

Nota van Beantwoording

Ontvangen zienswijzen en beantwoording ten aanzien van

Ontwerp Bestemmingsplan ‘N201-Zijdelweg’

Amstelveen, april 2010



Wijze van beantwoording

De nota van beantwoording wordt gehanteerd voor de beantwoording van inspraakreacties en zienswijzen op in voorbereiding zijnde planlogische besluiten en voor de beantwoording van participatiereacties op nota's van uitgangspunten en randvoorwaarden locatieontwikkeling.

De ingediende zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de zienswijzen die niet expliciet genoemd worden niet bij deze beoordeling zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld.

De ontvangen reacties worden per indiener puntsgewijs behandeld. Links staat naast de nummering een beknopte opsomming van de punten uit de brief en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van het voorstel met, indien van toepassing, een korte toelichting daarop.

Dezelfde of soortgelijke reacties over een bepaald onderwerp worden per onderwerp toegelicht in de bijlage. In de beantwoording wordt dan verwezen naar het onderwerp in de bijlage.

Alle indieners ontvangen het totaaloverzicht inclusief de bijlage. Op deze wijze wordt de beantwoording van de reacties overzichtelijk en transparant.



	Opsomming ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Aanpassing voorstel j/n toelichting
1	Brief van 4 oktober 2009, ontvangen op 7 oktober 2009, Familie J.G. van Bodegraven, Bovenkerkerweg 132A, 1188 XJ, AMSTELVEEN		
	De ongelijkvloerse kruising straalt meetbaar meer verkeerslawaaï uit naar de directe omgeving. Er zal sprake zijn van nog meer geluidsoverlast. Ten opzichte van de verleende hogere waarde in 2001 wordt de buitengevel nu met 3 dB extra belast. Deze extra geluidsoverlast is niet acceptabel. Het is meten met twee maten dat de bewoners van de gemeente Uithoorn wel een geluidscherm krijgen, maar er geen geluidscherm komt aan de westzijde ter hoogte van de kruising met de Bovenkerkerweg. De geplande schermen aan de oostzijde hebben een extra negatief effect. Het geluid zal op het geluidscherm weerkaatsen richting de gemeente Amstelveen. Wij wensen geen nieuwe aanvraag hogere waarden te ondergaan.	Verwezen wordt naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Geluid'.	N
2	Brief van 6 oktober 2009, ontvangen op 7 oktober 2009, W.G. van Tol en C. van Tol - De Niet, Bovenkerkerweg 127, 1188 XD, AMSTELVEEN		
	Wij hebben twijfels of er een hogere waarde kan worden aangevraagd. Volgens eerdere berekeningen was de belasting op onze woning 58 dB(A). Bij een waarde van 60 dB(A) moet de woning aan de woonbestemming worden onttrokken. Door de geluidschermen aan de Uithoornse zijde krijgen we door het weerkaatsen van het geluid nog meer geluidsoverlast. Omdat de weg verbreed wordt naar 2x2 rijstroken en dichterbij onze woning komt te liggen, krijgen we meer geluidsoverlast. Kunnen we wel doorgaan met de isolatie van onze woning nu er hogere waarden moeten worden verleend?	Verwezen wordt naar de bijlage bij deze nota onder de koppen 'Geluid' en 'Vormgeving'. In aanvulling hierop wordt aangegeven dat er nog onderzocht zal worden of het geluidsniveau in de woning de binnengrenswaarde overschrijdt en of gevelisolerende maatregelen moeten worden getroffen. Dit onderzoek wordt verricht en deze maatregelen worden getroffen, nadat het hogere waarde besluit onherroepelijk is geworden.	N
3	Brief van 20 september 2009, ontvangen op 22 september 2009, T.E. de Roos en T. van Rees, Helene Swarthlaan 1, 1422 KE, AMSTELVEEN		
a	Het feit dat er een ongelijkvloerse kruising gepland staat betekent dat we met een op- en afrit worden geconfronteerd die veel dichterbij ons huis nadert dan in eerste instantie gepland was en ons ook kenbaar gemaakt was.	Verwezen wordt naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Vormgeving'.	N



