt binnen het plangebied een verbetering op ten aanzien van de huidige situatie. Uitgaande van de situatie met omlegging van de N201 worden geen grenswaarden meer overschreden. Dit wordt ten dele veroorzaakt door het feit dat het percentage vrachtverkeer in de toekomstige situatie afneemt.

Een zekere mate van luchtverontreiniging kan worden veroorzaakt door de glastuinbouwbedrijven aan de overzijde 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.

---

<sup>8</sup> M+P Bestemmingsplan Legmeer-West te Uithoorn, onderzoek luchtkwaliteit, 20-11-2003

#### 4.4.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

De resultaten van het fauna-effectonderzoek zoals in 2.2.5 is beschreven, worden in het ontwerp bestemmingsplan verwerkt.

Het bestemmingsplan is in het licht van artikel 8.9 Wet Luchtvaart beoordeeld door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie luchtvaart. Naast de verplaatsing van een baggerdepot in het gebied, waarover in een eerder stadium was geconcludeerd dat de aanleg van het nieuwe depot niet onder de criteria van het LIB Schiphol valt, wordt een waterplas van 2 ha en een ecozone van 2,9 ha gepland. Hiertoe is een fauna-effectstudie verricht. Daar de laatstgenoemde gebieden (waterplas en ecozone) met elkaar in verbinding staan kan het als één gebied worden beschouwd. De grens van 3 ha wordt in dat geval wel overschreden. De inspectie brengt omtrent een verklaring van geen bezwaar in het kader van artikel 8.9 Wet Luchtvaart het volgende naar voren:

“Ondanks dat er formeel dus geen sprake is van een verklaring van geen bezwaar-procedure in het kader van artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart heb ik uw plannen toch voorgelegd aan de commissie Vogelaanvaringen Luchtvaartuigen. De commissie komt tot de volgende conclusies:

- *de plannen zijn niet in strijd met artikel 2.2.3 van het LIB;*
- *het wordt gewaardeerd dat de gemeente Uithoorn haar verantwoordelijkheid neemt en toch een fauna-effectstudie laat uitvoeren;*
- *het betreft een vrij kleinschalige ontwikkeling er wordt niet verwacht dat dit grote groepen vogels zal aantrekken;*
- *door de omringende bebouwing van het gebied en het bouwen van het gebied zelf wordt verwacht dat de vogelsituatie ten aanzien van een aantal risicosoorten eerder verbetert dan verslechterd;*
- *ondanks dat het momenteel nog niet mogelijk is om middels een risicomodel het (gewijzigde) risico van vogelaanvaringen door ingrepen in de omgeving in kaart te brengen wordt op basis van best professional judgment verwacht dat het risico voor de luchtvaart door de aanleg van de waterpartij en ecozone niet zal toenemen.”*

Conclusie van de Commissie Vogelaanvaringen Luchtvaartuigen luidt dat tengevolge van de plannen er geen effecten te verwachten zijn die in relatie tot het vogelaanvaringsgevaar tot een verhoogd risico zullen leiden c.q. zullen vormen, voor de luchtvaart.

Het besluit van de inspectie luidt dat gezien de resultaten uit de bovenstaande beoordeling en gezien het gestelde in artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart de inspecteur van mening is dat de gemeente Uithoorn op basis van de aangeleverde informatie voor de ontwikkeling van Legmeer-West geen verklaring van geen bezwaar bij de IVW/DL hoeft aan te vragen.

#### 4.4.5 Geluid

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 50 dB(A). 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. 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.

Geluidhinder van wegverkeer kan een beperkende rol spelen indien er sprake is van nieuwe woningbouwlocaties. In die gevallen moet de geluidsbelasting worden bepaald.

In het kader van bovenstaande is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op het nieuwbouwplan Legmeer-West, veroorzaakt door verkeer op de N201, de Noorddammerweg en de toekomstige busbaan Aalsmeer-Uithoorn<sup>9</sup>. Bij de onderzochte wegen bestaat de breedte van de geluidszone uit 200 m, aan weerszijde van de weg.

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 maximaal 54 dB(A) is. Op de achterliggende bebouwing in het plan wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) nergens overschreden.

Op 10 december, verzonden 14 december 2004 zijn door de gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland hogere grenswaarden vastgesteld voor dertien nieuw te bouwen woningen in Legmeer West nabij de Provinciale weg N201. De hogere grenswaarden variëren van 51 tot en met 55 dB(A). De hogere grenswaarden zijn op 10 december 2004 tijdig vastgesteld, immers voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan door de Gemeenteraad.

#### **4.4.6 Licht**

de overzijde van de Noorddammerweg bevinden zich glastuinbouwbedrijven. Een belangrijk kenmerk van moderne glastuinbouw is het gebruik van kunstlicht. Zonder verdere maatregelen zal door het gebruik van kunstlicht boven een glastuinbouwcomplex een lichtkoepel ontstaan, die met name in de nachtelijke uren voor omwonenden hinder kan veroorzaken. De AMvB voor glastuinbouwbedrijven verbiedt daarom in de periode van 1 september tot 1 mei het toepassen van assimilatiebelichting vanaf 20.00 tot 24.00 uur. Hiervan kan worden afgeweken door het reduceren van de kunstlichtuitstraling met ten minste 95% door het aanbrengen van een voorziening aan de bovenzijde van de glasopstand.

Tussen zonsondergang en zonsopgang is, bij belichting, zijafscherming met 95% reductie verplicht. Hoewel in het kassengebied aan te brengen beplanting ongetwijfeld enig reducerend effect op de kunstlichthinder zal hebben, kan de uittreding van assimilatie-licht nooit helemaal verhinderd worden. Er zal echter sprake zijn van een kunstlichtuittreding van maximaal 5%, waarmee wordt voldaan aan de hierboven genoemde nader gestelde eis uit de AMvB.

#### **4.4.7 Besluit glastuinbouw**

Sinds 1 april 2002 is, als opvolger van het Besluit tuinbouwbedrijven met bedekte teelt, het Besluit glastuinbouw in werking getreden (hierna: het Besluit). Bij de opstelling van een bestemmingsplan kunnen de normen uit het Besluit gebruikt worden als toetsingskader voor het bepalen van de afstand tussen een tuinbouwkas en woningen van derden alsmede gevoelige objecten (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State 20 november 2002, nr. 200103143/1). Onder de laatste categorie wordt mede aaneengesloten woonbebouwing en scholen verstaan.

##### *Afstandsnormen*

Bij bedrijven van vóór 1 mei 1996 geldt als afstandsnorm 10 m met betrekking tot woningen van derden en 25 m met betrekking tot gevoelige objecten en de bebouwde kom. Voor bedrijven van ná 1 mei 1996 gelden voor die situatie ruimere afstandsnormen, namelijk 25 m en 50 m. Het tijdstip van 1 mei 1996 heeft te maken met nieuwe en bestaande situaties. Op die datum trad namelijk het Besluit tuinbouwbedrijven met

<sup>9</sup> M+P Bestemmingsplan Legmeer-West te Uithoorn, onderzoek geluidsbelasting wegverkeer, 20-11-2003

bedekte teelt in werking. De in het plan opgenomen woonbebouwing voldoet aan deze criteria.

#### **4.4.8 Externe veiligheid**

De risicokaart van de provincie Noord-Holland vermeldt de aanwezigheid van een transportroute van gevaarlijke stoffen in de nabijheid van het plangebied. Een zone gelegen ten zuiden van het plangebied is daarop aangewezen als liggend in de zone van vervoer gevaarlijke stoffen. Het betreft hier wegvervoer van brandbare, explosieve of giftige stoffen over de N201. Deze route zal in 2010 komen te vervallen, nadat deze N201 wordt verplaatst. In de uitwerkingsregels is opgenomen dat de blokken 5 en 9 en de blokken 6 en 7 die in de betreffende zone liggen pas bouwrijp gemaakt mogen worden op respectievelijk 1 januari 2010 (blokken 5 en 9) en 1 januari 2012 (blok 6) en 1 januari 2013 (blok 7). Dit houdt in dat ten tijde van de daadwerkelijke bewoning van de te bouwen woningen in deze blokken het transport van gevaarlijke stoffen op deze weg niet meer plaatsvindt.

# 5

## Planopzet en bestemmingsregeling

### 5.1 Algemeen

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. Zowel inhoudelijk als voor de methodiek is aansluiting gezocht bij de landelijke standaard "Op de digitale leest" (2003) van het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting (Nirov).

Het bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht. Het vormt een juridische vertaling van de mogelijkheden zoals in het stedenbouwkundig plan voor Legmeer-West is vastgelegd. Het betreft een nieuw woongebied met stedelijke functies in ruime zin. Het grootste gedeelte van het woongebied is opgenomen in een nader uit te werken woonbestemming. Middels uitwerkingsplannen zullen deze gebieden gefaseerd worden uitgewerkt.

Binnen het plangebied zijn functies zoveel mogelijk ruim opgezet. Indien een nadere afweging nodig is, zijn voor burgemeester en wethouders vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Indien burgemeester en wethouders het voornemen hebben gebruik te maken van hun vrijstellings-, wijzigings- of uitwerkingsbevoegdheid zoals bedoeld in de voorschriften, dan stellen zij alvorens daartoe over te gaan, belanghebbenden in de gelegenheid hun zienswijzen naar voren te brengen. In de voorschriften is hiertoe een bepaling opgenomen omtrent de door burgemeester en wethouders te volgen procedureregels bij toepassing van de vrijstellings-, wijzigings- en uitwerkingsbevoegdheid. Deze stemt min of meer overeen met de huidige afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), doch deze afdeling zal binnenkort worden samengevoegd met afdeling 3.5 van de Awb en een uitgebreidere procedure in gaan houden. Om die reden is afgezien van verwijzing naar afdeling 3.4 Awb en zijn algemene procedurevoorschriften in het bestemmingsplan opgenomen.

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 moeten worden gemeenten.

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 22 geldt voor alle bestemmingen opgenomen in het bestemmingsplan, terwijl de algemene procedurevoorschriften slechts gelden voor die bestemmingen waarin een vrijstellings-, wijzigings- of uitwerkingsbevoegdheid 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 be- zien 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 be-

paalde 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 17 bestemmingen weergegeven. Hieronder wordt een nadere beschouwing gegeven van enkele van deze bestemmingen.

## 5.2 De bestemmingen

### Algemeen

Het bestemmingsplan kent een algemene opzet waarin de gronden zijn verdeeld in bestemmingsvlakken. Binnen een aantal van deze bestemmingvlakken zijn op de bestemmingsplankaart één of meer bouwvlakken geplaatst. In de voorschriften is bepaald welke bouwwerken binnen de bouwvlakken moeten worden gebouwd. Voor de woningen zijn dat uitsluitend de hoofdgebouwen, terwijl voor de bedrijfsbestemming het alle gebouwen, die binnen het op de kaart opgenomen bouwvlak moeten worden gebouwd. Bij de woondoeleinden mogen daarnaast tevens binnen het bouwvlak worden gebouwd de aan- en uitbouwen, doch dit is niet noodzakelijk.

Hoofdstuk II van de voorschriften bestaan uit een Bestemmingsomschrijving (lid 1), waarin de functies zijn opgenomen die binnen het bestemmingsvlak mogen worden uitgeoefend. In de bouwvoorschriften zijn vervolgens per bestemmingsvlak aangegeven welk type bouwwerken binnen deze gronden mogen worden gebouwd en welke voorwaarden daaraan zijn verbonden. Bijvoorbeeld kunnen in de bouwvoorschriften zijn opgenomen de hoogte van bouwwerken en de dakhelling van gebouwen.

### Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Veel van de aan de grond gegeven bestemming en de indeling in bouwvlakken is gerelateerd aan het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit van de luchthaven Schiphol. Uit dit Luchthavenindelingbesluit blijkt dat het hele plangebied is gelegen in het beperkingengebied van Schiphol. Het plangebied wordt diagonaal doorsneden door de lijn als bedoeld in bijlage 3b met nummer 4 bij het Luchthavenindelingbesluit waarin een beperkingengebied is opgenomen waar geen nieuwe gevoelige objecten mogen worden gebouwd, noch mag uitbreiding plaatsvinden van de bestaande geluidgevoelige gebouwen. Voor het gehele gebied zijn beperkingen gesteld aan het toevoegen van bestemmingen met vogelaantrekkende werking. Hiertoe is een fauna-effectstudie verricht en is het bestemmingsplan in het licht van artikel 8.9 Wet Luchtvaart beoordeeld door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie luchtvaart.

Het besluit van de inspectie luidt dat gezien de resultaten uit de bovenstaande beoordeling en gezien het gestelde in artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart de inspecteur van mening is dat de gemeente Uithoorn op basis van de aangeleverde informatie voor de ontwikkeling van Legmeer-West geen verklaring van geen bezwaar bij de IVW/DL hoeft aan te vragen.

### Woondoeleinden (W) artikel 3 en Woondoeleinden (uit te werken) (WU) artikel 4

Het gebied heeft voor een groot deel een woonfunctie. Deze is opgenomen in een tweetal bestemmingen: "Woondoeleinden" (art. 3) voor het gedeelte van het plan dat gedetailleerd is vastgesteld en "Woondoeleinden (uit te werken)" (art. 4) voor het gedeelte van het plan dat globaal is vastgesteld en nog nader moet worden uitgewerkt. Voor het uit te werken gedeelte is een bouwverbod opgenomen. Op deze gronden mag om die reden niet worden gebouwd voordat het plan door burgemeester en wethouders is uitgewerkt in een uitwerkingsplan op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

De woonbestemming, zowel gedetailleerd als nader uit te werken is opgenomen op twee kaartbijlagen bij de voorschriften. Hierin is een onderverdeling gemaakt in een negental woonblokken. Blok 1 en 2 betreft de gedetailleerde bestemming en is opgenomen bij artikel 3 “Woondoeleinden”. De blokken 3 tot en met 9 zijn “Woondoeleinden nader uit te werken” zoals bedoeld in art. 4 van de voorschriften. Voor deze uit te werken woonbestemming zijn zgn. uitwerkingsregels opgenomen waar burgemeester en wethouders zich op grond van artikel 11 WRO aan moeten houden bij het uitwerken van de bestemming. Wanneer de uitwerking niet strookt met de uitwerkingsregels mogen GS geen goedkeuring aan het uitwerkingsplan verlenen.

Daarnaast bevindt zich in het noorden van het plangebied één bestaande woning. Deze woning is “ingepakt” in een bouwvlak. Het woongebouw heeft geen uitbreidingsmogelijkheden gekregen, omdat dit niet is toegestaan op grond van het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit van Schiphol waarin de woning is gelegen. In het plangebied komt een tweede bestaande woning voor, aan de Noorddammerweg nr. 89. Omdat het hier gaat om een bedrijfswoning is deze als zodanig opgenomen in de bedrijfsbestemming. Ook deze woning is “ingepakt”.

