

TOELICHTING

Vastgesteld bestemmingsplan Uithoornlijn

Inhoudsopgave

<u>HOOFDSTUK 1 INLEIDING</u>	<u>3</u>
<u>1.1 Aanleiding en doelstelling</u>	<u>3</u>
<u>1.2 Ligging en begrenzing plangebied</u>	<u>4</u>
<u>1.3 Geldende bestemmingsplannen</u>	<u>4</u>
<u>1.4 Leeswijzer</u>	<u>4</u>
<u>HOOFDSTUK 2 VISIE PLANGEBIED</u>	<u>6</u>
<u>2.1 Uitgangspunten</u>	<u>6</u>
<u>2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking</u>	<u>6</u>
<u>2.3 Motivatie gemaakte keuzes</u>	<u>7</u>
<u>HOOFDSTUK 3 PLANOPZET</u>	<u>8</u>
<u>3.1 Algemeen</u>	<u>8</u>
<u>3.2 De bestemmingen</u>	<u>8</u>
<u>HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID</u>	<u>10</u>
<u>4.1 Nieuwe stedelijke ontwikkeling</u>	<u>10</u>
<u>4.2 Economische uitvoerbaarheid</u>	<u>10</u>
<u>4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid</u>	<u>10</u>
<u>4.4 Handhaving</u>	<u>11</u>
<u>HOOFDSTUK 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED</u>	<u>12</u>
<u>5.1 Bestemmingsplan</u>	<u>12</u>
<u>5.2 Ruimtelijke karakteristiek</u>	<u>13</u>
<u>5.3 Functioneel gebruik</u>	<u>15</u>
<u>HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADER</u>	<u>16</u>
<u>6.1 Inleiding</u>	<u>16</u>
<u>6.2 Rijksbeleid</u>	<u>16</u>
<u>6.3 Provinciaal en regionaal beleid</u>	<u>16</u>
<u>6.4 Gemeentelijk beleid</u>	<u>18</u>
<u>HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSKWALITEIT</u>	<u>20</u>
<u>7.1 Bodem</u>	<u>20</u>
<u>7.2 Water</u>	<u>21</u>
<u>7.3 Gebiedswaarde</u>	<u>23</u>
<u>7.4 Geluid</u>	<u>25</u>
<u>7.5 Luchtkwaliteit</u>	<u>26</u>
<u>7.6 Externe veiligheid</u>	<u>27</u>
<u>7.7 Flora en fauna</u>	<u>29</u>
<u>7.8 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)</u>	<u>30</u>

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

De Stadsregio Amsterdam, de gemeenten Amstelveen en Uithoorn en de provincie Noord-Holland hebben een studie uitgevoerd naar de Corridor Openbaar Vervoer Amstelveen Uithoorn (COVAU). Eind 2009 hebben de partijen ingestemd met het voorkeursstracé voor de hoogwaardige busverbinding Uithoorn-Amstelveen. In 2013 is besloten de huidige Amstelveenlijn om te bouwen tot een hoogwaardige tramverbinding met een nieuw opstelterrein tussen Amstelveen en Uithoorn, het definitieve uitvoeringsbesluit is eind 2015 genomen.

Op 15 juni 2016 is het bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn en het bestemmingsplan Amstelveenlijn Opstelterrein vastgesteld. Deze bestemmingsplannen zijn nodig omdat de Amstelveenlijn wordt vernieuwd waarbij er 3 kruispunten op de Beneluxbaan ongelijkvloers worden aangelegd om de doorstroming van autoverkeer en tram te bevorderen en het opstelterrein verhuisd van Amsterdam naar Amstelveen en komt in de Legmeerpolder te liggen. De Amstelveenlijn is één van de belangrijkste slagaders van het openbaar vervoer in de regio.

Daarmee ontstond ook een mogelijkheid om de tram door te trekken naar Uithoorn en is een verkenning naar de effecten en consequenties gestart.

Op 13 oktober 2016 heeft de gemeenteraad van Uithoorn ingestemd met de voorkeursvariant Uithoorlijn: het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar het dorpscentrum van Uithoorn. Daarnaast hebben de gemeente Amstelveen, op 9 november, de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland, op 12 december en de regio raad van de Vervoerregio Amsterdam, op 13 december ingestemd met de voorkeursvariant.

Met de Uithoorlijn wordt de tramverbinding bedoeld die in het verlengde komt te liggen van de vernieuwde hoogwaardige tramverbinding 'Amstelveenlijn'. Door de komst van de Uithoorlijn wordt de Amstelveenlijn doorgetrokken van het huidige eindpunt Westwijk in Amstelveen naar het dorpscentrum van Uithoorn. Daarmee wordt het uiteindelijk één tramverbinding tussen station Amsterdam Zuid en Uithoorn, via Amstelveen, de Amsteltram. De trambaan komt deels op een bestaande dijk te liggen.

De reden voor de Uithoorlijn is dat de komende jaren wordt een reizigersgroei van ca. 20% verwacht. Het huidige busnetwerk voorziet in onvoldoende mogelijkheden om een dergelijke groei op te kunnen vangen. Met name de capaciteit op de Amsterdamseweg/Amstelveenseweg is ontoereikend om een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer te kunnen realiseren. Daarnaast is er een structurele daling van de beschikbare financiële middelen vanuit het Rijk om de jaarlijkse exploitatie en uitbreidingen van het openbaar vervoer te financieren. Met het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar Uithoorn ontstaat een nieuwe tramverbinding die reizigersstromen bundelt en tevens de mogelijkheid biedt om de verwachte reizigersgroei op te vangen. Deze verbinding biedt meeste reizigers, al dan niet met een extra overstap, een snelle en betrouwbare verbinding vanuit Uithoorn en Amstelveen naar Amsterdam.

Dit bestemmingsplan zorgt ervoor dat er een tramverbinding tot stand kan komen vanaf het opstelterrein in de Legmeerpolder van Amstelveen tot aan de Randweg in Uithoorn en zorgt ervoor dat het opstelterrein ten opzichte van het huidige bestemmingsplan kan worden verlengd. Dit is nodig omdat door het doortrekken naar Uithoorn meer tramstellen nodig zijn. Ook komt er op het opstelterrein een wasstraat.

Het bestemmingsplan in Uithoorn "Uithoorlijn en busverbinding Uithoorn" is op 8 maart 2018 vastgesteld door de gemeenteraad van Uithoorn.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De Uithoornlijn loopt door de Legmeerpolder heen. De Legmeerpolder ligt in het zuidwesten van Amstelveen. De Uithoornlijn begint vanaf het opstel terrein waar reeds een bestemmingsplan voor is gemaakt en loopt door tot aan de grens met Uithoorn (tot aan de Randweg) en loopt over de N201 heen. Ten westen van de trambaan liggen kassen welke aan de Meerlandendweg zijn gelegen en ten oosten van de trambaan liggen weilanden en de Zijdelweg.



Situering Uithoornlijn

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk het bestemmingsplannen:

- Legmeerpolder, op 29 mei 2013 vastgesteld, op 2 juli 2014 gerepareerd en vanaf 21 augustus 2014 onherroepelijk in werking.
- Legmeerpolder Zuid, Op 13 maart 2013 vastgesteld, op 12 november 2014 gerepareerd en vastgesteld en op 31 december 2014 onherroepelijk in werking.

Deze geldende bestemmingsplannen komen met het in werking treden van dit bestemmingsplan gedeeltelijk te vervallen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee worden de uitgangspunten van het ruimtegebruik voor de komende tien jaar gegeven. Hoofdstuk drie bevat de juridische vertaling van de visie van het bestemmingsplan. In hoofdstuk vier komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Om een indruk te krijgen wat met het bestemmingsplan wordt beoogd en hoe het juridisch vertaald wordt, is het lezen van deze hoofdstukken voldoende.

Hoofdstuk vijf tot en met zeven geven de achtergronden, toelichting en motivatie op de gemaakte keuzen weer die uiteindelijk hebben geleid tot de planopzet. In hoofdstuk vijf

wordt een beschrijving van het plangebied gegeven. Hoofdstuk zes gaat verder in op de beleidskaders. In het laatste hoofdstuk komen de omgevingsaspecten aan bod.

HOOFDSTUK 2 VISIE PLANGEBIED

2.1 Uitgangspunten

Het bestemmingsplan Uithoornlijn komt overeen met de Structuurvisie 2025+/uitvoeringsparagraaf. In hoofdstuk zes wordt nader ingegaan op de relatie tussen het bestemmingsplan en de structuurvisie. Tevens wordt het overige relevante beleid hier behandeld.

Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk om het opstelterrein (fase 1), welke planologisch al mogelijk is gemaakt, te vergroten en de tramlijn door te trekken naar Uithoorn.

2.2 Functionele en ruimtelijke uitwerking

In de regionale OV-visie en Amsterdamse OV-visie wordt ingespeeld op de groei van het aantal reizigers in het openbaar vervoer. Een groei van het aantal reizigers betekent ook een groei van het aantal tramvoertuigen. Om zoveel mogelijk passagiers te kunnen vervoeren, wordt de bestaande tram-metrolijn een hoogwaardige tramverbinding.

De nieuwe Amstelveenlijn wordt betrouwbaarder, sneller en comfortabeler dan de huidige sneltram. Amstelveen en Buitenveldert worden met de nieuwe tramverbinding goed aangetakt op de Zuidas, het centrum van Amsterdam, de trein en de Noord/Zuidlijn.

