



NOTA ZIENSWIJZEN

wijzigingsplan Verbinding tussen Meerwijk-Oost en –West (openstelling bussluis)

Gemeente Uithoorn
(september 2014)

Op 7 juli 2011 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Meerwijk vastgesteld. In dit bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarin staat aangegeven dat burgemeester en wethouders bevoegd zijn om na omlegging van de N201 de verbinding tussen Meerwijk Oost- en West open te stellen voor al het verkeer. Met het Wijzigingsplan Verbinding tussen Meerwijk-West en -Oost wordt de opstelling juridisch planologisch mogelijk gemaakt.

Het ontwerpwijzigingsplan heeft in de periode van 9 mei 2014 t/m 19 juni 2014 ter inzage gelegen. Tijdens de periode van ter inzagelegging konden belanghebbenden hun zienswijzen kenbaar maken. Gedurende deze periode zijn zeven zienswijzen ingediend. Deze zienswijze zijn hieronder samengevat en beantwoord.

	Reactie	Reactie gemeente	Aanpassing bestemmingsplan
Zienswijze 1	a. Openstelling van de busluis heeft een grote impact op het woongenot en de waarde van de woning. De redenen om de woning te kopen in februari 2008 waren het vrije uitzicht, het vele groen en de verkeersarme ligging aan de Laan van Meerwijk waar geen doorgaand verkeer mogelijk is. Hierdoor is het veilig en zowel binnen als in de tuin lekker rustig.	a. Het juist dat de busluis is aangelegd om sluipverkeer tegen te gaan. Nu dit niet meer aan de orde is, kan de weg worden opgesteld voor al het verkeer. Hiermee wordt tevens voldaan aan het algemene uitgangspunt van de gemeente dat iedere wijk/locatie zo goed mogelijk bereikbaar moet zijn en dat eenzijdige ontsluiting zoveel mogelijk moet worden vermeden. De gemeente erkent dat het openstellen van de busluis leidt tot een verandering van de woonomgeving en het woongenot. Deze verandering is naar het oordeel van de gemeente echter niet van dien aard dat het belang om de bestaande situatie te behouden zwaarder weegt dan de belangen die zijn gemoeid met het openstellen van de busluis. Daarbij geldt dat in verband met de aanleg van de nieuwe N201 reeds in 1993 door de raad van Uithoorn werd gesproken over de mogelijke openstelling van de busluis. Deze informatie was dus al bekend op het moment van aankoop van de woning door reclamant. Met de vaststelling van Uithoorn Verkeer- en Vervoerplan (UVVP) in 2008 heeft de raad gesteld dat na omlegging van de N201 de Laan van Meerwijk opengesteld kan worden voor al het verkeer, mits de verkeersveiligheid rondom de aan de weg gelegen scholen, kan worden gewaarborgd. Om die verkeersveiligheid te borgen	a. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

	b. Door de situatie te veranderen, wordt de Laan van Meerwijk verlegd en bedraagt de afstand van het wegverkeer tot de tuin nog maar vijf meter. c. Als gevolg van de openstelling rijden er elke dag geen 200 maar 2300 voertuigen langs de woning. Dit heeft een grote impact op het woongenot en de waarde van de woning. d. De geluidsbelasting in de woning en in de tuin zal flink toenemen. Hoewel de Wet Geluidhinder niet van toepassing is, weet iedereen dat harder wordt gereden en de geluidsbelasting hoger is dan de theoretische modellen aangeven. Ook wordt de weg	is in samenspraak met een bewonerswerkgroep een ontwerp tot stand gekomen waarin verschillende maatregelen zijn opgenomen om de verkeersveiligheid te borgen. b. Er is geen eenduidige maat te geven voor het verleggen van de weg. Dit verschilt per locatie. Ter hoogte van de woning van reclamant verschuift de weg ongeveer 70cm richting de gevel van de woning. Voor de realisatie van de werkzaamheden dient een tolerantie van +/- 10% te worden gehanteerd. De gemeente acht deze verschuiving niet van dien aard dat ermee een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat. c. Zie reactie onder a. De gemeente erkent dat sprake is van een toename maar acht deze toename niet zodanig onevenredig dat hiermee een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat. Dit mede vanwege het feit dat de betreffende woning niet direct aan de Laan van Meerwijk staat maar op een afstand van ongeveer 40 meter. Daarbij geldt dat voor een gebiedsontsluitingsweg, wat de Laan van Meerwijk nu ook al is, geen maximale verkeersintensiteiten zijn vastgelegd. Ter vergelijking, op een erftoegangsweg zijn intensiteiten van 5.000 a 6.000 voertuigen per etmaal acceptabel volgens het ASVV. In de nieuwe situatie zal de weg dus een lagere intensiteit hebben dan een erftoegangsweg. d. Uit de onderzoeken die zijn opgesteld in het kader van het bestemmingsplan Meerwijk en het wijzigingsplan dat hier aan de orde is, blijkt dat voor vijf woningen een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld. Uit nader onderzoek blijkt	b. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. c. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. d. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
--	---	---	---

	verhoogd, waardoor de geluidsbron hoger komt ten opzichte van de woning en tuin en dus nog meer overlast geeft.	dat geluidsisolerende voorzieningen niet noodzakelijk zijn om de binnenwaarde van 33 dB te garanderen. Naar het oordeel van de gemeente ontstaat hiermee geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft de nieuwe weg geldt dat het oude asfalt wordt verwijderd en vervangen voor nieuw stil asfalt, type A. De weg komt hiermee enkele cm's hoger te liggen. De effecten hiervan zijn verwaarloosbaar en zijn niet van invloed op de meetresultaten van het geluidsonderzoek.	
e.	Door de openstelling van de weg, de gewijzigde ligging van de weg en de komst van de zuidelijke Kiss & Ride strook schijnen dagelijks autolampen recht de woning in.	e.	Nabij de woning is geen sprake van een wegverlegging. Wat betreft de aanleg van de Kiss & Ride strook geldt dat, voor zover hiervan sprake is, niet aannemelijk is gemaakt dat het aantal verkeersbewegingen in de desbetreffende rijrichting in de ochtend/avond dermate hoog zal zijn, dat dit leidt tot onaanvaardbare lichthinder in de woning.
f.	Veel grote bomen worden vervangen voor kleine exemplaren waardoor het nog vele jaren zal duren voor de omgeving zijn groene karakter weer terug heeft.	f.	Dit is juist. Vanwege de herinrichting moeten bomen worden gekapt.
g.	Het vrije uitzicht op water en een brede groenstrook wordt aangetast door de komst van Kiss & Ride plaatsen, rood asfalt en allerlei gekleurde paaltjes om aan te duiden dat er een schoolzone is.	g.	De groenstrook en waterpartij blijven ongewijzigd als gevolg van de uitvoering van het ontwerp voor de schoolomgeving. Het vrije uitzicht blijft dus bestaan.
h.	De vraag is hoe tijdens de werkzaamheden rekening wordt gehouden met overlast voor de omgeving.	h.	Het voorkomen van overlast tijdens de werkzaamheden betreft een uitvoeringsaspect dat in onderhavige procedure niet aan de orde komt. Uiteraard is het streven van de gemeente om overlast tijdens de werkzaamheden zo veel
		e.	Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
		f.	Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
		g.	Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
		h.	Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

