

Nota van Zienswijzen Amsterdamseweg

(versie november 2011)

Gemeente Uithoorn
oktober 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. Daarnaast 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.

Naar aanleiding van de reacties is het voorontwerpbestemmingsplan aangepast. Het ontwerpbestemmingsplan heeft daarna voor een ieder vanaf 9 september zes weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn 6 zienswijzen binnen gekomen waarvan één van een bestuurlijke instantie. De zienswijze zijn hieronder samengevat.

Ter informatie:

In de bijlagen bij de toelichting en bij de nota van zienswijzen zijn profielschetsen toegevoegd. Aan deze profielschetsen kunnen geen rechten worden ontleend.

	Reactie	Reactie gemeente	Aanpassing bestemmingsplan
Inspreker 1	a. Begrip is er voor de wens om de Amsterdamseweg in te richten als ontsluitingsweg voor de N201 echter dient een goede bereikbaarheid van bedrijven gewaarborgd te blijven. Derhalve moeten er geen verhoogde middenbermen en groenstroken ter hoogte van inritten worden gerealiseerd. Om vrachtwagens voldoende manoeuvreerruimte te geven.	a. De verhoogde middenberm wordt in fase 1 gerealiseerd. De groene middenberm (fase 2) wordt pas gerealiseerd wanneer er door revitalisering van het bedrijventerrein geen inritten meer zijn waar vrachtwagens achteruit moeten rijden. 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. Volgens verkeerssimulaties waar het ontwerp op gebaseerd is hoeven zich geen problemen voor te doen bij manoeuvres van vrachtwagens.	a. Niet van toepassing
Inspreker 2	a. De weg moet primair dienst doen als ontsluiting van het bedrijventerrein. b. Stagnatie moet voorkomen worden, hiervoor is het van belang dat stilstaande voertuigen gepasseerd kunnen worden, vooral hulpdiensten ingeval van een calamiteit.	a. Door de omlegging van de N201 wordt de Amsterdamseweg één van de twee hoofdontsluitingswegen van Uithoorn op de N201. Hierdoor doet de weg niet meer primair dienst als ontsluiting van enkel het bedrijventerrein. b. In het vastgestelde ontwerp kunnen stilstaande voertuigen niet gepasseerd worden als deze naast een verhoogde wegscheiding staan. Om te voorkomen dat insteekmanoeuvres de doorstroming ernstig verstoren, zullen met bedrijven die te maken hebben met exceptionele transporten afspraken (protocol/handleiding gebruikers, inzet verkeersbegeleiders) gemaakt moeten worden om in ieder geval te voorkomen dat deze transporten plaatsvinden tijdens spitsuren.	a. Niet van toepassing b. Niet van toepassing

	c. De SUIB heeft het ontwerp van de Amsterdamseweg beoordeelt en een voorstel gegeven voor een andere inrichting die voldoende recht doet aan de wens van B&W voor een entree met allure van Uithoorn vanaf de omgelegde N201. d. Het reeds aangelegde gedeelte van de Amsterdamseweg door de provincie heeft geen middenberm e. De toelichting mist een duidelijke profielschets met een duidelijke maatvoering. f. In de modelleringen is geen rekening gehouden met openstelling van het viaduct onder de busbaan voor het verkeer van 'het oude dorp' naar en van de nieuwe N201 en de verbinding die tussen de Chemieweg met de Hollandse Dijk / Amsteldijk. g. Gevraagd wordt om de mogelijkheid op te nemen om een doorsteek te maken in de middenberm ten behoeve van het aan de Ondernemingsweg gevestigde beveiligingsbedrijf om bij een alarmering niet te hoeven omrijden en daarmee tijd te verliezen.	Hulpdiensten kunnen een verhoogde wegscheiding links passeren. c. Het door het college definitief vastgestelde ontwerp van de eerste fase van de herinrichting voorziet in twee rijstroken van 4.00 m en een gedeeltelijk overrijdbare en gedeeltelijk verhoogde (niet overrijdbare) wegscheiding. Het voorgestelde alternatief past binnen de ruimte van de weg maar wijkt af van het vastgestelde ontwerp. d. De verhoogde wegscheiding is aangelegd tegenover inritten. Hoewel de provincie een eigen bevoegdheid heeft op dit deel van de weg, kan worden opgemerkt dat daar geen inritten zijn. e. Een duidelijke profielschets van fase 1 wordt toegevoegd als bijlage bij de toelichting. Van fase 2 zijn nog geen profielschetsen beschikbaar. De kanttekening moet hier bij geplaatst worden dat een toelichting van een bestemmingsplan <u>niet</u> juridisch bindend is. Aan de schetsen kunnen hierdoor <u>geen</u> rechten worden ontleend. f. Beide aansluitingen en de daarmee gepaard gaande verkeersintensiteiten zijn meegenomen in de berekeningen. g. De Ondernemingsweg heeft twee aansluitingen op de Amsterdamseweg, één op een rotonde en één als T-kruising. De T-kruising is voorzien van een overrijdbare wegscheiding.	c. Niet van toepassing d. Niet van toepassing e. Profielschets fase 1 wordt toegevoegd als bijlage bij de toelichting f. Niet van toepassing g. Niet van toepassing
Inspreker 3	a. De bereikbaarheid dreigt te verslechteren door de aanleg van de rotondes en de middenbermen in het bijzonder voor grotere vrachtwagencombinaties.	a. 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	a. Niet van toepassing