Deze ontwikkeling in Amstelveen en Amsterdam biedt ook voor Uithoorn de mogelijkheid om de tramlijn door te trekken. Op basis van een quickscan in 2012 en een verkenning in 2013-2014, is de Uithoornlijn een kansrijke optie gebleken om binnen deze ontwikkelingen een duurzame en reizigersvriendelijke OV verbinding te realiseren en zo een hoogwaardige, toekomstvastе OV verbinding met Amstelveen en Amsterdam te kunnen behouden.

In 2015 zijn de Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amstelveen en de gemeente Uithoorn in 2015 gestart met een planstudie naar de Uithoornlijn. Het onderzoek in de planstudie heeft zich gericht op twee onderdelen. Enerzijds op de inpassing van de trambaan en de haltes op het tracé van de oude spoorbaan en de huidige busbaan (Aalsmeer - Mijdrecht) in Uithoorn. Anderzijds richtte het onderzoek zich op de gevolgen van de verlenging van de tramlijn voor de kwaliteit van het totale openbaar vervoer in de regio. Ook is de nut en noodzaak van ingrijpen op het openbaar vervoer tussen Uithoorn en Amsterdam nader onderbouwd.

Gekeken is of een tram- of busverbinding de voorkeur heeft in Uithoorn. Aan de hand van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) is gekeken naar directe kosten, kwalitatieve effecten en externe effecten voor de varianten. Geconcludeerd is dat de busvarianten een matige tot goede vervoerkwaliteit opleveren maar niet bijdragen aan de bezuinigingsopgave op de exploitatie van het openbaar vervoer. Op basis hiervan is in november 2015 door de stuurgroep Uithoornlijn besloten alleen de tramvarianten nader te onderzoeken. In de voorkeursvariant is gekozen voor een tramverbinding zonder directe bus naar Amstelveen en Amsterdam, met uitzondering van een (niet met de nieuwe tram concurrerende) busverbinding tussen Zijdelwaard en Amstelveen-centrum.

Nu er gekozen is om de tramverbinding door te trekken naar Uithoorn heeft dit ook consequenties voor het opstelterrein, waar al een bestemmingsplan voor is opgesteld, in de Legmeerpolder. Aangezien er nu ook trams van en richting Uithoorn moeten kunnen rijden vanaf het opstelterrein is er meer lengte nodig en er zijn meer tramstellen nodig (34 in plaats van 26). Het opstelterrein wordt dus verlengd. Op het opstelterrein komt

een wasstraat, quick service (daar worden de trams van binnen gereinigd), een zandvulpunt, een personeelsgebouw en parkeerplaatsen.

2.3 Motivatie gemaakte keuzes

Door toenemende drukte op de wegen in Uithoorn en vooral in Amstelveen en Amsterdam ontstaan en verergeren doorstromingsproblemen, waardoor de rijtijden voor de bus langer worden. Daardoor neemt naar verwachting de betrouwbaarheid en de snelheid van het huidige buslijnnennet in kwaliteit af. Langere rijtijden betekenen ook hogere exploitatiekosten, waardoor het buslijnnennet steeds moeilijker exploiteerbaar wordt.

Door de Vervoerregio is de behoefte van de trambaan onderzocht en gerapporteerd (zie [bijlage 1](#) rapportage "Bus of tram naar Uithoorn" d.d. 18 april 2016 en [bijlage 2](#) Aanvulling Vervoerwaarde berekening Voorkeursvariant d.d. 14 september 2016). Uit deze onderzoeken bleek dat de aanleg van de trambaan een erg positieve maatregel is om de mobiliteit in dit deel van onze regio te verbeteren. Er is hierbij een vergelijkend onderzoek uitgevoerd naar wat het effect zou zijn van het verbeteren van de buslijnen ten opzichte van de aanleg van de tram. De aanleg van de tram levert een beduidend positievere maatschappelijke kosten baten analyse op, dan het opwaarderen van de buslijnen. Inherent aan de aanleg van een trambaan is dat er opstelcapaciteit nodig is om trams 's nachts en buiten de spits te kunnen stallen, waarbij een zekere mate van beheer wordt uitgevoerd. Bedrijfsmatig onderhoud aan de tramtoestellen wordt uitgevoerd in verschillende remise van de vervoerder elders in de regio.

Het doortrekking van de tram naar Uithoorn zorgt voor een goede vervoerskwaliteit en afname van de reistijd voor de meeste reizigers. Ook levert het een grote bijdrage aan de bezuinigingsdoelstellingen (meer OV voor minder geld) van het Rijk.

Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe duurzame HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken.

HOOFDSTUK 3 PLANOPZET

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald. In het voorgaande hoofdstuk is beschreven welke ontwikkelingen in het plangebied plaatsvinden. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke juridisch-planologische instrumenten daarbij worden ingezet.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) die per 1 juli 2008 in werking is getreden verplicht gemeenten tot het opstellen van een bestemmingsplan voor het gehele grondgebied. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. Deze onderdelen zijn bindend. De regels bevatten samen met de verbeelding het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De toelichting is niet juridisch bindend, maar wordt als handvat en beleidskader/interpretatiekader voor het bestemmingsplan gebruikt.

De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek van de gemeente Amstelveen. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende tien jaar, dit is de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

3.2 De bestemmingen

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

hierin worden de begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.

Wijze van meten (artikel 2)

hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de bebouwingregeling te bewerkstelligen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Groen (artikel 3)

De bestemming Groen betreft in dit plan vooral het talud naar het water toe. Het groen is mede bestemd voor bermen en beplanting, paden, waterlopen en waterpartijen, alsmede voor verhardingen, geluidwerende voorzieningen en straatmeubilair.

Verkeer en Verkeer - Openbaar Vervoer (artikel 4 en 5)

Binnen deze bestemming zijn verschillende aspecten van de verkeersbestemming geregeld. De bestemming Verkeer - Openbaar Vervoer is opgenomen voor de hoogwaardige tramverbinding. Indien het bedrijventerrein BTAZ voldoende is ontwikkeld is het mogelijk een halte te realiseren binnen de bestemming. Binnen deze bestemming is ook het opstelterrein middels een functieaanduiding opgenomen. De Verkeersbestemming betreft de provinciale weg N201 waar de trambaan overheen gaat rijden.

Water (artikel 6)

De bestemming water is bedoeld voor waterberging, waterhuishouding en waterlopen. De gronden met de bestemming water kunnen niet worden gedempt.

Leiding-Gas en Waarde-Archeologie (artikel 7 en 8)

Als dubbelbestemming is opgenomen Leiding-Gas en Archeologie. De primaire bestemming mag de belangen welke worden behartigd binnen de dubbelbestemming niet onevenredig schaden. Hiervoor is in de planregels een regeling opgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 9)

Een anti-dubbeltelbepaling; deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een bepaald grondoppervlak dat in een bepaald geval al eens als berekeningsgrondslag voor de toelaatbare oppervlakte aan bebouwing heeft gediend, later nog eens als berekeningsgrondslag voor een ander bouwwerk wordt gebruikt, maar dat dan tot gevolg heeft dat in het eerste geval een situatie ontstaat die afwijkt van het plan.

Algemene bouwregels (artikel 10)

In dit artikel (toegelaten overschrijdingen) wordt aangegeven in welke gevallen de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en/of hoogtematen overschreden mogen worden. Dit betreffen bijvoorbeeld liftkokers, schoorstenen en balkons. In dit artikel worden tevens criteria gegeven als (mede)toetsingskader voor het stellen van nadere eisen, het verlenen van een omgevingsvergunning en het wijzigen van het plan. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning kunnen bijvoorbeeld nadere eisen gesteld worden aan het samenhangend straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid.

Algemene afwijkingsregels (artikel 11)

In dit artikel wordt bepaald in het kader van welke algemene afwijkingen in het plangebied gebruik gemaakt kan worden.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 13)

Samengevat wordt hierin gewaarborgd dat bouwwerken en gebruiksvormen die bij de totstandkoming van het plan reeds bestaan, maar nu in strijd raken met het plan, mogen blijven bestaan. Daarbij wordt het hierin mogelijk gemaakt om op te treden tegen eerder ontstaan illegaal gebruik.

Slotregel (artikel 14)

Voor de duidelijkheid, o.a. bij benoeming en verwijzing, is hierin een eenduidige naam voor het gehele plan inclusief de toelichting aangegeven.

HOOFDSTUK 4 UITVOERBAARHEID

4.1 Nieuwe stedelijke ontwikkeling

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van de behoefte aan die ontwikkeling en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Een trambaan met uitbreiding opstelsterrein is geen stedelijke ontwikkeling. Zoals te lezen is in paragraaf 1.1 is dit project in samenspraak met de regio tot stand gekomen. Het doortrekken van de tram naar Uithoorn zorgt voor een goede vervoerskwaliteit, afname van de reistijd en levert een bijdrage aan de bezuinigingsdoelstellingen van het Rijk.

4.2 Economische uitvoerbaarheid

4.2.1 Financieel-economische haalbaarheid

Op grond van artikel 3.1.6 lid 1 onder f Bro dient de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen te worden aangetoond. In het Voorkeursbesluit van de Uithoornlijn is uitgegaan van een benodigd budget van € 60 miljoen. Door een aantal benodigde aanpassingen in de planuitwerking wordt uitgegaan van een budget van € 70 miljoen. Hiermee heeft het project Uithoornlijn nog steeds een positief Baten/Kostensaldo, met andere woorden: er zijn meer maatschappelijke baten dan kosten van de Uithoornlijn. De bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam bedraagt 95% van de investeringskosten. De resterende 5% van het oorspronkelijke raming wordt betaald door de Provincie Noord-Holland (3,1%) en de Gemeente Uithoorn (1,9%). De gemeente Amstelveen levert een grote bijdrage aan de Amstelveenlijn en daarmee indirect ook aan de Uithoornlijn.