b	Er treedt waardevermindering op van het pand.	Verwezen wordt naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Waardevermindering'.	N
c	Er treedt veel meer geluidsoverlast op dan verwacht.	Verwezen wordt naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Geluid'. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat op basis van de gelijkvloerse kruising in het verleden een hogere grenswaarde van 52 dB(A) is vastgesteld voor de woning H. Swarthlaan 1 (besluit 2002-3590 van 26 april 2002). De nu berekende geluidsbelasting bedraagt 51 dB(A) conform de akoestische rapportage L.2001.1230.00.N016 van 30 juni 2009. De toekomstige geluidsbelasting is derhalve lager dan geprognostiseerd ten behoeve van de verleende hogere grenswaarde.	N
4	Brief van 7 oktober 2009, ontvangen op 8 oktober 2009, de heer F. Hendriksen, namens de heer G.G. van Beinum en de heer B. van Beinum, Postbus 354, 3500 AJ, UTRECHT		
a	Uit het onderzoek van de Grontmij blijkt geenszins dat het ontwerp met een half klaverblad vanuit verkeerskundig oogpunt en veiligheid de oplossing is die de meeste voordelen biedt. De Haarlemmermeervariant scoort beter dan de variant van het half klaverblad. Het is dan ook niet te begrijpen waarom voor de variant van het half klaverblad gekozen is.	Er is zeer zorgvuldig gekeken naar de diverse mogelijkheden voor de realisering van een ongelijkvloerse kruising. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is dat echter niet goed beschreven. Dit is alsnog gedaan in de bijlage bij deze nota onder de kop 'Vormgeving'.	J
b	Het akoestisch onderzoek is onvolledig en ontoereikend. Zijdelweg 11 is niet in het onderzoek meegenomen.	Dit is juist. Zijdelweg 11 is in het verleden niet meegenomen vanwege het feit dat het adres niet in de uitgangspunten en ondergronden bekend stond. Het akoestisch onderzoek is aangevuld wat betreft de gevolgen voor deze woning (zie hiervoor Notitie L.2001.1230.00.N017). Uit dit aanvullend onderzoek blijkt dat er een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden optreedt. Voor deze woning is alsnog een hogere grenswaarde van 49 Lden aangevraagd en verleend.	J



c	Kennelijk is in het verleden een hogere grenswaarde voor de Zijdelweg 13 vastgesteld. Er is echter nooit kennis genomen van een ontwerpbesluit tot hogere grenswaarden en het besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden ligt ook niet bij de stukken die ter visie liggen. Het is dus niet duidelijk of dit besluit daadwerkelijk is genomen en of het op de juiste wijze is bekend gemaakt.	Voor de woning Zijdelweg 13 is op 26 april 2002 een hogere grenswaarde vastgesteld vanwege de nieuwe N201 (kenmerk: 2002-3590). Dat besluit is openbaar gemaakt via lokale kranten. De gemachtigde van destijds (Klaver Makelaardij bv) heeft tevens een afschrift van het besluit ontvangen.	N
d	Uit het rapport openbare verlichting volgt dat zowel de openbare verlichting (tussen 23:00 en 07:00 uur) als de voertuigverlichting hinder zal veroorzaken. Uit het rapport blijkt niet of een aanvaardbare situatie ontstaat indien de aanbevelingen worden overgenomen. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan dient op zijn minst een analyse van de lichthinder te worden gemaakt, indien de aanbevelingen worden opgevolgd.	Door de provincie is in een overleg met reclamanten op 6 oktober 2009 toegezegd dat nader onderzoek gedaan zou worden naar mogelijke lichthinder en dat er maatregelen getroffen zullen worden, indien dat nodig blijkt. Inmiddels is dat onderzoek afgerond. Hieruit blijkt dat er overmatig lichthinder kan optreden bij de woningen Zijdelweg 11 en 13. Deze overlast is te voorkomen door een vorm van behindering van tenminste 1 meter hoog te plaatsen. In overleg met reclamanten zullen hier afspraken over gemaakt worden. Overigens levert de openbare verlichting, als gevolg van het opschuiven van de rotondes, geen overmatige lichthinder meer op. Verwezen wordt verder naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Lichthinder'.	J
e	Door de ligging van de noordelijke rotonde, ter aansluiting van het halve klaverblad, worden problemen verwacht ten aanzien van de toegankelijkheid van de opritten. De verslechtering van de toegankelijkheid van de opritten zal een nadelig effect hebben op de bedrijfsvoering van beide bedrijven in verband met het verlies aan klanten en problemen met de oversteekmogelijkheid van landbouwwerktuigen. Indien voor de Haarlemmermeervariant zou zijn gekozen, zouden de bestaande erftoegangen gehandhaafd blijven.	In het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising is rekening gehouden met de ontsluiting van de percelen Zijdelweg 11 en 13 en een oversteek naar de percelen aan de andere zijde van de Zijdelweg. De toegankelijkheid van beide bedrijven is voldoende gewaarborgd met de twee opritten. Met de oversteekmogelijkheid en de daarvoor aan te leggen weg is ook de toegankelijkheid naar de agrarische percelen voldoende gewaarborgd. Dit is tevens aan de orde geweest in het overleg tussen reclamanten en de provincie op 6 oktober 2009. De provincie zal aanduidingsborden plaatsen, zodat de afritten naar deze bedrijven duidelijk zichtbaar zijn. Ook zal de provincie de huidige verkoopborden dusdanig verplaatsen dat deze goed zichtbaar zijn. Als het voor het een goede toegang nodig is, zal de provincie verder de ter plaatse aanwezige dammen aanpassen. Daarnaast zal de provincie zorgdragen voor een goede bereikbaarheid van de percelen per fiets.	N



f	De leefbaarheid wordt aangetast door geluidsoverlast en luchtvervuiling als gevolg van het half klaverblad.	Verwezen wordt naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Geluid'. Wat betreft de luchtkwaliteit wordt opgemerkt dat er als gevolg van de ongelijkvloerse kruising geen overschrijding optreedt van de grenswaarden. Ten opzichte van een gelijkvloerse kruising leidt de ongelijkvloerse kruising ook niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Bovendien leidt het project op programmaniveau tot een betere luchtkwaliteit.	N
---	---	--	---



