

Inspraakreacties op voorontwerp Amsterdamseweg

(versie augustus 2011)

Gemeente Uithoorn

Mei 2011

Datum van beeldmateriaal: 8 Mei, 2008

Image © 2011 Aerodata International Surveys

52°14'24.87"N 4°50'28.69"E

©2009 Google

Ooghoogte 1.35 km

Het voorontwerp bestemmingsplan “Amsterdamseweg” heeft in de periode van 29 april 2011 t/m 12 mei 2011 voor een ieder ter inzage gelegen in het kader van artikel 3.8. van de Wet ruimtelijke ordening. Tijdens de periode van terinzagelegging kon een ieder schriftelijk zijn of haar reactie omtrent het voorontwerp kenbaar maken. In deze periode zijn reacties ingediend.

Voorts is het voorontwerpbestemmingsplan op 24 maart 2011 toegezonden aan bestuurlijke instanties, waarbij gedurende 6 weken de gelegenheid is geboden een reactie te geven op het plan. Drie bestuurlijke reacties zijn binnengekomen. Deze zijn samengevat en opgenomen in de tabel.

Reacties in het kader van inspraak

Veel ingediende reacties komen neer op gelijke bezwaren. Hieronder wordt een algemene beantwoording gegeven op veel binnengekomen bezwaren. Verderop in de nota is elke binnengekomen reactie nog apart benoemd.

Noodzaak van rotondes en wegscheiding

Door Grontmij Nederland is er een studie uitgevoerd naar de verkeerskundige basisrandvoorwaarden waaraan de weg moet gaan voldoen. Op basis van geprognoseerde verkeersintensiteiten en overwegingen op basis van verkeersveiligheid is voor de Amsterdamseweg bepaald dat de kruising met de Johan Enschedeweg een geregelde kruising moet worden. Dat kan bijvoorbeeld met verkeerslichten en met behulp van een enkelstrooksrotonde. Aanpassingen aan de overige kruispunten hoeven op basis van de verkeersintensiteiten niet plaats te vinden. Voor wat betreft het kruispunt Amsterdamseweg/Joh. Enschedeweg/Ondernemingsweg is door Grontmij geadviseerd om een (enkelstrooks) rotonde aan te leggen. De belangrijkste redenen van dit advies zijn gelegen in het feit dat een rotonde beter past in de gewenste beeldkwaliteit en onderhoudsarm is bij een goed ontwerp en degelijke aanleg.

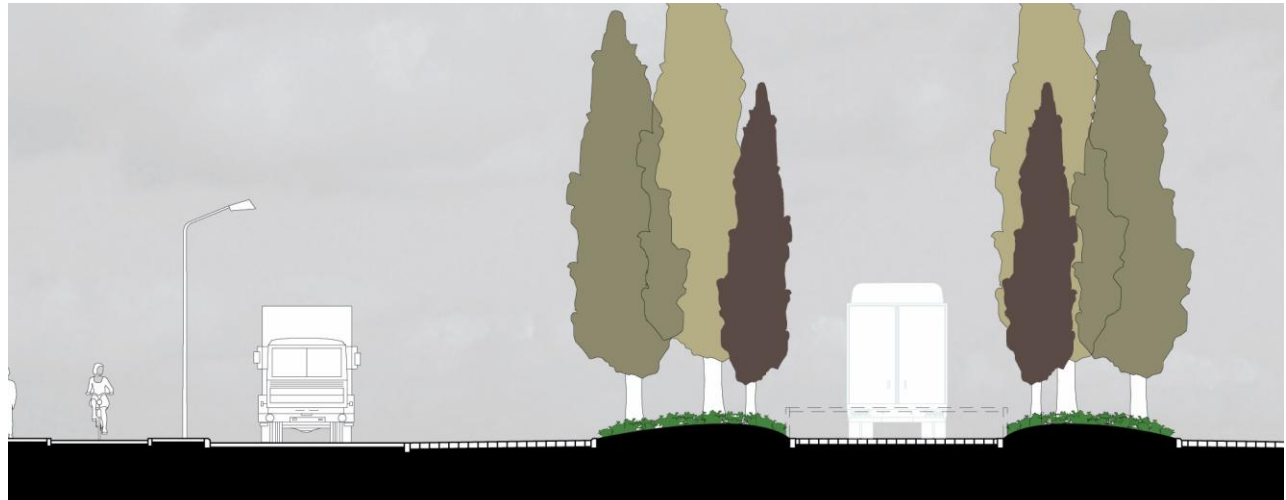
Uit het door de afdeling Leefomgeving opgestelde rapport 'Verkeerskundige heroverwegingen' van 12 april 2010 volgt dat ook op de kruisingen van de Amsterdamseweg met de Molenlaan, de Wiegerbruinlaan en de Industrieweg enkelstrooks rotondes aangelegd moeten worden. Deze rotondes zijn nodig om er voor te zorgen dat er geen te hoge rijsnelheden worden gehaald op de rechtstanden. De Amsterdamseweg en de aansluitende wegen zijn namelijk 50 km/uur-wegen volgens de wegcategorisering zoals vastgesteld in het UVVP¹. De rotondes dragen door de lagere snelheid bij aan een veiliger oversteeksituatie voor fietsers en voetgangers en hebben tenslotte de functie om het (vracht) verkeer te laten keren. Bij een wegscheiding (breed of smal) is hiervoor een rotonde onmisbaar.