Het bestemmingsplan is derhalve economisch uitvoerbaar binnen de planperiode van tien jaar.

4.2.2 Verhaal van kosten

De Uithoornlijn wordt gerealiseerd op grond van een eigen projectbudget, zoals ook is beschreven in paragraaf 4.2.1. Hierdoor is het opstellen van een exploitatieplan niet nodig.

4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.3.1 Inspraak

Het ontwerp is gedurende zes weken ter inzage gelegd van donderdag 31 januari 2019 tot en met woensdag 13 maart 2019.

Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft eenieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken (PM).

4.3.2 Bro-partners

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp toegezonden aan de hieronder genoemde provinciale en rijksdiensten en andere instanties op 28 juni 2018.

De toezending is gedaan met het verzoek om binnen 4 weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

2. Waternet
3. Gasunie
4. Vervoersregio Amsterdam
5. Gemeente Uithoorn
6. Gemeente Amsterdam
7. Brandweer Amstelland
8. Wijkplatform Westwijk

De instanties welke staan vermeld onder de nummer 1, 2, 6, 7 en 8 hebben niet gereageerd, zodat mag worden aangenomen, dat het voorontwerp geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

De instanties welke staan vermeld onder de nummers 3, 4 en 5 hebben inhoudelijk schriftelijk gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan.

In [bijlage 11](#) volgt een samenvatting van de reacties en het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders.

4.4 Handhaving

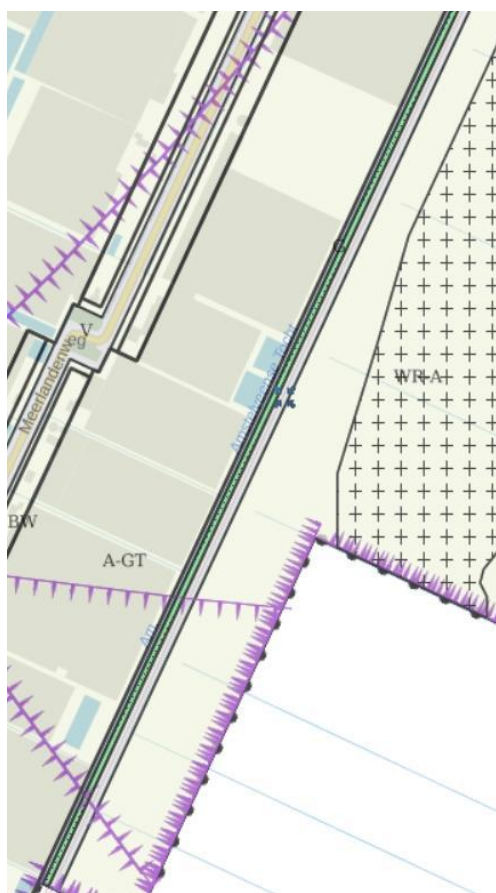
Wanneer een bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, dan is de discussie over de inhoud van het plan afgerond en dienen overheid en burgers zich aan het plan te houden. Gebruik en/of bouwen dat niet in overeenstemming is met de verbeelding en/of de planregels is dan in strijd met het geldende bestemmingsplan. De zorg dat situaties gedurende de planperiode in overeenstemming zijn en blijven met het geldende bestemmingsplan valt onder het begrip handhaven. Goede handhaving vereist dat, naast de overheid ook belanghebbenden en de gebruikers van een plangebied op eenvoudige wijze kennis kunnen nemen van de inhoud van het geldende bestemmingsplan. Om dit te bereiken zijn bestemmingsplannen digitaal toegankelijk via het internet. In de opzet van voorliggend bestemmingsplan is al rekening gehouden met deze nieuwe ontwikkeling.

HOOFDSTUK 5 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED

Dit is een beschrijving van de huidige situatie van het plangebied. Alle ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt met dit bestemmingsplan zijn al behandeld in hoofdstuk 2

5.1 Bestemmingsplan

In de huidige bestemmingsplannen Legmeerpolder en Legmeerpolder Zuid heeft het tracé al voor een deel een openbaarvervoersbestemming. Eind 2009 hebben de Stadsregio Amsterdam, de gemeenten Amstelveen en Uithoorn en de provincie Noord-Holland ingestemd met het voorkeustracé voor de hoogwaardige busverbinding Uithoorn-Amstelveen, de zogeheten Corridor Openbaar Vervoer Amstelveen Uithoorn (COVAU), als HOV-invulling van de gesignaleerde doorstromingsproblematiek op de corridor. Daar is in de huidige bestemmingsplannen al rekening mee gehouden.



Uitsnede bp Legmeerpolder



Uitsnede bp Legmeerpolder Zuid

In de regels is opgenomen dat de voor Verkeer-Openbaar Vervoer bestemde gronden bestemd zijn voor banen, haltes/perrons, constructies en voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer met de daarbij behorende parkeervoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, groenvoorzieningen, water, waterlopen en waterpartijen.

De nieuwe tramverbinding wordt breder dan wat nu in het bestemmingsplan is bestemd en het opstel terrein is niet opgenomen in de planregels.

5.2 Ruimtelijke karakteristiek

Het plangebied betreft het gedeelte van de droogmakerij ten zuiden van Westwijk. De spoorlijn en opstelsterrein ligt ten oosten van de Meerlandenweg. Vanaf de Meerlandenweg tot aan het spoor is sprake van overwegend kassencomplexen; ten oosten van het spoor is een relatief open en leeg agrarisch gebied met een drielal verspreid liggende woningen.

In het zuiden van de Noorderlegmeerpolder en de Bovenkerkerpolder ligt de omgelegde N201. De zone rondom de N201 in de Noorderlegmeerpolder wordt de komende jaren ontwikkeld als bedrijventerreinen (De Loeten en Amstelveen Zuid).

Stedenbouwkundige structuur

Binnen de polderdijken aan de west- en oostzijde is sprake van een strikt rechthoekig systeem van sloten, wegen en kavels. De waterstructuur van de Noorderlegmeerpolder bestaat uit smalle afwateringssloten (in oost-west richting) en enkele bredere tochten en bermsloten (in noord-zuid richting). Het open landschap en de beplanting rondom de erven van de agrarische bedrijven vormen de groenstructuur van het gebied.

Bebouwingskarakteristiek

De bebouwing naast de spoorlijn kenmerkt zich door kassen.

Waardering

Het kassengebied is in feiten 'verstedelijkt' gebied, waarbij geen sprake is van bijzondere waarden. Het voormalige spoorwegtracé dient herkenbaar te blijven.

Bij het open agrarische gebied is nog sprake van een landelijke karakteristiek.

Historische geografie

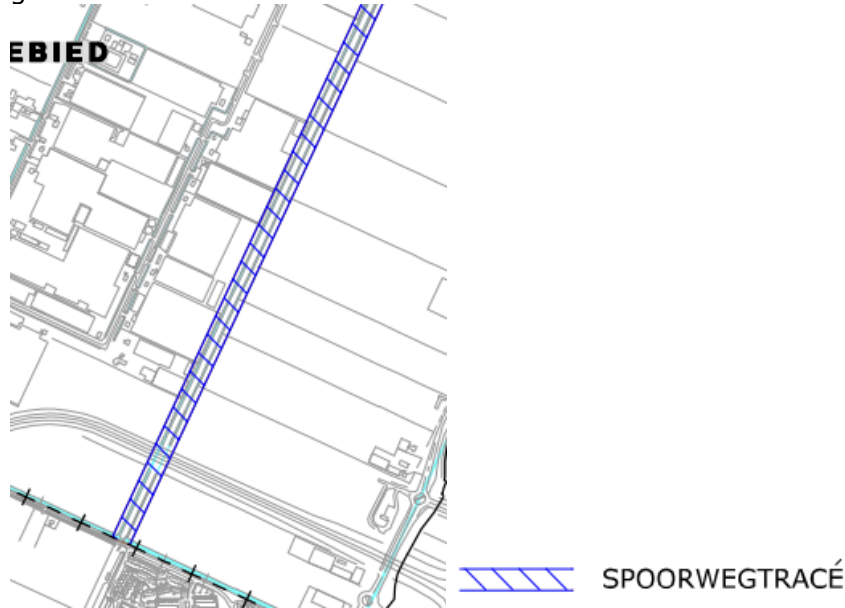
De aanleg van de Haarlemmermeerspoorlijnen is kenmerkend voor de snelle ontwikkelingen in de verkeersfunctie in het begin van de 20ste eeuw. De restanten van de spoorlijn, spoordijken, zijn nog herkenbaar in het landschap. Over het traject Bovenkerk-Amstelveen rijdt nu de museumtramlijn van en naar Amsterdam. Droogmakerijen zijn zeer kenmerkend voor de landschapsontwikkeling van de Noorder Legmeerpolder. De rationele en regelmatige inrichting is nog duidelijk herkenbaar, de openheid is aangetast door de vele tuinbouwkassen en de bouw van bedrijfswoningen. De oorspronkelijke strookvormige verkaveling is sterk aangetast door een herverkaveling.