	b. Verkeerstagnatie zal ontstaan door vrachtwagens die bepaalde verkeersmanoeuvres niet kunnen maken. c. Gevraagd wordt een verkeerskundig onderzoeksrapport waarom nut en noodzaak van de infrastructurele aanpassingen worden onderbouwt. d. Gevraagd wordt een verkeerskundig onderzoeksrapport waarin de verkeersgevolgen inzichtelijk worden gemaakt ontbreekt.	doorstroming en de verkeersveiligheid wanneer linksaf slaan mogelijk blijft. De rotondes worden aangelegd om zonder stagnaties de andere weghelft te kunnen bereiken, waardoor een goede doorstroming op de Amsterdamseweg behouden blijft. b. Volgens verkeerssimulaties waar het ontwerp op gebaseerd is hoeven zich geen problemen voor te doen bij manoeuvres van vrachtwagens. Daar waar nodig worden inritten verbreed om de verkeersmanoeuvres uit te kunnen voeren. c. In het door de afdeling Leefomgeving opgestelde rapport 'Verkeerskundige heroverwegingen' van 12 april 2010 is dit onderbouwd. d. zie hiervoor onder c.	b. Niet van toepassing c. niet van toepassing. d. niet van toepassing
Inspreker4	a. Efficiënte bedrijfsvoering wordt onmogelijk vanwege beperken bereikbaarheid van het eigen bedrijfsterrein met groot transport. b. Onroerend goed wordt minder waard; c. Wegprofielen en maatvoeringen in de toelichting zijn extreem onduidelijk en ontbreken. Verzocht wordt om	a. De bereikbaarheid van de bedrijven zal niet verslechteren. 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. Volgens verkeerssimulaties waar het ontwerp op gebaseerd is hoeven zich geen problemen voor te doen bij manoeuvres van vrachtwagens. Daar waar nodig worden inritten verbreed om de verkeersmanoeuvres uit te voeren. b. De bereikbaarheid van de bedrijven zal niet verslechteren, hierdoor is aan te nemen dat het onroerend goed niet in waarde daalt. c. Een duidelijke profielschets van fase 1 wordt toegevoegd als bijlage bij de toelichting. Van	a. Niet van toepassing b. Niet van toepassing c. Profielschets fase 1 wordt toegevoegd als bijlage bij

	exacte maatvoering en inrichtingsgegevens te verstrekken/ op te nemen. d. Gevraagd wordt fase 2 te verwijderen uit het bestemmingsplan om dat dit in de (verre) toekomst is en te besluiten aan B&W. Hetgeen kan leiden tot onzorgvuldige besluitvorming. e. De Amsterdamseweg wordt gefinancierd door de toegekende HIRB subsidie. Hier is een in te vullen randvoorwaarde voorafgaande aan de herinrichting gesteld. Door het huidige ontwerp wordt hier niet aan voldaan. f. Bedrijven aan de Amsterdamseweg ontleneen geen voordeel aan het argument 'zichtlocatie' zoals door B&W gesteld. Bereikbaarheid daarentegen is voor de bedrijven van levensbelang. g. 2 praktijkproeven laten zien dat de rijbaan 5-10 minuten is geblokkeerd na herinrichting volgens fase 1. Dus juist geen doorstroming van verkeer zoals gewenst. Dode hoek neemt aanzienlijk toe en levert gevaar voor voetgangers en fietsers.	fase 2 zijn nog geen profielschetsen beschikbaar. De kanttekening moet hier bij geplaatst worden dat een toelichting van een bestemmingsplan <u>niet</u> juridisch bindend is. Aan de schetsen kunnen hierdoor <u>geen</u> rechten worden ontleend. d. Fase 2 zal niet worden verwijderd uit het bestemmingsplan. Fase 2 is en zal het uitgangspunt blijven van deze ontwikkeling. Echter dient revitalisering van het bedrijventerrein plaats te vinden alvorens fase 2 uitgevoerd kan worden. Beide fases kunnen worden uitgevoerd met het nieuwe bestemmingsplan vandaar dat ook in de toelichting van het bestemmingsplan de beide fases worden beschreven. e. Met het vastgestelde ontwerp is de ontsluiting van de bedrijven aan de Amsterdamseweg gewaarborgd. Daardoor kunnen alle inritten in gebruik blijven. f. De bereikbaarheid van de bedrijven zal niet verslechteren. 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. De rotondes worden omgelegd om zonder stagnaties de andere weghelft te bereiken. Waardoor een goede doorstroming op de Amsterdamseweg zal ontstaan. g. De stagnatie die kan ontstaan bij het achteruit inrijden blijft naar verwachting beperkt. Bij het achteruit inparkeren heeft de bestuurder inderdaad verminderd zicht. Bij het aanrijden van de inrit en vóóordat hij begint met achteruit	de toelichting d. Niet van toepassing e. niet van toepassing f. Niet van toepassing g. niet van toepassing
--	--	--	---