De wegscheiding is noodzakelijk om links afslaand verkeer te voorkomen. Uitgaand van de toekomstige intensiteiten heeft het grote aantal inritten een nadelige invloed op de doorstroming en de verkeersveiligheid wanneer linksaf slaan mogelijk blijft.

¹ Uithoorns Verkeer- en Vervoerplan

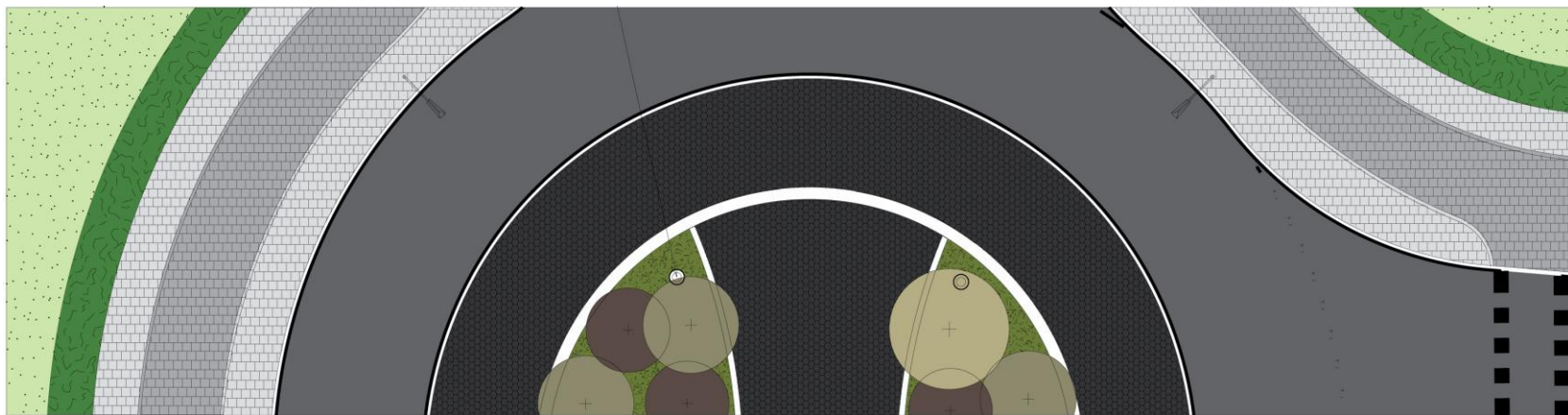
Beschikbare ruimte op rotonde voor grote vrachtwagencombinaties

Volgens de verkeersmodellen waar het ontwerp op is gebaseerd zou er zich geen problemen hoeven voor te doen, gebaseerd op langere vrachtwagencombinaties. Hierbij is ook rekening gehouden met het gebruik van zgn. LZV's, de langere en zwaardere vrachtwagencombinaties. Een LZV heeft een maximale lengte van 25,25 m. De zijanten van de rotondes zijn laag, waardoor vrachtwagens er overheen kunnen rijden om de draai op de rotondes te kunnen maken.



Figuur 1 Dwarsdoorsnede rotonde met doorrijbaar midden gedeelte

Enkele bedrijven aan de Amsterdamseweg die ook hun inrit aan deze weg hebben maken gebruik van exceptioneel vervoer. Dat wil zeggen dat zij – niet dagelijks – bijzonder transport hebben. Om van deze vervoersmiddelen gebruik te kunnen maken, worden de rotondes op de kruisingen met de Joh. Enschedelaan/Ondernemingsweg en de Molenlaan voorzien van een overrijdbaar middengedeelte.



Figuur 2 Bovenaanzicht rotonde

Verkeerskundig onderzoek en veiligheidsonderzoeken

Zowel bij het door Grontmij Nederland als door de afdeling Leefomgeving opgestelde rapport is op basis van inventarisatie rekening gehouden met de bedrijfsvoering van bedrijven in de zin van de ligging van inritten en het gebruik van die inritten. Tijdens de informatiebijeenkomst op 20 augustus 2009 bleek dat het oorspronkelijke ontwerp, het ontwerp met de brede groene middenberm, op veel weerstand stuitte.