5.2.1 Cultuurhistorie

Door het bestemmingsplangebied Legmeerpolder loopt het tracé van een voormalige, uit 1915 stammende, spoorlijn. Deze liep vanuit Amsterdam in zuidelijk richting en splitste ter hoogte van de kruising Noorddammerlaan-Handweg, en liep vanaf daar in westelijke richting naar Aalsmeer langs de huidige Noorddammerlaan, en in zuidelijke richting naar Uithoorn langs de huidige Bovenkerkerweg-Zijdelweg. Hoewel de rails grotendeels verwijderd is, is het tracé nog altijd herkenbaar. De metrolijn door Amstelveen van Poortwachter naar Westwijk maakt gebruik van het oude tracé. Het tracé van de spoorlijn vertegenwoordigt cultuur-historische waarde.

De Haarlemmermeerspoorlijnen vormen een netwerk van voormalige lokaalspoorlijnen in het gebied tussen Haarlem, Amsterdam, Utrecht en Leiden. De eerste plannen voor spoorlijnen door de Haarlemmermeer werden al gepresenteerd in 1864 door burgemeester Amersfoordt, twaalf jaar na het droogvallen van de polder. Van uitvoering kwam niets terecht. Pas in 1912 werden de eerste lijnen geopend. De lijnen werden aangelegd door de HESM (Hollandsche Electriche-Spoorweg-Maatschappij). Ondanks die naam, die wijst op de ambities van deze maatschappij, zijn de lijnen nooit geëlektrificeerd. Voor reizigersvervoer hebben er alleen stoomtreinen gereden. Door de economische crisis van de jaren dertig werden diverse lijnen al na ruim twee decennia weer gesloten. Alleen de lijnen Amsterdam-Haarlemmermeerstation – Amstelveen

– Aalsmeer en Bovenkerk – Uithoorn – Nieuwersluis bleven nog voor reizigers- en goederenverkeer in gebruik. In 1950 reed hier de laatste reizigerstrein. In 1972 werden de lijnen gesloten. Tussen het Haarlemmermeerstation tot Bovenkerk rijdt nu met enige regelmaat een museumtrammetje over het oude, maar inmiddels geëlektrificeerde tracé.



Kaartje cultuurhistorie

5.2.2 Archeologie

Het gebied ten westen van de voormalige spoorlijn is van lage archeologische verwachtingswaarde. Alleen bij zeer grote bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 10.000 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden. Het gebied is afgegraven voor de turfwinning, ingepolderd en drooggemalen. De archeologische verwachtingswaarde is er daarom laag.

Het overgrote gedeelte van het gebied ten oosten van de voormalige spoorbaan is op de archeologische beleidsadvieskaart aangegeven als getij-inversierug. Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen groter dan 5.000 m² én dieper dan 30 cm vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek vereist is.

De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden uitgesloten, ook niet wanneer in inventariserende onderzoeken de locatie vrij wordt gegeven voor de geplande ontwikkeling of wanneer het om een gebied gaat dat op de beleidsadvieskaart is aangegeven als van 'lage waarde'. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan geldt conform artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg een meldingsplicht bij het bevoegd gezag, de gemeente Amstelveen.



Kaartje archeologie

Waarde 4: Kreekruggen groter dan 5000 m² en dieper dan 30 cm.

Waarde 5: Verveend en Drooggemaakt groter dan 10000 m² en dieper dan 30 cm.

5.3 Functioneel gebruik

5.3.1 Verkeer en vervoer

Ontsluiting

Zoals ook al sprake was bij het opstelsterrein 1e fase zal de gehele opstelsterrein ontsloten worden via de J.C. van Hattumweg middels een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg.

Parkeren

Op het opstelsterrein komen parkeerplaatsen voor werknemers en leveranciers.

HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADER

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders. Achtereenvolgens komt het relevante rijks-, provinciale, regionale en gemeentelijk beleid aan bod. Het beleid en de wetgeving op milieugebied wordt behandeld in hoofdstuk 7.

6.2 Rijksbeleid

Hieronder volgt het beleid van het rijk, waar indien relevant voor het plangebied met dit Rijksbeleid rekening wordt gehouden in dit bestemmingsplan.

6.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Bereikbaarheid verbeteren

Om de bereikbaarheid te verbeteren, zet het Rijk in op investeren, innoveren en instandhouden. Het Rijk geeft vanuit het verlengde Infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports. Bij het verbeteren van de bereikbaarheid wordt sterk gelet op het samenspel tussen alle modaliteiten in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling.

In het Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport (MIRT) staat welke ruimtelijke opgaven er zijn voor een bepaald gebied, wat de gezamenlijke oplossingen (programma's en projecten) zijn en welke investeringen hiervoor nodig zijn. Amstelveen en Uithoorn vallen binnen het MIRT-gebied Noordwest-Nederland. Binnen dit gebied zijn diverse opgaven van nationaal belang. Op het gebied van mobiliteit gaat het om de volgende punten:

- Verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam;
- Het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuur-knooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) samen met andere overheden.

Conclusie

Het doortrekken van de trambaan naar Uithoorn is opgenomen in de MIRT en komt overeen met de doelen van de SVIR om de bereikbaarheid te verbeteren.

6.3 Provinciaal en regionaal beleid

6.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De provincie heeft op 21 juni 2010 de "Structuurvisie Noord-Holland 2040 - Kwaliteit

door veelzijdigheid" vastgesteld. Op 28 september 2015 is deze gewijzigd. De structuurvisie geeft aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Daarmee is het een leidraad voor de manier waarop de ruimte in Noord-Holland de komende dertig jaar zou moeten worden ontwikkeld. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is de ontwikkelingsstrategie uitgewerkt in concrete activiteiten met als doel uiteindelijk de visie te realiseren. Via de Provinciale Ruimtelijke Verordening is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld.

Uitgangspunt van het ruimtelijke beleid is ook in de toekomst Noord-Holland aantrekkelijk te laten blijven als diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en met de kracht van het landschap als basis. Hieruit volgen een aantal provinciale belangen. De drie hoofdbelangen, duurzaam ruimtegebruik, klimaatbestendigheid en ruimtelijke kwaliteit van cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad, vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie. Zo wordt de komende dertig jaar het bestaand bebouwd gebied verder verdicht, onder meer door zo'n 200.000 woningen in de provincie bij te bouwen, en zet de provincie in op de ruimtelijke ontwikkeling van OV-knooppunten in Noord-Holland. Op die manier blijft volgens de provincie meer ruimte over om het buitengebied te behoeden en zijn er voldoende mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkelingen, recreatie en natuur.

In de metropoolregio werkt de Provincie aan nieuwe infrastructuur voor hoogwaardig openbaar vervoer. Nieuwe verbindingen zorgen voor het ontsluiten van bestaande en nieuwe woongebieden.

Conclusie

Samen met de regionale partijen werkt de Provincie Noord-Holland aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de Metropoolregio Amsterdam, het MRAnet. Het MRAnet vormt de ruggengraat van het OV in de regio, en bestaat uit HOV-bus, -tram, -metro en heavy rail. Amstelveen en Uithoorn maken onderdeel uit van dit MRAnet. De ontwikkeling van een hoogwaardige OV-verbinding tussen Uithoorn en Amstelveen past goed binnen het provinciale beleid ten aanzien van het verbeteren het openbaar vervoer en de mobiliteit in de regio. Met de realisatie van het tramtracé wordt tevens ingezet op het creëren van OV-knooppunten in Uithoorn met een regionale functie.

6.3.2 Beleidskader Mobiliteit

Op 12 december 2017 heeft de regiораad Het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio vastgesteld. Het Beleidskader Mobiliteit is een uitwerking van de Strategische Visie Mobiliteit en vervangt het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan. Het Beleidskader geeft richting aan de activiteiten en investeringen van de Vervoerregio Amsterdam voor de komende jaren.

De Vervoerregio Amsterdam verbindt gemeenten en werkt aan een regio waar mensen vlot hun bestemming bereiken. Het Beleidskader Mobiliteit geeft richting aan de activiteiten van de Vervoerregio aan hand van vijf strategische opgaven:

1. Een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen.
2. Meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid.
3. Meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie.
4. Meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit.
5. Ondersteuning van verdichtingsopgaven

Deze opgaven zijn nodig omdat het in de Amsterdamse regio steeds drukker wordt. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en toeristen groeit met meer fietsen, openbaar vervoer en wegverkeer tot gevolg. Dit leidt tot stevige uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

Conclusie

Een van de projecten is de ombouw van de tramlijn tussen Amstelveen en Amsterdam naar een hoogwaardige tramverbinding en het doortrekken van de lijn naar Uithoorn. Deze ontwikkeling past binnen de gestelde opgaven.

6.4 Gemeentelijk beleid

6.4.1 Structuurvisie Amstelveen 2025+

De gemeenteraad van Amstelveen heeft op 21 september 2011 de Structuurvisie Amstelveen 2025+ vastgesteld. Het is op de eerste plaats een ruimtelijke visie, maar ondersteunt ook maatschappelijke ontwikkelingen. Het biedt daarmee helderheid aan inwoners, ondernemers, instellingen en andere overheden over de gewenste ontwikkeling van Amstelveen en de prioriteiten die het bestuur hierbij stelt. De wettelijk verplichte structuurvisie vormt de grondslag voor bindende bestemmingsplannen en exploitatieplannen.

Amstelveen is in een aantal decennia stormachtig gegroeid door zijn gunstige ligging en door ondernemend op het juiste moment kansen te grijpen. Inmiddels staat de concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam onder druk. De tijd dat Amstelveen kon meeliften op de groei van de regio is voorgoed voorbij. Dat vraagt om een andere instelling. Vraag is nu meer wat Amstelveen kan betekenen voor de regio.