	h. Geldverspilling door de gemeente. Herinrichting moet gebaseerd zijn op functionaliteit en niet op Allure en Grandeur. i. Al dan niet doortrekken Amsterdamseweg naar Thamerdal (in HIRB subsidie aanvraag met JA beantwoorden maar verder blijft opstelling B&W onduidelijk) is sterk bepalend voor toename van verkeersaanbod en daarmee van betekenis voor noodzaak tot voorliggend voorstel voor te drastische herinrichting. j. Grondverwerving is allerm minst gegarandeerd. Wat betekent dit voor het plan/ontwerp? Kloppen de simulaties dan nog? k. Het verlengde van de Amsterdamseweg naar de N201 vanaf het kruispunt met de Johan Enschedeweg is reeds door de provincie aangelegd. Twee rijbanen gescheiden door een dubbele doorgetrokken streep. De provincie vindt blijkbaar een verhoogde middenberm niet noodzakelijk. l. Een verhoogde middenberm en het toepassen van rotondes leidt tot ernstige verkeershinder en	rijden, kan hij het fietspad goed overzien. En uiteraard kunnen de fietsers ook zien (en vaak ook horen) dat een vrachtwagen aan het achteruit rijden is begonnen. Wel wordt onderzocht of er op het fietspad bij uitritten waarschuwborden kunnen worden geplaatst die attenderen op deze manoeuvres. h. De inrichting meer gericht op allure en grandeur is het uiteindelijke eindresultaat wat gerealiseerd gaat worden in fase 2. Om dit te kunnen bereiken staat de functionaliteit van de Amsterdamseweg voorop. De aanpassingen die gedaan worden aan de weg in fase 1 zijn niet voor de allure en grandeur maar vooral gericht op veiligheid en een goede doorstroming met behoud van een goede bereikbaarheid van de bedrijven. i. De verkeersintensiteiten die het gevolg zijn van het verbinden van de Amsterdamseweg met het oude dorp zijn in de berekeningen voor het ontwerp van de Amsterdamseweg meegenomen. j. Van de bedrijven waarvan de gemeente grond wil verwerven is met één bedrijf overeenstemming bereikt. Met de andere bedrijven is de gemeente nog in gesprek. k. De verhoogde wegscheiding is aangelegd tegenover inritten. Hoewel de provincie een eigen bevoegdheid heeft op dit deel van de weg, kan worden opgemerkt dat daar geen inritten zijn. l. De verkeersintensiteit wordt veel hoger. Wanneer de huidige situatie in stand wordt	h. Niet van toepassing i. niet van toepassing j. niet van toepassing k. niet van toepassing. l. Niet van toepassing
--	---	---	--

	opstopping. m. 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. n. 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. o. 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. p. In het bestemmingsplan wordt enerzijds gesproken over een groene verhoogde middenberm en anderzijds over een midden geleider. Dit betreft een tegenstrijdigheid. q. In het voorontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat de aansluiting op de omgelegde N201 moet leiden	gehouden ontstaat veel stagnatie wanneer het verkeer de andere weghelft over moet steken. Gekozen kon worden voor rotondes of verkeerslichten. Rotondes zorgen er voor dat de doorstroming en verkeersveiligheid gewaarborgd zijn. m. 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. n. De weg wordt fysiek niet breder, maar krijgt wel een bredere opzet. o. Er is onderzoek gedaan door Interegion waarbij per bedrijf gekeken is naar de knelpunten en oplossingsrichtingen. Volgens computersimulaties 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. p. Deze tegenstrijdigheid is aangepast in het ontwerpbestemmingsplan. q. In het rapport van Grontmij Nederland en het rapport 'Verkeerskundige heroverwegingen'	m. Niet van toepassing n. Niet van toepassing o. Niet van toepassing p. Niet van toepassing q. Niet van toepassing
--	--	--	---