Voor de woningen in het gedetailleerd bestemde gedeelte van het bestemmingsplan, derhalve de gronden met de bestemming “Woondoeleinden” (artikel 3) zijn inmiddels goeddeels ontworpen. Deze ontwerpen zijn in het bestemmingsplan verwerkt. De ondergeschikte bouwdelen, zoals balkons die aan de gebouwen (uitwendig) zijn ontworpen, vallen niet in het bouwblok, maar zijn als bedoeld in de wijze van meten (artikel 2, lid 2) ondergeschikt en worden niet in de maatvoering meegenomen. Deze mogen derhalve wel buiten het bouwvlak worden gebouwd.

#### **Beroepen en bedrijven aan huis**

Per woning mag niet meer dan 30%, tot een maximum van 45 m<sup>2</sup> worden gebruikt voor een beroep aan huis of een kleinschalige bedrijfsmatige activiteit. De kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten mogen uitsluitend betreffen bedrijfstypen, zoals opgenomen in categorie 1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten (bijlage 1 bij de voorschriften), dan wel naar de aard en de invloed op de omgeving daarmee gelijk te stellen bedrijvigheid, die door zijn beperkte omvang in of bij een woonhuis met behoud van de woonfunctie kan worden uitgeoefend. Over de Staat van Bedrijfsactiviteiten is een toelichting opgenomen die als bijlage I bij de toelichting is gevoegd.

#### **Dienstverlening (DV) artikel 5**

Dienstverlening is in dit geval niet beperkt tot de zakelijke dienstverlening, doch tot dienstverlening in de ruime zin van het woord. Hiertoe is in de begripsomschrijvingen (artikel 1 van de voorschriften) een definitie opgenomen wat onder dienstverlening wordt verstaan. Omdat het perceel voor een groot deel ligt binnen het beperkingengebied van schiphol waarop geen woonbebouwing e.d. is toegestaan (bijlage 3B, nummer 4) zijn deze gronden in zijn geheel aangewezen voor Dienstverlening. In het bestemmingsplan is op deze gronden geen woondoeleinden toegestaan. Echter, met vrijstelling is het mogelijk om te bouwen buiten bouwvlakken, dan wel de bouwvlakken te verschuiven. Hierdoor ontstaat een mogelijkheid om een praktijkwoning te bouwen buiten het voornoemde beperkingengebied van schiphol (bijlage 3B, nummer 4).

#### **Maatschappelijke doeleinden (M) artikel 6**

Deze bestemming is van toepassing op één perceel in het plangebied. Het ligt in de bedoeling op deze locatie een school te vestigen, doch de bestemmingsomschrijving is ruim opgezet, zodat ook andere functies hierin kunnen worden uitgeoefend. Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn wanneer de school de reeds gebouwde lokalen niet of niet meer nodig heeft of in de avonden gebruik van de school gewenst is. Ook ruimte voor naschoolse opvang en andere aan school gerelateerde functies zoals zondags-

school door kerkgenootschappen kan binnen deze bestemming worden uitgeoefend. Binnen deze bestemming passen dan ook onderwijs-, sociaal-culturele, religieuze, overheids-, medische, maatschappelijke, en openbare orde en veiligheidsinstellingen. Daarnaast zijn ook sportvoorzieningen en ondergrondse parkeervoorzieningen in de bestemming opgenomen. Deze zullen buiten het bestemmingsvlak kunnen worden gebouwd, mits de sportvoorzieningen deze niet meer dan een oppervlak van 1200 m<sup>2</sup> bedraagt. Binnen deze sportvoorzieningen kunnen onder meer worden gebouwd, de gymlokalen behorende bij de school. Een school en aanverwante functies zijn binnen het beperkingengebied als bedoeld in bijlage 3B, nummer 4 niet toegestaan, maar sportvoorzieningen zijn binnen dit gebied niet beperkt. Om die reden is het mogelijk de gymlokalen behorende bij de school in voornoemd beperkingengebied te bouwen. Het is echter om diezelfde reden niet toegestaan om in het gymlokaal les te geven of bijvoorbeeld examens te houden.

De gezamenlijke noemer voor deze gronden met een maatschappelijke bestemming heeft betrekking op het openbare, niet-commerciële karakter. Ondergeschikt kunnen de sportvoorzieningen, bijvoorbeeld in schoolvakanties en in de avonden, worden verhuurd aan sportverenigingen in de omgeving indien daaraan behoefte mocht bestaan. Met een globale bestemming biedt de gemeente een planologisch regime dat "globaal" en "flexibel" is en om die reden een kader biedt voor ruime mogelijkheden.

Binnen de bestemming is tevens gebruik als wonen toegevoegd, waarmee de oppervlakte van ongeveer 900 m<sup>2</sup> (zo'n 10 klaslokalen en overige ruimtes) kan worden omgezet naar wonen. Hiermee kunnen gronden naar wonen worden omgezet, indien de vraag naar klaslokalen niet (meer) aanwezig mocht zijn. Een flexibele invulling die goed past bij de omgeving. Omdat voor een school voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs een afstandsnorm tot gevoelige bebouwing geldt ingevolge de VNG-brochure "Bedrijven- en milieuzonering" van 30 m, is dit in de voorschriften ingepast door middel van een vrijstellingsbevoegdheid. Deze Sbi-code 801/802 uit voornoemde VNG brochure scoort deze 30 m op geluid. Hierbij is als eis gesteld dat moet worden aangetoond dat aan de milieunormering wordt voldaan, indien een afstand van minder dan 30 m tussen school en woningen gerealiseerd wordt. Bijvoorbeeld kan van de afstand van 30 m worden afgeweken wanneer milieumaatregelen (geluidwerende maatregelen) worden getroffen. Hier zal bij het ontwerp van de school rekening worden gehouden.

#### **Vrije tijd faciliterende doeleinden (VD) artikel 7**

De in de planologie en stedenbouw onder de noemer "leisure" bekende voorzieningen voor vrije tijd in de ruime zin van het woord is in het bestemmingsplan opgenomen in deze bestemming. Bij leisure gaat het dan met name om zgn. "actieve vrije tijdsbesteding", waaronder bijvoorbeeld is begrepen een klimhal, fitness, skatepark, bioscoop, dansschool. In de betreffende bestemming is daarnaast mogelijk gemaakt voorzieningen die met vrije tijdsbesteding en gezondheid in het algemeen in relatie kunnen worden gebracht, waaronder ook medische en paramedische voorzieningen en dienstverlening. Hieronder wordt bijvoorbeeld ook begrepen thuiszorg en thuiswinkel, dieetadvisering, ergotherapie, fysiotherapie, consultatiebureau, sportarts, mensendiek e.d. Daarnaast kleinschalige gezondheidsvoorzieningen te vestigen. Het gaat hier dan om aan de gezondheidszorg gerelateerde voorzieningen, waar men als bezoeker/patiënt kort verblijft, zoals fysiotherapie-, dokters- en tandartspraktijk. Deze gezondheidsvoorzieningen zijn niet gezondheidsvoorzieningen als bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit. In laatstgenoemd besluit worden gezondheidsvoorzieningen uitgesloten in het beperkingengebied als bedoeld in artikel 2.2.1 met nummer 4 van het luchthavenindelingbesluit. De grond daarvoor is gelegen in externe veiligheid en geluidhinder. Het aat dan om zorgvoorzieningen, ziekenhuizen e.d. waar men langer verblijft, waardoor het risico van externe veiligheid en de geluidhinder toeneemt. De in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte kleinschalige gezondheidsvoorzieningen zijn echter gericht op ver-

blijf van kortere duur, waardoor dit risico van externe veiligheid en het geluidsoverlast zich niet voordoet.

Om het bestaande pand aan de Randhoornweg 120 te kunnen zal te zijner tijd een duiker worden gemaakt om het water over te steken. Een inrit ter bevoorrading van Randhoornweg 120 is mogelijk gemaakt in de voorschriften. Omdat nog niet duidelijk is waar deze exact zal worden aangelegd is hiertoe een locatie nog niet op de plankaart opgenomen.

### **Bedrijfsdoeleinden (B) artikel 8**

De bedrijfsdoeleinden die zijn opgenomen in het bestemmingplan betreft de bestaande bedrijfslocatie aan de Noorddammerweg 68. De gebouwen op deze gronden worden gebruikt voor opslagdoeleinden. De gronden zijn bestemd voor bedrijfsdoeleinden voor bedrijfstypen in categorie 1 tot en met 2, dan wel daarmee gelijk te stellen voor wat betreft milieugevolgen. Deze categorie-indeling houdt verband met de afstand van zo'n 30 m tot het naastgelegen trainingsveld en van zo'n 60 m tot de woningen aan de Noorddammerweg tegenover het bedrijventerrein. Om deze reden is ook opslag in gevaarlijke stoffen uitgesloten. Bij dit laatste gaat het om de in tabel 2 "Opslagen en installaties" genoemde "opslagen gevaarlijke stoffen" die niet zijn toegestaan en niet zijn opgenomen in de bijlage bij het bestemmingsplan. Van de in tabel 2 genoemde "installaties" is alleen opslag toegestaan van de installaties die een afstand hebben van maximaal 30 m. Ook de opslag ten behoeve van "detailhandel in vuurwerk" (SBI-code 5249) is uitgesloten. (Zie voor de uitleg van de Bedrijven- en milieuzonering de toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten die als bijlage I bij deze toelichting is gevoegd.)

Binnen de gronden bevindt zich een bedrijfswoning die in het bestemmingsplan als zodanig is opgenomen. Omdat het betreft een woning in het beperkingengebied als bedoeld in bijlage 3B, nummer 4 van het Luchthavenindelingbesluit is het niet toegestaan de bedrijfswoning uit te breiden of nieuwe bijgebouwen te bouwen. Om die reden is de woning geheel "ingepakt". Dit houdt in dat in de voorschriften de afmetingen van de woning zijn opgenomen, zoals deze thans zijn. Uitbreiding van de woning of het bouwen van bijgebouwen is om die reden niet mogelijk gemaakt.

De gronden gelegen naast het bedrijventerrein is thans bestemd voor Agrarische doeleinden, conform het gebruik als zodanig tot nu toe. Een uitbreiding van het bedrijvencomplex is mogelijk, gezien de ligging en de bebouwing in de omgeving. Dit is in de voorschriften mogelijk gemaakt, door van de wijzigingsbevoegdheid gebruik te maken die is opgenomen in de bestemming Agrarische doeleinden. Een kaartje met het eindbeeld is aan de voorschriften toegevoegd. Hierop is het bouwvlak, het bebouwingspercentage en de maximale goothoogte aangegeven. Na wijziging is de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" van toepassing conform de overige gronden van het bedrijvencomplex nu reeds hebben.

### **Sportdoeleinden (S) artikel 9**

Het betreft het bestaande sportterrein waarop diverse verenigingen gebruik maken. Voor gebouwen ten behoeve van de bestemming, bijvoorbeeld clubgebouwen is een bebouwingspercentage opgenomen van maximaal 3%. Binnen deze bestemming is tevens de aanleg van een wielercircuit mogelijk.

### **Bagger- en gronddepot (BGD) artikel 10**

Ten noorden van het plangebied is ruimte bestemd voor een Bagger- en gronddepot. Het huidige bagger- en gronddepot ten zuiden van het plangebied wordt hiermee verplaatst naar deze nieuwe locatie in het noorden van het plangebied. De nieuwe locatie sluit aan op de reeds bestaande bagger- en gronddepot en sluiten aan bij het Natuurontwikkelingsgebied, zij het gescheiden door een weg. De gronden in het bestemmingsplan bestemd voor Bagger- en gronddepot kunnen door in het gebied voorkomend fauna tevens worden gebruikt als leefgebied in het verlengde van de gronden

die voor natuurontwikkeling zijn bestemd en worden ingericht. De gronden aan de overkant van de Randweg, vallend in gemeente Amstelveen, tussen de Randweg en de N201 beslaan een strook van zo'n 200 m. Deze zullen tevens worden ingericht als ecologische zone en kunnen dus tevens worden gebruikt door in het gebied voorkomende fauna.

#### **Verkeersdoeleinden (V) artikel 11en**

#### **Verkeers- en verblijfsdoeleinden (VV) artikel 12**

De in het plangebied op te nemen wegen, straten, pleinen, parkeerplaatsen en verhardingen zijn opgenomen in de bestemmingen "Verkeersdoeleinden" en "Verkeers- en verblijfsdoeleinden". De Noorddammerweg is een 50 en 60 km/u weg en is opgenomen in de verkeersbestemming. De overige wegen worden ingericht als 30 km/u wegen en zijn ondergebracht in de verkeers- en verblijfsbestemming. In de bestemmingen passen tevens de bij wegen behorende bermen en andere groenvoorzieningen en nutsvoorzieningen. Het bouwen van gebouwen is in beide bestemmingen toegestaan tot 4 m hoog. Hiermee kunnen onder meer busabri's worden gerealiseerd. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde is een hoogtebepaling opgenomen tot 7 m. Hierin past onder meer de talud ten behoeve van de brug over de Randweg, die als aarden baan wordt aangelegd.

In de voorschriften is opgenomen dat het aantal rijstroken niet meer mag bedragen dan 2, met uitzondering van de Noorddammerweg het zuidelijk gedeelte waar in- en uitvoegstroken kunnen worden aangebracht. Dit houdt verband met het bepaalde in artikel 15, lid 1, onder b waarin is opgenomen dat: "voor zover de uitvoering van de Wet geluidhinder zulks vereist, geeft het bestemmingsplan voorts aan: (b) de functie van de voornaamste wegen, alsmede het dwarsprofiel, dan wel het aantal rijstroken daarvan."

Aan de oostzijde van de Ecologische verbindingszone in de bocht ten zuiden/oosten van het plangebied is een busroute gepland. Op deze gronden zal dan ook een bushalte worden aangelegd. Inrichting als openbaar vervoerroute met bus en lightrail inclusief bushaltes zullen bovendien pas over ongeveer 10 jaar plaatsvinden. Thans is nog niet duidelijk hoe de inrichting van de busroute eruit zal zien en zijn de locaties van de bushaltes nog niet bekend is, zijn deze gronden niet meegenomen in dit bestemmingsplan. Bij de herziening van het bestemmingsplan voor de bestaande wijk "Legmeer" ten oosten van het plangebied "Legmeer-West" zullen deze gronden worden meegenomen.

#### **Parkeren (P) artikel 13**

De stedenbouwkundige uitgangspunten gaan in het woongebied uit van het principe dat wordt geparkeerd op eigen terrein. Om die reden zijn in het bestemmingsplan een gedeelte van de gronden behorende bij de woningen uitsluitend bestemd voor parkeren. Op deze gronden mag een overkapping, ook wel bekend onder carport worden gebouwd, ten behoeve van de parkeerbestemming.

De gronden die niet tot parkeerbestemming behoren, maar waarvoor in het stedenbouwkundig ontwerp wel rekening is gehouden met de stalling van één auto, zijn opgenomen in de bestemming "Woondoeleinden". Op deze gronden kunnen aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen worden gebouwd. Hiermee kan op deze gronden tevens een garage t.b.v. de stalling van motorvoertuigen worden gebouwd.

De overige parkeervoorzieningen, waaronder de parkeervoorzieningen ten behoeve van bezoekers zijn opgenomen in de bestemming "Verkeersdoeleinden".