g	Het half klaverblad is zeer ongunstig voor de bedrijfsvoering. Ten gevolge van de keuze voor het half klaverblad zal van het perceel Zijdelweg 13 circa 1,5 ha grond nodig zijn, terwijl bij andere varianten dan het half klaverblad bijna geen grond nodig zal zijn. De bedrijfsvoering van het akkerbouwbedrijf aan de Zijdelweg 13 komt ernstig in gevaar door het verlies van 1,5 ha grond en door de zeer ongunstig te bewerken vorm van het overblijvende land. Verder zijn er nadelige gevolgen ten gevolge van het toegangspad dat noodzakelijk is langs het half klaverblad dat zal grenzen aan het te bewerken akkerbouwland. Gevreesd wordt voor onkruid en vervuiling van akkerbouwgrond en een probleem met de afwatering.	De gewenste vormgeving heeft meer ruimte nodig dan andere mogelijke varianten. Om redenen die uiteengezet zijn in de bijlage onder de kop 'Vormgeving' is gekozen voor de half klaverblad variant. Er wordt naar gestreefd de benodigde grond minnelijk te verwerven. Indien geen overeenstemming wordt bereikt, zal een onteigeningsprocedure in gang gezet worden om de gronden te verwerven. In het kader van de minnelijke verwerving dan wel de onteigening vindt volledige schadeloosstelling plaats. Opgemerkt wordt dat het om een akkerbouwbedrijf gaat met een oppervlakte van ruim 20,5 ha. 1,5 ha van het oostelijke deel is nodig voor de ongelijkvloerse kruising van de N201 met de Zijdelweg. Compensatie van grond kan ook niet worden aangeboden. Alle grond ten oosten van de Zijdelweg is te gelegener tijd bestemd voor 'Amstelgroen'. In de Bovenkerkerpolder is de grond niet geschikt voor akkerbouw. Compensatie van grond is redelijkerwijs dan ook niet mogelijk. Verder wordt opgemerkt dat reclamanten en de provincie, zoals eerder aangegeven, op 6 oktober 2009 overleg hebben gehad over de gevolgen van de half klaverblad variant voor reclamanten. De provincie heeft hierbij aangegeven dat zij bereid is de aanwezige molen, die dient voor onderbemaling, te verplaatsen, indien dat nodig mocht blijken. Verder zal het toegangspad een dusdanige breedte krijgen, dat grote landbouwvoertuigen hiervan gebruik kunnen maken. Tussen het toegangspad en het aangrenzende terrein zal een afscheiding komen, zodat de agrarische percelen niet zomaar betreden kunnen worden. Er zullen tevens maatregelen getroffen worden om een goede afwatering te waarborgen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het verleggen van de reeds aanwezige drainage. Kortom, de provincie is bereid om in overleg met reclamanten de nodige voorzieningen te treffen om nadelige gevolgen voor de bedrijfsvoering zoveel mogelijk op te vangen.	N
---	---	---	---



H	Bij de keuze voor het half klaverblad is onvoldoende rekening gehouden met de gerechtvaardigde belangen van de heren Van Beinum.	Gezien de voorgaande overwegingen en de bijlage bij deze nota zijn wij van mening dat de naar voren gebrachte belangen voldoende zijn betrokken bij de besluitvorming.	N
5	Brief van 5 oktober 2009, ontvangen op 7 oktober 2009, bewoners Hélène de Swarthlaan		
a	De motivatie om te kiezen voor de halfklaverbladoplossing is onduidelijk.	Er is zeer zorgvuldig gekeken naar de diverse mogelijkheden voor de realisering van een ongelijkvloerse kruising. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is dat echter niet goed beschreven. Dit is alsnog gedaan in de bijlage bij deze nota onder de kop 'Vormgeving'.	J
b	Dorpsranden krijgen te maken met meer verkeer. Is het in de woningen langs de rand straks nog prettig wonen? Hoe kunnen de volkstuinhouders nog genieten van hun rust?	Omdat de N201 ter plaatse nieuw wordt aangelegd, is het onvermijdelijk dat dit leidt tot meer verkeer. De belangen die met de omlegging zijn gemoeid – verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid – wegen echter zwaarder dan het handhaven van de huidige situatie.	N
c	In plaats van een provinciale weg op 250 meter afstand, komen de op- en afritten nu op minder dan 100 meter afstand.	Verwezen wordt naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Vormgeving'	N