Openbaar Vervoer

In hoofdstuk 3 wordt in het beleidskader bereikbaarheid geschreven. Amstelveen heeft geen NS-station. Daarom is het van groot (economisch) belang dat er hoogwaardige en toekomstvast openbaar vervoersverbindingen met omliggende NS-stations (Amsterdam-Zuid, Amsterdam-Amstel, Bijlmer/Arena en Schiphol) ontstaan. Naast hoogwaardig openbaar vervoer is er nadrukkelijk aandacht nodig voor de kwaliteit van het onderliggend openbaar vervoersnet.

Uitvoeringsparagraaf van de Structuurvisie

Voor de ombouw van de Amstelveenlijn wordt een gemeentelijke bijdrage verwacht van afgerond € 6 miljoen. Dit bedrag is gereserveerd in de kaderbegroting 2012.

6.4.2 Amstelveense verkeers en vervoersvisie (oktober 2008)

In 2008 is de Amstelveense Verkeer- en Vervoersvisie door de raad vastgesteld. De doelstellingen uit deze visie zijn nog steeds actueel.

Één van de ambities is dat het openbaar vervoer een volwaardig systeem van transport vormt dat bijdraagt aan de interne en de externe bereikbaarheid van Amstelveen. We streven naar een systeem van ontsluitende en van verbindende hoogwaardige (doorgaande) lijnen, dat onderdeel uitmaakt van het regionale netwerk. Een kwalitatief goede aansluiting op het landelijk spoorwegnet maakt onderdeel uit van een volwaardig OV-systeem.

Het uitvoeringsprogramma verkeer 2015-2018 vormt een onderdeel van het bredere uitvoeringsprogramma infrawerken, waarin alle projecten in de buitenruimte zijn opgenomen. In dit uitvoeringsprogramma is de ombouw van de Amstelveenlijn opgenomen. De Uithoornlijn was nog niet bekend.

6.4.3 Nota Parkeernormen 2016

Op 16 december 2015 heeft de gemeenteraad de 'Nota Parkeernormen 2016' vastgesteld. Deze nota vervangt de parkeernormen uit de Parkeernota 2005-2010. De nieuwe landelijke richtlijnen van de CROW zijn aanleiding voor het actualiseren van de oude normen. De normen uit de parkeernota 2005 dateren uit 2004 en zijn op

bepaalde onderdelen niet meer actueel. Bij de toetsing van bouwplannen blijkt vaak dat de oude parkeernormen niet meer hanteerbaar zijn.

Voldoende parkeergelegenheid is een belangrijke voorwaarde voor elke ruimtelijke ontwikkeling. Om ervoor te zorgen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd voor nieuwe ontwikkelingen wordt in de regels verwezen naar de geldende 'Nota Parkeernorm Amstelveen'. Op grond van artikel 3.1.2. tweede lid Bro mogen parkeernormen worden neergelegd in een beleidsregel (Nota Parkeren). In een planregel dient dan tot uitdrukking worden gebracht dat bij de toets op het onderdeel parkeren, de beleidsregel betrokken moet worden. Dit mag een dynamische verwijzing zijn. Dat betekent dat in de planregel tot uitdrukking kan worden gebracht dat te allen tijde wordt getoetst aan de meest actuele versie van het beleid. Tussentijdse wijzigingen van het beleid zijn dus hangende de planperiode van het bestemmingsplan mogelijk. Hierdoor kan elke initiatief waarvoor een omgevingsvergunning wordt ingediend getoetst worden aan de meest actuele parkeernormen.

Bij het toepassen van de parkeernorm worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.
2. Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.
3. De Nota parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke plannen voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie(s) voor zover zij van invloed zijn op het parkeren.
4. Een initiatiefnemer kan een gemotiveerd voorstel indienen om af te wijken van de vastgestelde parkeernorm, onderbouwd door een goed mobiliteits- en bereikbaarheidsplan en een goed verhaal waarom met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan en hoe overlast voorkomen wordt. Burgemeester en wethouders kunnen op basis hiervan gemotiveerd afwijken van de parkeernorm.

Indien voor projecten in het voortraject normen zijn vastgesteld in het programma van eisen van deze projecten wordt aan deze normen vastgehouden.

Conclusie

Bij het ontwerp van het opstelterrein is rekening gehouden met voldoende parkeerplaatsen voor het personeel en de leveranciers.

6.4.4 Erfgoednota Amstelveen

Op 28 september 2016 is de Erfgoednota vastgesteld door de Amstelveense gemeenteraad. Met de vaststelling van de Erfgoedwet per 1 juli 2016 en het vervallen van de Monumentenwet moest de gemeentelijke Erfgoedverordening geactualiseerd worden.

Conclusie

Binnen het plangebied zijn geen objecten met een cultuurhistorische waarde en ook geen gebieden met een landschappelijke waarde. Ook heeft het gebied een lage archeologische verwachtingswaarde.

HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSKWALITEIT

7.1 Bodem

Wettelijk- en Beleidskader

Het bodembeleid heeft tot doel een balans te vinden tussen bodemgebruik en bescherming van bodemfuncties. Met bescherming wordt bedoeld dat een bodemgebruik duurzaam, veilig en gezond is. Bescherming is niet alleen tegen verontreiniging gericht, maar in principe tegen elke aantasting die het gebruik benadeeld.

Het beleid voor bodembescherming kent drie sporen. Het eerste spoor bestaat uit het oplossen van de knelpunten die zijn ontstaan door historische verontreinigingen. Hiervoor is een programmatische aanpak opgesteld, die in de Wet bodembescherming is opgenomen. Het doel, om in 2015 geen locaties meer te hebben waar acute gezondheidsrisico optreden, is in Aalsmeer/Amstelveen bereikt. Het 2e spoor richt zich op het voorkomen van nieuwe aantasting door het stellen van regels aan activiteiten in en op de bodem. De Wet Milieubeheer vormt hiervoor de basis. Het 3e en laatste spoor is het ruimtelijke spoor (Wro) dat tot doel heeft te komen tot een 'goede ruimtelijke ordening. Dit gebeurt door nieuwe gebruiksfunctie (bv. wonen) alleen te bestemmen op gronden met voldoende bodemkwaliteit. Bij bestaand bodemgebruik worden natuurlijk momenten aangegrepen om de bodemkwaliteit zo nodig te verbeteren. Als ijkpunt kunnen de bodemnormen uit de Regeling bodemkwaliteit worden toegepast.

In gebieden met intensief bodemgebruik is het niet altijd mogelijk om de juiste bodemkwaliteit tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten te bereiken. Het Besluit bodemkwaliteit (Bkk) biedt dan de mogelijkheid om op projectniveau af te wijken van de generieke normen, mits op gebiedsniveau de kwaliteit niet verminderd en dit beleid door lokaal bestuur wordt vastgesteld. In Amstelveen is wel gebiedspecifiek beleid opgenomen in de Nota bodembeheer(2013), maar er zijn geen regels opgenomen die het bestemmen van gebruiksfuncties beperken. Daar is ook weinig aanleiding voor, omdat de chemische bodemkwaliteit over het algemeen geen knelpunt vormt voor bestaand en toekomstig bodemgebruik.

De 3 sporen komen te zijner tijd samen in de Omgevingswet. De uitgangspunten van de Nota bodembeheer worden dan vertaald in de omgevingsvisie en resp. omgevingsplannen.

Provinciale milieuverordening

De provincie beschermt aardkundig interessante gebieden, 'aardkundige waarden', die iets vertellen over manier waarop het landschap is ontstaan. Ze vormen ons aardkundig erfgoed. In de praktijk betekent dit dat alleen grond mag worden toegepast die voldoet aan de bodemchemische normen en die bodemfysisch vergelijkbaar is met de in het toepassingsgebied voorkomende grondsoort. Dit is vastgelegd in de Provinciale milieuverordening. Paragraaf 5.1.3 geeft inzicht in het aanwezige aardkundige erfgoed. Gebieden met aardkundige waarden dienen planologisch te worden beschermd.

Plangebied

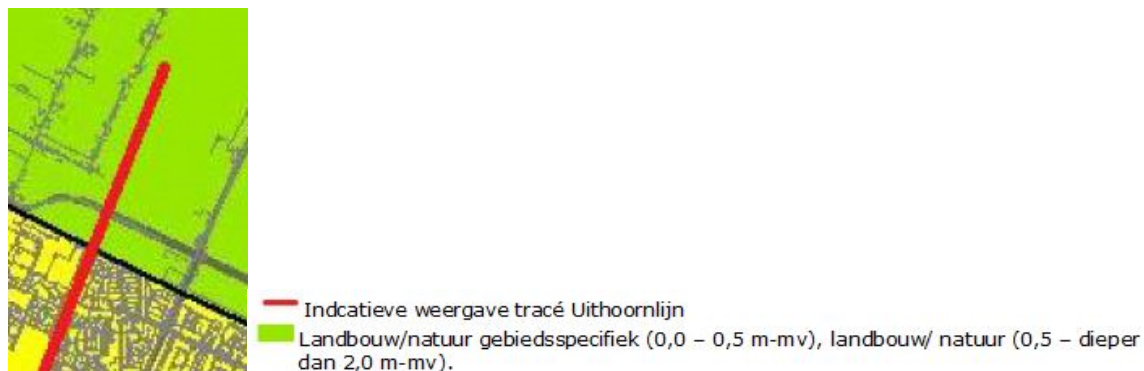
Bodemopbouw

De oorsprong van het plangebied is beschreven in paragraaf [5.2.1](#) over cultuurhistorie. In de vorige eeuw is in grote delen van de Noorder Legmeerpolder grondverbetering toegepast. Hierbij is de zandige ondergrond m.b.v. een diepploeg omhoog gebracht en vermengd met de bovenliggende klei. Hierdoor is de bodem geschikt gemaakt voor akkerbouw.