#### **Agrarische doeleinden (A) artikel 14**

Het plangebied is thans nog ingericht als agrarisch gebied. Enkele van deze gronden die (nog) niet in de verkaveling zijn meegenomen, hebben nog deze Agrarische be-

stemming en zijn als zodanig opgenomen in het bestemmingsplan. Het betreft gronden in het noord-oosten van het plangebied en gronden langs de Noorddammerweg in het westen van het plangebied, grenzend aan de bedrijfsbestemming. Deze gronden zijn bestemd voor agrarische bedrijvigheid. In de begripsomschrijving is opgenomen dat deze bedrijvigheid ziet op het voortbrengen van agrarische producten door teelt of door het houden van dieren. In de bestemmingsomschrijving van Agrarische doeleinden is dit beperkt tot het houden van dieren. Het gaat dan om grasland dat door schapen en ander kleinvee kan worden begraasd. Het is niet ingericht als bouwperceel voor een boerderij. Er mogen derhalve geen stallen worden gebouwd en mag geen mestopslag plaatsvinden. Met een stankcirkel als bedoeld in de milieuwetgeving behoeft derhalve geen rekening te worden gehouden.

Ten behoeve van het kleinvee is op de gronden in het noord-oosten van het plangebied de mogelijkheid geboden binnen het bestemmingsvlak één schuilplaats te bouwen voor het kleinvee. Dit met name in verband met beschutting tegen regen en zonneschijn. Op de gronden met de Agrarische bestemming aan de Noorddammerweg is deze bouwmogelijkheid niet opgenomen, dit in verband met de wijziging van de gronden naar Bedrijfsdoeleinden dat binnen de planperiode zal plaatsvinden. Hiertoe is in deze bestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Zie voor toelichting op deze wijzigingsbevoegdheid de subparagraaf "bedrijfsdoeleinden" (B) artikel 8 hierboven.

#### **Natuurontwikkelingsgebied (NO) artikel 15 en Ecologische verbindingzone (EV) artikel 18**

Op grond van de natuureffectrapportage in 2003 opgesteld door b&d natuuradvies is gebleken dat in het plangebied thans voorkomen twee streng beschermde diersoorten: de Rugstreeppad en de Patrijs. Daarnaast komt nog een aantal te beschermen diersoorten voor dat op basis van de Flora- en faunawet beschermd wordt. Voor alle diersoorten zal ontheffing worden aangevraagd. De Rugstreeppad en de Patrijs krijgen een nieuw leefgebied in de buurt van het bestaande leefgebied. Voor deze streng beschermde diersoorten, die voorkomen in bijlage IV van de Habitatrichtlijn is het hierdoor mogelijk deze diersoorten binnen het plangebied te behouden. De bestemming "Natuurontwikkelingsgebied" voorziet in deze bestemming. Omdat het gebied direct aansluit bij het bagger- en gronddepot zal met name de Rugstreeppad ook van dit gebied gebruik maken. Ten behoeve van de Rugstreeppad worden poelen mogelijk gemaakt, die met name belangrijk zijn voor de voortplanting. Deze kunnen ingevolge de planvoorschriften tevens worden aangelegd als bouwwerk, geen gebouw zijnde, bijvoorbeeld door middel van betonnen bakken.

Ten behoeve van de Patrijs is met name van belang dat rust en goede voedselvegetatie wordt geboden. Met de inrichting van het terrein dient hiermee rekening te worden gehouden. Het gebied wordt afgesloten

#### **Groenvoorziening (G) artikel 16**

Binnen deze bestemming is het structurele groen in de wijk opgenomen. Dit is niet uitwisselbaar voor parkeerplaatsen. Hierin kunnen fiets- en voetverbindingen worden gerealiseerd. Deze zijn indicatief op de kaart aangeduid, door middel van de aanduiding "langzaam verkeersroute". Het ligt in de lijn der verwachting dat op deze aanduidingen een langzaam verkeersroute wordt aangelegd. Binnen deze bestemming is tevens de mogelijkheid opgenomen speelvoorzieningen te bouwen. Speeltoestellen tot 3 m hoog zijn op grond van artikel 43 van de Woningwet en het "Besluit bouwvergunningstvrije en lichtvergunningplichtige bouwwerken" (het Bblb) vergunningstvrij. Tot 5 m hoog zijn deze op basis van deze wet- en regelgeving licht vergunningplichtige. In aansluiting hierop zijn toestellen tot 5 m hoog toegestaan op gronden met de bestemming "Groenvoorziening".

### **Recreatieve doeleinden (R) artikel 17**

Binnen de gemeente Uithoorn is behoefte aan een terrein waarop evenementen kunnen worden gehouden. Het gaat dan om tijdelijke evenementen zoals een kermis, pop- en theatervoorstellingen. Deze evenementen zijn in de voorschriften beperkt tot maximaal 60 dagen per jaar. De bebouwingsmogelijkheden zijn afgestemd op deze tijdelijkheid. Bijvoorbeeld kunnen gebouwen 20 m hoog worden gebouwd, doch het gaat daarbij om gebouwen die slechts een aantal dagen per jaar op die locatie worden gebouwd. Bijvoorbeeld gaat het dan om een circustent. Daarnaast is het terrein het gehele jaar door te gebruiken als schaatsbaan. De hoogte van gebouwen ten behoeve van een schaatsbaan zijn beperkt tot een maximale hoogte van 10 m. Op het terrein kan worden gekampeerd, mits gerelateerd aan een evenement dat op het terrein plaatsvindt. Niet meer dan 20 kampeermiddelen zijn toegestaan gedurende 14 dagen. Het terrein kan in de wintermaanden, te weten november tot en met februari van elk jaar worden gebruikt als "schaatsbaan". Wanneer geen evenement plaatsvindt en het terrein niet in gebruik is als schaatsbaan kunnen de onbebouwde gronden voor overige recreatieve doeleinden worden gebruikt, zoals voor speelvoorzieningen voor kinderen, waaronder een "trapveldje" zoals een basketbal- of voetbalveldje. Speelvoorzieningen kunnen worden gebouwd tot maximaal 5 m hoog (zie voor vergunningsvrij en lichtvergunningplicht bouwen van speelvoorzieningen hierboven onder "Groenvoorziening" (G) artikel 15).

Vrijstelling kan door burgemeester en wethouders worden verleend voor extra lawaaiige evenementen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het beproeven van voertuigen, het beoefenen van de auto- en motorsport en modelvliegtuigsport en het houden van wedstrijden met motorrijtuigen, brom- en motorfietsen en modelvliegtuigen. Deze evenementen hebben aanzienlijke invloed op de woon- en leefomgeving vanwege geluidsoverlast en verkeersaantrekkende werking. Daarnaast kan de kwaliteit van het terrein worden aangetast met dergelijke evenementen – denk bijvoorbeeld aan Bigfootevenementen waar met grove profielen over het terrein wordt gereden. Om deze redenen kan vrijstelling door burgemeester en wethouders slechts worden verleend voor maximaal 1 dag per jaar en het gebruik op die dag als bedoeld onder a uitsluitend duurt tussen 7.00 en 19.00 uur. In de APV zijn, naast deze regels in het bestemmingsplan ook bepalingen opgenomen ten behoeve van openbare orde en veiligheid ten behoeve van dergelijke evenementen.

### **Water (WA) artikel 19**

De in het gebied te realiseren waterpartijen en het bestaande water, bijvoorbeeld langs de Noorddammerweg, is opgenomen in deze bestemming. Water met een meer natuurfunctie is opgenomen in de "ecologische verbindingszone".

Binnen deze bestemming is het tevens mogelijk een duiker te realiseren voor een toegangsweg ten behoeve van Randhoornweg 120. Het realiseren van deze duiker past in de bouwvoorschriften van bouwwerken geen gebouwen zijnde tot een hoogte van maximaal 2 m (lid 2, onder a). Wanneer behoefte bestaat aan een brug kan deze worden gerealiseerd door middel van de vrijstellingsbevoegdheid in de bestemming "Algemene vrijstellingsbevoegdheden, die is opgenomen voor de bestemming "Water", "Groenvoorziening" en "Sportdoeleinden", mits binnen de op de kaart aangegeven zone "oeververbinding".

Op grond van de Watertoets, opgenomen in het Besluit op de ruimtelijke ordening, is bepaald dat voor gronden waarop verharding wordt gerealiseerd, een percentage aan water in het plangebied moet worden teruggebracht. Om die reden is zowel het bestaande water in het plangebied als het nieuw aan te leggen water in het bestemmingsplan onder een aparte bestemming "Water" opgenomen en niet als onderdeel van andere bestemmingen, waarmee de functie van water uitwisselbaar zou zijn met verhardingen. Met het opnemen van het gerealiseerde en te realiseren water onder

de bestemming "Water", wordt voldoende gegarandeerd dat aan de kwantitatieve aspecten van de watertoets (11% compensatie) wordt voldaan.

#### **Leidingen en straalpaden (dubbelbestemming) artikel 20**

De in het gebied voorkomende leidingen en straalpaden zijn opgenomen middels een dubbelbestemming. Het gaat binnen deze bestemmingen om een beschermingszone aan te geven voor een watertransportleiding en een persleiding. Daarnaast is bepaald dat binnen de 2 zones op de kaart aangegeven als straalpad bouwwerken niet hoger mogen zijn dan de in het voorschrift opgenomen hoogte: 18 m en 42 m. Op grond van deze bestemming dient eerst te worden gekeken of binnen de betreffende zone van de leidingen worden gebouwd. Binnen deze zone mogen alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd, ten behoeve van de betreffende leiding. Er is tevens een aanlegvergunningstelsel opgenomen, dat binnen de betreffende zone geen werken of werkzaamheden worden verricht die de leiding kunnen aantasten. Wanneer de leidingbeheerder positief advies heeft gegeven, kunnen betreffende werken en werkzaamheden worden uitgevoerd. Advies van de leidingbeheerder is tevens vereist indien wordt gebouwd volgens de "andere" bestemming dan de dubbelbestemming. Dat wil zeggen dat als bijvoorbeeld de leiding is gelegen op de bestemming groenvoorziening, dan is dit de "andere" bestemming. In de bestemming groenvoorzieningen mogen bijvoorbeeld speelvoorzieningen worden gebouwd. De dubbelbestemming bepaalt dat de speelvoorzieningen (bouwwerken ingevolge de "andere" bestemming groenvoorziening) binnen de aangegeven beschermingszone voor de leiding, uitsluitend mogen worden gebouwd, indien de leidingbeheerder hiertoe advies heeft gegeven.

Voor het geval van het straalpad is het op dit moment ingevolge de "andere" bestemmingen waarover de straalpadbestemming is gelegd, geen bouwwerken mogelijk worden gemaakt die hoger zijn dan 18 respectievelijk 42 m. Om die reden zal voor het bouwen van bouwwerken ingevolge de "andere" bestemming niet in strijd komen met de dubbelbestemming en is het vragen van advies aan de straalpadbeheer niet nodig. Wanneer echter in de toekomst een vrijstelling van het bestemmingsplan zou worden verleend, waarbij het noodzakelijk is om bouwwerken te bouwen die hoger zijn dan de 18 en 42 m dan is het artikel van belang, en kan, alvorens vrijstelling kan worden verleend, tevens aan de leidingbeheerder te worden gevraagd of hij hiermee kan instemmen.

#### **Spoorbaan (dubbelbestemming) (sp) artikel 21**

In de vigerende regeling voor het gebied zijn de gronden evenwijdig aan de Ecologische verbindingszone in het oosten van het plangebied, bestemd voor "spoorbaan". De vigerende regeling is de "Verordening, tot vaststelling van bebouwingsvoorschriften voor de gronden, begrepen in het plan tot herziening van het uitbreidingsplan" opgesteld in 1934. Binnen deze bestemming ligt de nu niet meer in gebruik zijnde spoorrails. Uitsluitend een klein deel van deze spoorrails zou in het plan een andere bestemming krijgen, nl. de verbindingen naar Bieslook/Langs de Baan en naar Aan de Zoom. Om die reden zijn deze gronden dubbel bestemd. Hoewel de spoorbaan niet meer (opnieuw) in gebruik zal worden genomen, is het voor een eenduidigheid in bestemming van gronden ruimtelijk gezien van belang deze gronden als zodanig te bestemmen. Ten behoeve van de gronden zijn geen bouwmogelijkheden opgenomen, nu de spoorbaan niet meer in gebruik is. Vergunningsvrij zijn ten behoeve van het spoor bouwwerken geen gebouwen toegestaan. De spoorbaanbestemming heeft een secundaire bestemming. Dat wil zeggen dat wanneer dit ten behoeve van de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk noodzakelijk is, de bestemming "groenvoorziening" met de aanduiding "fietspad" en de Verkeers- en verblijfsbestemming met de aanduiding "fietspad en ov-route" voorrang hebben boven de bestemming Spoorbaan.

### 5.3 Algemene bepalingen

#### **Dubbeltelbepaling (artikel 23)**

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 (of het akkoord verklaren van een melding op grond van de inmiddels gewijzigde woningwet), deze grond niet nog een keer wordt betrokken bij een aanvraag om bouwvergunning.

Bijvoorbeeld in de bestemming "Woondoeleinden" is in het tweede lid onder f bepaald, dat ten hoogste 30% van het op de kaart aangegeven deel van het bouwperceel tot ten hoogste 40 m<sup>2</sup> met uitbouwen, bijgebouwen en carports mag worden bebouwd. Indien een willekeurige mevrouw "X" 30% van haar erf (de gronden) bebouwt en vervolgens een stuk onbebouwd verkoopt aan de buurman, mag deze laatste die gronden bij berekening van de door hem te bouwen uitbouwen, bijgebouwen en carports niet wederom meerekenen.

#### **Kampeerverbod (artikel 24)**

Deze bepaling is opgenomen, omdat in minister Dekker van VROM voornemens is de Wet op de Openluchtrecreatie te laten vervallen. Hierdoor zou het plaatsen van kampeermiddelen en het oprichten van een kampeerterrein niet meer vergunningplichtig zijn op basis van de Wet op de openluchtrecreatie. Het regelen van kampeerterreinen en kampeermiddelen zou volgens de minister middels het bestemmingsplan goed geregeld kunnen worden. Om die reden is het uitgesloten binnen het bestemmingsplan gronden te gebruiken voor dergelijke doeleinden, met uitzondering van de sportdoeleinden, waarop voor een beperkt gedeelte van het jaar (maximaal twee weken) kleinschalig (maximaal 20 kampeermiddelen) mag worden gekampeerd.

#### **Algemene gebruiksbepaling (artikel 25)**

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 "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 Legmeer-West is in de algemene gebruiksbepaling dan ook het gebruik van gronden en opstallen voor seksinrichtingen uitgesloten. In de begripsbepalingen is een definitie van seksinrichting opgenomen.

#### **Overgangsbepaling (artikel 26)**

Het overgangsrecht in bestemmingsplannen beoogt het voorkomen van niet gerechtvaardigde inbreuken op gevestigde rechten of belangen. De in dit bestemmingsplan opgenomen overgangsbepaling behelst het beperken van de werking van het over-

gangsrecht tot bouwwerken die niet strijdig waren met het eerdere plan. Over de strijdigheid van het gebruik met het voormalig planologisch regime laat de bepaling zich niet uit.