d	De halfklaverbladoplossing brengt emissiepunten voor NOx en fijnstof (PM10) aanzienlijk dichterbij. Overigens menen wij aan de luchtkwaliteitsstudies te mogen ontleen dat in de eerste jaren (2011-2014) de NO2-emissienorm ter plaatse van de Zijdelweg wel degelijk de norm van 40 µg/m³ zal overschrijden (?).	Voor de wijziging van een gelijkvloerse naar een ongelijkvloerse kruising van de nieuwe N201 met de Zijdelweg is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het onderzoek geeft de berekende resultaten weer van de verschillen in concentraties ten opzichte van de N201 met een gelijkvloerse kruising, waar al eerder berekeningen voor zijn uitgevoerd door TNO en waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ten opzichte van die eerdere situatie zijn geen verslechtingen van de luchtkwaliteit berekend. Er worden geen hogere concentraties van Stikstofdioxide (NO₂) of fijnstof (PM₁₀) berekend. De aangegeven overschrijdingen van de norm voor NO₂ bevinden zich volgens de rapportage van Grontmij boven het wegdek, in ieder geval binnen 5 meter vanaf de rand van het asfalt. De beoordeling van de luchtkwaliteit voor NO₂ vindt echter plaats op een afstand van 10 meter van de rand van het asfalt (destijds in 2007; 5 meter) conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit, en reikt ook niet tot een nabijliggende gevel van een gebouw. Er kan dan ook niet gesproken worden van een overschrijding. Het rapport van de Grontmij uit 2007 is onlangs geactualiseerd. Ook uit dit nieuwe rapport blijkt dat de wijziging geen verslechting van de luchtkwaliteit tot gevolg heeft.	N
e	De halfklaverbladoplossing brengt emissiepunten voor geluid aanzienlijk dichterbij. De toename van de geluidsbelasting voor de bewoners neemt toe tussen de 0,3 en 5,3 dB. Een toename van 3 dB betekent een verdubbeling van de geluidsbelasting. Een verhoging met 5.3 dB betekent dan ook bijna een verviervoudiging van de geluidslast. Het is overigens niet helder of in de geluidsberekeningen het huidige Randwegverkeer opgenomen is (?).	Door de gekozen vormgeving treedt er een verslechting op van de geluidssituatie. Met de te nemen bron- en overdrachtsmaatregelen wordt het geluidsniveau tot een aanvaardbaar niveau teruggebracht. Voor een uitgebreidere toelichting hierover wordt verwezen naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Geluid'. Het Randweg verkeer is niet in berekeningen opgenomen aangezien de geluidsbelasting conform het gestelde in de Wet geluidhinder per weg (in dit geval: de N201 inclusief op- en afritten) wordt getoetst. Overigens is bekend dat de gemeente Uithoorn inmiddels het voornemen heeft uitgesproken om de aansluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Randweg op de Zijdelweg af te sluiten.	N



f	De halfklaverbladoplossing leidt tot een onrustige woonomgeving, veroorzaakt door koplampschijnsel dat door de kamer draait. Dat is in geen van de aanwezige studies benoemd. E.e.a. wordt versterkt door het feit dat het voertuig zich relatief hoog bevindt. Immers, het voertuig komt het viaduct af dat zich ruim 7 meter boven de Zijdelweg bevindt.	Verwezen wordt naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Lichthinder'.	J
g	De halfklaverbladoplossing doet het meest afbreuk aan het woninguitzicht. In plaats van een enkele zichtbare verkeerslijn is nu sprake van 3 zichtbare verkeerslijnen.	In de bijlage bij deze nota onder de kop 'Vormgeving' is uiteengezet waarom hiervoor gekozen is. De belangen die hiermee zijn gemoeid wegen zwaarder dan een verslechtering van het woninguitzicht.	N
h	De halfklaverbladoplossing leidt tot extra waardevermindering van de woningen.	Verwezen wordt naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Waardevermindering'.	N
i	De halfklaverbladoplossing heeft een grote, ruimtelijke impact. De afmetingen van het klaverblad misstaan niet bij een 120 km/u rijksweg. De oplossing is massaal, 'kost' natuurgebied en doet verdere afbreuk aan het landelijk karakter.	Het ruimtebeslag is nodig om het verkeer op de N201 en van en naar de Zijdelweg zo goed mogelijk te begeleiden. Dit gaat niet ten koste van natuurgebied. De grond heeft op dit moment een agrarische functie.	N
j	De halfklaverbladoplossing leidt aan de zuidelijke Zijdelweg niet tot een verkeersveiliger situatie. Een gecombineerde op-/afrit (bijv. in de vorm van een parallelweg o.i.d.) is veiliger.	De toepassing van verkeersrotondes is een algemeen aanvaarde, verkeersveilige oplossing voor de aansluiting/kruising van wegen en is zeker niet onveiliger ten opzichte van de toepassing van verkeerslichten.	N
k	De halfklaverbladoplossing leidt aan de zuidzijde N201 niet tot een snellere verkeersdoorstroming. Gezien de op-/afritten zijn additionele aanpassingen noodzakelijk om een vlotte doorstroming te realiseren.	Verwezen wordt naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Vormgeving'.	N
l	De bewoners hebben een duidelijke voorkeur voor de 'gebundelde Haarlemmermeervariant'. Ook andere varianten zijn mogelijk, zoals bijv. een 'grote rotonde onder het N201/viaduct' en 'mengvorm van klaverblad (noordzijde) en Haarlemmermeer (zuidzijde)'. Beide laatste leiden tot slechts 1 fietstunnel, wat in elk geval de sociale veiligheid voor de fietsers doet verbeteren.	Verwezen wordt naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Vormgeving'.	N