	i. De vraag is of er een nul-opname van de omgeving wordt gemaakt om schade als gevolg van de werkzaamheden (verzakking of scheurvorming als gevolg van trilling) aan te kunnen tonen. j. De vraag is waar het bouw materiaal van de aannemer wordt geplaatst. Tijdens het realiseren van de verzinkbare paal stonden alle containers van de aannemer achter het huis waardoor inbrekers 'ongezien' de tuin in konden en hebben ingebroken in de woning. k. Afgevraagd wordt wanneer de gemeente geluidsonderzoeken gaat uitvoeren die zijn gebaseerd op het 'definitief ontwerp veilige verbinding tussen Meerwijk oost en west' wat destijds met de bewonerswerkgroep is afgesproken. Het college heeft in oktober 2013 echter een gewijzigd inrichtingsplan vastgesteld waardoor de primaire uitgangspunten voor het onderzoek niet kloppen. l. Afgevraagd wordt hoe de gemeente borgt dat in de 30 km zone niet te hard wordt gereden en de uitkomst van geluidsonderzoeken ook reëel is. Wordt in de	mogelijk te beperken. i. Een nulmeting is voor dit soort projecten niet gebruikelijk omdat het risicoprofiel laag is. De overweging hiervoor is dat de werkzaamheden plaatsvinden aan de oppervlakte van het maaiveld, de gebouwen op palen zijn gefundeerd en de gebouwen zich buiten de kritische zone van de werkzaamheden bevinden. Bewoners die desondanks schade verwachten, laten in de regel zelf een nulmeting doen. j. Zie reactie onder h. In aanvulling hierop geldt dat bewoners worden geïnformeerd over de werkzaamheden. k. Het geluidsonderzoek, dat is opgesteld in het kader van de wijzigingsprocedure, is gebaseerd op het definitief ontwerp. De wijziging in het ontwerp betrof het tegemoet komen aan de wens van insprekers om de parkeerplaatsen aan de Polderweg te behouden. Deze parkeerplaatsen worden omgevormd tot langspaarkeerplaatsen. Als gevolg hiervan hoefden geen extra parkeerplaatsen in Eendracht aangelegd te worden. Hierdoor kwam ook de noodzaak tot het dempen en compenseren van water te vervallen. Deze wijzigingen zijn niet van invloed op het geluidsonderzoek. l. Er wordt geen 30km-zone ingesteld. Er wordt een zogeheten 30 km traverse aangelegd. Dit wil zeggen dat op een deel van de Laan van Meerwijk,	i. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. j. Reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. k. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. l. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
--	---	--	--

	geluidsonderzoeken ook expliciet meegenomen dat de Kiss & Ride wordt gemaakt van gras-betonstenen. Dit geeft bijzonder veel geluid. m. Na de plaatsing van de verzinkbare paal zijn er veel betonnen paaltjes in openbaar groen en trottoirs geplaatst om te voorkomen dat vrachtwagens de boel kapot rijden. Afgevraagd wordt of deze obstakels ook worden weggenomen. n. Afgevraagd wordt wat de gemeente gaat doen om nadeel voor omwonenden te compenseren.	ter hoogte van de basisscholen, een maximumsnelheid van 30km/uur geldt. Naast de verplichte bebording worden attentieverhogende maatregelen genomen zoals het aanbrengen van rood asfalt en de markering school op het wegdek. In de geluidsonderzoeken wordt Kiss & Ride niet expliciet in meegenomen, maar dit maakt onderdeel uit van het rekenmodel. m. De paaltjes worden inderdaad verwijderd. Nu de weg wordt opengesteld, zijn deze paaltjes niet meer nodig. n. Aan een ieder die van oordeel is dat de wijziging van het bestemmingsplan leidt tot een planologisch nadeel staat het vrij om een verzoek om planschade in te dienen. Op voorhand vindt geen compensatie plaats.	m. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. n. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
Zienswijze 2	a. Niet duidelijk is wat wordt verstaan onder de bepaling dat pas gebruik mag worden gemaakt van de wijzigingsbevoegd als de omlegging van de N201 een feit is. Wanneer is hiervan sprake? b. Hiervan zou op zijn minst pas sprake van moeten zijn als de omlegging van de N201 volledig is afgerond en ook klaar is om al het verkeer op te vangen, zodat sluipverkeer daadwerkelijk is uit te sluiten. Dat betekent dat andere maatregelen van kracht dienen te zijn, zoals het omleiden van verkeer via de Irenebrug/Amstelhoek. Dit kan echter pas worden beoordeeld wanneer verkeersonderzoek is gedaan	a. Openstelling van de bussluis voor alle verkeer is aan de orde nadat de N201 is omgelegd en wanneer het verkeer gebruik kan maken van de nieuwe N201. Dit is in het kader van procedure rondom de vaststelling van het bestemmingsplan Meerwijk reeds duidelijk gemaakt. Op 16 mei 2014 is de N201 voor verkeer opengesteld. b. Zie reactie onder punt a. De omgelegde N201 is volledig opengesteld. De verwachting, gebaseerd op verkeersmodellen is dat het aantal verkeersbewegingen op een deel van de Laan van Meerwijk en Polderweg zal toenemen. Deze toename wordt veroorzaakt door bestemmingsverkeer en niet door sluipverkeer. Zoals aangegeven bij reactie 1 van zienswijze 1 is het	a. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. b. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