Er is vervolgens een onafhankelijke procesmanager in de arm genomen in de vorm van het bureau Interegion Groep. Dit bureau heeft een inventarisatie gemaakt van alle knelpunten van individuele bedrijven in relatie tot het wegontwerp en diverse oplossingsrichtingen aangereikt voor uitdagingen op het vlak van ruimtelijke herontwikkeling. Daarbij is rekening gehouden met de wens om op termijn het gehele bedrijventerrein te revitaliseren. Zowel de inventarisatie van knelpunten als de ruimtelijke oplossingsrichtingen zijn geformuleerd in het rapport “Samen wordt het bereikbaar”.

Op basis van de uitkomst van het rapport “Samen wordt het bereikbaar” is het nu voorliggende ontwerp opgesteld. Gesteld kan daarom worden dat de onderzoeken die aan het ontwerp voor de herinrichting van de Amsterdamseweg ten grondslag liggen, tot stand zijn gekomen na raadpleging van de betrokken bedrijven.

Is de eindfase, volgens het oorspronkelijke ontwerp (2009, met brede middenberm) haalbaar

Tijdens de inspraakbijeenkomst op 27 april 2011 is het gewenste eindontwerp van de Amsterdamseweg ook getoond. Het gaat hier om het ontwerp waarbij er een brede groene middenberm komt. De realisering van de Amsterdamseweg verloopt in 2 fases. In fase 1 gaat het ontwerp uit van een smalle, verhoogde wegafscheiding en een overrijdbare middenberm (bassalton). Fase 2 wordt pas gerealiseerd wanneer door revitalisering van het bedrijventerrein er geen inritten meer zijn waar vrachtwagens achteruit moeten rijden. In fase 2 wordt de brede, groene middenberm gerealiseerd. Beide fases kunnen gerealiseerd worden met onderhavig bestemmingsplan.

In de toelichting is het ontwerp van de Amsterdamseweg niet correct opgenomen. De toelichting wordt hier op aangepast.

Bedrijven vragen zich af of dit eindontwerp wel haalbaar is omdat bij een brede middenberm de beschikbare manoeuvreerruimte naar inritten voor vrachtverkeer nog kleiner wordt en voor het breder maken van de Amsterdamseweg grond van bedrijven nodig is.

Zowel het wegprofiel van het huidige ontwerp als van het gewenste eindontwerp valt binnen de eigendomsgrenzen van de gemeente (met uitzondering van de rotondes, waarvoor van enkele bedrijven grond verworven wordt).

Duidelijk is, dat het eindontwerp bij het huidige aantal inritten en het gebruik dat daarvan gemaakt wordt (achteruit insteken) niet haalbaar is.

Aanpassing bestemmingsplan

De toelichting op pagina 6 zal aangepast worden. Hier wordt duidelijker beschreven om welk ontwerp het gaat.

	Reactie	Reactie gemeente	Aanpassing bestemmingsplan
Inspreker 1, 2,3 en 4	a. De gecombineerde verkeersstromen (zakelijk en particulier) leidt tot gevaarlijke situaties en verkeersstagnatie vanwege verschillende weggedrag. b. Door verhoogde middenberm en aanleg rotondes is sprake van ernstige hinder voor vrachtwagen-(combinaties) door de rijmanoeuvres die gemaakt moeten worden. c. Één weghelft is te klein om de bedrijfsterreinen in te steken. d. Er ontbreekt een verkeerskundig onderzoek naar knelpunten en oplossingen van het gecombineerde gebruik.	a. De maximumsnelheid bedraagt 50 km/uur. Gekozen is voor rotondes om de rijsnelheid laag te houden en daarnaast zorgen rotondes voor een betere doorstroming dan verkeerslichten. Door dat het verkeer niet meer linksaf slaat bij een inrit , maar draait bij de rotondes ontstaat er geen verkeersstagnatie. b. Volgens verkeersmodellen waar het ontwerp op gebaseerd is hoeven er zich geen problemen voor te doen. Zie tevens algemene beantwoording. c. Zie b en algemene beantwoording d. Uit de reacties komt naar voren dat de verandering die de Amsterdamseweg moet ondergaan om te gaan functioneren als ontsluitingsweg van de nieuwe N201, voor de bedrijven niet alleen maar voordelen oplevert. Uiteraard zien zij het voordeel van een snellere ontsluiting richting A4 en A9 en het gevestigd zijn aan een zichtlocatie. Daar staat tegenover dat de Amsterdamseweg, naast de Zijdelweg, een belangrijke gebiedsontsluitingsweg wordt voor een groot deel van Uithoorn. Ook met die functie moet rekening worden gehouden. De drie pijlers waar het ontwerp op rust zijn: ontsluiting van het bedrijventerrein, doorstroming en verkeersveiligheid. De constatering, die ook in inspraakreacties is te lezen, dat de ontsluiting van een bedrijventerrein en doorstroming op een	a. Niet van toepassing b. Niet van toepassing c. Niet van toepassing d. Niet van toepassing