Het beperken van het overgangsrecht tot legale bouwwerken vloeit voort uit het bepaalde in hoofdstuk 4 van de Woningwet, krachtens welke bepalingen illegale bouwwerken niet door een bestemmingsplan kunnen worden beschermd.

Dat het overgangsrecht (dat wil zeggen het bestemmingsplan) dan ook nog bouw mogelijkheden biedt aan bestaande illegale bouwwerken, druist helemaal in tegen het systeem van de Woningwet en de strekking van het overgangsrecht zelf, dat ongerechtvaardigde inbreuken op gevestigde rechten of belangen dienen te worden voorkomen. 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.

De in het bestemmingsplan opgenomen redactie van de overgangsbepaling tracht maximale invulling te geven aan de strekking van het overgangsrecht, te weten het voorkomen van ongerechtvaardigde inbreuken op gevestigde rechten of belangen, waardoor de rechtszekerheid wordt vergroot.

Op basis van het overgangsrecht mogen bouwwerken met 15% worden vergroot. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het Luchthavenindelingbesluit, op basis waarvan in het beperkingengebied als bedoeld in bijlage 3B, nummer 4, geen vergroting van bepaalde bouwwerken mag plaatsvinden.

### **Strafbepaling (artikel 27)**

Thans ligt bij de eerste kamer het wetsvoorstel om de strafbaarstelling van voorschriften opgenomen in een bestemmingsplan strafbaar te stellen op grond van de Wed op de Economische Delicten (kamerstukken 2003/2004, nr. 28 734). Wanneer deze wet in werking is getreden voordat het bestemmingsplan is vastgesteld, zullen de gevolgen van deze nieuwe wetgeving, waaronder het schrappen van de strafbepaling uit het bestemmingsplan in het bestemmingsplan worden verwerkt.

# 6

## Uitvoerbaarheid van het plan

### 6.1 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.

De gemeente Uithoorn heeft een grondexploitatie opgesteld waarin onder meer de volgende factoren zijn meegenomen: sanering, kabels en leidingen, percentage water, flora en fauna. Uit de grondexploitatie blijkt dat het plan financieel haalbaar is. In de grondexploitatie is geen rekening gehouden met planschade-claims. Voor schade als gevolg van planologische veranderingen is het begrip “planschade” geïntroduceerd. In de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Artikel 49) is planschade wettelijk geregeld.

Voor zover blijkt dat een belanghebbende ten gevolge van ondermeer – voor zover hier van belang – op grond van 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 kent de gemeenteraad hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Uit de opbrengst van de woningen zullen echter voldoende financiële middelen overblijven waaruit eventuele planschadevergoedingen kunnen worden betaald. Hiertoe is een risico-analyse met betrekking tot eventuele planschade uitgevoerd door SAOZ. De risico-analyse is op grond van het concept-voorontwerp uitgevoerd. Het definitieve voorontwerp en het ter inzage te leggen ontwerpbestemmingsplan zijn naar aanleiding van de risico-analyse op een aantal punten aangepast, zodat minder planschade is te verwachten dan in de risico-analyse is aangegeven. De gegevens uit de grondexploitatie en de planschade risico-inventarisatie zijn vertrouwelijk als bedoeld in de Wet openbaarheid van bestuur.

### 6.2 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”.

### 7.1 Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985

Het voorontwerp van voornoemd bestemmingsplan is, op grond van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (hierna: "Bro"), aan bij het plan betrokken overheden en instanties toegezonden. Dit zijn waterschappen en gemeenten wier belangen rechtstreeks in het geding zijn en diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening alsmede met die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De instanties hebben 2,5 maand de gelegenheid gekregen om hun reactie te geven. In deze nota zijn de binnengekomen reacties op grond van artikel 10 Bro samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.

#### Overleginstanties Legmeer-West

1. Provincie Noord Holland
2. VROM Inspectie Regio Noord West
3. VAC Uithoorn
4. Seniorenraad Uithoorn
5. Stichting Landschap Noord Holland
6. Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat
7. NUON E-Trans N.V.
8. NUON Regio Noord-Holland
9. KPN Telecom B.V.
10. Connexxion Openbaar Vervoer
11. Stichting Sportbelangen Uithoorn
12. PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland
13. Dienst Waterbeheer en Riolerings
14. NV Nederlandse Gasunie, District West
15. Ministerie van Economische Zaken
16. ENECO Utrecht
17. Milieufederatie Noord-Holland
18. Waterleidingbedrijf gemeente Amsterdam
19. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek
20. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen
21. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer
22. Stichting Welstandszorg Noord-Holland
23. Ministerie van Landbouw Natuurbeheer
24. Ministerie van Defensie Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen
25. Nederlandse Spoorwegen
26. Kamer van Koophandel Amsterdam
27. Inspectie volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu in de provincie Noord-Holland
28. Rijksconsulent EZ
29. Schadeschap luchthaven Schiphol
30. Uithoornse Sportraad

Van de nummers 14, 15, 19, 21, 24 is een reactie ontvangen, dat het voorontwerp geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Van de nummers 1, 2, 3, 6, 10, 12, 13, 18, 20, 25, 26 is een inhoudelijke reactie ontvangen, die hieronder is samengevat en van een gemeentelijke reactie is voorzien. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

## Samenvatting en reactie

### 1. Provincie Noord-Holland

#### a. samenvatting

Ingevolge het akoestisch onderzoek wordt bij de nieuwbouw van woningen langs de N201 de voorkeursgrenswaarde voor geluidbelasting op de gevels van deze woningen overschreden met 4dB(A). Voor de in het plangebied mogelijk gemaakte nieuwe woningen is (nog) geen hogere grenswaarde aangevraagd vanwege het wegverkeer.

#### reactie gemeente

Hogere grenswaarden voor de betreffende te bouwen woningen zullen voor het plan worden aangevraagd. Hierbij zal op basis van het stedenbouwkundig plan worden bepaald voor hoeveel woningen hogere grenswaarde van 4 dB(A) zal moeten worden aangevraagd. De hogere grenswaarden dienen door de Provincie te zijn verleend op het moment dat het bestemmingsplan door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

#### conclusie

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

- b. Het plangebied ligt binnen de 20 ke van Schiphol. Ik verzoek u in de toelichting hierop in te gaan, mede gezien het gestelde in de Nota Ruimte.

#### samenvatting

In de Nota Ruimte is het ontwikkelen van Schiphol op de huidige locatie tot 2030 het 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 ruimtevragerende functies moet voldoende ruimte worden gelaten voor de verdere ontwikkeling van Schiphol. Dit betekent dat woningbouw in de omgeving van Schiphol op plaatsen waar dit uit het oogpunt van geluid en (externe) veiligheid niet wenselijk is, moet worden vermeden. Concreet betekent dit dat geen *nieuwe* uitleglocaties kunnen worden ontwikkeld ten behoeve van woningbouw binnen en direct gelegen aan de 20 Ke-contour behorende bij het vijfbanenstelsel. "Direct gelegen aan de 20 Ke-contour" heeft in ieder geval betrekking op de gebieden bij Hoofddorp-west, Noordwijkerhout en de Legmeerpolder, die in de Nota Ruimte expliciet zijn aangewezen. Herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied zijn wel mogelijk. Onder bestaand bebouwd gebied wordt het gebied verstaan zoals dit onder meer in de Vinac (Vierde nota over de Ruimtelijke Ordening) is opgenomen. Door het Regionaal Orgaan Amsterdam (hierna ROA) zijn de op 5 maart 1999 gemaakte afspraken ten aanzien van de woningbouwplanning ROA tot 2005 met een doorkijk naar 2010 ingebracht bij de herijking van de Vinac in 2000. Legmeer-West is als uitleglocatie in deze woningbouwplanning opgenomen. De afspraken die door het Rijk met onder meer het ROA en de provincie zijn gemaakt in het kader van de herijking zijn vastgelegd in het convenant "intentieafspraken verstedelijking tot 2010 Regionaal Orgaan Amsterdam". Met inachtneming van dit convenant is het streekplan Noord-Holland Zuid op 17 februari 2003 vastgesteld. Hierin is Legmeer-West als stedelijk gebied, nl. als rode contour opgenomen. De in dit streekplan toegevoegde bouw mogelijkheden blijven overeind met uitzondering van de gebieden bij Hoofddorp-West, Noordwijkerhout en de Legmeerpolder. Voornoemde, in de Nota Ruimte opgenomen, Legmeerpolder heeft betrekking op de Legmeerpolder gelegen op Amstelveens grondgebied. Deze locatie is in het streekplan Noord-Holland Zuid aangegeven als woningbouwlocatie. Legmeer-West is in

het streekplan opgenomen als stedelijk gebied. Om die reden is woningbouw in Legmeer-West in overeenstemming met de Nota Ruimte.

*conclusie*

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zal hierop worden aangepast.

**2. VROM Inspectie, regio Noord-West Overheden Noord-Holland**

**a. samenvatting (externe veiligheid)**

De risicokaart van de provincie Noord-Holland vermeldt de aanwezigheid van een transportroute van gevaarlijke stoffen in de nabijheid van het plangebied. Het is wenselijk om de uitkomsten van een risicoberekening en de daaraan verbonden ruimtelijke consequenties op te nemen in het bestemmingsplan.

*reactie gemeente*

Op de voorbeeld risicokaart van de provincie Noord-Holland, zoals deze op de site van de provincie staat, is een zone gelegen ten zuiden van het plangebied inderdaad aangewezen als liggend in de zone van vervoer gevaarlijke stoffen. Het betreft hier wegvervoer van brandbare, explosieve of giftige stoffen over de N201. Deze route zal in 2010 komen te vervallen, nadat deze N201 wordt verplaatst. In de uitwerkingsregels is opgenomen dat de blokken 5 en 9 en de blokken 6 en 7 die in de betreffende zone liggen pas bouwrijp gemaakt mogen worden op respectievelijk 1 januari 2010 (blokken 5 en 9) en 1 januari 2012 (blok 6) en 1 januari 2013 (blok 7). Dit houdt in dat ten tijde van de daadwerkelijke bewoning van de te bouwen woningen in deze blokken het transport van gevaarlijke stoffen op deze weg niet meer plaatsvindt.

*conclusie*

De toelichting zal op dit punt met bovenstaande informatie worden aangevuld.

**b. samenvatting (Luchthavenindelingbesluit Schiphol –LIB-)**

In het plangebied worden gymzalen behorend bij een Brede School en medische voorzieningen toegestaan (respectievelijk de bestemmingen "Maatschappelijke doeleinden" en "Vrije tijd faciliterende doeleinden"). Op grond van artikel 2.2.1 lid 4 van het LIB moet worden geconcludeerd dat gebouwen met een onderwijsfunctie en gezondheidszorggebouwen niet zijn toegestaan. Ik kan op dit onderdeel dan ook niet instemmen met het bestemmingsplan.

*reactie*

In het bestemmingsplan is in de voorschriften bij Maatschappelijke doeleinden (artikel 6) opgenomen dat het bouwen van gebouwen buiten het bouwvlak uitsluitend mogelijk is ten behoeve van sportvoorzieningen en parkeervoorzieningen. Dit is derhalve niet ten behoeve van een onderwijsfunctie in de zin van het LIB. Het zal gebruikt worden voor sportbeoefening van leerlingen, maar daarnaast ook als trainingshal voor sportclubs. Deze sportbeoefening, die direct aansluit aan de lijn van het beperkingengebied, achten wij niet in strijd met het LIB.

Dit geldt tevens voor de medische functies in Vrije tijd faciliterende doeleinden. Onder gebouwen met een "gezondheidszorgfunctie" zoals het LIB op deze gronden niet toestaat, is naar onze mening bedoeld ziekenhuizen en verzorgingstehuizen. Met name met het oog op externe veiligheid in relatie tot vliegverkeer, zijn deze functies niet binnen het beperkingengebied gewenst. Het gaat dan om gebouwen waarin mensen langere tijd verblijven. De meer medische functies zoals opgenomen in Vrije tijd faciliterende doeleinden zijn functies waar men voor consult of therapie gedurende korte tijd verblijft. Dit is inherent aan de functies van sport en spel die daar mogelijk worden gemaakt. Eventuele blessures kunnen in

deze medische ruimten worden behandeld, alsmede zelfstandige praktijken van fysiotherapie, dieetadvisering e.d. Omdat mensen hier niet gedurende langere tijd verblijven/wonen/overnachten zijn de wat meer medische functies niet in strijd geacht met het LIB.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

c. *samenvatting*

Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid van dienstverlenende bedrijven. Door deze globale beschrijving ontstaan mogelijkheden die in strijd zouden kunnen zijn met het LIB. Het toestaan van nieuwe voor geluid gevoelige functies is in strijd met het LIB. Ik verzoek u het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

*reactie gemeente*

Ingevolge de systematiek van het bestemmingsplan vallen een schoolfunctie en een gezondheidszorgfunctie in de zin van het LIB niet onder "Dienstverlenende bedrijven" of onder de bestemming "Dienstverlening". Om die reden kunnen deze functies, die in strijd zijn met het bestemmingsplan niet worden gevestigd. Nochtans wordt in de voorschriften van het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd dat onder deze bestemming niet is begrepen dienstverlening ten behoeve van een onderwijsfunctie of gezondheidszorg.

*conclusie*

De voorschriften van het bestemmingsplan worden aangepast. Aan de bestemming Dienstverlening wordt toegevoegd dat hieronder niet worden begrepen dienstverlening ten behoeve van een onderwijsfunctie of gezondheidszorg.

d. *samenvatting*

In het bestemmingsplan is een waterpartij opgenomen van meer dan 3 hectare. Hiervoor is een verklaring van geen bezwaar vereist als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Ik attendeer u erop dat deze waterpartijen pas in het plan mogen worden opgenomen als de bedoelde verklaring is afgegeven.

Afwijking van beperkingen van het LIB is toegestaan na afgifte van een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Deze verklaring kan in dit geval alleen worden afgegeven in samenhang met een vrijstellingsprocedure ex artikel 17 of 19 WRO. Het bestemmingsplan mag echter niet afwijken van de bepalingen van het LIB.