	naar de situatie met een gesloten bussluit over een langere periode. Dan wordt pas duidelijk hoeveel verkeersbewegingen worden verwerkt en kan een deugdelijke onderbouwing worden gegeven. Daarnaast kan ook worden beoordeeld of het reëel is om de bussluit op te heffen of dat het college toch haar burgers in Meerwijk in bescherming neemt in plaats van de – achterliggende gedachte – bereikbaarheid van het Amstelplein te verbeteren. c. Tegen twee verkeersbesluiten die genomen zijn ten behoeve van de opstelling van de bussluit lopen nog beroepsprocedure. Het is hiermee nog niet zeker dat aan de eerste voorwaarde wordt voldaan. d. Niet geheel duidelijk is of met deze verkeersbesluiten voldoende maatregelen zijn getroffen om de bussluit op te heffen. Mogelijk zijn er meer maatregelen nodig om de (verkeers)veiligheid in de omgeving te garanderen. In de situatie met de bussluit is sprake van veel minder verkeer dan wanneer de bussluit is verwijderd. e. Artikel 8.3 van het bestemmingsplan geeft niet aan wat voor verkeersbesluit dient te worden genomen. Op dit punt kan dus geen toepassing worden gegeven aan de wijzigingsbevoegdheid. Daarnaast is het niet voldoende en objectief begrensd. f. Wat betreft voorwaarde 'b' van planvoorschrift 8.3 wordt gesteld dat met het enkele feit dat een akoestisch onderzoek is gedaan nog niet aangeeft dat aan de eisen uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. Er	algemene uitgangspunt van de gemeente dat iedere wijk/locatie zo goed mogelijk bereikbaar moet zijn en dat eenzijdige ontsluiting zoveel mogelijk moet worden vermeden. Dit staat in zoverre los van de bereikbaarheid van het Amstelplein. c. Dit is juist, doch aan de voorwaarde dat een verkeersbesluit moet zijn genomen, is voldaan. d. De gemeente is van oordeel dat voldoende maatregelen worden genomen om de (verkeers)veiligheid in de omgeving te garanderen. Dit is voldoende onderbouwd in de verkeersbesluiten. In de zienswijze wordt niet gemotiveerd waarom dit niet het geval is. e. Zoals ook door de Raad van State geoordeeld in het kader van het bestemmingsplan Meerwijk is op grond van de Wegenverkeerswet voldoende duidelijk om wat voor verkeersbesluit het gaat. De vraag of de voorwaarde voldoende en objectief is begrensd, is eveneens in het kader van de bestemmingsplanprocedure aan de orde geweest en door de Raad van State bevestigend beantwoord. f. Aan de voorwaarde die in het bestemmingsplan is opgenomen, is voldaan. De procedure 'vaststelling hogere waarde Wet Geluidhinder' maakt deel uit van de procedure om te kunnen voldoen aan de Wet	c. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. d. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. e. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. f. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
--	---	---	---

	wordt ook nog een procedure voor hogere grenswaarden doorlopen, parallel aan de wijzigingsplanprocedure. g. Uit het geluidsonderzoek blijkt niet dat rekening is gehouden met de bestemming 'Natuur' en de daarbij behorende waarden, welke de bussluis omgeeft. h. Niet voldoende inzichtelijk wordt gemaakt waarop het gebruikte aantal verkeersbewegingen berust. Niet duidelijk is waar de gegevens vandaan komen. Gesuggereerd wordt dat de intensiteit niet wezenlijk zal veranderen. Niet duidelijk is wat het college verstaat onder 'wezenlijk'. Het opheffen van de bussluis levert op zich zelf al een significante toename op gelet op de huidige situatie. De blote stelling onder paragraaf 2.2 kan dan op voorhand al niet worden gevolgd. Het akoestisch onderzoek kan dan ook niet dienen ter onderbouwing van de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid.	geluidhinder. Niet gebleken dan wel aangetoond is dat dit onderzoek onjuist en/of onvolledig is. g. In het ontwerpwijzigingsplan is abusievelijk opgenomen dat de natuurstrook tussen het Zijdelmeer en het landelijk gebied geen deel uitmaakt van de EHS. Dit is niet juist, een gedeelte ligt hier wel binnen. Dit betekent dat plangebied binnen de invloedssfeer van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ligt. In verband hiermee is een quick-scan ecologie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat als de ecotunnel wordt hersteld en er geen verdere verlichting wordt geplaatst langs de busbaan er geen bezwaren zijn op het openstellen van de busbaan in de ecozone. Nu de gemeente genoemde maatregelen zal treffen, is voldoende rekening gehouden met de ligging van het plangebied naast de bestemming 'Natuur'. h. Bij het bepalen van het aantal verkeersbewegingen is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Dit is een model dat inzicht geeft in huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoerstromen. Op grond van jurisprudentie van de Raad van State (zie bijvoorbeeld zaaknummer 201211728/1/R2) geldt dat modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer geven. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. Niet aannemelijk is gemaakt dat de verkeersintensiteiten die voortvloeien uit het model afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid en om die reden geen gebruik van het verkeersmodel kon worden gemaakt.	g. Reactie leidt tot aanpassing van de toelichting van het wijzigingsplan. h. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
--	--	---	---