De wegen en taluds rondom de polders (m.u.v. de Randweg) zijn voormalige polderkades (= Bovenland) en bevatten een basis van veen. De wegen in het gebied zelf zijn voorzien van een zandbed. Ook het spoorbed van de voormalige spoorlijn bestaat uit aangebracht zand.

Bodemkwaliteit

Door Arcadis is er een milieukundig vooronderzoek naar de bodem uitgevoerd, zie [bijlage 3](#), datum 20 april 2017.



Uitsnede bodemkwaliteitskaart

De gegevens, zoals verzameld tijdens het onderhavige onderzoek, bevestigen de bovengenoemde zonering. Op Amstelveen grondgebied zijn amper verontreinigingen aangetroffen/bekend. Met betrekking tot asbest moet worden opgemerkt dat deze parameter op geen van de genoemde locaties is onderzocht (voorheen geen onderdeel van te onderzoeken parameters). Op locaties met bodemvreemde bijmengingen vormt dit een risico op alsnog aanwezige bodemverontreiniging.

Uitvoerbaarheid

Het plan is, voor wat betreft de bodem, uitvoerbaar.

7.2 Water

Beleidsdoelen water

Het doel van waterbeheer in Nederland bestaat van oudsher uit het beschermen tegen overstromingen en het ontwateren van laaggelegen gebieden. Door de klimaatverandering is nieuw beleid gemaakt voor deze taken van veiligheid en peilbeheer. Dit vereist mogelijk ruimte vanwege de versterking en verbreding van dijken en waterkerende werken of voor extra waterberging. Een ander doel betreft het zorgen voor schoon en gezond water. Voor schoon water is een goed functionerend watersysteem vereist met voldoende volume en doorstroming. Een ecologische oeverinrichting is wenselijk, maar legt beslag op de ruimte.

Grondwater wordt volop benut voor de productie van drinkwater. De laatste jaren ontwikkelt het grondwater zich tot een bron en/of opslagmedium voor warmte. Dit vormt een bijdrage aan de beperking van het gebruik van fossiele brandstoffen. Efficiëntie van benutting is een van de redenen voor ruimtelijke ordening van de ondergrond.

Wettelijk kader

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Voor de organisatie van het waterbeheer bevat het Waterbesluit de toedeling van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en regels over het verstrekken van informatie met betrekking tot het waterbeheer. Ook regelt het Waterbesluit procedurele en inhoudelijke aspecten van het nationale waterplan en het beheerplan voor de rijkswateren en enkele inhoudelijke

aspecten van de plannen in verband met implementatie van de kaderrichtlijn water en de richtlijn overstromingsrisico's. Voorts bevat het besluit bepalingen over de wijze waarop de aanvraag om een watervergunning wordt gedaan, waaronder de gevallen waarin een elektronische aanvraag wordt ingediend.

De Waterregeling bevat regels over de organisatie van het waterbeheer, een aantal kaarten over de toedeling van beheer, de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen en de aanwijzing van de drogere oevergebieden, alsmede regels voor gegevensverstrekking aan het Rijk op grond van Europese verplichtingen. Verder regelt de Waterregeling een enkel inhoudelijk aspect van het regionaal waterplan en de beheerplannen.

In de Waterwet is gekozen voor een systeem waarin iedere bestuurslaag haar beleid formuleert en dit vastlegt in plannen. De plannen geven aan wat iedere bestuurslaag wil doen in een bepaalde planperiode om de doelstellingen van het waterbeheer te halen. Deze plannen zijn bindend voor de eigen bestuurslaag. De Waterwet sluit op dit punt zoveel mogelijk aan bij de sturingsvisie van de Wet ruimtelijke ordening.

Om water integraal onderdeel te laten uitmaken van de ruimtelijke planning, is het nodig dat de ruimtelijke gevolgen van de wateropgaven in ruimtelijke plannen worden uitgewerkt. Om dit effectief te kunnen doen, wordt in het planstelsel van de Waterwet een koppeling gelegd met het planstelsel van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Dit wil zeggen dat de waterplannen op Rijksniveau en op provinciaal niveau ook ruimtelijke plannen (structuurvisies) zijn op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Stedelijk Waterplan

Het stedelijk waterplan (2008-2015) bevat maatregelen om het stedelijk water minimaal te laten voldoen aan de wettelijke eisen. In het kader van een inventarisatie is gebleken dat er geen tekort aan waterberging is in de huidige situatie. Het is echter wel wenselijk om meer waterberging te realiseren om toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren. Hierop vooruitlopend is binnen de bestemming 'Groen' ook water mogelijk.

De ecologische waterkwaliteit voldoet niet aan de eisen. Het is wenselijk meer oevers te voorzien van een milieuvriendelijke oever en nieuwe oevers ecologisch in te richten. De ecologische kwaliteit wordt met name veroorzaakt door de inlaat van gebiedsvreemd water.

Gemeentelijk rioleringsplan (GRP) 2010-2015

Op basis van de Waterwet heeft de gemeente een zorgplicht voor het transport van afvalwater, voor hemelwaterafvoer en voor grondwateroverlast en -onderlast. In het gemeentelijk rioleringsplan wordt uiteengezet hoe deze zorg wordt ingevuld. Het grondwaterzorgplan is een uitwerking van de grondwaterzorgtaak die in het GRP staat omschreven.

Watergebiedsplannen buitengebied

De waterdoelstellingen en ruimtelijke opgaven voor het buitengebied zijn door het waterschap Amstel, Gooi en Vecht vastgelegd in de watergebiedsplannen WesterAmstel (2005) respectievelijk Middenpolder (2008). Een deel van de voorgestelde maatregelen is reeds uitgevoerd.

Plangebied

Watertoets

Door de aanleg van de Uithoornlijn wordt de waterhuishoudkundige infrastructuur plaatselijk verstoord en zullen de nodige aanpassingen moeten worden getroffen om de waterhuishouding in stand te houden. Uitgangspunt hierbij is dat de bestaande waterhuishoudkundige infrastructuur zoveel mogelijk wordt gehandhaafd. Om inzicht te krijgen in de waterhuishouding van het plangebied en het omliggende gebied en eventuele watercompensatie heeft Arcadis een rapport opgesteld "Rapport Waterhuishouding Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Aanleg Uithoornlijn" datum 30 juni

2017 (zie [bijlage 4](#)). Hierbij is ook het aansluitende gedeelte van de tramlijn meegenomen in de gemeente Amstelveen.

Op basis van de beleidsregels van het waterschap worden de volgende uitgangspunten gehanteerd;

- Voor de berging geldt dat het oppervlaktewater dat in het kader van de Uithoornlijn wordt gedempt, 1: 1 wordt gecompenseerd.
- Het aanbrengen van extra bergingscapaciteit ter compensatie van extra aangebrachte verharding wordt noodzakelijk als meer dan 1.000 m² (stedelijk of glastuinbouwgebied) aan verhard oppervlak wordt aangebracht. Deze extra te realiseren berging is 10%-20% van de aan te brengen verharding.
- De extra te realiseren berging wordt aangebracht in hetzelfde peilgebied als waar de demping van het te compenseren wateroppervlakte plaatsvindt en het te compenseren verhard oppervlak wordt aangebracht.

Watercompensatie

In het gebied ten noorden van de Hoofdtocht tot aan de opstelplaats in Amstelveen wordt de Amstelveensetocht gehandhaafd en door middel van de nieuwe te graven watergang aan de oostzijde van de trambaan de capaciteit van het waterhuishoudkundig systeem behouden.

Er wordt in totaal 3.180 m² gedempt.

Er wordt in totaal 4.745 m² nieuw water gegraven.

Compensatie verhard oppervlakte = -125 m²

In dit gebied ontstaat een extra bergingsoppervlak van circa: 1.440 m²

Onderhoud watergangen

Komend vanaf de opstelplaats in Amstelveen tot aan de kruising van de Uithoornlijn met de Hoofdtocht ligt aan de westzijde van de Uithoornlijn de Amstelveense Tocht. De Amstelveense Tocht wordt niet aangepast. De onderhoudssituatie wijzigt niet. De Amstelveensetocht wordt varend onderhouden. Aan de oostzijde van de Uithoornlijn wordt in dit gebied een nieuwe secundaire watergang aangelegd. Omdat het hier een secundaire watergang betreft moet het onderhoud door de eigenaren van de aanliggende percelen worden uitgevoerd.

Waterkering

In dit plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

Waterkwaliteit

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater en grondwater te voorkomen wordt geadviseerd duurzaam te bouwen. Dit houdt in dat het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink, koper, bitumineuze materialen en geïmpregneerd hout voorkomen dient te worden.