	e. De uitgevoerde proef (19 april jl.) is niet deskundig te noemen en niet representatief. f. Bereikbaarheid bedrijven voor vrachtwagens afkomstig van N201 is niet onderzocht g. Verkeersveiligheidsonderzoek ontbreekt.	gebiedsontsluitingsweg een spanningsveld met zich meebrengt is juist. Nu kunnen bedrijven, aangezien de Amsterdamseweg een doodlopende weg is, bijna ongestoord gebruik maken van de rijbaan voor het manoeuvreren van en naar inritten en zelfs laden en lossen. Duidelijk is, dat dit gebruik van de weg op een gebiedsontsluitingsweg met veel hogere verkeersintensiteiten zal leiden tot te veel stagnatie en verkeersonveilige situaties. e. Het filmpje met de vrachtwagen is gemonteerd omdat de cameraman de vrachtwagen vanaf verschillende kanten wilde filmen om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de situatie. De proef is zodoende wel deskundig. f. Een onafhankelijke procesmanager is in de arm genomen in de vorm van het bureau Interegion Groep. Dit bureau heeft een inventarisatie gemaakt van alle knelpunten van individuele bedrijven in relatie tot het wegontwerp en diverse oplossingsrichtingen aangereikt. Hierbij is ook de bereikbaarheid voor vrachtwagens onderzocht. g. Er is door Grontmij Nederland een studie uitgevoerd naar de verkeerskundige basisrandvoorwaarden waaraan de weg moet gaan voldoen. Op basis van geprognosticeerde toekomstige verkeersintensiteiten en overwegingen op basis van verkeersveiligheid is voor de Amsterdamseweg bepaald dat de kruising met de Joh. Enschedeweg/Ondernemingsweg een geregelde kruising moet worden. Voor wat betreft het kruispunt Amsterdamseweg/Joh. Enschedeweg/Ondernemingsweg is door Grontmij geadviseerd om een (enkelstrooks)	e. Niet van toepassing f. Niet van toepassing g. Niet van toepassing
--	--	--	---

	h. Gedurende het proces van het bestemmingsplan zijn de belanghebbenden onvoldoende betrokken geweest bij de totstandkoming van het ontwerp en het bestemmingsplan. i. Een garantie dient afgegeven te worden dat bij verkeersstagnatie t.g.v. manoeuvres geen sprake is van politieoptreden. j. Realisering bomen op middenberm leidt tot verbreding van de Amsterdamseweg wat op de meeste stukken onmogelijk is.	rotonde aan te leggen. Uit het door de afdeling Leefomgeving opgestelde rapport 'Verkeerskundige heroverwegingen' van 12 april 2010 volgt dat ook op de kruisingen van de Amsterdamseweg met de Molenlaan, de Wiegerbruinlaan en de Industrieweg enkelstrooks rotondes aangelegd moeten worden. Deze rotondes zijn nodig om er voor te zorgen dat er geen te hoge rijsnelheden worden gehaald op de rechtstanden. De Amsterdamseweg en de aansluitende wegen zijn namelijk 50 km/uur-wegen volgens de wegcategorisering zoals vastgesteld in het UVVP. De rotondes dragen door de lagere snelheid bij aan een veiliger oversteeksituatie voor fietsers en voetgangers en hebben tenslotte de functie om het (vracht) verkeer te laten keren. Bij een middenberm (breed of smal) is hiervoor een rotonde onmisbaar. h. Diverse informatiebijeenkomsten zijn geweest ten behoeve van het ontwerp. Tevens is op 27 april 2011 een inspraakavond geweest waarbij het bestemmingsplan kon worden ingezien. i. Deze garantie kan niet afgegeven worden. Wel is het mogelijk om de Amsterdamseweg op die tijden te ontwijken door bovenlangs te rijden via de Joh. Enschedeweg en de Anton Philipsweg. j. Met uitzondering van de rotondes zijn er geen extra gronden nodig voor de uitvoering van het ontwerp. Enkel voor de rotondes is extra grond nodig dat geworven dient te worden.	h. Niet van toepassing i. Niet van toepassing j. Niet van toepassing
Inspreker 5	a. Er is geen sprake van betere doorstroming door het creëren van een talud en rotondes.	a. De verkeersintensiteit wordt veel hoger. Wanneer de huidige situatie in stand wordt gehouden ontstaat veel stagnatie wanneer het verkeer de andere weghelft over moet steken.	a. Niet van toepassing