	i. Wat betreft het onderzoek naar de luchtkwaliteit kunnen de punten ter zake van het akoestisch onderzoek hier worden herhaald en ingelast. j. Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat geen rekening is gehouden met de aangrenzende EHS en de omliggende Natura2000-gebieden. Ook blijkt geen rekening te zijn gehouden met andere omstandigheden voor de luchtkwaliteit, zoals de omlegging en het gebruik van de N201 zelf. k. Wat betreft de voorwaarde ‘de veiligheid dient voldoende te worden gegarandeerd’ geldt dat niet duidelijk is welke veiligheid precies wordt bedoeld. Dit betekent dat nimmer kan worden gesteld dat aan deze voorwaarde wordt voldaan. Het ligt voor de hand dat de verkeersveiligheid reeds wordt geborgd middels het verkeersbesluit (voorwaarde a) en het verkeersonderzoek (voorwaarde f). l. De vermeende samenwerking met de werkgroep heeft geleid tot enige suggesties in een ontwerp. Dit maakt echter deel uit van één van de genomen verkeersbesluiten. Hiermee is echter de ‘veiligheid’ niet gegarandeerd. Slechts wordt aangegeven dat men input van een werkgroep heeft verwerkt in de uiteindelijke inrichting van de schoolomgeving. Voor zover met ‘veiligheid’ verkeersveiligheid wordt bedoeld, dient er ook gezien te worden in hoeverre de opheffing van de geslotenverklaring bijdraagt aan de ‘veiligheid’. Dit aspect is echter niet meegewogen. Er wordt dan ook niet voldaan aan de garantie voor	i. Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de verkeersingrepen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer voldoet, zodat vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen bezwaar bestaat tegen de openstelling van de bussluis. j. Zie reactie hiervoor onder punt g. k. In de toelichting bij het wijzigingsplan is aangegeven dat hier gaat om de veiligheid rondom de twee basisscholen die aan de Laan van Meerwijk zijn gelegen. l. De Wegenverkeerswet geeft een limitatieve opsomming op grond waarvan een verkeersbesluit genomen kan worden. Het (verkeers)besluit om openstelling van de bussluis mogelijk te maken is gemotiveerd op grond van artikel 2 Wegenverkeerswet, lid 1 d. Het doel van dit besluit is hiermee gemotiveerd. De maatregelen in het verkeersbesluit betreffende de inrichting van de Laan van Meerwijk zijn bedoeld ter waarborging van de verkeersveiligheid, conform de voorwaarde die door de raad zijn gesteld.	i. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. j. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. k. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. l. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
--	--	--	---

	voldoende '(verkeers)veiligheid'. m. Voor het trillingsonderzoek kan evenals ter zake het onderzoek naar luchtkwaliteit worden verwezen naar het standpunt ter zake het akoestisch onderzoek. Die standpunten dienen hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd. n. Bij de ter inzage gelegde stukken via de digitale voorziening is geen verkeersonderzoek aangetroffen. Dit betekent dat niet worden voldaan aan voorwaarde 'f'. In de plantoelichting wordt wel een weergave gegeven van enkele bevindingen. Deze vloeien niet voort uit een door een onafhankelijk en deskundig bureau uitgevoerd verkeersonderzoek. Er zijn kennelijk wat gegevens in een verkeersmodel gestopt. Dit kan niet dienen als een concludent verkeersonderzoek dat ten grondslag kan worden gelegd aan de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid. o. Bovenaan pagina 6 wordt gesteld dat de omlegging van de N201 de verkeerveiligheid en de leefbaarheid in de kernen van Aalsmeer en Uithoorn wordt verbeterd. Hierdoor wordt het mogelijk de verbinding tussen Meerwijk-Oost en –West te maken. Hierbij gaat men er echter aan voorbij dat de openstelling leidt tot meer verkeer dan alleen het gemotoriseerd verkeer tussen Meerwijk-Oost en –West. Op afbeelding 3 wordt een mogelijke sluiproute vanaf de huidige N201 aangegeven. Ook het verkeer vanaf de Boterdijk of vanuit Mijdrecht kunnen met de openstelling van de bussluis een andere route nemen. Niet wordt ingezien op welke wijze de omlegging van de N201 vanuit het regionaal verkeer- en vervoerplan of het uitvoeringsprogramma een grondslag kan bieden voor	m. In het kader van de wijzigingsprocedure is aan hand van de richtlijn Meet- en beoordelingsrichtlijnen een trillingsonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat in de toekomstige situatie geen sprake zal zijn van trillingshinder. Niet gebleken dan wel aangetoond is dat dit onderzoek onjuist of onvolledig is. n. In de toelichting van het ontwerp wijzigingsplan (pagina 12) is het verkeersonderzoek beschreven. Dit is het onderzoek als bedoeld in lid f. Meer is er niet. Dit onderzoek is opgesteld door de gemeentelijke verkeersdeskundige. Aangegeven is dat gebruik is gemaakt van een verkeersmodel. Verkeersmodellen zijn gemaakt door een onafhankelijk en deskundig onderzoeksbureau. Niet gebleken dan wel aangetoond is dat het verkeersonderzoek onjuist of onvolledig is. o. De gemeente gaat er niet aan voorbij dat dat de openstelling van de bussluis leidt tot meer verkeer tussen Meerwijk-Oost en –West. De afbeelding waarnaar wordt verwezen, betreft de situatie dat de N201 niet is omgelegd en er geen bussluis is. In dat geval wordt de Laan van Meerwijk als sluiproute gebruikt.	m. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. n. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. o. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
--	--	---	---

	het openstellen van de bussluis. p. Gesteld wordt dat de omlegging van de N201 indirect effect kan hebben voor de wijk Meerwijk. De bussluis wordt thans gekwalificeerd als een maatregel om sluipverkeer tegen te gaan. Met de omlegging zou deze maatregel niet meer aan de orde zijn. De bussluis wordt echter niet gezien als een maatregel maar als een integraal onderdeel van de ruimtelijke kwaliteit wat er van meet af aan is geweest en dat juist zorgt voor het behoud van de kwaliteit van de omgeving. q. Aangegeven wordt dat er in samenhang met het omleggen van de N201 wordt gekeken of deze verbinding kan worden opengesteld. Vreemd genoeg wordt een alinea later al gesteld dat zulks hoe dan ook plaatsvindt. Er heeft echter nog altijd geen deugdelijk onderzoek plaatsgevonden, waarin alle relevante parameters – waaronder ook het behoud van de ruimtelijke kwaliteit van de wijken Meerwijk-Oost en – West – zijn meegenomen om afweging te maken de bussluis op te heffen. Vooralsnog dient dan ook het oordeel te zijn dat geen deugdelijke motivering te geven is aan de opheffing van de bussluis. r. Aangegeven wordt dat in het kader van de wijziging van de schoolomgeving is getoetst aan de richtlijnen van Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond. Hiervan is echter geen afschrift te vinden. Voorts wordt gesteld dat er rekening dient te worden gehouden met de veiligheid rondom de school. Hiernaar is echter nog deugdelijk onderzoek uitgevoerd. Niet gesteld kan worden dat het wijzigingsplan voldoet aan het beleid en uitvoeringsprogramma uit hoofde van het UVVP.	p. Zoals hiervoor reeds aangeven, is de gemeente zich er van bewust dat de openstelling van de bussluis effecten heeft op het woon- en leefklimaat binnen de Meerwijk. De kwaliteit hiervan wordt als gevolg van de openstelling niet zodanig aangetast dat niet wordt overgegaan tot het openstellen van de bussluis. q. Dit standpunt wordt niet gedeeld. In het kader van het bestemmingsplan Meerwijk is reeds geoordeeld dat het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Wat betreft het toepassen van de wijzigingsprocedure geldt dat is voldaan aan de gestelde voorwaarden. In zoverre deelt de gemeente het standpunt niet dat aan het wijzigingsplan geen deugdelijke motivering ten grondslag ligt. r. Toetsing aan richtlijnen wordt uitgevoerd in het kader van verkeerskundige toetsing van het ontwerp. Dit is een intern proces waarvan geen verslag wordt gemaakt. In het UVVP is reeds aangegeven dat de bussluis opengesteld kan worden indien voldoende maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid rondom de scholen te waarborgen. De gemeente is van mening dat deze maatregelen zijn getroffen.	p. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. q. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. r. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
--	--	--	---