m	In alle gevallen zijn wij zeker gebaat met visueel vriendelijke, afschermende, geluidwerende maatregelen, passend bij het groene karakter van het gebied. Wij hebben ook begrepen dat de provincie het gebied aan de noord- en zuidzijde in gaat richten als recreatiegebied. Versneld realiseren van in elk geval de zuidzijde zou eveneens verlichten. Dit zou ook verlichting bieden voor de volkstuinhouders, wiens woongenot onevenredig veel wordt aangetast. Beplanting is in elk geval een nuttige maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren.	Vanwege de toename van het geluidniveau worden geluidschermen geplaatst op die plaatsen waar dit volgens het akoestisch onderzoek nodig en effectief is. Het gebied aan de noord- en zuidzijde ten oosten van de Zijdelweg zal een groene en recreatieve inrichting krijgen in het kader van het project 'Amstel Groen'. Deze herinrichting is voorzien in 2013. Bovendien wordt voor het hele project een landschapsvisie opgesteld van waaruit een beplantingsplan wordt gemaakt. Direct na oplevering van de nieuwe N201 zal hieraan uitvoering gegeven worden.	N
n	Graag treden wij in gesprek met u. Graag ontvangen wij uw toelichting en moverende redenen voor uw keuze voor de halfklaverbladvariant. Daarnaast maken we graag afspraken om de inbreuk op ons woongenot te verlichten.	Naar aanleiding van de zienswijze heeft op 4 november 2009 overleg plaatsgevonden tussen een vertegenwoordiging van de bewoners en vertegenwoordigers van de gemeenten Amstelveen, Uithoorn en de provincie Noord-Holland. Tijdens dit overleg is nader ingegaan op de gekozen vormgeving en zijn de wederzijdse standpunten naar voren gebracht. Daarna is diverse keren schriftelijk gecommuniceerd. Duidelijk is dat de wederzijdse standpunten te ver uit elkaar liggen. De gekozen vormgeving blijft, alles afwegende, de beste optie. Via het treffen van diverse maatregelen worden de gevolgen voor de directe omgeving zoveel mogelijk opgevangen. Verder wordt verwezen naar de bijlage bij deze nota onder de kop 'Vormgeving'.	N
6	Brief van 25 september 2009, ontvangen op 29 september 2009, N.V. Nederlandse Gasunie		
a	Met klem wordt verzocht voor de vaststelling van het plan het uiteindelijke verleggingtracé op te vragen om de plankaart hiermee in overeenstemming te brengen.	Het uiteindelijke verleggingtracé is opgenomen op de plankaart.	J
b	Verzocht wordt binnen hoofdstuk 4.6 "Externe Veiligheid" van de toelichting de aanwezigheid van de aardgastransportleiding te vermelden en tevens hierbij aandacht te besteden aan het nieuwe externe veiligheidsbeleid.	De toelichting is hierop aangepast.	J
c	Verzocht wordt de in artikel 6.1, lid 1 onder b en c foutief genoemde aardgastransportleidingen uit de planregels te verwijderen.	De planregels zijn hierop aangepast.	J



d	Verzocht wordt om in sublid 6.1 tot en met 6.5 de term toetsingszone, en de genoemde afstand van 14 meter, zijnde de minimale bebouwingsafstand, te verwijderen. Hiervoor in de plaats dient de bestemming 'leiding' te gelden binnen een breedte van 4 meter aan weerszijde van het hart van de leiding, of te wel de vrijwaringzone, conform de op de plankaart aangegeven zone.	Artikel 6 van de planregels (Leiding-Gas) is aangepast.	J
e	Verzocht wordt het aanlegvergunningstelsel wat betreft het diepploegen in de nabijheid van de leiding aan te passen en niet afhankelijk te maken van diepte.	De diepte van 0,3 meter bij diepploegen is verwijderd. In het artikel over het aanlegvergunningstelsel (artikel 6.4 van de planregels) is wel toegevoegd dat een aanlegvergunning is vereist wanneer de werkzaamheden plaatsvinden binnen de belemmerde strook van 4 meter.	J
7	Brief van 7 oktober 2009, ontvangen op 7 oktober 2009, steunbetuiging volkstuinhouders volkstuinencomplex De Duiker, adres, postcode, plaats.		
	Dit betreft een steunbetuiging van de volkstuinhouders van volkstuinencomplex De Duiker met de zienswijze onder 5.	Verwezen wordt naar de beantwoording hierboven onder 5.	J/N



Bijlage Nota van Beantwoording Zienswijzen Ontwerp Bestemmingsplan "N201-Zijdelweg"

Vormgeving

Ingenieursbureau Grontmij heeft in 2006 onderzocht wat de consequenties zijn wanneer de gelijkvloerse kruising N201-Zijdelweg gewijzigd wordt in een ongelijkvloerse kruising. Daarbij zijn drie varianten in ogenschouw genomen. Het betreft een eerste verkenning naar de mogelijkheden van een ongelijkvloerse kruising.