	b. Door het scheiden van beide richtingen kan men niet meer direct de parkeerterreinen van het bedrijf oprijden. Dit zorgt voor extra rijbewegingen (omrijden). c. Het omrijden zorgt voor onnodige belasting voor het milieu. d. Er is te weinig ruimte voor het vrachtverkeer om het terrein in- en uit te draaien. e. De veiligheid van medeweggebruikers komt in gevaar door het tekort aan ruimte om te manoeuvreren.	Gekozen kon worden voor rotondes of verkeerslichten. Rotondes zorgen er voor dat de doorstroming blijft . b. Het klopt dat men in sommige gevallen moet 'omrijden' als men aan de andere kant van de weg bij een bedrijf moet zijn. Door de rotondes kan dit zonder enige stagnatie gebeuren. Wanneer een vrachtwagen moet wachten totdat het tegenliggend verkeer plaats heeft gemaakt om over te steken zorgt dit voor veel oponthoud voor het achterliggende verkeer. c. Tegenover dit omrijden staat dat er door de aansluiting op de nieuwe N201 veel minder vrachtverkeer door de bebouwde kom van Uithoorn gaat rijden, waardoor de milieubelasting sterk afneemt. d. Zie tevens algemene beantwoording. Er is onderzoek gedaan door Interegion waarbij per bedrijf gekeken is naar de knelpunten en oplossingsrichtingen. Volgens de computermodellen is aangetoond dat van de inritten bij een beschikbare ruimte van één weghelft gebruik kan worden gemaakt door een trekker/opleggercombinatie zonder meesturende achteras. Een dergelijke vrachtwagen is representatief voor deze modellen. Wel zullen inritten verbreed moeten worden en hiermee is in het ontwerp rekening gehouden. e. Er is voldoende ruimte om te manoeuvreren. Bij het achteruit inparkeren mist de bestuurder inderdaad zicht op het fietspad. Bij het aanrijden van de inrit en vóórdat hij begint met achteruit rijden, kan hij het fietspad nog wel overzien. En uiteraard kunnen de fietsers ook zien (en vaak ook horen) dat een vrachtwagen aan het achteruit rijden is begonnen. Wel	b. Niet van toepassing c. Niet van toepassing d. Niet van toepassing e. Niet van toepassing
--	--	--	---

	f. inspreker is niet bereid tot investeren in de wijziging van de infrastructuur naar de geplande aanpassing. g. Om de plannen te kunnen realiseren dient Inspreker een stuk grond te verkopen. Inspreker is hiertoe niet bereid. h. Er ontbreekt een cijfermatige onderbouwing over de hoeveelheid verkeersbelasting.	wordt onderzocht of er op het fietspad bij uitritten waarschuwborden kunnen worden geplaatst die attenderen op deze manoeuvres. f. Vrachtwagen kunnen achteruit inparkeren waardoor extra investeringen niet noodzakelijk geacht worden. g. De gemeente is in overleg met de eigenaren van de gronden die zij wil kopen. h. Het verkeersmodel heeft berekend dat er, wanneer de nieuwe N201 helemaal klaar is (inclusief het aquaduct), tussen de 6.000 en 10.000 motorvoertuigen per etmaal over de Amsterdamseweg rijden. Nu zijn dat maximaal 1.000 voertuigen per etmaal. Een verkeersmodel is een vereenvoudiging van de werkelijkheid en simuleert het gedrag van reizigers, zoals bestemming-, vervoerwijze- en routekeuze.	f. Niet van toepassing g. Niet van toepassing h. Niet van toepassing
Inspreker 6	a. De bereikbaarheid van de inspreker dreigt ernstig te verslechteren door de infrastructurele aanpassingen aan de Amsterdamseweg. b. Het bedrijfsvervoer wordt ernstig gehinderd in de rijmanoeuvres door de rotondes en middenbermen. c. Door de rijmanoeuvres die gedaan moeten worden door de vrachtwagens in de nieuwe situatie zal er verkeersstagnatie ontstaan voor het overige verkeer. d. De verkeersdruk neemt aanzienlijk toe op de Amsterdamseweg.	a. De bereikbaarheid zal niet wijzigen. Het is mogelijk dat een leverancier eerst via een rotonde moet 'draaien' alvorens op de juiste weghelft te komen. Voorheen moest men echter wachten totdat de andere weghelft vrij was, wat eveneens tot ergernis leidt zowel bij de vrachtwagenchauffeur als ook het achterliggende verkeer. Met het nieuwe ontwerp vindt er continue doorstroming plaats. b. Volgens de computermodellen hoeven zich geen problemen voor te doen en is het ontwerp geschikt voor vrachtwagencombinaties. c. Zie antwoord onder b. d. Er is inderdaad sprake van een verkeerstoename. De Amsterdamseweg wordt	a. Niet van toepassing b. Niet van toepassing c. Niet van toepassing d. Niet van toepassing