	s. Onder hoofdstuk 4.5, pagina 17 wordt aangegeven dat er geen sprake is van een nieuwe ontwikkeling. Betwist wordt dat openstelling geen consequenties heeft voor de aanwezige flora en fauna. Een toename van het aantal verkeersbewegingen heeft effect op het migratie van soorten (fauna) maar ook op de vegetatie (flora) dat een minder hoog tolerantieniveau kent voor bijvoorbeeld stikstofoxiden. Hiermee wordt afbreuk gedaan aan de bestemming 'Natuur'. t. Met het aangeven dat het ontwerpwijzigingsplan ter inzage ligt en een ieder zienswijze kan indienen is de maatschappelijke uitvoerbaarheid aangegeven. Het is slechts een weergave van de procedure. u. De onderbouwing om de aanduiding 'ov' weg te nemen is zeer summier en niet toereikend. Het licht dan voor de hand om een wijzigingsbevoegdheid op te nemen om indien niet aan de randvoorwaarden wordt voldaan en de prognoses niet binnen een bepaalde termijn worden gehaald de aanduiding 'ov' weer kan worden opgenomen.	s. Zie reactie hiervoor onder punt g. t. De omwonenden zijn op meerdere momenten betrokken bij de besluitvorming tot het openstellen van de bussluis. Dit door middel van informatieavonden, een klankbordgroep en een bewonersgroep. Daarnaast heeft in het kader van het verkeersbesluit een uitgebreide informatiecampagne plaatsgevonden en is in oktober 2013 een informatieavond gehouden. u. De wijzigingsbevoegd in het bestemmingsplan Meerwijk waarvan in onderhavige procedure gebruik wordt gemaakt, kent niet de mogelijkheid om de voorwaarde op te nemen dat de aanduiding 'ov' weer wordt opgenomen.	s. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. t. Reactie leidt tot aanpassing van paragraaf 6.2 van de toelichting bij het wijzigingsplan. u. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
Zienswijze 3	a. De huidige situatie vraagt in het geheel niet om een aanpassing. Niet is duidelijk wat de reden voor het uitvoeren van de wijzigingsbevoegdheid is, maar te meer is duidelijk dat het belang van de omwonenden hiermee wordt geschaad. b. Het plan leidt tot aantasting van de rust en het woongenot. Gezien de geringe afstand tussen de woning en situering van de huidige bussluis wordt	a. Zie reactie 'zienswijze 1, onder a'. b. Het is juist dat de situatie wijzigt. Uit de geluidonderzoeken die zijn opgesteld in het kader van het bestemmingsplan en het wijzigingsplan is	a. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. b. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

	door de wijziging veel geluidsoverlast verwacht. Dit als gevolg van een toename van verkeer. Dit blijkt ook uit het rapport van M+P van 30 juli 2010. c. Gevreesd wordt voor stankhinder als gevolg van het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid. d. Door het verdwijnen van de bussluis zal sprake zijn van een verslechterde verkeerssituatie, zeker vanuit het perspectief van veiligheid. Dit vanwege een verhoogd verkeersaanbod en tevens omdat een doorgaande route aanleiding geeft tot snel rijden. e. In de directe nabijheid van de bussluis zijn twee scholen en een kinderdagopvang gevestigd. De opheffing van de bussluis en de toename van verkeer zorgt voor een situatie waarbij de veiligheid van schoolgaande kinderen in het geding komt. De situatie ter plaatse wordt onoverzichtelijker en drukker. Niet gebleken is dat hiermee rekening is gehouden. f. Gevreesd wordt voor een waardedaling na toepassing	gebleken dat wat betreft deze woning geen sprake is van een reconstructie en geen hogere waarde hoeft te worden vastgesteld. Gelet op het feit dat er een 30km/u traverse wordt aangelegd, maatregelen worden getroffen en de woning op meer dan 30 meter van de Polderweg is gelegen, leidt de wijziging naar het oordeel van de gemeente niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. c. Er is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit, Hieruit blijkt dat aan de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt voldaan. d. Het verwijderen van de bussluis betreft slechts een zeer klein deel van de Polderweg/Laan van Meerwijk. Alhoewel het verkeersaanbod zal toenemen is de Laan van Meerwijk als gebiedsontsluitingsweg ingericht en ligt het aantal voertuigen per etmaal vele malen lager dan gebruikelijk is voor een gebiedsontsluitingsweg. Dit, in samenhang met de extra verkeersmaatregelen die rondom de scholen aan de Laan van Meerwijk worden getroffen, geeft geen aanleiding tot de aanname dat de verkeersveiligheid zal verslechteren. Dit standpunt wordt door inspreker ook niet verder onderbouwd. e. Zie onder d. f. Indien iemand van mening is dat de wijziging van het	c. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. d. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. e. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. f. Reactie leidt niet tot aanpassing
--	---	---	---