7.3 Gebiedswaarde

Wet op de archeologische monumentenzorg

De Erfgoedwet vormt samen met de Omgevingswet het wettelijke fundament voor de archeologie in Nederland. Onderdelen van de voormalige Monumentenwet over archeologie worden overgeheveld naar de Omgevingswet. Voorbeelden daarvan zijn de verplichting om rekening te houden met archeologie bij het opstellen van bestemmingsplannen (straks omgevingsplannen) en de vergunningverlening voor het verstoren van archeologische rijksmonumenten. Dit houdt in dat de gemeente bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan moet onderzoeken of de grond een archeologische waarde of verwachting bezit. In het bestemmingsplan kunnen archeologische voorschriften worden opgenomen wanneer de gemeente de grond

bestemd heeft als archeologisch waardevol of onderzoeksgebied

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta) uit 1992. Dit gaat uit van de bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Tevens dient de financiering van het archeologisch onderzoek en het behoud in de bodem te worden geregeld. Kern van de wet is dat gemeenten verantwoordelijk worden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van "de verstoorder betaalt", dat ervan uitgaat dat de aanvrager van een omgevingsvergunning en een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten zelf de kosten moet dragen voor het voldoen aan de archeologische voorschriften, worden meer archeologische resten in situ behouden.

Het principe dat de veroorzaker betaalt geldt uitsluitend wanneer de wet uitdrukkelijk bepaalt dat er een archeologisch voorschrift aan de vergunning kan worden verbonden.

De volgende archeologische voorschriften worden in de wet genoemd:

- Het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in situ behouden blijven;
- De verplichting tot het doen van opgravingen;
- Het werk laten begeleiden door een deskundige.

Het rijk is het bevoegd gezag bij toevalsvondsten, waarvan sprake is wanneer er bij werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen of waargenomen (paragraaf 5.10 en 5.11 Erfgoedwet). Vondsten met archeologische waarde dienen te worden aangegeven bij het provinciaal depot voor archeologie van de provincie Noord-Holland.

Archeologiebeleid gemeente Amstelveen

De gemeente Amstelveen heeft in 2008 archeologisch beleid vastgesteld. Hiertoe is een archeologische verwachtingskaart opgesteld. Op deze kaart zijn in verschillende gradaties de verwachte archeologische waarden opgenomen, waaraan criteria met betrekking tot oppervlakte en diepte van bodemverstoring zijn verbonden. In 2016 is het archeologisch beleid, en de daarbij behorende archeologische verwachtingskaart geactualiseerd.

PLangebied

Paragraaf [5.2.2](#) geeft inzicht in de archeologische verwachtingswaarde van het plangebied.

Door arcadis is een bureauonderzoek archeologie uitgevoerd, datum 13 december 2018 (zie [bijlage 5](#)). Het bureauonderzoek heeft geleid tot een actueel en gedetailleerd beeld van de archeologische verwachting van het onderzoeksgebied. Het plangebied bestaat uit verveende, drooggemaakte gebieden en langs de Amstel een strook land met historische bewoning. Er zijn geen bekende vindplaatsen aanwezig in het plangebied. In de gemeente Amstelveen ligt het plangebied op een getij-inversierug, aangeduid als AW 4.

Voor gebieden in AW 4 is onderzoek noodzakelijk wanneer ingrepen dieper gaan dan 30 cm -Mv en groter zijn dan 5.000 m². Bij de aanleg van de sloot, grondverbetering spoorbaan en het opstelterrein, en mogelijk ook bij de aanleg van de werkterreinen en bouwwegen worden deze grenzen overschreden.

Voor het plangebied wordt geadviseerd archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren.

7.4 Geluid

Beleidskader

In het algemeen maakt een bestemmingsplan de aanwezigheid van geluidproducerende bronnen, zoals industrie en wegverkeer, ruimtelijk mogelijk. Ook worden bestemmingen mogelijk gemaakt die een zekere mate van rust behoeven, zoals woningen en ziekenhuizen.

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag voor spoor- en wegverkeerslawaaï en gezoneerde industrieterreinen in de Wet geluidhinder en voor vliegverkeerslawaaï in de Wet luchtvaart en het bijbehorende Luchthavenindelingbesluit. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening, op grond van een goed woon- en leefklimaat.

In de Wet geluidhinder zijn voorkeursgrenswaarden vastgesteld. Als daar niet aan voldaan kan worden, is het in bepaalde situaties mogelijk om zogenoemde hogere waarden vast te stellen. De gemeenteraad van Amstelveen heeft de "Deelnota Hogere Waarden" vastgesteld. In deze nota is de procedure uitgewerkt om de hogere waardenprocedure te doorlopen. In het hogere waardenbeleid is een aantal aspecten opgenomen die bij de afweging van een hogere waarde een rol speelt. Deze aspecten zijn:

1. het heersende geluidsniveau;
2. het toetsingskader om af te wijken van het heersende geluidsniveau;
3. cumulatie en compensatie.

Industrie algemeen

Voor de kleinere bedrijfsterreinen waarvoor zonering niet verplicht is geven de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening (VROM 1998) en de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering', richtlijnen over de wijze waarop met het aspect geluid in bestemmingsplannen moet worden omgegaan. De Handreiking geeft onder meer, ter voorkoming van geluidshinder bij geluidsgevoelige bestemmingen, streefwaarden. Voor de grote industrieterreinen, spoor- en verkeerswegen is in de Wet geluidhinder (Wgh) een wettelijk kader ontwikkeld voor geluidzonering gekoppeld aan een systeem van grenswaarden.

Wegverkeer

Tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan moet inzicht worden gegeven in de geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die gesitueerd worden binnen de zone van een weg. In geval sprake is van aanleg van een nieuwe weg zal ook de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer op de nieuwe weg op de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in beeld moeten worden gebracht.

Luchtverkeer

Bij de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) op 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit (Lib) in werking getreden. Hiermee zijn nieuwe beperkingen gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. Naast het luchthavengebied is een beperkingengebied aangegeven. In het beperkingengebied zijn een aantal deelgebieden onderscheiden, waarvoor verschillende regels gelden. Het gaat om o.a. een geluidssloopzone en een beperkingen geluidszone. Deze bepalingen moeten in de bestemmingsplannen worden verwerkt.

Plangebied

Door DGMR is onderzocht wat het effect is op het geluidsniveau als het opstel terrein wordt uitgebreid en de tramlijn wordt doorgetrokken naar Uithoorn, (zie [bijlage 6](#), rapportnummer M.2017.0027.01.R002, datum 19 april 2018). Hiervoor is zowel het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, het maximale geluidsniveau als de indirecte hinder bepaald. Voor de trambaan is vastgesteld wat de geluidsbelasting zal worden op

de woningen, binnen een zone van 250 meter langs deze lijn, als de trambaan wordt doorgetrokken naar Uithoorn.

Akoestisch onderzoek trambaan

De zone in het buitenstedelijk gebied is 250 meter. Voor de woningen gelegen binnen deze zone moet wordt berekend wat de geluidsbelasting wordt op de gevels van deze woningen als de trambaan wordt doorgetrokken. Binnen deze zone liggen een aantal woningen aan de Meerlandenweg. Uit dit akoestisch onderzoek naar de effecten van de Uithoornlijn blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de aanleg van de trambaan voor de woningen aan de Meerlandenweg voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Geluidsmaatregelen of verdere procedurele acties zijn niet nodig.

Akoestisch onderzoek opstelterrein fase 2

In fase 2 wordt het opstelterrein verder naar de zuidzijde uitgebreid, om stalling van de trams van de Uithoornlijn mogelijk te maken. Het totale opstelterrein heeft een capaciteit van 17 tramcombinaties van 60 meters (dit zijn 34 tramstellen van 30 meter).

Alle activiteiten op het opstelterrein moeten worden onderzocht. Dat zijn:

- Geluid van rijdende trams
- Geluid stilstaande trams (draaien van verwarmingselementen in de winter)
- Zandvulinstallatie
- Wasplaats
- Onderhoudswerkzaamheden

Ook is er sprake van wegverkeer. Per dag komen er 120 auto's, 6 bestelauto's en 1 vrachtwagen.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat binnen de richtafstand van de tramremise geen geluidgevoelige bestemmingen liggen. Om die reden is het niet nodig nader onderzoek te doen naar het effect van de remise op geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving.

Uit de resultaten blijkt dat de grenswaarde van de langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, de indirecte hinder en het maximale geluidsniveau bij geen enkele woning in de omgeving wordt overschreden.

7.5 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de hoofdlijnen voor regelgeving van de luchtkwaliteitseisen vastgelegd in de Wet milieubeheer (Wm). Artikel 5.16 Wm geeft weer onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (zoals wijzigingen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. In het NSL zijn alle maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren en tevens zijn ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Overheden zijn gehouden de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren en kunnen het NSL gebruiken als onderbouwing bij plannen voor de NSL-projecten. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit gaat voldoen.

Grenswaarden

Voor de beoordeling van de situatie in de omgeving van het plan zijn met name de volgende grenswaarden uit de Wet milieubeheer relevant:

- de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide (NO₂) moeten vanaf 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³;
- voor fijn stof (PM₁₀) geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie;
- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM₁₀ mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden (39 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaftrek);
- voor PM_{2,5}, deeltjes nog kleiner dan PM₁₀, zijn ook grenswaarden vastgesteld. Deze zijn niet strenger dan de huidige norm voor daggemiddelde concentraties van PM₁₀.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Met het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school of kinderopvang - in de nabijheid van provinciale wegen (binnen 50 meter) en rijkswegen (binnen 300 meter) beperkt. Dat geldt voor nieuwe situaties en bestaande situaties die worden uitgebreid, waarbij sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor NO₂ of PM₁₀. Binnen dit bestemmingsplan bevinden zich geen gevoelige bestemmingen.

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als het niet meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ bijdraagt; concreet betekent dit een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m³. Met name NO₂ en PM₁₀ zorgen in Nederland nog voor overschrijdingen van grenswaarden, vandaar dat deze grens is gekozen.