	tot gescheiden rijbanen met verhoogde middenberm. Dit wordt niet onderbouwd en is niet meer dan een keuze van de gemeente, maar geen goede keuze voor het bedrijfsleven aan de Amsterdamseweg. r. 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.	wordt het belang van een verhoogde middengeleider beschreven. r. 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.	r. Niet van toepassing
Inspreker 5	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 goede doorstroming. Door dat het verkeer niet meer linksaf slaat bij een inrit, maar draait bij de rotondes ontstaat geen verkeersstagnatie. b. Volgens verkeerssimulaties waar het ontwerp op gebaseerd is hoeven zich geen problemen voor te doen. c. Zie antwoord b. d. Uit de reacties komt naar voren dat de verandering die de Amsterdamseweg moet ondergaan om te gaan functioneren als hoofdontsluitingsweg 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	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.	constatering, die ook in inspraakreacties is te lezen, dat de ontsluiting van een bedrijventerrein en doorstroming op een 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.	e. Niet van toepassing f. Niet van toepassing g. Niet van toepassing
--	---	---	---

		Enschedeweg/Ondernemingsweg is door Grontmij geadviseerd om een (enkelstrooks) 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. Gedurende het proces van het bestemmingsplan zijn de belanghebbenden onvoldoende betrokken geweest bij de totstandkoming van het ontwerp en het bestemmingsplan.	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.	h. Niet van toepassing
	i. Een garantie dient afgegeven te worden dat bij verkeersstagnatie t.g.v. manoeuvres geen sprake is van politieoptreden.	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.	i. Niet van toepassing
	j. Realisering bomen op middenberm leidt tot verbreding van de Amsterdamseweg wat op de meeste stukken onmogelijk is.	j. Met uitzondering van de rotondes zijn er geen extra gronden nodig voor de uitvoering van het ontwerp. Enkel voor de rotondes is grond nodig dat geworven dient te worden.	j. Niet van toepassing
	k. Zolang niet blijkt van haalbaarheid van fase 2 kan een bestemmingsplan daar ook niet van uitgaan of	k. Fase 2 is en zal het uitgangspunt blijven van deze ontwikkeling. Echter dient revitalisering	k. Niet van toepassing

	naartoe werken. l. Sprake zou zijn van een onafhankelijke procesmanager. Dit wordt bij de beantwoording van de inspraakreacties weersproken. Omdat ingespeeld is op de wens van het college. m. Het rapport 'Samen wordt het bereikbaar' vormt geen onderdeel van de ter inzage legging van het ontwerp. Verzocht wordt om dit rapport alsnog te verstrekken en de gelegenheid te geven daarop te reageren. n. Grotere combinaties zullen niet kunnen keren via de voorgenomen rotondes alsook dat een verkeersveiligheidsonderzoek door het betrekken van politie en brandweer daarbij ontbreekt. o. Voorgelegd worden 2 foto's waar vrachtwagens op de weg staan voor het in- of uitladen van goederen. Wat een dagelijkse situatie betreft. p. De diverse informatiebijeenkomsten zijn niet serieus te nemen omdat er geen rekening wordt gehouden met de knelpunten.	van het bedrijventerrein plaats te vinden alvorens fase 2 uitgevoerd kan worden. Beide fases kunnen worden uitgevoerd met het nieuwe bestemmingsplan vandaar dat ook in de toelichting van het bestemmingsplan de beide fases worden beschreven. l. De wens van het college is het realiseren van beide fases. Met dit uitgangspunt is de onafhankelijke procesmanager gaan kijken of het wel of niet mogelijk is om de ontwerpen uit te voeren en onder welke voorwaarden. De wens was inderdaad bekend maar de uitkomsten van het onderzoek zijn onafhankelijk. m. Het rapport heeft tijdens de inspraakbijeenkomst ter inzage gelegen. Ook is het ter kennis gebracht aan de vertegenwoordigers van de IKU, OVU en SBBU. n. Grotere/langere combinaties kunnen wel keren over de rotondes. Exceptionele transporten kunnen over de rotonde rechtdoor rijden en moeten op dezelfde wijze keren als nu gebeurt. De regiopolitie en de brandweer zijn bij het overleg over het ontwerp betrokken. o. Het stoppen voor het in- en uitladen van goederen is in de nieuwe ontwerpen niet meer mogelijk en toegestaan. Bij een van de bedrijven was het niet mogelijk om de situatie zoals afgebeeld te vermijden. Met dit bedrijf zijn zodoende afspraken gemaakt en wordt wanneer nodig verplaats naar een nieuwe locatie. p. De uitkomsten en de informatie uit de verschillende informatiebijeenkomsten zijn onveranderd. De knelpunten zijn door een onafhankelijke procesmanager inzichtelijk gemaakt en oplossingen worden hiervoor	l. Niet van toepassing m. niet van toepassing. n. niet van toepassing. o. Niet van toepassing p. Niet van toepassing
--	--	--	---