Het rapport is daarna beoordeeld. Uitgangspunten voor deze beoordeling waren:

1. het bereiken van een duurzame oplossing voor de doorstroming van het verkeer op de Zijdelweg ter hoogte van de kruising met de omgelegde N201, en
2. een verkeersveilige ontsluiting van het ten westen van de Zijdelweg, aan weerszijden van de omgelegde N201 gelegen, te realiseren, bedrijventerrein.

Daarnaast speelden uiteraard de ruimtelijke, milieukundige en financiële aspecten van deze kruising een rol in de beoordeling.

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Uithoorn en Amstelveen hebben op basis van het rapport de conclusie getrokken dat een half klaverblad-oplossing de enig aanvaardbare oplossing is in het licht van de gestelde uitgangspunten. De overweging die hierbij de bepalende rol heeft gespeeld is dat in de Haarlemmermeervariant ter plaatse van de op- en afritten alsnog verkeersregelininstallaties nodig zijn op de Zijdelweg omdat deze aansluitingen te dicht op elkaar liggen. Dit gegeven alleen al maakt dat deze oplossing niet gewenst is omdat dit – evenals bij de gelijkvloerse kruising het geval is – de doorstroming van het verkeer op de Zijdelweg en daarmee de capaciteit van het noord-zuidverkeer te zeer zou belemmeren. Op deze manier is er weinig winst ten opzichte van een gelijkvloerse variant.

Bovendien moet het viaduct van de N201 over de Zijdelweg in geval van toepassing van verkeerslichten vanwege de te hanteren zichtlijnen op deze verkeerslichten circa 1,40 m hoger worden aangelegd. Dit brengt ook nadelige gevolgen met zich mee (milieu, kosten).

Naast voornoemde overwegingen is geconstateerd dat het rapport van Grontmij geen rekening houdt met de ontsluiting van het aan de westzijde van de Zijdelweg te realiseren bedrijventerrein Amstelveen-Zuid. Dit bedrijventerrein zal zowel ten noorden als ten zuiden van de N201 een ontsluiting moeten krijgen op de Zijdelweg. In de half klaverblad-oplossing is dit op een goede en verkeersveilige manier mogelijk door op de rotondes ook het bedrijventerrein aan te sluiten. In de andere varianten is dit niet goed mogelijk zonder de doorstroomcapaciteit van de Zijdelweg ernstig te belemmeren. Bij de Haarlemmermeervariant kan bijvoorbeeld de ontsluiting van het bedrijventerrein niet aangetakt worden op de op- en afritten naar respectievelijk van de N201, waardoor aparte ontsluitingen van het bedrijventerrein op de Zijdelweg nodig zijn. Op die manier zouden vier kruisingen op korte afstand op de Zijdelweg elkaar volgen (bedrijventerrein, op/afrit N201, op/afrit N201, bedrijventerrein). Een situatie die zowel vanuit capaciteitsoverwegingen als vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen ongewenst is.

Om de capaciteit van de omgelegde provinciale weg N201 optimaal te benutten is van meet af aan door alle bij de omlegging betrokken partijen (rijk, provincies en gemeenten) als uitgangspunt gehanteerd dat dit een 80 km/h autoweg wordt met een zeer beperkt aantal aansluitingen.



Uiteraard is daarbij onderkend dat de ontwikkeling van dergelijke terreinen een verhoogd vervoersaanbod op de toeleidende wegen tot gevolg zal hebben. In het onderhavige geval betreft dat de (grotendeels provinciale) Zijdelweg. Feit is echter ook, dat dit hogere verkeersaanbod geheel afhankelijk is van de aard van de op deze terreinen te vestigen bedrijven. Niet ondenkbeeldig is immers dat deze bedrijven voor hun aan- en afvoerroutes toch al gebruik moeten maken van de Zijdelweg.

Een eigen ontsluiting van het bedrijventerrein op de N201 zou eveneens minimaal als ongelijkvloerse kruising uitgevoerd moeten worden. Nog afgezien van de daarmee gepaard gaande extra kosten zou dit inhouden dat ook daar rekening gehouden zou moeten worden met het ruimtebeslag van de bijbehorende op- en afritten. Voor de bewoners van de dichter bij de omgelegde N201 gelegen woningen van Aan de Kant in Uithoorn zou in dat geval een gelijksoortige situatie worden gecreëerd als nu het geval is bij de woningen aan de Hélène Swarthlaan. In verband met de doorstroming van het verkeer op de N201 is de impact van een tweede ontsluiting ook complexer. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt zal er een minimale afstand moeten zijn tussen twee Haarlemmermeer aansluitingen. Consequentie kan zijn dat de tweede aansluiting meer naar het westen moet verschuiven en niet meer past binnen het ruimtebeslag van het bedrijventerrein. Een tweede aansluiting op de N201 betekent tevens dat de N201 langer op hoogte doorgetrokken moet worden. Een extra halve Haarlemmermeer aansluiting (bijvoorbeeld alleen 2 op- of afritten) levert niet de gewenste functionaliteit en betekent dat verkeer alsnog via de Zijdelweg moet worden afgehandeld met de eerder gemaakte impact van VRI's en doorstroming. Er is dus des te meer een reden om vast te houden aan het uitgangspunt dat extra aansluitingen op de omgelegde N201 niet gewenst zijn.