*reactie gemeente*

Het bestemmingsplan is in het licht van artikel 8.9 Wet Luchtvaart beoordeeld door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie luchtvaart. Naast de verplaatsing van een baggerdepot in het gebied, waarover in een eerder stadium was geconcludeerd dat de aanleg van het nieuwe depot niet onder de criteria van het LIB Schiphol valt, wordt een waterplas van 2 ha en een ecozone van 2,9 ha gepland. Hiertoe is een fauna-effectstudie verricht. Daar de laatstgenoemde gebieden (waterplas en ecozone) met elkaar in verbinding staan kan het als één gebied worden beschouwd. De grens van 3 ha wordt in dat geval wel overschreden. De inspectie brengt omtrent een verklaring van geen bezwaar in het kader van artikel 8.9 Wet Luchtvaart het volgende naar voren:

*"Ondanks dat er formeel dus geen sprake is van een verklaring van geen bezwaarprocedure in het kader van artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart heb ik uw plannen toch voorgelegd aan de commissie Vogel aanvaringen Luchtvaartuigen. De commissie komt tot de volgende conclusies:*

- *de plannen zijn niet in strijd met artikel 2.2.3 van het LIB;*
- *het wordt gewaardeerd dat de gemeente Uithoorn haar verantwoordelijkheid neemt en toch een fauna-effectstudie laat uitvoeren;*
- *het betreft een vrij kleinschalige ontwikkeling er wordt niet verwacht dat dit grote groepen vogels zal aantrekken;*
- *door de omringende bebouwing van het gebied en het bouwen van het gebied zelf wordt verwacht dat de vogelsituatie ten aanzien van een aantal risicosoorten eerder verbetert dan verslechterd;*
- *ondanks dat het momenteel nog niet mogelijk is om middels een risicomodel het (gewijzigde) risico van vogelaanvaringen door ingrepen in de omgeving in kaart te brengen wordt op basis van best professional judgment verwacht dat het risico voor de luchtvaart door de aanleg van de waterpartij en ecozone niet zal toenemen.”*

Conclusie van de Commissie Vogelaanvaringen Luchtvaartuigen luidt dat tengevolge van de plannen er geen effecten te verwachten zijn die in relatie tot het vogelaanvaringsgevaar tot een verhoogd risico zullen leiden c.q. zullen vormen, voor de luchtvaart.

Het besluit van de inspectie luidt dat gezien de resultaten uit de bovenstaande beoordeling en gezien het gestelde in artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart de inspecteur van mening is dat de gemeente Uithoorn op basis van de aangeleverde informatie voor de ontwikkeling van Legmeer-West geen verklaring van geen bezwaar bij de IVW/DL hoeft aan te vragen.

#### *conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. De toelichting van het bestemmingsplan zal worden aangevuld met de informatie inzake de verklaring van geen bezwaar die niet nodig is voor het plangebied.

#### *e. samenvatting (watertoets)*

Het plan dient het advies te bevatten van de waterbeheerder en een gemotiveerd besluit ten aanzien van de wateraspecten. Eventuele afwijkingen van het advies van de waterbeheerder dienen te worden gemotiveerd.

#### *reactie gemeente*

Vooraf heeft wel overleg met DWR plaatsgevonden. Het resultaat hiervan is dat DWR heeft aangegeven dat compensatie in het gebied van 11% voor toegevoegd verhard oppervlak moet worden gerealiseerd. Dit advies is overgenomen. In de art. 10 reactie van DWR is hierover aanvullend medegedeeld dat “met het opnemen van het gerealiseerde en te realiseren water onder de bestemming “Water”, voldoende wordt gegarandeerd dat aan de kwantitatieve aspecten van de watertoets (11% compensatie) wordt voldaan. Door Rijkswaterstaat is in de artikel 10 Bro-reactie een lijst met punten opgenomen die in de “waterparagraaf” moeten worden opgenomen. Deze lijst is aanvullend naar DWR gestuurd met het verzoek hierop te adviseren. Hierover heeft op 28 juli 2004 overleg plaatsgevonden. De resultaten van dit overleg en de door Rijkswaterstaat genoemde punten zullen door DWR voor dit plangebied onder woorden gebracht en in de paragraaf Waterhuishouding, in het plan opgenomen in paragraaf 4.4.1. “Water” worden opgenomen.

#### *conclusie*

De toelichting zal worden aangepast, zoals voorgesteld door DWR.

### **3. Vrouwen Advies Commissie voor de Woningbouw**

#### *a. samenvatting*

De VAC is enigszins verontrust over het grote aantal leerlingen dat de Brede School in de toekomst zal huisvesten. Met name de verkeersdruk zal hierdoor erg toenemen en ongetwijfeld overlast met zich meebrengen.

#### *reactie gemeente*

In het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de aanwezigheid van de Brede School en de daarmee gepaard gaande verkeersstromen en de locatie parkeren voor docenten. Hiervoor is ruimte gereserveerd aan de noordzijde van de school, waar een nader uit te ontwerpen “voorplein” gesitueerd wordt. Tevens zijn logische en overzichtelijke fiets- en looproutes geprojecteerd in het stedenbouwkundig plan. De school is aan de rand van de wijk gesitueerd, waardoor deze het best bereikbaar is via de buiten de wijk gelegen toegangswegen. Door de verspringende opzet van de verkeersstructuur binnen Legmeer-West is het onlogisch dat verkeer van buiten de wijk dwars door de woonbuurten naar de Brede School zal rijden.

#### *conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### *b. samenvatting*

VAC vraagt aandacht voor diverse infrastructurele maatregelen in woonstraten, waaronder voorrangsrondte, fietsverkeer in relatie tot rotondes en ontsluitingswegen, veilige oversteekpunten voor voetgangers, uitvoering van trottoirs, buitenspeelruimten in verkeersveilige buurten, voldoende ruimte voor buitenspeelruimte.

#### *reactie gemeente*

De structuur van het stedenbouwkundig plan is zo opgezet, dat veilige buurt- en woonstraten zijn in te richten als 30 km/u gebieden en de daarbij behorende noodzakelijke voorzieningen en deze voorzieningen dus niet nodig zijn. Tevens zijn aparte wandel- en fietsroutes geprojecteerd als een eigen systeem door geheel Legmeer-West. Speelruimten zijn per buurtje voorzien en grotere voorzieningen zijn aan de westzijde van het plangebied opgenomen (speelbos, evenementen(voetbal)weide e.d.).

#### *conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

### **6. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland**

#### *a. samenvatting*

De vraag is opgeworpen of het wenselijk is onderscheid in bestemmingen te maken voor 30 km/u wegen en overige wegen. Dit onderscheid maakt tevens duidelijk voor welke wegen wel en voor welke geen akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

#### *reactie gemeente*

In het plan zal een bestemming “Wegen” worden opgenomen voor de Noorddammerweg waar thans 60 km/u maximaal wordt gereden en na realisering van het plangebied tot de ontsluiting van het gebied 50 km/u en ten noorden van de ontsluiting 60 km/u. Bij de bestemmingsomschrijving wordt in het bestemmingsplan de functie “verkeer” geregeld. Voor het overige blijft de bestemming “Verkeers-

doeleinden" in het plan opgenomen waarin zowel verkeer als verblijf mogelijk is. Op deze route wordt maximaal 30 km/u gereden.

*conclusie*

Aan de voorschriften en plankaart wordt een nieuwe bestemming "Wegen" toegevoegd voor de Noorddammerweg.

*b. samenvatting*

De vraag wordt opgeworpen of de "doodlopende" verkeersbestemmingen, die eindigen in een andere bestemming dan verkeersdoeleinden, moeten worden voorzien van een keerlus van voldoende omvang met de bestemming Verkeersdoeleinden/verblijfsgebied in het plan.

*reactie gemeente*

De "doodlopende" verkeersbestemmingen komen alleen voor bij parkeervoorzieningen (zie stedenbouwkundig plan). Het zijn zeer korte straatjes, die toegang verschaffen tot de parkeerplaatsen (zowel openbaar als op eigen terrein). Aangezien dit geen doorgaande straten zijn en er voldoende ruimte is gehouden om de parkeerplaatsen uit te rijden en weer op de doorgaande verkeersstructuur te komen, zijn keerlussen hier niet nodig. De vuilnisdiensten rijden via doorgaande routen en "lussen" in het plan. Het ontwerp is daar op afgestemd.

Bij de gestapelde woningbouw aan de waterplas is ook een doodlopende verkeersbestemming aanwezig. Deze weg leidt alleen naar deze woningen toe en op dit terrein zelf is voldoende ruimte om te keren. Ook hier is dus geen keerlus nodig.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*c. samenvatting*

Het verkeer en vervoerbeleid, zoals dat in het NVVP is geformuleerd, wordt verder ontwikkeld in de Nota Mobiliteit. Deze nota zal een verkeerskundige uitwerking worden van de Nota Ruimte. In de Nota Ruimte zijn de netwerken opgenomen voor de hoofdinfrastructuur en de ruimtelijke consequenties daarvan.

*reactie gemeente*

De toelichting wordt aangevuld met deze informatie.

*d. samenvatting*

Stedenbouwkundige hoofdstructuur

Verkeersstructuur in de wijk (paragraaf 3.2.4)

De genoemde snelheidsbeperkende maatregelen drempels en plateaus kunnen geluid- en trillinghinder voor omwonenden veroorzaken. Nu sprake is van een nog niet bestaande wijk is het mogelijk alternatieve snelheidsremmende voorzieningen toe te passen, zoals versmallingen van de rijbaan, het voorkomen van grote rechtstanden in de rijbaan. Verder zijn drempel- en plateauconstructies nogal onderhoudsgevoelig. Ik adviseer u in verband met het voorgaande alternatieven voor drempels en plateaus te onderzoeken ter voorkoming van hinder en extra onderhoud.

#### *reactie gemeente*

De huidige generatie ontworpen drempels voor 30 km/u gebieden (o.a. advies CROW) onderkent de oude gebreken. De wegen zijn reeds zo smal mogelijk gedimensioneerd en zijn als zodanig mede snelheidsremmend. De stedenbouwkundige hoofdstructuur volgt de Provinciale wens, cultuurhistorische patronen als uitgangspunt te nemen voor het ontwerp. Mogelijke praktische "problemen" zijn een gevolg van conflicterende belang. Deze zijn in Legmeer-West van een oplosbare aard.

#### *conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### *e. samenvatting*

##### **Parkeren**

In dit onderdeel is aangegeven, dat bewoners met één of meer parkeerplaatsen op eigen erf niet verplicht kunnen worden hun auto op eigen terrein te parkeren en de ruimte voor parkeren vrij te houden van bebouwing voor andere doeleinden. Ik vraag mij af of dit juist is. In het voorschrift, artikel 3 onder beroepen en bedrijven aan huis is opgenomen dat geparkeerd moet worden op eigen erf. Door de zin in de toelichting zou dit voorschrift geen betekenis hebben.

Mijns inziens is er een aantal mogelijkheden om parkeren op de beschikbare plaatsen op eigen erf af te dwingen, zoals:

1. bij de woningen op eigen terrein voor de parkeerplaats/garage een afzonderlijke bestemming leggen;
2. het treffen van inrichtingsmaatregelen bijv. afmetingen van rijbanen waardoor het parkeren niet meer mogelijk is zonder de doorgang van het verkeer te belemmeren met in de openbare ruimte een aantal parkeerplaatsen voor bezoekers;
3. het nemen van verkeersmaatregelen;
4. het vastleggen in koop- en huurcontracten.

#### *reactie gemeente*

De eerstgenoemde optie is reeds in het (voorontwerp)bestemmingsplan opgenomen. Het treffen van inrichtingsmaatregelen, verkeersmaatregelen en het vastleggen van koop- en huurcontracten zal in de toelichting worden aangevuld. In de toelichting is in het voorontwerp opgenomen dat op basis van het bestemmingsplan niet kan worden afgedwongen dat men op eigen terrein parkeert. Men kan parkeren waar men wil, eventueel op de bezoekersparkeerplaatsen.

#### *conclusie*

De toelichting zal met bovenbedoelde informatie worden aangevuld.

#### *f. samenvatting*

In het plan ontbreekt een paragraaf waterhuishouding. Deze paragraaf zou in ieder geval moeten bevatten een beschrijving van:

1. het waterhuishoudkundig systeem in en rond het plangebied;
2. het functioneren van het systeem
3. de gevolgen van de planontwikkeling voor de waterhuishouding, waarbij eveneens de gevolgen van ondergronds bouwen in het plangebied en consequenties voor de waterhuishouding van de bouwmogelijkheden in het kader van vergunningsvrij bouwen in beeld moeten worden gebracht;
4. de robuustheid van het systeem in verband met de toename van de neerslag als gevolg van de klimaatveranderingen;
5. de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater;

6. de behandeling van hemel- en afvalwater;
7. het advies, dat de waterbeheerder in het kader van de in het Besluit op de ruimtelijke ordening voorgeschreven watertoets heeft uitgebracht;
8. de verwerking van dit advies in het plan.

*reactie gemeente*

Vooraf heeft wel overleg met DWR plaatsgevonden. Het resultaat hiervan is dat DWR heeft aangegeven dat compensatie in het gebied van 11% voor toegevoegd verhard oppervlak moet worden gerealiseerd. Dit advies is overgenomen. In de art. 10 reactie van DWR is hierover aanvullend medegedeeld dat “met het opnemen van het gerealiseerde en te realiseren water onder de bestemming “Water”, voldoende wordt gegarandeerd dat aan de kwantitatieve aspecten van de watertoets (11% compensatie) wordt voldaan.

De door Rijkswaterstaat genoemde punten zijn aanvullend naar DWR gestuurd met het verzoek hierop advies uit te brengen. Hierover heeft op 28 juli 2004 overleg plaatsgevonden. De resultaten van dit overleg en de door Rijkswaterstaat genoemde punten zullen door DWR voor dit plangebied onder woorden worden gebracht en in de paragraaf Waterhuishouding, in het plan opgenomen in paragraaf 4.4.1. “Water” worden opgenomen.

*conclusie*

De toelichting zal met informatie omtrent de aanvullende watertoets worden aangevuld.

*g. samenvatting*

Wijkontsluitingswegen kunnen in zijn algemeenheid niet onder het 30 km/u regime worden gebracht. Het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) stelt eisen aan het toepassen van borden voor het 30 km/u regime. Voorwaarde voor het toepassen van dit regime is, dat de betreffende weg of het betreffende gebied slechts een functie mag hebben voor het verkeer dat er zijn herkomst of bestemming heeft, met dien verstande dat beperkt doorgaand verkeer is toegestaan. Over het algemeen voldoen wijkontsluitingswegen niet aan deze voorwaarden. Dit betekent, dat m.i. voor de wijkontsluitingswegen akoestisch onderzoek nodig is om te kunnen bepalen welke geluidbelastingen bij de daarlangs gelegen woningen gaan optreden.

*reactie gemeente*

Volgens het ASVV van het CROW is een ontsluitingsweg een “weg die is ontworpen of aangewezen om een bepaald gebied aan te sluiten op wegen van hogere orde”. De Noorddammerweg en de weg in het oosten van het plangebied kunnen als ontsluitingswegen van het gebied worden aangemerkt. De Noorddammerweg is thans een 60 km/u weg. Deze weg wordt in de nieuwe situatie van N201 tot ontsluiting Legmeer-West 50 km/u en vanaf de ontsluiting naar het noorden 60 km/u. De overige wegen in het plangebied, inclusief de ontsluitingsweg in het oosten wordt ingericht als 30 km/u om de navolgende reden.