	e. Een verkeerskundig onderzoek naar nut en noodzaak van de ingrijpende infrastructurele aanpassingen ontbreekt. f. Een verkeerskundig onderzoek naar de gevolgen voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein ontbreekt.	hier op aangepast. e. Twee verkeerskundige onderzoeken hebben plaatsgevonden. Zie tevens algemene beantwoording f. Zie antwoord onder e.	e. Niet van toepassing f. Niet van toepassing
Inspreker 7	a. De doorstroming op de Amsterdamseweg wordt niet verbeterd door een talud en rotondes. Inspreker verzoekt om een onderbouwing hiervoor. b. De aanlevering van producten en grondstoffen naar het bedrijf van de inspreker is niet meer mogelijk. Het vrachtverkeer kan het terrein niet meer in- en uitdraaien. c. Het bedrijf van inspreker wordt op kosten gejaagd door de wijziging in infrastructuur. Deze kosten dienen door de gemeente gedragen te worden. d. Er is sprake van waardevermindering van de panden op de Amsterdamseweg vanwege de slechte bereikbaarheid.	a. Zie antwoord inspreker 5 onder a. b. Zie antwoord inspreker 5 onder d. c. Vrachtwagens kunnen zonder probleem achteruit inparkeren. Waar nodig worden inritten verbreed. Hierdoor worden bedrijven niet op extra kosten gejaagd. d. Zie antwoord inspreker 6 onder a.	a. Niet van toepassing b. Niet van toepassing c. Niet van toepassing d. Niet van toepassing
Inspreker 8	a. In het bestemmingsplan wordt enerzijds gesproken over een gescheiden groene middenberg, anderzijds wordt gesproken over een Bassalton middenberm. Betreft dit een innerlijke tegenstrijdigheid? b. Bij realisatie van een groene middenberm met grote bomen dient de weg verbreed te worden. Uit onderzoek is gebleken dat verbreding op sommige	a. Hier is inderdaad sprake van een tegenstrijdigheid en is niet correct opgenomen in het bestemmingsplan. Bij de realisering van de Amsterdamseweg gaat het over 2 fases. Bij fase 1 gaat het ontwerp uit van een smalle verhoogde wegscheiding en een overrijdbare middenberm ('Bassalton'). In fase 2, welk pas gerealiseerd wordt wanneer er door revitalisering van het bedrijventerrein geen inritten meer zijn waar vrachtwagens achteruit moeten rijden, wordt een brede groene middenberm gerealiseerd. b. Bij zowel fase 1 als fase 2 blijft het wegprofiel even breed. Hiervoor zijn, met uitzondering van de rotondes, geen extra gronden nodig.	a. De toelichting, paragraaf 2.4 is hierop aangepast. b. Toelichting op pagina 6 wordt aangepast.

	stukken onmogelijk is. c. Indien een Bassalton middenberm een tussenfase is, vraagt men zich af of het financieel haalbaar is en of het verantwoord is binnen een x aantal jaren de weg open te breken voor de aanplanting van bomen en de weg te verbreden. d. Onduidelijk is of de verhoogde middenberm van 1 meter aangelegd wordt voor de inritten van bedrijven. Voor vrachtwagens met opleggers is één weghelft namelijk te klein om de bedrijfsterreinen in te steken. Voorstel is om de verhoogde middenberm niet voor de inritten van de bedrijven te projecteren. e. Inspreker vraagt zich of onderzoek is uitgevoerd naar de mogelijkheid om op 1 weghelft de draaicirkel te maken met groot transport om een bedrijf te bereiken. f. In de toelichting van het bestemmingsplan (pag. 6) wordt vermeld dat zowel links als rechts fietspaden aangelegd worden. De fietspaden komen niet terug in het ontwerp herinrichting Amsterdamseweg. Gevraagd wordt of er nog ruimte is voor de fietspaden. g. In de toelichting van het bestemmingsplan (pag. 6) is aangegeven dat de huidige kruisingen worden veranderd in enkelbaans rotondes. Naar verwachting kan de transporteur de draaicirkel niet maken met een dieplader. In het ontwerp van de Amsterdamseweg is sprake van een overrijdbare middenberm. Gevraagd wordt of dit op een juiste manier verwerkt is in het voorontwerp bestemmingsplan. h. De bestemming Verkeer is bestemd voor diverse functies. Er wordt echter niet aangegeven waar welke functie gerealiseerd wordt. Hierdoor kan men de weg naar willekeur inrichten.	c. Zie algemene beantwoording. Daarnaast is de financiële haalbaarheid van fase 2 uiteraard afhankelijk van de financiële situatie op dat moment. Nu zijn er geen voortekenen dat het niet financieel haalbaar zou zijn. d. Overall voor de inritten komt een verhoogde wegscheiding behalve voor één bedrijf. Bij dit bedrijf komt exceptioneel vervoer. Als middenberm komen hier te verwijderen paaltjes. e. Zie antwoord inspreker 5 onder d. f. De fietspaden komen terug in het ontwerp zie pagina 7 van de toelichting. g. In het bestemmingsplan hebben de rotondes de bestemming Verkeer. Binnen deze bestemming zijn overrijdbare middengedeeltes mogelijk. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangegeven dat er sprake is van een overrijdbare middenberm. h. Het klopt dat de bestemming Verkeer bestemd is voor diverse functies. De functies dienen wel gerelateerd te zijn aan verkeer en passen binnen de bestemmingsomschrijving. Het is niet wenselijk om de exacte begrenzing vast te leggen tussen diverse functies. Indien er nog kleine verschuivingen plaatsvinden in het	c. Niet van toepassing d. Niet van toepassing e. Niet van toepassing f. Niet van toepassing g. De toelichting, 2.4 paragraaf is hierop aangepast. h. Niet van toepassing
--	---	---	--