Tevens pleit vóór de half klaverblad-oplossing dat er geen bedrijven langs de Zijdelweg hoeven te worden gesloopt dan wel problemen zouden ontstaan met de ontsluiting van de reeds langs de Zijdelweg aanwezige bedrijven. Deze bestaande bedrijven kunnen nu op een normale manier op de Zijdelweg worden ontsloten en in de toekomst kunnen zij aantakken op de infrastructuur van het bedrijventerrein Amstelveen-Zuid. Op deze manier worden de verkeersstromen van het bedrijventerrein gebundeld via de rotondes op de Zijdelweg gebracht, hetgeen de verkeersdoorstroming op de Zijdelweg ten goede komt.

Verder is ervoor gekozen de nieuwe N201 ter plaatse van de kruising met de Zijdelweg met 2 x 2 rijstroken uit te voeren. Op deze wijze wordt het in- en uitvoegend verkeer komende vanaf of naar de Zijdelweg en het verkeer uit de richting of naar Utrecht respectievelijk Aalsmeer goed afgewikkeld van en naar de nieuwe N201. Vanuit de oogpunten verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming is een dergelijke verkeersafwikkeling gewenst.

Naar aanleiding van ingediende zienswijzen is er een aanvullende verkeerskundige analyse uitgevoerd naar alternatieven wat betreft de vormgeving van de ongelijkvloerse kruising ("Aansluiting Zijdelweg op omgelegde N201 in Uithoorn/Amstelveen", Grontmij, kenmerk 297617, 14 juni 2010). Dit rapport is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Uit dit rapport blijkt dat de aangebrachte alternatieven dusdanige afwikkelingsproblemen met zich meebrengen dat ze niet toepasbaar zijn. Ten aanzien van het ontwerp van de halfklaverbladvariant is aangegeven dat er een vrije rechtsafbeweging nodig is bij de zuidelijke rotonde, gezien vanuit Uithoorn. Dit past binnen het bestemmingsplan. Daarnaast is de noodzakelijkheid aangegeven van een verbinding tussen het zuidelijk en noordelijk deel van het bedrijventerrein. De precieze locatie hiervoor zal binnen de planvorming voor het bedrijventerrein nader worden bepaald, voorkeur is om deze zo dicht mogelijk bij de Zijdelweg aan te leggen.



Dit zijn de belangrijkste overwegingen geweest om te kiezen vóór de half klaverblad-oplossing. Uiteraard kan dit alleen mogelijk zijn wanneer de andere aspecten ook binnen de wettelijke kaders haalbaar zijn, zoals op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. De onderzoeken geven aan dat deze aspecten geen belemmeringen opleveren voor de ontwikkeling van een half klaverblad.

De gemeenteraden van Amstelveen en Uithoorn hebben respectievelijk in juli 2007 en juni 2007 het besluit genomen om een half klaverblad te realiseren en hiervoor geld beschikbaar te stellen. Beide gemeenten en de provincie Noord-Holland hebben hun bijdrage herbevestigd in het kader van het tekenen van de wijzigingsovereenkomst ten behoeve van de ongelijkvloerse kruising N201 eind 2008, zodat de half klaverblad oplossing ook financieel haalbaar is.

Geluid

De akoestische gevolgen van de ongelijkvloerse kruising zijn onderzocht en beschreven in het Rapport V.2007.5366.00.R001, de Notitie L.2001.1230.00.N016 en de Notitie L.2001.1230.00.N017. Uit dit onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt voor 139 woningen, als er geen maatregelen getroffen worden.

Onderzocht is of de toename van de geluidhinder beperkt of teniet gedaan kan worden door het treffen van maatregelen. Allereerst is gekeken naar het treffen van maatregelen aan de bron. Door het toepassen van tweelaags zoab-fijn is nog voor 82 woningen een hogere waarde nodig. Daarnaast is ook gekeken naar het treffen van overdrachtsmaatregelen. Door de in het onderzoek en de toelichting beschreven geluidschermen te plaatsen, wordt de geluidhinder verder teruggebracht. Door het toepassen van deze maatregelen was in eerste instantie nog voor drie woningen een hogere waarde nodig. Het betreft de woningen aan de Bovenkerkerweg 127, Bovenkerkerweg 132A en Meerlandenweg 57. De maximale waarde van 58 dB bij de voormalige woning aan de Bovenkerkerweg 129 wordt overschreden. Bovendien lag deze woning op het toekomstige tracé van de N201. Deze woning is daarom aangekocht en inmiddels gesloopt. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is gebleken dat de woning aan de Zijdelweg 11 niet in het akoestisch onderzoek uit 2007 is meegenomen. Dit is hersteld via de Notitie L.2001.1230.00.N017. Uit dit aanvullend onderzoek blijkt dat er een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden optreedt. Voor deze woning is daarom alsnog een hogere grenswaarde van 49 Lden aangevraagd.