Voor het instellen van een 30 km/uur regime is in het ASVV (1996) op pagina 549 het volgende opgenomen:

*“In de Uitvoeringsvoorschriften BABW is aangegeven dat 30-km/h-straten en –zones uitsluitend mogen worden toegepast indien voldaan wordt aan de volgende eisen*

1. *de maximumsnelheid van 30 km/h moet redelijkerwijze voortvloeien uit de aard en de gesteldheid van de betrokken weg of uit de aangebrachte snelheidsbeperkende voorzieningen;*

2. *de weg mag slechts een functie hebben voor verkeer dat zijn bestemming of herkomst heeft op die weg dan wel op een weg gelegen in de directe omgeving;*
3. *de indruk dat de weg onderdeel uitmaakt van een erf moet worden voorkomen."*

In paragraaf 8.9.1 (pagina 318) wordt daarnaast gesteld:

*"Noch in een 30-km/h-zone noch op een erf mag doorgaand verkeer voorkomen."*

De weg aan de oostkant van het plangebied kan als 30 km/u worden ingericht en dit is zelfs gewenst, omdat deze weg niet is doorgetrokken tot aan de Randweg maar halverwege (noordelijk deel) is ingericht als groenvoorziening en langzaam verkeersroute. Het gedeelte dat voor autoverkeer toegankelijk wordt heeft uitsluitend een functie voor verkeer dat zijn bestemming of herkomst heeft op die weg, nl. vanuit de woonbebouwing. Verkeer vanuit de woonbebouwing waar 30 km/u wordt gereden moet op een veilige manier kunnen invoegen op de oostelijke ontsluitingsweg. Bovendien moeten fietsers op veilige manier kunnen oversteken naar de Aan de Zoom. De aard van de weg is derhalve dusdanig dat deze als 30 km/u kan worden ingericht.

De wegen in het gebied kunnen, met uitzondering van de Noorddammerweg, dan ook alle onder het 30 km/u regime worden gebracht.

#### *conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### *h. samenvatting*

De verplichting opgenomen in lid 8 van artikel 3 (Beroepen en bedrijven aan huisregeling) om te parkeren op eigen terrein is strijdig met het gestelde in de eerste alinea op pagina 28 van de toelichting, waar wordt gesteld, dat parkeren op eigen terrein niet kan worden afgedwongen.

#### *reactie gemeente*

Naar aanleiding van de opmerking over regelen van parkeren op eigen terrein is de toelichting aangepast. Overigens houdt dit nog steeds in dat parkeren op eigen terrein niet afgedwongen kan worden. Daarom is de tekst van het voorschrift aangepast. Ruimtelijk is hierbij van belang dat voldoende ruimte moet bestaan waarop parkeren ten behoeve van beroep en bedrijf aan huis mogelijk is, na benutting van de bouwmogelijkheden van het bestemmingsplan en op grond van vergunningsvrije bouwen. De tekst is dan ook aangepast als volgt: "a. voldoende ruimte op eigen terrein aanwezig is om parkeren op dit terrein ten behoeve van de beroeps- en bedrijfsactiviteiten mogelijk te maken." Dit stemt overeen met toelatingsplanologie, immers de ruimte is aanwezig om parkeren op eigen terrein mogelijk te maken. Wanneer deze ruimte aanwezig is, mag beroep/bedrijf aan huis worden gerealiseerd.

#### *conclusie*

De voorschriften worden in artikel 3 (beroepen en bedrijven aan huisregeling) aangepast.

*i. samenvatting*

Ik geef er de voorkeur aan beroeps- en bedrijfsuitoefening aan huis te regelen op basis van een vrijstelling, waarbij een toets op de in lid 8 genoemde aspecten kan plaatsvinden en ook verkeersveiligheid in de toets kan worden betrokken.

*reactie gemeente*

In de wijziging van de Woningwet en andere nieuwe handhavingdocumenten wordt er juist naar gestreefd meer verantwoordelijkheid bij de gebruiker te leggen inzake bebouwing, bestemming en gebruik dat in strijd met wet- en regelgeving wordt uitgeoefend. In die lijn is de beroepen en bedrijven aan huisregeling niet als vrijstelling, maar als recht op te nemen. De toetsing daarvan kan door de gebruiker van het pand worden gedaan al dan niet in overleg met de bouw- en woningtoezicht van de gemeente.

Bovendien zou bij elke aanvraag om een beroep- en bedrijf aan huis te starten een vrijstellingsprocedure moeten worden gevoerd, dit terwijl in veel van de gevallen het beroep of bedrijf de bestemmingsplantoets kan doorstaan. Een vrijstellingsregeling levert om die reden dan ook erg veel bestuurslast op, terwijl het resultaat van het als recht opnemen hiervan niet in veel gevallen strijd met het bestemmingsplan oplevert.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**10. Connexxion Openbaar Vervoer**

*samenvatting*

Wij hopen dat de vrije busbaan tussen Uithoorn busstation en Aalsmeer Zwarte-weg snel wordt gerealiseerd, vanwege de kortere loopafstanden, betrouwbaarheid van het ov en verhoging van het voorzieningenniveau oplevert.

*reactie gemeente*

Deze opmerking is voor kennisgeving aangenomen. Ook vanuit de gemeente is de hoop op een snelle realisering daarvan aanwezig.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**12. PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland**

*a. samenvatting*

Ter veiligstelling van onze in het plan te leggen c.q. aanwezige leidingen verzoeken wij u vooral ook die voorwaarden in acht te nemen die openbare nutsbedrijven nu eenmaal moeten stellen om hun taak in het algemeen belang te kunnen uitoefenen. Een zeer belangrijke voorwaarde is die van het beschikbaar stellen van voldoende ruimte in openbare grond voor het ondergronds verkeer. Deze ruimte dient vrij te zijn van bomen en stekelige beplanting, terwijl de overige beplanting van dien aard dient te zijn dat ons leidingnet te allen tijde goed bereikbaar blijft. Ingeval de leidingstrook voorzien wordt van verharding, dient deze verharding "open" te zijn. Tevens dient het leidingtracé vrij te blijven van opslag e.d.

*reactie gemeente*

In artikel 19 zijn diverse leidingen en straalpaden, waaronder de Watertransportleiding Rijn-Kennemerland en de gronden rond deze leidingen als dubbelbestemming primair bestemd door een bouwverbod met vrijstellingsregeling en een aanlegvergunningstelsel. Voor de watertransportleiding is een beschermingszone opgenomen van 10 meter ter weerszijde van het hart van de leiding. Vrijstelling

voor bouwen en aanlegvergunning worden uitsluitend verleend na advies van de betreffende leidingbeheerder. Dit advies wordt in het besluit van b&w of vrijstelling of aanlegvergunning wordt verleend, betrokken. Hiermee zijn de belangen van het Waterleidingbedrijf naar onze mening voldoende beschermd. Nieuwe leidingen worden in speciaal daarvoor aangelegde tracés aangelegd.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

*b. samenvatting*

In overleg met de brandweer wordt bestudeerd of het verzoek om bluswater (op diverse locaties in het plan) in het ontwerp kan worden ingepast.

*reactie gemeente*

In het plan zijn reeds diverse locaties aanwezig waar bluswater uit open water kan worden betrokken. Naast de standaard bluswaterhydranten. Deze kunnen zijn: de dammen in de brede oost-west watergang, op verschillende locaties aan de zuidrand van het plan, langs de gehele oostzijde en langs de gehele noordzijde van het plangebied. In het oosten is in directe aansluiting op de bebouwing eveneens een brede watergang aanwezig.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*c. samenvatting*

In het belang van de volksgezondheid mogen de in het plan gelegen gronden geen gevaarlijke stoffen bevatten, die na leidingaanleg in het drinkwater terecht kunnen komen. Zonder uw tegenbericht nemen wij aan dat in het onderhavige plan geen vervuilde gronden aanwezig zijn.

*reactie gemeente*

De bodemonderzoeken die in het gebied zijn uitgevoerd, zijn opgenomen in paragraaf 4.4.2. Hierbij zijn lichte verontreinigingen aangetroffen, echter niet zodanig – zo blijkt uit de conclusies van de onderzoeken – dat de betreffende in het bestemmingsplan daaraan gegeven bestemming niet zou kunnen worden uitgevoerd. Voor het overige zijn de gronden in het plangebied gebruikt voor agrarische doeleinden. Om die reden wordt in deze gronden geen noemenswaardige vervuiling aangetroffen. Verwacht wordt dat deze gronden geschikt zijn voor de daaraan gegeven bestemming. Echter, voor deze gronden zijn thans geen onderzoeken beschikbaar en kan om die reden nu nog niet worden vastgesteld dat deze gronden voor de aanleg van leidingen geschikt is. Deze onderzoeken zijn verplicht in het kader van de aanvragen om bouwvergunning die nodig zijn voor de bebouwing in het gebied.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*d. samenvatting*

Wij vragen uw aandacht voor het standaarddocument VANN. Dit document is door de nutsbedrijven in Noord-Holland opgesteld ten behoeve van de aanleg van voorzieningen in nieuwbouwgebieden.

*reactie gemeente*

Met de “overeenkomst Voor Aanleg Nutsvoorzieningen Nieuwbouw”, het VANN zal bij de inrichting van het gebied rekening worden gehouden.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**20. Burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen**

*a. samenvatting*

Wij merken op, dat u op de plankaart al heeft ingetekend een fietsverbinding over de N201. Deze fietsverbinding is niet opgenomen in het bestemmingsplan N201 zoals deze thans in procedure is. Met betrekking tot deze fietsverbinding bestaan geen bezwaren van onze zijde.

*reactie gemeente*

Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*b. Samenvatting*

Direct ten noorden van het betrokken plangebied hebben wij in voorbereiding een voorontwerpbestemmingsplan voor een bedrijventerrein. Wij vragen u om nader overleg opdat de uitvoering van uw plannen in Legmeer-West aansluiten bij, dan wel niet in strijd komen met, de ontwikkeling van een bedrijventerrein.

*reactie gemeente*

De plannen voor de Legmeer-West komen niet in strijd met het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein. Omgekeerd echter is met de bestaande woning aan de Randweg 5 in het plan voor het bedrijventerrein Amstelveen Zuid geen rekening gehouden. De te vestigen bedrijven nabij de woning aan de Randweg zijn niet beperkt tot categorie 2/3A conform elders in het gebied is gedaan in relatie tot bestaande woonbebouwing. In de uit te werken bestemming is in het geheel geen categorie opgenomen. Overigens is de categorie 3A, waarvoor een afstand van 50 m wordt gerekend in uw bestemmingsplan aan de krappe kant. De bestemmingsgrens waarop bebouwing kan plaatsvinden is op 40 m afstand van de bestaande woning. Het niet beperken van de categorie betekent dat het bestemmingsplan bedrijventerrein kan worden uitgewerkt waarbij bedrijven in categorie 3B en windturbines uit categorie 4A kunnen worden gevestigd op 40 m van de bestaande woning aan de Randweg. Dit is echter niet wenselijk en niet overeenkomstig een goede ruimtelijke ordening. Wij verzoeken u het plan hierop aan te passen.

Daarnaast is in de toelichting op pagina 21 een noot opgenomen waarin wordt gesteld dat voor de ontwikkeling van Westwijk en Legmeerpolder de bouw van circa 8.000 woningen mogelijk wordt gemaakt en dat voor deze beide plannen een aparte milieueffectrapportage zal worden gemaakt. Graag zien wij hierin opgenomen dat het hierbij niet gaat om de bebouwing in het bestemmingsplan Legmeer-West, waar circa 1000 woningen worden gebouwd en dus niet Merplich-  
tig is.

In artikel 9, lid 1, onder a wordt, wordt ten slotte opgemerkt, mogelijk gemaakt motorbrandstofverkooppunten al dan niet met LPG te realiseren één ten noorden en één ten zuiden van de omgelegde N201. Graag zouden wij afstandsnormen in het plan opgenomen willen zien, zodat de vestiging van de LPG verkooppunten

niet in strijd komt met het “Besluit externe veiligheid inrichtingen” als bedoeld in artikel 21.6 van de Wet milieubeheer d.d. 25 juni 2004.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **27. Nederlandse Spoorwegen**

*samenvatting*

Met de gemeente is reeds overleg gevoerd over de verkoop van de voormalige dienstwoning (dubbele woning) aan de Randweg 1/3 en het voormalige spoortracé richting Amstelveen. Daarbij hebben wij tevens aangegeven dat – nu reeds geruime tijd geen treinen meer op voornoemd traject rijden – wellicht in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan over concrete mogelijkheden tot andere invulling voor dit tracé dan spoorwegdoeleinden kan worden gekomen en is gesproken over eigendomsoverdracht van bedoelde gronden. In het plan is ter hoogte van Aan de Zoom een klein deel van de voormalige spoordijk bestemd als “Verkeersdoeleinden” en ter hoogte van Bieslook als “Groenvoorziening” met een langzaam verkeersverbinding daarop. Hiertegen maken wij bezwaar. Wij zien graag de “versleten” bestemming spoorwegdoeleinden in het plan opgenomen. Feitelijk stellen wij voor de in het geding zijnde eigendommen van NS Vastgoed uit het bestemmingsplan Legmeer-West te halen.

*reactie gemeente*

Het voormalig spoortracé richting Amstelveen en de woning aan de Randweg 1/3 zijn niet opgenomen in het nu voorliggende bestemmingsplan Legmeer-West maar zal worden opgenomen in de herziening van het bestemmingsplan voor de bestaande bebouwing van “Legmeer”.

Het kruising met het voormalige spoortracé krijgt in het voorontwerp een andere invulling, nl. de bestemmingen “Verkeersdoeleinden” en “Groenvoorziening met een langzaamverkeersverbinding”. Deze kruisen, c.q. liggen op het voormalige spoortracé. Deze verbindingen bij Bieslook/Langs de Baan en bij Aan de Zoom in het bestemmingsplan “Legmeer-West” is nodig om de nieuwe woonwijk te verbinden met de bestaande wijk “Legmeer”. Deze bestemmingen blijven derhalve in het bestemmingsplan opgenomen. De huidige bestemming “Spoorbaan” uit het vigerende bestemmingsplan zal in het plan ter plaatse van Bieslook/Langs de Baan en bij Aan de Zoom als “dubbelbestemming” worden opgenomen. Op deze manier zal de thans in het plan opgenomen spoorweg, hoewel niet meer in gebruik, toch als bestemming gehandhaafd blijven.

In de herziening van het bestemmingsplan “Legmeer” zullen naast de voormelde gronden (nabij Bieslook en Aan de Zoom) ook de overige gronden van de voormalige spoorbaan worden opgenomen en indien nodig van een nieuwe bestemming worden voorzien.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt tot aanpassing van de plankaart en voorschriften. De gronden in het plangebied die de voormalige spoorbaan kruisen, krijgen tevens de bestemming “Spoorbaan”, conform het vigerende bestemmingsplan.

## **28. Waterleidingbedrijf Gemeente Amsterdam, Beheer, Infra en Projecten, Infra beheer**

*samenvatting*

Waterleidingbedrijf Amsterdam (WLB) beheert sinds 1 januari 2003 de transportleidingen van Watertransportmaatschappij Rijn Kennemerland (NV WRK). Deze leidingen met diameters tussen 1200 mm en 1500 mm) lopen vanaf ons pomp-

station in Nieuwegein naar de Waterleidingduinen te Leiduin alsmede naar de papier- en staalindustrie te IJmuiden. Omdat onze leidingen door uw plangebied lopen, wensen wij nadrukkelijk geïnformeerd en actief betrokken te worden in uw planvorming.