	van de wijzigingsbevoegdheid. Hiervoor zal een planschadeverzoek worden ingediend. De wijziging heeft een zodanig waardeverminderend effect op omringende onroerende zaken dat voor de haalbaarheid van het plan moet worden gevreesd. Een reden te meer om te zoeken naar alternatieve locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt. g. In het kader van een belangenafweging dient rekening te worden gehouden met het feit dat de openstelling van de bussluis onnodig is daar het omleggen van de N201 het plaatselijke verkeer, dat zich van Meerwijk-Oost naar Meerwijk-West wil verplaatsen, vrije doorgang krijgt over het huidige tracé van de N201 door Uithoorn, dat nu dikwijls door files is gestremd. h. Daarbij opgeteld het feit dat er grote weerstand bestaat onder de bewoners tegen het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid maakt dat het wijzigingsplan niet in procedure moet worden gebracht.	bestemmingsplan leidt tot planschade dan kan deze een verzoek daartoe indienen. Dit staat echter los van onderhavige wijzigingsprocedure. g. Dit standpunt wordt niet gedeeld. Zoals hiervoor aangegeven, hanteert de gemeente het algemene uitgangspunt dat iedere wijk/locatie zo goed mogelijk bereikbaar moet zijn en dat eenzijdige ontsluiting zoveel mogelijk moet worden vermeden. Het beleid is dan ook om wijken op twee manieren te ontsluiten. Met de openstelling van de verlegde N201 is geen sluipverkeer meer door de wijk te verwachten. Ondanks dat op de N196 minder verkeer te verwachten is, vormt de route via de N196 een aanzienlijke omrijroute welke door het openstellen van de bussluis aan bewoners van Meerwijk-West bespaard blijft. h. Wat betreft de vermeende grote weerstand is de gemeente van oordeel dat hiervan geen sprake is. Het aantal zienswijzen dat is ingediend is minimaal ten opzichte van het aantal huishoudens <aantal> dat woonachtig is in Meerwijk. Dit geldt eveneens voor de procedure rondom het verkeersbesluit en het in 2011 vastgestelde bestemmingsplan Meerwijk.	van het wijzigingsplan. g. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. h. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
Zienswijze 4	a. Het openen van de bussluis is in strijd met eerder geldende beleidskaders en met eerder opgewekte verwachtingen, onder ander dat die bussluis er zou blijven. Bewoners hebben indertijd de woningen gekocht en gehuurd erop vertrouwend dat de bussluis	a. Zie reactie bij zienswijze 1, onder a.	a. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

	er zou blijven, een kindvriendelijke wijk, verkeersluw met veel natuurgroen, vogels en andere dieren. b. De bussluis vormt nu een veiligheidspunt voor de kinderen en ouderen. Openstelling is niet verantwoord gelet op de woonfunctie van de wijk, de functie van woonstraten en de enorme nadelen die openstelling met zich mee gaat brengen op het punt van de leefbaarheid. c. Verkeersbeperkende maatregelen zullen in het geheel niet of in onvoldoende mate helpen. Niet iedereen houdt zich hieraan. De veiligheid is op geen enkele wijze geborgd. Deze en navolgende overwegingen hebben op meerdere plaatsen in Nederland geleid tot een rechterlijk besluit de bussluizen niet zo maar te openen voor doorgaand verkeer. Dit is begrijpelijk en terecht. Zie bijvoorbeeld de discussie in Hoofddorp over de bussluis Waddenweg/Deltaweg in Hoofddorp. Daar voert de gemeente de argumenten waarom het voortzetten van de opening van de bussluis niet verantwoord is. Wegens het ontbreken van ieder maatschappelijk draagvlak heeft de gemeente aldaar beargumenteerd waarom de bussluis niet open mocht blijven. Dit is een goed precedent waar de gemeente van kan leren. d. De opening van de bussluis heeft geen doel. De aanwezigheid van de bussluis was vanaf aanvang bij iedereen bekend en duidelijk. De argumenten die toen golden, gelden nog steeds. Niet duidelijk is gemaakt waarom tot opening wordt overgegaan. Het vergroten van onderling contact is een nietig en onzinnig argument. Dat maken de bewoners zelf wel uit.	b. In de huidige situatie geldt dat er ook al verkeer (lees: bussen) rijdt. De bussluis houdt in die zin geen veiligheidspunt in. Nu moet een ieder ook al rekening houden met het verkeer. Zoals aangegeven worden in verband met de openstelling van de bussluis rondom de scholen maatregelen getroffen om een verkeersveilige schoolomgeving te realiseren. c. De gemeente deelt dit standpunt niet. Niet gebleken dan wel aangetoond is dat de maatregelen die worden getroffen onvoldoende en/of onjuist zijn. Andere rechterlijke uitspraken over vergelijkbare situaties zijn de gemeente niet bekend. Wat betreft de situatie in Hoofddorp is het de gemeente bekend dat de genoemde bussluis aldaar eerst tijdelijk is opengesteld. Na evaluatie van deze tijdelijke openstelling, waarbij is geconcludeerd dat de openstelling goed is gevallen en negatieve effecten zich niet of nauwelijks hebben voorgedaan, is besloten om de bussluis definitief open te stellen voor al het verkeer. d. In het wijzigingsplan en onderhavige beantwoording van de ingebrachte zienswijzen is uitgebreid toegelicht waarom is besloten om de bussluis open te stellen. Hiernaar wordt dan ook verwezen.	b. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. c. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. d. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
--	---	---	---

	e. De veiligheid laat openstelling niet toe omdat onder andere de doorgaande routes in de te verbinden wijken niet zijn en worden ingericht op het vele verkeer. Openstelling is in strijd met het landelijke beleid om in woonwijken sluipverkeer te weren en die wijken te ontzien. Dit leidt ook tot parkeer- en verkeersproblemen bij de scholen en een onacceptabele verkeerdruk op de doorlopende weg. f. De openstelling is in strijd met de milieu-uitgangspunten. Het is een aanval op het aangrenzende natuurgebied en de groenstrook en in strijd met de uitgangspunten van de EHS. In de directe omgeving bevinden zich zeldzame dieren. g. Openstelling is in strijd met de Wet geluidhinder 2007 en de Wet luchtkwaliteit 2007. De uitstoot van uitlaatgassen, waaraan de kinderen en docenten de hele dag worden blootgesteld is niet redelijk en in strijd met de gezondheidsnormen. Er zijn voorbeelden, onder andere in Hoofddorp waar de gemeente/rechter in een gelijksoortige situatie het openen van de busluis heeft verboden. h. Er is geen maatschappelijk draagvlak voor dit voorstel. De gemeente is eerder via de klankbordwerkgroep volledig geïnformeerd over de opvatting van de bewoners en andere betrokkenen. Daar is op geen enkele wijze rekening mee gehouden, ergo het overleg is tijdens de gemeente afgebroken. Nu er geen draagvlak is en de gemeente ook geen ander belang heeft, kan de gemeente, ook na inschakelijking van deskundigen, niet overgaan tot opening van de busluis.	e. Zoals blijkt uit het wijzigingsplan en onderhavige Nota zienswijzen worden diverse maatregelen getroffen om de (verkeers)veiligheid te borgen. Om de veiligheid te borgen worden diverse maatregelen getroffen. Het is de gemeente daarnaast niet duidelijk op welk landelijk beleid wordt gedoeld. f. Zie reactie bij zienswijze 2, onder g. g. Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd, blijkt dat uit het oogpunt van geluid en luchtkwaliteit geen bezwaren bestaan tegen de openstelling. Dit standpunt wordt niet gemotiveerd bestreden. Er bestaat derhalve geen aanleiding om de conclusies te twijfelen. Voorbeelden, zoals in Hoofddorp zijn de gemeente niet bekend. Wat betreft de situatie in Hoofddorp wordt verwezen naar de reactie bij punt c. h. De gemeente deelt het standpunt niet dat er geen draagvlak is. Dit wordt min of meer bevestigd door het beperkt aantal zienswijzen. Daarnaast is in het besluit en de beantwoording van de ingebrachte zienswijze ingegaan op de gemaakte belangenafweging. Zie reactie bij zienswijze 3, onder punt g.	e. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. f. Reactie leidt tot aanpassing van het wijzigingsplan. g. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. h. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
--	--	--	--