In de Regeling NIBM is een aantal categorieën met maximale groottes aangewezen die NIBM zijn, waaronder woningbouw, kantoren en bepaalde inrichtingen. Als een project binnen de grenzen van deze Regeling valt, is verdere toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Plangebied

Op het opstelsterrein wordt gereden met tramstellen en er worden tramstellen gereinigd en gerepareerd. Deze activiteiten zijn getoetst aan het Activiteitenbesluit en voldoen aan de desbetreffende voorschriften (zie conclusie [paragraaf 7.4](#)).

Het wegverkeer op de nieuwe ontsluitingsweg veroorzaakt onder andere fijnstof en stikstofdioxide. Het aandeel verkeer is beperkt, namelijk alleen medewerkers, en zal daarom niet "in betekenende mate" bijdragen aan de luchtverontreiniging. In dat geval is geen nader onderzoek naar de luchtkwaliteit in de omgeving nodig.

7.6 Externe veiligheid

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

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

Belangrijke begrippen in het kader van externe veiligheid zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is in het Bevi gedefinieerd als het "risico

op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

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

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

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

Besluit externe veiligheid transportroutes

Op 1 april 2015 is de Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen inwerking getreden. Deze wet vervangt de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het doel van Basisnet is om gevaarlijke stoffen te kunnen vervoeren tussen de belangrijkste industriële plaatsen in Nederland en in het buitenland en de risico's voor omwonenden langs de routes binnen de wettelijke grenzen te houden. Het systeem Basisnet heeft betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over grote vaarwegen, spoorwegen en autowegen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

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

Plangebied

De Uithoornlijn zelf is geen risicobron, er worden geen gevaarlijke stoffen over de lijn vervoerd. De Uithoornlijn en het opstelsterrein zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten en daarmee is het ook niet relevant of ze binnen het invloedsgebied van een risicobron liggen.

Gasleiding t.p.v. opstelsterrein

Uiteraard kan de lijn niet binnen de belemmeringenstrook van een gasleiding worden aangelegd. Om die reden is op 18 juli 2018 het bestemmingsplan 'Verlegging Leiding Gas W540-01 t.p.v. J.C van Hattumweg' vastgesteld.

De leiding wordt iets verlegd en dieper geboord dan nu het geval is. Voor dit bestemmingsplan (NL.IMRO.063.10AB-VG01) is een risicoanalyse uitgevoerd.

Het plaatsgebonden risico op een afstand van vier meter van het hart van de leiding is lager dan 10⁻⁶ per jaar. Er bevinden zich geen kwetsbare objecten binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ per jaar. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke eisen t.a.v. het plaatsgebonden risico.

Voor het groepsrisico geldt dat de maximale overschrijdingsfactor (afgerond) 0 is in de huidige situatie. In de nieuwe situatie blijft deze factor (afgerond) 0. Het groepsrisico

neemt dus niet toe.

De conclusie van het rapport is dat zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico de voorgenomen verlegging niet in de weg staan.

Gasleiding t.p.v. spoorlijn

De gasleiding die van noord naar zuid loopt ligt naast de toekomstige tramspoor. Ter hoogte van de Meerlandenweg 55A en 57 buigt de leiding af naar het oosten en het westen zodat deze parallel aan de N201 is gelegen. Op de plek waar de leiding afbuigt naar het oosten toe ligt de leiding onder de trambaan. De betrokken leiding is bestand tegen mogelijke trillingen die veroorzaakt worden door de toekomstige trambaan.

Op 30 september 2015 is het bestemmingsplan 'Afsluitschema Gasunie S-6349 tpv Meerlandenweg 55' vastgesteld door de gemeenteraad. Dit was omdat een afsluitschema ter plaatse van de Meerlandenweg 55 moest worden vervangen en bijbehorende gasleiding moet worden verlegd. Er is bij de locatiekeuze tevens rekening gehouden met de plannen voor het beoogde Bedrijventerrein Amstelveen Zuid, alsmede de mogelijk door te trekken tram- of busbaan. De beoogde trambaan loopt over de leiding. Bij de aanpassing van het afsluitschema is geen rekening gehouden met de aanleg van de toekomstige trambaan. Dit betekent dat er mogelijk aanpassingen aan de gasleiding en het afsluitschema moeten worden uitgevoerd, voordat de trambaan kan worden aangelegd.

7.6.1 Explosieven

Hier worden in de toekomst diverse bodemingrepen uitgevoerd ten behoeve van de aanleg van de Uithoornlijn. Er kunnen als gevolg van gevechtshandelingen CE in het plangebied zijn achtergebleven. Er ontstaat bij het spontaan aantreffen en beroeren van CE uit de Tweede Wereldoorlog mogelijk een verhoogd veiligheidsrisico, meerwerkkosten en stagnatie bouwwerkzaamheden.

PLangebied

AVG Explosieven Opsporing Nederland heeft een vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven (hierna: CE) uitgevoerd ter plaatse van de projectlocatie Uithoornlijn te Uithoorn (zie [bijlage 7](#), projectnummer: D02111.000196.0100, datum 30 juni 2017).

Uit dit onderzoek blijkt dat er op Amstelveens grondgebied geen verdachte locaties aanwezig zijn binnen het plangebied.

7.7 Flora en fauna

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van soorten en leefgebieden. De wet is een implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern en Verdrag van Bonn).

De wet kent een beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn, voor soorten van de Habitatrichtlijn en voor andere soorten. Het komt er onder andere op neer dat soorten niet opzettelijk gedood, gevangen of verstoord mogen worden. Ook het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen en rustplaatsen is verboden. Gedeputeerde Staten kunnen in sommige gevallen ontheffing verlenen van de verbodsbepalingen.

Vrijwel alle vogels zijn beschermd ingevolge de Vogelrichtlijn. Habitatrichtlijnsoorten zijn bijvoorbeeld alle vleermuissoorten. Onder andere soorten vallen onder andere de ringslang en de grote modderkruiper.

De gemeente Amstelveen adviseert om de gedragscodes van Stadswerk te gebruiken. Er is een code voor bestendig beheer en onderhoud en een code voor ruimtelijke ingrepen.

Plangebied

Door Dactylis is een ecologische quickscan gemaakt (zie [bijlage 8](#), rapport 170007.3 datum 3 augustus 2017). Voor alle planten- en diersoorten geldt de zorgplicht, hier dient derhalve rekening mee gehouden te worden. Ook is nader onderzoek gedaan naar de eventuele aanwezigheid van de ringslang (zie [bijlage 9](#), rapport 170007.2, datum 17 mei 2017). Hieruit kwam naar voren dat deze niet aanwezig is in het plangebied. Indien er tijdens de werkzaamheden toch ringslangen worden aangetroffen dient hiervan een melding te worden gedaan. In het plangebied zijn de bittervoorn en kleine modderkruiper wel aangetroffen, maar deze soorten genieten onder de Wet Natuurbescherming geen bescherming meer. Enkel in een eerder stadium, onder de Flora & Faunawet, vastgestelde maatregelen dienen te worden uitgevoerd.

7.8 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)

Wettelijk kader

Het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is essentieel om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan een m.e.r.-(beoordelings)procedure moet worden doorlopen. Voor plannen en besluiten die nadelige gevolgen voor het milieu (kunnen) hebben wordt vaak een m.e.r. doorlopen.

Op 7 juli 2017 is het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. De wijziging houdt in dat B&W voortaan ook een besluit moeten nemen over de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling gelden twee voorwaarden:

- het gaat over één of meer activiteiten die voorkomen op de D-lijst van het Besluit m.e.r.
- de omvang van al die activiteit(en) ligt onder de drempelwaarde (kolom 2 van de D-lijst).

Via een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden de milieueffecten van de gewenste ontwikkeling onderzocht. Op basis hiervan wordt beoordeeld of een milieueffectrapportage of m.e.r.-beoordeling moet worden opgesteld.

Zie [bijlage 10](#) voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling voor project Uithoornlijn.

Toetsing

Het besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning heeft betrekking op activiteiten die voorkomen op de D-lijst uit het Besluit m.e.r. (D2.2: Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies). Voor deze activiteit zijn drempelwaarden opgenomen:

- a. de aanleg van een nieuwe trambaan die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer is gelegen van de grens van de voor tram aangewezen bestemming, voor zover deze is gelegen in een Natura 2000-gebied, natuurontwikkelingsgebied of een ecologische hoofdstructuur;
- b. de wijziging of uitbreiding van een trambaan indien deze bestaat uit een uitbreiding van de tramweg met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer of meer en voor zover deze is gelegen in een Natura 2000-gebied, natuurontwikkelingsgebied of een ecologische hoofdstructuur.

Gevoelig gebied

De projectlocatie is niet gelegen in of nabij een gebied dat wordt beschermd vanuit de natuurwaarden. De locatie is daarnaast zodanig ver verwijderd van een Natura

2000-gebied dat van externe werking geen sprake kan zijn. Tevens ligt het niet in de buurt van het Natuurnetwerk Nederland of overig beschermd natuurgebied. De projectlocatie behoort niet tot een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

Milieugevolgen

De omvang van de voorgenomen ontwikkeling brengt geen zodanige productie van afvalstoffen, verontreiniging, hinder en risico van ongevallen met zich mee op basis waarvan belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. In de vorige paragrafen zijn verschillende milieueffecten beschouwd, zoals geluid en luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling geen sprake is van nadelige milieugevolgen.

Conclusie

Het project veroorzaakt geen significante effecten op het milieu. Een formele m.e.r.-beoordeling of m.e.r. zijn daarom niet nodig.