	i. De plankaart dient gedetailleerder uitgewerkt te worden. De middenberm dient een aparte subbestemming te krijgen of met een andere kleur aangeduid te worden. j. Ter hoogte van het bedrijf van de inspreker mag geen middenberm komen gezien het laden en lossen van het bedrijf op de openbare weg (met toestemming van gemeente). Overig verkeer kan tijdens het laden en lossen niet via de andere weghelft passeren.	definitieve ontwerp hoeft er nu geen nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. i. Zie antwoord onder h. j. Met de nieuwe functie van de Amsterdamseweg als gebiedsontsluitingsweg is het niet meer mogelijk om voor langere tijd te laden en lossen. Dit dient plaats te vinden op eigen terrein.	i. Niet van toepassing j. Niet van toepassing
Inspreker 9	a. Een verhoogde middenberm en het toepassen van rotondes leidt tot ernstige verkeershinder en opstopping. b. Een verhoogde middenberm en het toepassen van rotondes zorgt ervoor dat het onmogelijk is (danwel tijdrovend) om met vrachtwagens de terreinen in en uit te draaien. c. De breedte van de weg blijft op zijn hoogst gelijk of wordt door het toepassen van een middenberm zelfs kleiner. Hierdoor klopt de verwoording in het bestemmingsplan niet (paragraaf 2.4) waarbij gesteld wordt dat de weg breder van opzet wordt. d. Bij het toepassen van een verhoogde middenberm kunnen vrachtwagens elkaar niet passeren. Praktijkproeven hebben uitgewezen dat de wegbreedte en ruimte bij uitritten ontoereikend zijn om de Amsterdamseweg vlot op te draaien. e. In het bestemmingsplan wordt enerzijds gesproken over een groene verhoogde middenberm en anderzijds over een midden geleider. Dit betreft een tegenstrijdigheid. f. In het voorontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat de aansluiting op de omgelegde N201 moet leiden tot gescheiden rijbanen met verhoogde middenberm. Dit wordt niet onderbouwd en is niet meer dan een	a. Zie antwoord inspreker 5 onder a. b. Zie antwoord inspreker 5 onder d. c. De weg wordt fysiek niet breder, maar krijgt wel een bredere opzet d. Zie antwoord inspreker 5 onder d. e. Zie antwoord inspreker 8 onder a. f. In het rapport van Grontmij Nederland en het rapport 'Verkeerskundige heroverwegingen' wordt het belang van een verhoogde middengeleider beschreven..	a. Niet van toepassing b. Niet van toepassing c. Niet van toepassing d. Niet van toepassing e. De toelichting, 2.4 paragraaf is hierop aangepast. f. Niet van toepassing