	i. De gevolgde procedure is in strijd met goed bestuur en er is niet voldaan aan de wettelijke bezwaarprocedure. Het proces heeft onder leiding van de wethouder niet op transparante wijze plaatsgevonden. j. De gemeente wordt hierbij alvast aansprakelijk gesteld voor alle mogelijke schade en kosten van welke aard dan ook als direct of indirect gevolg van een besluit tot openstelling van de bussluis. Nu de schade voorzienbaar is en door de schuld van de gemeente zeker zal ontstaan, zal sprake zijn van onrechtmatig handelen van de gemeente. Het verkeersbesluit zoals dat er ligt, geeft geen enkele waarborg voor veiligheid. k. Afgevraagd wordt of de openstelling wel in de structuurvisie past. Winkeliers die voor openstelling zijn, gaan enkel voor eigen gewin zonder oog voor kinderen en bewonersbelangen. Het winkelcentrum blijft na omlegging van de N201 op dezelfde manier via de oude N201 bereikbaar waarbij het verkeer via bestaand wegennet wordt afgewikkeld. De druk op de oude N201 neemt zoiezo af waardoor het Amstelplein beter bereikbaar is. Indien de bussluis open gaat, wordt het nog rustiger op deze weg terwijl de leefbaarheid in de woonwijken in Meerwijk tot op een onaanvaardbaar niveau wordt aangetast. l. Afgevraagd wordt hoe de gemeente één en ander gaat financieren. Wie gaat de kosten van voorbereiden, aanleg, te betalen schadeclaims, planschade etc. betalen? Als er geen voldoende financiering is, is dat op zich al reden om van het omstreden plan af te zien.	i. Dit standpunt wordt niet gedeeld. De procedure is gevoerd conform de regels uit de Wet ruimtelijke ordening. j. Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. k. In de reactie op zienswijze 1 onder a is uitgebreid gemotiveerd waarom de gemeente heeft besloten tot openstelling. Dit besluit is niet ingegeven door het vermeende gewin van de winkeliers in het dorpscentrum. l. Hiervoor is geld begroot. Het totale beschikbare budget is 550.000. De Raad heeft op 4 juli 2013 bezuinigingsrichtingen aangeduid, noodzakelijk om Uithoorn ook in de toekomst een financieel gezonde gemeente te laten zijn. Er is niet voor gekozen om dit project niet uit te voeren.	i. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. j. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. k. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. l. Reactie leidt tot aanpassing van paragraaf 6.1 van de toelichting van het wijzigingsplan.
Zienswijze 5	a. Het plan is strijdig met de uitgangspunten zoals	a. Het standpunt dat het plan strijdig is met het RVVP	a. Reactie leidt niet tot aanpassing

	genoemd in het Regionaal Verkeers- Vervoersplan (RVVP 2004). Het plan voldoet niet aan de uitgangspunten '2 gebiedsgericht aanpak op basis van kenmerken van een gebied' en '4. duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid'. Het past niet om een doorgaande weg aan te leggen nabij een basisschool en een ecologische groenzone. Hiermee worden de leefbaarheid en veiligheid niet gediend. Daarnaast neemt de overlast toe door toename verkeersbewegingen en toename geluid en fijnstof. Daarbij wordt opgemerkt dat het RVVP wordt geactualiseerd. Gemotiveerd moet worden waarom niet het nieuwe RVVP wordt afgewacht. b. Het plan is in strijd met het Uitvoeringsprogramma RVVP2014. In paragraaf 3.8.4 wordt immers aangegeven dat wordt gewerkt aan een veilige schoolomgeving op de Laan van Meerwijk. De openstelling en toename van verkeer verdraagt zich niet met dit standpunt. c. Ten onrechte wordt er vanuit gegaan dat nu de gronden met de bestemming 'natuur' niet in de EHS liggen er geen effect is op de EHS. Gezien de ligging nabij de EHS en de verbinding hiermee, is er een redelijke kans dat het plan hierop wel effecten heeft. Hierbij wordt gedacht aan het verstoren van de rust voor vogels, amfibieën en (mogelijke) vleermuizen door de toename van gemotoriseerd verkeer, de invloed van verlichting van de hoeveelheid koplampen die 's nachts zullen passeren en mogelijk verdwijnen van voedselbronnen door een verhoogde concentratie in de directe omgeving.	2004 wordt niet gedeeld. In het wijzigingsplan en hiervoor is voldoende gemotiveerd dat het plan voldoet aan genoemde uitgangspunten. Het gaat hier immers om een gebiedsgerichte aanpak waarbij oog is voor zowel de leefbaarheid als de veiligheid. Zoals aangegeven, wordt de wijziging doorgevoerd nadat de N201 is opengesteld. Hiervan is inmiddels sprake. Er bestaat dan ook geen aanleiding om een eventuele wijziging van het RVVP af te wachten. Daarbij geldt dat ons geen signalen bekend zijn, waarom het plan niet in het nieuwe RVVP zou passen. b. Het standpunt dat sprake is van strijd met het Uitvoeringsprogramma 2014 wordt niet gedeeld. Voor zover relevant is in het Uitvoeringsprogramma opgenomen dat de gemeente Uithoorn en Stadsregio Amsterdam gezamenlijk werken aan de realisatie van een verkeersveilige schoolomgeving bij diverse basisscholen in Uithoorn. In 2014 wordt gewerkt aan de Laan van Meerwijk. c. Zie reactie bij zienswijze 2, onder g.	van het wijzigingsplan. b. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. c. Reactie leidt tot aanpassing van het wijzigingsplan.
--	---	---	---