Het plaatsen van geluidschermen bij genoemde, solitair gelegen woningen is niet doeltreffend. Verschil met de twee geplande geluidschermen is dat deze voor 79 woningen de geluidstoename terugbrengt tot onder de voorkeursgrenswaarde. De kosten van het plaatsen van deze geluidschermen wegen op tegen het effect dat hiermee bereikt wordt. Het plaatsen van geluidschermen bij elk van de solitaire woningen is onvoldoende doeltreffend. De kosten van ieder geluidscherm zijn aanzienlijk en staan niet in verhouding tot het daarmee beoogde resultaat. Om die reden is een hogere waarde aangevraagd, die inmiddels verleend is. Die mogelijkheid bestaat als de maximale waarde niet boven de 58 dB komt. Voor genoemde woningen is dit het geval. Er zal dan ook worden onderzocht of het geluidsniveau in de woning de binnengrenswaarde overschrijdt en of gevelisolerende maatregelen moeten worden getroffen. Dit onderzoek wordt verricht en deze maatregelen worden getroffen, nadat het hogere waarde besluit onherroepelijk is geworden.

Uitgezonderd de Zijdelweg 11, zijn voor de gelijkvloerse variant van de kruising van de N201 met de Zijdelweg al hogere waarden verleend. De hogere waarden zijn ten opzichte van deze eerder verleende hogere waarden toegenomen met respectievelijk 2 dB voor de Bovenkerkerweg 127, 1 dB voor de Bovenkerkerweg 132a en 1 dB voor de Meerlandenweg 57. De oorspronkelijk verleende hogere waarden zijn alle uitgedrukt in dB(A) etmaalwaarde.



Sinds de wetwijziging van de Wet geluidhinder op 1 januari 2007 wordt de geluidsbelasting uitgedrukt in dB Lden. Alle eerder verleende hogere waarden zijn voor 1 januari 2007 afgegeven en dus in dB(A) weergegeven. De dB Lden is circa 2 dB lager dan de etmaalwaarde voor eenzelfde rekenpunt. Dit verschil dient conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2006 te worden berekend, waarna het verschil wordt afgetrokken van de eerder verleende hogere waarde in dB(A). Op deze manier wordt de hogere waarde in dB Lden verkregen. In bijlage 4 van het rapport V.2007.5366.00.R001 is hiervoor een kolom (9^e kolom) voor de verleende hogere waarde in dB opgenomen waar aan is getoetst. De eerder verleende hogere waarden voor de drie woningen zijn in dB(A) hoger, maar in dB Lden dus lager dan de laatste berekende geluidsbelastingen in dB Lden.

Wat betreft het weerkaatsen van het geluid als gevolg van de geluidschermen, kan aangegeven worden dat er absorberende schermen worden geplaatst, waardoor weerkaatsing minimaal zal zijn. De schermen worden enigszins achterover hellend uitgevoerd. De reflectie wordt hierdoor nagenoeg verwaarloosbaar.

Gezien het voorgaande verslechtert de geluidssituatie als gevolg van de ongelijkvloerse kruising. Vanwege deze verslechtering worden bron- en overdrachtsmaatregelen genomen. Voor de woningen waarvoor onvoldoende doeltreffende maatregelen genomen kunnen worden, is een hogere waarde verleend. Hieronder bij de kop 'vormgeving' is het belang van de ongelijkvloerse kruising en de wijze waarop deze wordt vormgegeven uiteengezet. Gezien dat belang en de geschetste geluidmaatregelen, zijn wij van mening dat voldoende rekening is gehouden met de gevolgen voor de geluidssituatie.

Lichthinder

Het eerder uitgevoerde onderzoek beperkte zich tot de gevolgen voor de Zijdelweg 11 en 13. Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is besloten het onderzoek breder te trekken en de gevolgen te onderzoeken voor het hele plangebied en de directe omgeving. Uit dit onderzoek is gebleken dat er overmatig lichthinder kan optreden bij de woningen Zijdelweg 11 t/m 13. Dit wordt veroorzaakt door voertuigen die vanuit Hilversum de N201 verlaten. Ook het autoverkeer dat op de rotonde richting het tankstation rijdt, veroorzaakt hinder. Deze overlast is te voorkomen door een vorm van behindering van tenminste 1 meter hoog te plaatsen. In overleg met de bewoners van deze woningen zullen hier afspraken over gemaakt worden. Overigens levert de openbare verlichting, als gevolg van het opschuiven van de rotondes, geen overmatig lichthinder meer op.

Daarnaast zorgen de voertuigen die vanuit de richting Haarlemmermeer de N201 verlaten voor overmatig lichthinder bij woningen in Uithoorn. Ook dit zal worden voorkomen door het plaatsen van een behindering met een hoogte van tenminste 1 meter.

Waardevermindering

Indien men van mening is dat er waardevermindering optreedt als gevolg van dit plan kan een verzoek om planschadevergoeding worden ingediend. Informatie over de wijze van indiening is te vinden op de site van de het project www.n201.info of bij het schadeloket N201+, telefoonnummer 023-514 3221. De mogelijkheid van waardevermindering en het toekennen van planschade is geen omstandigheid om af te zien van het plan. Bij het beschikbaar stellen van de benodigde financiële middelen is rekening gehouden met mogelijk uit te keren planschade.