	keuze van de gemeente, maar geen goede keuze voor het bedrijfsleven aan de Amsterdamseweg. g. Ten behoeve van een vlotte doorstroming en goede bereikbaarheid wordt verzocht af te zien van rotondes en een verhoogde middenberm in welke vorm dan ook.	g. De verkeersintensiteit wordt veel hoger. Hierdoor is het niet mogelijk om zonder stagnatie de andere rijbaan over te steken. De verhoogde wegscheiding en de rotondes dragen hierdoor juist bij aan de doorstroming.	g. Niet van toepassing
Inspreker 10	a. Er mogen geen verhoogde middenberm / rij bomen ter hoogte van de inritten van bedrijven worden gerealiseerd vanwege de benodigde manoeuvreerruimte van vrachtwagens. b. Gewaarborgd dient te worden dat ook groot transport de draaicirkel op rotondes kan nemen, zonder schade aan de weg of de vrachtwagen te berokkenen. c. Alle rotondes dienen te worden voorzien van een overrijdbare middenberm. Daarnaast moet het duidelijk zijn wat de voorwaarden zijn om van de overrijdbare middenberm gebruik te maken. d. Het is onduidelijk of de gemeente een stopverbod invoert. Indien dit wordt doorgevoerd kan men niet meer laden en lossen.	a. Zie antwoord inspreker 5 onder d. b. Zie algemene beantwoording c. De rotondes op de kruisingen met de Joh. Enschedelaan/Ondernemingsweg en de Molenlaan worden voorzien van een overrijdbaar middengedeelte. Het overrijdbare middengedeelte is alleen voor exceptioneel vervoer bedoelt. Met de bedrijven die hier gebruik van maken worden afspraken mee gemaakt. d. Laden en lossen dient op eigen terrein plaats te vinden. Voor het instellen van een stopverbod is vooralsnog geen aanleiding.	a. Niet van toepassing b. Niet van toepassing c. Niet van toepassing d. Niet van toepassing
Inspreker 11	a. Verhoogde middenbermen mogen niet voor de uitritten van bedrijven geprojecteerd worden omdat hierdoor de ruimte te klein wordt voor (grote) vrachtwagens om te manoeuvreren. b. De proef die op 19 april jl uitgevoerd is, is niet deskundig te noemen. Het filmpje is gemonteerd en niet representatief. Gevraagd wordt of er een deskundig onderzoek is uitgevoerd naar de mogelijkheid om op 1 weghelft de draaicirkel te maken met groot transport.	a. Zie antwoord inspreker 5 onder d. b. Zie antwoord inspreker 5 onder e.	a. Niet van toepassing b. Niet van toepassing

	c. Het beoogde ontwerp zoals nu wordt voorgesteld voor de Amsterdamseweg leidt tot grote problemen voor de bedrijfsvoering van het bedrijf van de inspreker. d. Indien het ontwerp (2009) het einddoel is, dan zal de weg verbreed moeten worden als gevolg van de bomen op de middenberm. Uit onderzoek is gebleken dat dit op sommige stukken onmogelijk is. Indien het een tussenfase is, vraagt men zich af of het financieel haalbaar is en of het verantwoord is binnen een x aantal jaren de weg open te breken voor de aanplanting van bomen en de weg te verbreden.	c. Deze reactie heeft betrekking op de hinder die wordt verwacht van het nieuwe ontwerp van de Amsterdamseweg. Bij het ontwerp is rekening gehouden met het huidige gebruik van inritten en bedrijfsterreinen. Waar nodig is in het ontwerp rekening gehouden met het verbreden van inritten. d. Zie algemene beantwoording	c. Niet van toepassing d. Niet van toepassing
--	--	---	---

Reacties in het kader van vooroverleg

	Reactie	Reactie gemeente	Aanpassing bestemmingsplan
Stadsregio Amsterdam	Voor de Amsterdamseweg is het speerpunt goederenvervoer van belang. De weg maakt onderdeel uit van het (regionale) Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Verzocht wordt dit in het bestemmingsplan op te nemen.	Voorstel wordt overgenomen	Toelichting (Hoofdstuk 3, paragraaf 3.3) is hierop aangepast.
Ministerie van Infrastructuur en Milieu, VROM-inspectie	Gelet op de nationale belangen, geeft het bestemmingsplan geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.	Ter kennisname aangenomen	Niet van toepassing.
Waternet	a. Verzocht wordt om het bestemmingsplan uit te breiden met informatie over de Keur AGV. b. Geadviseerd wordt om de beschermingszones van de waterkering en watergang op te nemen in het bestemmingsplan. c. Bij uitvoering van werkzaamheden worden vaak bron- en retourbemalingen toegepast. Hiervoor is een watervergunning nodig. Deze wordt alleen verleend indien aangetoond wordt dat de stabiliteit van de waterkering niet in het geding komt. d. Indien er sprake is van meer dan 1000 m2 extra verharding dient 10% compensatie plaats te vinden. Gevraagd wordt inzichtelijk te maken waar deze 10% gerealiseerd wordt.	a. Voorstel wordt overgenomen b. Advies wordt overgenomen c. Ter kennisname aangenomen. De watervergunning zal indien nodig aangevraagd worden. Indien aan de orde zal het gevraagde worden aangetoond. d. In totaal wordt 1200m2 extra verharding aangelegd. De compensatie ruimte wordt gerealiseerd langs de Molenlaan. Hiervoor wordt een watervergunning aangevraagd.	a. Toelichting (Hoofdstuk 5, paragraaf 5.1 en 5.3) is hierop aangepast. b. De Regels en verbeelding worden aangevuld met de dubbel-bestemmingen Waterstaat-waterkering en Waterstaat-waterloop. c. Niet van toepassing d. De toelichting (Hoofdstuk 5, paragraaf 5.2) is hierop aangepast.