*reactie gemeente*

Het ontwerp houdt reeds nadrukkelijk rekening met het ondergrondse ruimtebeslag langs de zuidgrens van het plangebied. Bij de uitvoering van werkzaamheden en de inrichting van het gebied zal met betrokkenen die een belang hebben in het gebied uiteraard, indien nodig, overleg worden gevoerd.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**29. Dienst Waterbeheer en Riolering (DWR)**

*a. samenvatting*

Verzocht is de volgende tekst in de toelichting op te nemen.

Het plangebied maakt deel uit van het geldigheidsgebied van de Integrale keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken en watergangen verboden. Tevens worden in de Keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water meldplicht en meetplicht aangegeven. Een schriftelijk verzoek tot ontheffing dient te worden gericht aan DWR, sector Waterbeheer.

*reactie gemeente*

Deze tekst zal in de toelichting worden opgenomen.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

*b. samenvatting*

In het plan ontbreekt een paragraaf over riolering. Onderstaande tekst kan als uitgangspunt gebruikt worden.

Regenwater: scheiden van schoon- en vuilwaterstromen

Uitgangspunt is dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Relatief schoon regenwater van gevels en daken wordt waar mogelijk benut (toiletspoeling, daktuinen e.d.) en mag rechtstreeks via regenwaterriool naar het oppervlaktewater/grondwater worden afgevoerd.

Voor het duurzaam omgaan met regenwater wordt verwezen naar de betreffende beslisbomen, opgenomen in de beleidsnotitie "Richtlijnen voor het lozen van regen-, grond- en leidingwater" opgesteld door AGV/DWR.

In het kader van de kwaliteitseisen (grond)water is het volgende van belang:

Materiaalkeuze

Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden (gedurende zowel de bouw- en gebruiksfase alsmede de inrichting van de openbare ruimte). Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (teer- en bitumeuse materialen, verduurzaamd hout), lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

*reactie gemeente*

De tekst zal worden opgenomen in de toelichting in de paragraaf Waterhuishouding.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

c. *samenvatting*

In de Toelichting wordt in de paragraaf “Water” (artikel 18) de mogelijkheid geopend om een duiker te realiseren ten behoeve van Randhoornweg 120. In verband met de randvoorwaarden en vergunningverlening is vooraf overleg met DWR gewenst. Tekstueel wordt voor de laatste zin in deze paragraaf voorgesteld deze te wijzigen in:

*Met het opnemen van het gerealiseerde en te realiseren water onder de bestemming “Water”, wordt voldoende gegarandeerd dat aan de kwantitatieve aspecten van de watertoets (11% compensatie) wordt voldaan.*

*reactie gemeente*

Deze tekstaanpassing zal worden doorgevoerd.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

d. *samenvatting*

In de Voorschriften, artikel 18 Water, dient als lid te worden toegevoerd.

*Keur*

In dit lid dient opgenomen te worden dat tevens ontheffing op de Keur aangevraagd dient te worden bij de waterbeheerder.

*reactie gemeente*

In de voorschriften worden geen verwijzingen naar andere regelgeving opgenomen. Voor bepaalde werkzaamheden zijn ook nog andere vergunningen of ontheffingen nodig, ook hiernaar wordt niet verwezen. Deze worden geregeld in de betreffende wet- en regelgeving.

*conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**30. Kamer van Koophandel Amsterdam**

*samenvatting*

De wijk wordt via de Noorddammerweg en Op de Klucht aangesloten op respectievelijk de N201 en de Zijdelweg. Een achterliggende gedachte hierbij was dat zo de koopkracht van de nieuwe consumenten uit de wijk zoveel mogelijk voor Uithoorn behouden blijft. Wij blijven van mening dat ook een directe autoverbinding met het winkelcentrum Legmeerplein via Aan de Zoom wenselijk is. Door het ontbreken van deze ontsluiting per auto is het Legmeerplein niet meer de meest logische aankoopplaats voor de nieuwe bewoners uit Legmeer-West. Een gemiste kans om het draagvlak voor dit centrum te vergroten. Overigens vragen wij ons hierbij wel af of het Legmeerplein in de huidige vorm moet blijven bestaan.

#### *reactie gemeente*

Een autoverbinding van Legmeer-West met Legmeer via Aan de Zoom vanuit de koopkrachtgedachte is niet aan de orde. Uithoorn heeft een 2-polige detailhandelsstructuur, namelijk het Zijdelwaardplein en het Dorpscentrum. Het Legmeerplein functioneert als aanvullend boodschappencentrum en is in die functie belangrijk. Herontwikkeling van het Legmeerplein behoort evenwel tot de mogelijkheden, waarbij het aantal vierkante meters winkelvestiging gehandhaafd blijft.

#### *conclusie*

De artikel 10 reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **7.2 Inspraak**

Het voorontwerp van het bestemmingsplan Legmeer-West is op grond van artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, juncto 150 van de Gemeentewet op 7 april 2004 gepubliceerd in de Nieuwe Meerbode en heeft aansluitend van 9 april 2004 tot en met 19 mei 2004 voor de inspraak ter inzage gelegen.

In deze nota zijn de binnengekomen inspraak reacties samengevat en van een gemeentelijke beantwoording voorzien. Alle reacties zijn binnen de termijn ontvangen. Er zijn ook geen andere redenen aangetroffen waarom insprekers niet ontvankelijk zouden zijn. Alle insprekers zijn dan ook ontvankelijk in hun inspraakreacties.

### **Inspraakreacties Legmeer-West**

Met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan Legmeer-West zijn 4 brieven met inspraakreacties ingediend. Sommige zijn mede ondertekend door een aantal sympathisanten. Van de volgende insprekers zijn brieven ontvangen:

1. Mw. C. Legel, Bieslook 28, 1422 RP Uithoorn, mede ondertekend door 59 sympathisanten;
2. Rentmeesterskantoor Reinders Folmer B.V., Postbus 210, 2100 AE Heemstede, namens P.W. van Scheppingen, Noorddammerweg 68, 1424 NX De Kwakel
3. Abeln advocaten, Postbus 75800, 1070 AV Amsterdam, namens de heer ing. O. Derlagen, Bielook 2, te Uithoorn;
4. F.J. Kuipers, Langs de Baan 76, 1422 KZ Uithoorn, mede ondertekend door 21 sympathisanten.

### **Samenvatting en reactie**

#### **1. C. Legel e.a.**

##### *samenvatting*

Met name het voornemen om een vrijliggend fietspad vanuit deze nieuwe wijk aan te laten sluiten op Bieslook baart ons, i.v.m. de verkeersveiligheid, ernstige zorgen. De straat is op Bieslook ongeveer 5 meter breed. De langs de noordzijde geparkeerde auto's laten ongeveer 3 meter over voor verkeer uit 2 richtingen. Wij zien niet in hoe dat veilig gecombineerd kan gaan worden met een (waarschijnlijk) drukke fietsroute. Tevens is het aansluitpunt van dit toekomstige fietspad op Bieslook een onoverzichtelijke bocht, namelijk daar waar Langs de Baan overgaat in Bieslook. In de auto al vaak een hachelijke onderneming laat staan voor fietsers. Het lijkt ons dan ook zinvol om dit onderdeel van het plan nog eens nader te bekijken.

#### *reactie gemeente*

Legmeer-west is, zoals aangegeven in de structuurvisie Uithoorn 2015, aangesloten op de bestaande stedelijke structuur. Verkeerskundig zijn de diverse wijken van Uithoorn door de N201 aaneengeregen. De dooradering van langzaam verkeersrouten zijn fijnmaziger en meer divers. De langzaam verkeersrouten zijn waardevol en dienen daarom in stand te worden gehouden en indien mogelijk te worden uitgebreid. Legmeer-West en de Legmeer worden door drie langzaam verkeersrouten verbonden namelijk via de Randweg, die na omlegging van de N201 doodlopend wordt (langs de ecologische zone), de Bieslook en Aan de Zoom. In oostelijke richting is verder nog een langzaam verkeersroute langs de spoordijk, ten noorden van het Burgemeester Kootpark, geprojecteerd. De langzaam verkeersrouten zijn zo gekozen dat logische verbindingen ontstaan tussen de wijken waardoor de voorzieningen in de wijken, zoals winkels en het sportvoorzieningen, voor voetgangers en fietsers beter bereikbaar zijn.

De aansluiting van de langzaam verkeersroute op de Bieslook zal zodanig worden uitgevoerd dat deze overzichtelijk is, de groenstrook naast de woning aan Langs de Baan, die in eigendom is van de gemeente, zal hierbij worden betrokken. Overigens is veiligheid een subjectief element. De Bieslook is een doodlopende weg waarvan alleen bestemmingsverkeer gebruik maakt. De weg voldoet qua breedte aan de gestelde eisen en door de geparkeerde auto's, die als snelheidsremmers functioneren, wordt de veiligheid vergroot.

#### *conclusie*

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **2. Rentmeesterskantoor Reinders Folmer B.V. namens de heer P.W. van Scheppingen**

#### *samenvatting*

Het "inpakken" van de bebouwing van de bedrijfswoning en opstallen binnen de bestemming Bedrijfsdoeleinden (B2) heeft tot gevolg, dat de toekomstige uitbreiding onmogelijk wordt gemaakt. De heer Van Scheppingen verzoekt uw college het bouwblok (B2) in zuidelijke richting uit te breiden, zoals met stippellijn aangegeven op bijgaande kaart. Ook vraagt hij om de gebruiksmogelijkheden van de bedrijfsgebouwen uit te breiden met die ten behoeve van groothandelsdoeleinden.

Tevens vraagt de heer Van Scheppingen of omzetting van de bedrijfswoning in een burgerwoning en uitbreiding van die woning tot de mogelijkheden behoort. Mocht uitbreiding van het bouwvlak niet mogelijk zijn, dan zou dat door verhoging van de goothoogte naar 6 m' en nokhoogte naar 9 m' gerealiseerd kunnen worden.

Voor het onbebouwde perceel met de bestemming "Agrarische Doeleinden" stelt verzoeker voor een plan te ontwikkelen waarin tevens de ontsluiting van de nog te ontwikkelen woonwijk wordt opgenomen. Dit plan is op bijgaande kaart schetsmatig aangeduid. Door het rechte trekken van de ontsluitingsweg (zie kaartje) met de bestemming "Verkeersdoeleinden" (V) ontstaat een overblijvende kavel. Deze zou aangewend kunnen worden voor bebouwing ten behoeve van dienstverlenende bedrijven, nader aangeduid met de bestemming "Dienstverlening" (DV2), waarop artikel 5 van de planvoorschriften van toepassing is. De bouwgrens is aangepast aan die van de ten noorden daarvan gelegen bebouwing, plaatselijk bekend Noorddammerweg 68.

#### *reactie gemeente*

In de toelichting is opgenomen dat de ruimte als agrarisch is bestemd om de eventuele toekomstige doortrekking van de weg mogelijk te maken. Het plangebied wordt ingericht als 30 km/u gebied. Om redenen van verkeersveiligheid, worden bochten in een weg gezien als natuurlijke verkeersremmers. Deze mening wordt gestaafd door de artikel 10 Bro-reactie van Rijkswaterstaat waarin naar voren komt dat drempels en plateaus geluid- en trillinghinder kunnen veroorzaken en nogal onderhoudsgevoelig. Alternatieve verkeersremmende maatregelen verdienen de voorkeur.

Dit betekent dat de structuur van de weg zoals opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan wordt gehandhaafd en dat bebouwing op het naastgelegen terrein, waarop in het voorontwerp de bestemming "Agrarische doeleinden" is gelegd, mogelijk is. De bebouwingsgrens is op bijgevoegd kaartje (bijlage I) weergegeven en zal door middel van een wijzigingsbevoegdheid in het ontwerpplan worden opgenomen. Op de gronden zullen functies worden toegestaan die passen binnen het LIB, waaronder in ieder geval zakelijke dienstverlening alsmede bedrijvigheid in maximaal categorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Hierbij zal een selectie worden gemaakt van de lijst van bedrijfstypen als bedoeld in de VNG-brochure "Bedrijven- en milieuzonering". Uitgesloten worden expliciet "wonen, gezondheidszorg en onderwijsfunctie", omdat deze functies in strijd zijn met het Luchthavenindelingbesluit van de luchthaven Schiphol. Tevens dient voldoende ruimte aanwezig te zijn op het terrein om parkeren te kunnen realiseren. Tevens zal het bestaande bedrijf, dat thans alleen voor opslag bestemd is, de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" krijgen voor bedrijfstypen in categorie 1 en 2 van de VNG brochure Bedrijven en milieuzonering". Vormen van groothandelsactiviteiten tot maximaal categorie 2 zijn binnen deze bestemming toegestaan. Dit is niet in strijd met het LIB. Op bijlage I is eveneens voor dit deel van het perceel een aangepast bouwvlak weergegeven. In de voorschriften zullen regels ten aanzien van hoogte en bebouwingspercentage worden opgenomen.

Het omzetten van de bedrijfswoning op nummer 68 naar een burgerwoning kan niet worden toegestaan, omdat de woning behoort bij het ter plaatse gevestigde bedrijf. Daarnaast zou de bestemming burgerwoning het gebruik van het bedrijf beperken (ten hoogste bedrijven in categorie 1 toegestaan). Het uitbreiden van de bedrijfswoning, die is gelegen in het beperkingengebied van Schiphol, is ingevolge het Luchthavenindelingbesluit niet toegestaan. Ook zijn nieuwe woongebouwen (ook bijgebouwen of aanbouwen vallen hieronder) op grond van het Luchthavenindelingbesluit niet toegestaan.

#### *conclusie*

Voor het perceel met de bestemming "Agrarische doeleinden" zijn ontwikkelingen mogelijk. Hiervoor zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. Deze zullen door middel van een wijzigingsbevoegdheid in het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen. Het bouwvlak van het perceel met de bestaande bedrijfsruimte is eveneens vergroot. Regels over de hoogte en bebouwingspercentage worden in de voorschriften van het bestemmingsplan opgenomen. Uitbreiding van woningen (ook van bedrijfswoningen) is niet toegestaan op grond van het LIB. De omzetting van bedrijfswoning naar burgerwoning is niet gewenst. Deze woning behoort bij het bedrijf.

### **3. Abeln advocaten, namens de heer ing. O. Derlagen**

#### **a. samenvatting**

Woningbouw in Legmeer-West past niet in de Nota Ruimte, waarin een geluidscontour van 20 KE wordt gehanteerd.