	q. Als reactie op een inspraak is aangegeven dat het niet mogelijk is garantie af te geven dat politieoptreden uit blijft bij het optreden van stagnatie. Politieoptreden zou wel kunnen wanneer een stopverbod alsook een verbod om op de andere weghelft te komen. Dit zijn nu net de kwesties die in een objectief en deskundig onderzoek en verkeersveiligheidsonderzoek aan de orde dienen te komen.	geboden. q. Een stopverbod is voor alsnog niet noodzakelijk omdat laden en lossen enkel op eigen terrein plaats moet vinden. De weg is hier ook naar ingericht. Daarnaast is het in geen enkel geval mogelijk dat een garantie af gegeven kan worden dat geen politieoptreden zal plaats vinden.	q. Niet van toepassing
--	--	--	-------------------------------

Reacties bestuurlijke instanties

	Reactie	Reactie gemeente	Aanpassing bestemmingsplan
6. Waternet	a. Onder paragraaf 5.1 staat gedateerd beleid en wordt beleid niet genoemd. Het gaat hier om het Nationaal Waterplan, het Waterbeheersplan en het Bestuursakkoord Water. Verzocht wordt om het geen wat in de zienswijze genoemd wordt over de beleidsstukken over te nemen in de toelichting van het bestemmingsplan. b. Verzocht wordt om paragraaf 5.2 uit te breiden met een paragraaf over het feit dat het dempen van water vergunningsplichtig is. c. Verzocht wordt inzichtelijke te maken hoeveel water er uiteindelijk wordt gedempt en waar het compensatiewater wordt gerealiseerd. d. Gevraagd wordt te verduidelijken waar de watercompensatie voor de toename aan verharding plaats vindt. e. De Hollandse Dijk is een waterkering, welke beschermt dient te worden. Verzocht wordt een dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering op te nemen, f. De teensloot langs de Hollandse Dijk is een primaire watergang. Deze watergang staat niet aangegeven op de	a. Voorstel wordt overgenomen b. Voorstel wordt overgenomen. c. In totaal wordt er 1200m² extra verhard oppervlakte toegevoegd. De compensatie zal plaats vinden rondom de Molenlaan. In het bestemmingsplan wordt opgenomen waar het compensatiewater en hoeveel compensatiewater wordt gerealiseerd. Ook worden de kaarten toegevoegd bij de brief die u ontvangt d. zie bij c. e. Voorstel wordt overgenomen f. De teensloot valt net binnen het plangebied. Vandaar dat	a. Paragraaf 5.1 wordt aangepast en uitgebreid. b. Paragraaf 5.2 wordt uitgebreid. c. De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangepast en uitgebreid . d. De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangepast en uitgebreid. e. Verbeelding en regels worden hierop aangepast. f. De verbeelding zal hierop aangepast worden.

	verbeelding, zodoende is het niet duidelijk of het plangebied de watergang nadert. Wanneer de watergang binnen het plangebied valt, wordt verzocht deze aan te geven op de verbeelding en hier een dubbelbestemming waterstaat-waterloop op te nemen. g. Verwezen wordt naar de ontvangen watervergunning voor een deel van de werkzaamheden. Verzocht wordt op de verbeelding de situatie zoals deze door AGV is vergund, weer te geven. Tevens wordt gevraagd de beschermingszone van de primaire watergang daarop aan te passen. h. Verzocht wordt onder artikel 5.3.2 en artikel 6.3.2 het volgende op te nemen: <i>d. werkzaamheden die voldoen aan de regels van de Keur AGV.</i> i. Ten slotte vraagt Waternet om bij de verdere uitwerking van de werkzaamheden betrokken te worden.	de dubbelbestemming wordt opgenomen g. Voorstel wordt overgenomen h. Voorstel wordt overgenomen i. Contact met Waternet zal er zijn wanneer nodig.	g. Verbeelding wordt hier op aangepast h. De regels van artikel 5.3.2 en artikel 6.3.2 worden aangepast. i. Niet van toepassing
--	--	--	--