#### *reactie gemeente*

In de Nota Ruimte is het ontwikkelen van Schiphol op de huidige locatie tot 2030 het 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 de verdere ontwikkeling van Schiphol. Dit betekent dat woningbouw in de omgeving van Schiphol op plaatsen waar dit uit het oogpunt van geluid en (externe) veiligheid niet wenselijk is, moet worden vermeden. Concreet betekent dit dat geen *nieuwe* uitleglocaties kunnen worden ontwikkeld ten behoeve van woningbouw binnen en direct gelegen aan de 20 Ke-contour behorende bij het vijfbanenstelsel. "Direct gelegen aan de 20 Ke-contour" heeft in ieder geval betrekking op de gebieden bij Hoofddorp-west, Noordwijkerhout en de Legmeerpolder (zie bijgevoegd kaartje op de linkerpagina), die in de Nota Ruimte expliciet zijn aangewezen. Herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied zijn wel mogelijk. Onder bestaand stedelijk gebied wordt het gebied verstaan zoals dit onder meer in de Vinac (Vierde nota over de Ruimtelijke Ordening) is opgenomen. Door het Regionaal Orgaan Amsterdam (hierna ROA) zijn de op 5 maart 1999 gemaakte afspraken ten aanzien van de woningbouwplanning ROA tot 2005 met een doorkijk naar 2010 ingebracht bij de herijking van de Vinac in 2000. Legmeer-West is als uitleglocatie in deze woningbouwplanning opgenomen. De afspraken die door het Rijk met onder meer het ROA en de provincie zijn gemaakt in het kader van de herijking zijn vastgelegd in het convenant "intentieafspraken verstedelijking tot 2010 Regionaal Orgaan Amsterdam". Met inachtneming van dit convenant heeft de provincie het streekplan Noord-Holland Zuid op 17 februari 2003 vastgesteld. Hierin is Legmeer-West als stedelijk gebied, nl. als rode contour opgenomen. De in dit streekplan toegevoegde bouw mogelijkheden blijven overeind met uitzondering van de gebieden bij Hoofddorp-West, Noordwijkerhout en de Legmeerpolder.

Voorname, in de Nota Ruimte opgenomen, Legmeerpolder heeft betrekking op de Legmeerpolder gelegen op Amstelveens grondgebied. Deze locatie is in het streekplan Noord-Holland Zuid aangegeven als woningbouwlocatie. Legmeer-West is in het streekplan opgenomen als stedelijk gebied. Om die reden is woningbouw in Legmeer-West in overeenstemming met de Nota Ruimte.

#### *conclusie*

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### **b. samenvatting**

Het ontwerpbestemmingsplan verdraagt zich niet met het streekplan van de provincie, dat voorziet in een groene bufferzone tussen Uithoorn en Aalsmeer.

#### *reactie gemeente*

Bufferzones waren opgenomen in het streekplan "Amsterdam Noordzeekanaalgebied" (1987) en in de voorloper daarvan het streekplan "Meerlanden" (1985). In deze streekplannen was het gebied tussen Uithoorn en Aalsmeer niet als groene bufferzone aangewezen.

In het vigerende streekplan Noord-Holland Zuid dat onder meer het plan Noordzeekanaalgebied vervangt wordt niet meer over groene bufferzones ge-

sproken. In dit streekplan is het gebied waarin de Legmeer-West wordt gerealiseerd ook niet aangewezen als groenvoorziening, zoals Provinciale ecologische hoofdstructuur, natuurbeschermingswetgebied, habitat- of vogelrichtlijngebied, noch als ecologische verbindingszone, belvederegebied, of milieubeschermingsgebied. In het vigerende streekplan "Noord-Holland Zuid" is ten zuiden van de N201 een groengebied "Amstelgroen". Dit valt derhalve buiten het plangebied. Het plangebied is derhalve niet in strijd met enig in het streekplan aangewezen groengebied.

*conclusie*

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

c. *samenvatting*

Rond de aan te leggen vijver zal bebouwing mogelijk zijn met vier bouwlagen. Cliënt wordt hierdoor geschaad in zijn uitzicht. Dit impliceert dat cliënt een planschadeclaim zal moeten indienen terwijl het doel moet zijn van een bestemmingsplan dat zo veel mogelijk planschadeclaims worden voorkomen.

*reactie gemeente*

Het uitzicht zal ten opzichte van de huidige situatie slechter worden. Bij het bepalen van de bouwhoogte is echter rekening gehouden met schaduw die kan ontstaan voor de bewoners van de Legmeer. Zie bijgevoegde profiel-schetsen en schaduwdiagrammen voor dit gebied. Op de schaduwdiagrammen is uitgegaan van de "slechtste" situatie, dat wil zeggen op het moment dat de zon het laagst staat en dus de schaduw het langst is. Per seizoen is de situatie bekeken. Hieruit blijkt dat voor de woningen alleen in de winterperiode vlak voor zonsondergang enige schaduwwerking bestaat. De schaduw op de bestaande woningen is tot een minimum beperkt en is uitsluitend in de wintermaanden aanwezig. In de lente en zomer, wanneer men de meeste zonuren en lichturen heeft is niet van schaduwwerking sprake. De nieuwe woningen in Legmeer-West worden daarmee, vanuit ruimtelijk oogpunt, op voldoende afstand van de bestaande woningen gebouwd.

Overigens kan een belanghebbende op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, voor zover belanghebbende ten gevolge van onder meer de bepalingen van een bestemmingsplan, denkt schade te lijden of te zullen lijden, welke redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd, een verzoek om vergoeding daarvan richten aan de gemeenteraad van de betreffende gemeente. Een verzoek om planschade is ontvankelijk vanaf het moment dat het betreffende bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

*conclusie*

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

d. *samenvatting*

Vlak voor de oprit van cliënt, op het adres Bieslook 2, wordt een brug aangelegd. Deze brug is bedoeld voor voetgangers en fietsers, doch in de praktijk zal hier ook gebruik van worden gemaakt door bromfietsen met alle overlast van dien. Cliënt verzoekt u dringend te onderzoeken of deze brug niet op een minder belastende locatie kan worden aangelegd.

#### *reactie gemeente*

Legmeer-west is, zoals aangegeven in de structuurvisie Uithoorn 2015, aangesloten op de bestaande stedelijke structuur. Verkeerskundig zijn de diverse wijken van Uithoorn door de N201 aaneengeregend. De dooradering van langzaam verkeersrouten zijn fijnmaziger en meer divers. De langzaam verkeersrouten zijn waardevol en dienen daarom in stand te worden gehouden en indien mogelijk te worden uitgebreid. Legmeer-West en de Legmeer worden door drie langzaam verkeersrouten verbonden namelijk via de Randweg, die na omlegging van de N201 doodlopend wordt (langs de ecologische zone), de Bieslook en Aan de Zoom. In oostelijke richting is verder nog een langzaam verkeersroute langs de spoordijk, ten noorden van het Burgemeester Kootpark, geprojecteerd. De langzaam verkeersrouten zijn zo gekozen dat logische verbindingen ontstaan tussen de wijken waardoor de voorzieningen in de wijken, zoals winkels en het sportvoorzieningen, voor voetgangers en fietsers beter bereikbaar zijn.

De langzaam verkeersroute is een verbinding voor voetgangers en fietsers. Er zullen maatregelen worden getroffen, zoals het plaatsen van 'sluizen' in de vorm van beugels en het plaatsen van borden, om het gebruik van brommers tegen te gaan. Indien noodzakelijk zal ter plaatse door de politie worden opgetreden.

#### *conclusie*

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

#### **4. F.J. Kuipers e.a.**

##### *a. samenvatting*

Woningbouw in Legmeer-West past niet in de Nota Ruimte, waarin een geluidscontour van 20 KE wordt gehanteerd.

#### *reactie gemeente*

In de Nota Ruimte is het ontwikkelen van Schiphol op de huidige locatie tot 2030 het 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 ruimteveragende functies moet voldoende ruimte worden gelaten voor de verdere ontwikkeling van Schiphol. Dit betekent dat woningbouw in de omgeving van Schiphol op plaatsen waar dit uit het oogpunt van geluid en (externe) veiligheid niet wenselijk is, moet worden vermeden. Concreet betekent dit dat geen nieuwe uitleglocaties kunnen worden ontwikkeld ten behoeve van woningbouw binnen en direct gelegen aan de 20 Ke-contour behorende bij het vijfbanenstelsel. "Direct gelegen aan de 20 Ke-contour" heeft in ieder geval betrekking op de gebieden bij Hoofddorp-west, Noordwijkerhout en de Legmeerpolder, die in de Nota Ruimte expliciet zijn aangewezen. Herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied zijn wel mogelijk. Onder bestaand bebouwd gebied wordt het gebied verstaan zoals dit onder meer in de Vinac (Vierde nota over de Ruimtelijke Ordening) is opgenomen. Door het Regionaal Orgaan Amsterdam (hierna ROA) zijn de op 5 maart 1999 gemaakte afspraken ten aanzien van de woningbouwplanning ROA tot 2005 met een doorkijk naar 2010 ingebracht bij de herijking van de Vinac in 2000. Legmeer-West is als uitleglocatie in deze woningbouwplanning opgenomen. De afspraken die door het Rijk met onder meer het ROA en de provincie zijn gemaakt in het kader van de herijking zijn vastgelegd in het convenant "intentieafspraken verstedelijking tot 2010 Regionaal Orgaan Amsterdam". Met inachtneming van dit convenant

heeft de provincie het streekplan Noord-Holland Zuid op 17 februari 2003 vastgesteld. Hierin is Legmeer-West als stedelijk gebied, nl. als rode contour opgenomen. De in dit streekplan toegevoegde bouwmogelijkheden blijven overeind met uitzondering van de gebieden bij Hoofddorp-West, Noordwijkerhout en de Legmeerpolder. Voornoemde, in de Nota Ruimte opgenomen, Legmeerpolder heeft betrekking op de Legmeerpolder gelegen op Amstelveens grondgebied. Deze locatie is in het streekplan Noord-Holland Zuid aangegeven als woningbouwlocatie. Legmeer-West is in het streekplan opgenomen als stedelijk gebied. Om die reden is woningbouw in Legmeer-West in overeenstemming strijd met de Nota Ruimte.

*conclusie*

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

*b. samenvatting*

Ik behoud mij het recht voor de gemeente Uithoorn aansprakelijk te stellen voor eventuele planschade die ik zou kunnen lijden wanneer de bebouwing, ondanks de ingebrachte bezwaren, ten uitvoer zal worden gebracht.

*reactie gemeente*

Op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan, voor zover een belanghebbende ten gevolge van onder meer – voor zover hier van belang – de bepalingen van een bestemmingsplan, denkt schade te lijden of te zullen lijden, welke redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende door aankoop, ont-eigening of anderszins is verzekerd, deze belanghebbende een verzoek om vergoeding daarvan richten aan de gemeenteraad van de betreffende gemeente. Een verzoek om planschade is ontvankelijk vanaf het moment dat het betreffende bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

*conclusie*

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

*c. samenvatting*

Het in het plan opgenomen evenemententerrein zal geluidsoverlast veroorzaken, dit naast de geluidsoverlast van (uitbreiding) schiphol, aangelegde sportvelden. Dit vormt een verslechtering van het woongenot. Een locatie verder weg van de bestaande bebouwing ligt voor de hand.

*reactie gemeente*

Het evenemententerrein ligt op een afstand van ca. 350 meter van de dichtstbijzijnde bestaande woningen van De Legmeer. Dit is een behoorlijk grote afstand. Daarnaast ligt tussen het evenemententerrein en De Legmeer een heel blok met woningbouw, die eventuele geluidsoverlast voor een groot deel tegenhoudt.

Het evenemententerrein mag maximaal 60 dagen per jaar gebruikt worden voor lawaaiige evenementen, zoals kermis, circus en uitvoeringen (muziek/sport). Het aantal geluidsoverlast veroorzakende activiteiten is dus beperkt.

Het terrein zal ook op enige afstand van de bestaande woningen aan de Noordammerweg dienen te liggen, zodat de huidige locatie de meest gunstige is.

*conclusie*

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingplan.

*d. samenvatting*

Bebouwing rond de aan te leggen vijver mag maximaal vier bouwlagen hebben. Deze locatie is op zeer korte afstand van de woningen op Langs de Baan en Bieslook. Het uitzicht van de bewoners van de daar bestaande huizen wordt hierdoor ernstig belemmerd. De hoogte van de bebouwing zal leiden tot meer schaduw en minder zon voor de naastliggende huizen aan Bieslook en Langs de Baan. Ook hierdoor wordt het woongenot sterk verminderd.

Uit een toelichting van de wethouder heb ik begrepen dat hoogbouw aanvankelijk voorzien was aan de rand van de te bouwen wijk, met name in de buurt van de te bouwen brede school. Kennelijk is hiervan nu afgeweken.

*reactie gemeente*

Bij het bepalen van de bouwhoogte is rekening gehouden met schaduw die kan ontstaan voor de bewoners van de Legmeer. Zie bijgevoegde profiel-schetsen en schaduwdiagrammen voor dit gebied. Op de schaduwdiagrammen is uitgegaan van de "slechtste" situatie, dat wil zeggen op het moment dat de zon het laagst staat en dus de schaduw het langst is. Per seizoen is de situatie bekeken. Hieruit blijkt dat voor de woningen alleen in de winterperiode vlak voor zonsondergang enige schaduwwerking bestaat. De schaduw op de bestaande woningen is tot een minimum beperkt en is uitsluitend in de wintermaanden aanwezig. In de lente en zomer, wanneer men de meeste zonuren en ichturen heeft is niet van schaduwwerking sprake. De nieuwe woningen in Legmeer-West worden daarmee op voldoende afstand van de bestaande woningen gebouwd.

Bij de presentatie van het stedenbouwkundig plan van Legmeer-West is door de wethouder naar voren gebracht dat in het gebied maximaal vier bouwlagen met kap kan worden gerealiseerd, met uitzondering van de woonbebouwing bij de school die hoger zou worden. De vier lagen met kap komen conform u aangeeft aan de rand van het te bebouwen gebied, nl. aan de oostkant van het gebied.

*conclusie*

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

*e. samenvatting*

Getwijfeld wordt of het verbod om bromfietzers gebruik te laten maken van het fietspad en brug tussen Bieslook en de nieuwe bebouwing, in de praktijk zal kunnen worden gehandhaafd. Toenemend verkeerslawaaï en onveilige situaties gezien de beperkingen van de infrastructuur ter plaatse wordt voorzien.

*reactie gemeente*

De langzaam verkeersroute is een verbinding voor voetgangers en fietsers. Er zullen maatregelen worden getroffen, zoals het plaatsen van 'sluizen' in de vorm van beugels en het plaatsen van borden, om het gebruik van brommers tegen te gaan. Indien noodzakelijk zal ter plaatse door de politie worden opgetreden.

*conclusie*

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

*f. samenvatting*

Volgens mededelingen van de betreffende wethouder wordt in de toekomst de aanleg van een bus- c.q. trambaan langs de Legmeer voorzien. Aanleg op de bestaande oude spoorbaan zou wederom ernstige aantasting betekenen van het woongenot van de bewoners van de panden aan Langs de Baan, Bieslook en andere naastliggende woningen. Hoewel een bezwaar tegen de aan te leggen baan in dit stadium wellicht niet opportuun is, stel ik voor dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan, indient dit althans wordt goedgekeurd, ruimte wordt gereserveerd aan de westzijde van de bestaande oude spoorlijn, opdat er een grotere afstand ontstaat tussen de bestaande bebouwing en de aan te leggen baan.

*reactie gemeente*

De busbaan is thans niet opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Als in de toekomst blijkt dat de aanleg van de busbaan haalbaar is dan zal deze ten westen van de spoordijk worden aangelegd. Dit is conform de bestaande visie zoals opgenomen in de Ruimtelijke schets Legmeer-West en Burgemeester Kootpark.

*conclusie*

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.