	d. Dat geen onderzoek is gedaan naar de flora en fauna is in strijd met de verplichtingen uit de Flora- en Faunawet, de Habitatrichtlijn en het beginsel van een zorgvuldige voorbereiding van besluiten. e. Door de toename van geluidsbelasting zal het woongenot worden aangetast. Zelfs na de toepassing van mitigerende maatregelen is reclamant tegen de openstelling voor al het verkeer. Reclamant is hier gaan wonen vanwege de rustige ligging van de woningen. f. Reclamant is het niet eens met het vaststellen van een hogere waarde voor zijn woning. Hierdoor daalt de waarde en wordt het woongenot aangetast omdat er meer geluid wordt toegestaan op de gevel van de woning en dus in de tuin. Ook wordt het onmogelijk om het huis nog te luchten zonder geluidsoverlast van voorbijrijdende auto's. g. Gevreesd wordt voor trillinghinder. Het uitgevoerde onderzoek kan niet worden gezien als een volwaardig trillingsonderzoek als bedoeld in de wijzigingsbevoegdheid. Het onderzoek gaat immers uit van aannames gebaseerd op generieke gegevens, die nog niet met metingen zijn onderbouwd. Uit de aannames komt dat de te verwachten trillingshinder precies op de maximaal toegelaten grenswaarde zit. Wanneer deze berekeningen worden gevalideerd met metingen bestaat de kans dat deze boven de maximaal toegestane grenswaarde uitkomt. h. Op pagina 12 van de toelichting wordt gesproken over een verkeersonderzoek middels modellen. Dit onderzoek is niet bijgevoegd bij de ter inzage gelegde stukken. De gegevens en/of conclusie kunnen derhalve	d. Zie reactie hiervoor onder punt c. e. De gemeente erkent dat de woonsituatie wijzigt. Echter de gemeente is van oordeel dat als gevolg van de openstelling niet onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat. Daarbij geldt dat de gemeente beleidsvrijheid heeft om na afweging van belangen een bestemming te wijzigen. f. Voor het vaststellen van de hogere waarde wordt een aparte procedure gevoerd. In dat kader wordt de zienswijze behandeld. g. In het kader van de wijzigingsprocedure is aan hand van de richtlijn Meet- en beoordelingsrichtlijnen een trillingsonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat in de toekomstige situatie geen sprake zal zijn van trillingshinder. Niet gebleken dan wel aangetoond is dat dit onderzoek onjuist of onvolledig is h. Zie reactie zienswijze 2, onder b en h.	d. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. e. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. f. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. g. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. h. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
--	--	--	---

	niet worden getoetst. i. Uit de toelichting blijkt niet dat er daadwerkelijk geen sluipverkeer meer van de N196 door Meerwijk zal gaan na de omlegging van de N201. De beoogde 'knip' van de N196 zal er juist toe kunnen leiden dat er meer (sluip)verkeer gebruik gaat maken van de Laan van Meerwijk. De conclusie uit het verkeersonderzoek wordt dan ook betwijfeld. j. Verzocht wordt om de mogelijkheid tot het bouwen van gebouwen op de gronden met de bestemming 'verkeer' uit het bestemmingsplan te verwijderen. Gezien de functie van het plangebied, verdraagt het zich er niet mee dat in het plangebied gebouwen worden opgericht. Indien gebouwen worden opgericht binnen het plangebied is het niet mogelijk de beoogde functie te verwezenlijken. De realisatie van bushokjes kan ook worden geregeld middels de binnenplanse vrijstellingsbevoegdheid van artikel 7.1 onder a. Dit komt overeen met het doel van artikel 3 volgens de toelichting (blz. 25). Volgens de toelichting mogen immers alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.	i. Dit standpunt wordt niet gedeeld. De genoemde knip zal tot een verdere reductie van het aantal voertuigen dat gebruik maakt van de N196 leiden. Wat resteert is bestemmingsverkeer. j. De wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan Meerwijk betreft enkel het schrappen van de aanduiding 'ov'. Het aanpassen van de planregels is derhalve niet mogelijk.	i. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. j. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
Zienswijze 6	Deze zienswijze is hetzelfde als zienswijze 5 met uitzondering van het aspect 'hogere waarde' en 'isolerende maatregelen'.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 5.	Zie reactie bij zienswijze 5.
Zienswijze 7	a. De busluis is ooit aangelegd om sluipverkeer bij een vastlopende N201 tegen te gaan. Nu de N201 is omgelegd en de Koningin Maximalaan niet meer regelmatig vastloopt, kun je zeggen dat er geen reden meer is om de busluis te handhaven. Het is echter niet noodzakelijk om de busluis weg te halen. Van elke locatie in Meerwijk is elke andere locatie in Uithoorn binnen 7 minuten bereikbaar. Voor de	a. Zie reactie zienswijze 1, onder a.	a. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

	ondernemers in het centrum is het ook geen noodzaak. Toeleveranciers komen makkelijker, veiliger en sneller via de Koning Maximalaan. b. De N201 kan en zal door incidenten altijd overbelast raken. Denken dat met de N201 meer kan dan alleen het verkeer uit Uithoorn halen, is een utopie. Wel kan er meer bedrijvigheid worden aangetrokken, dat levert weer meer verkeer op, waardoor de weg weer sneller vol zit. Dit verkeer zal zijn weg zoeken langs nieuwe wegen. Het uitblijven van sluipverkeer, zowel via Meerwijk als langs de Roestboulevard Thamerlaan is niet garanderen. c. Na de 'garageknip' wordt vrachtverkeer naar Zuid-Holland via de Irenebrug en A.C. Verhoefweg onmogelijk. De Kwakel is smal en bochtig en heeft een 30km zone. De enige overblijvende route is via de Legmeerdijk/Noordzuidroute, dat is ver uit de buurt. Nu al zoekt vrachtverkeer regelmatig via Meerwijk deze route. In Meerwijk-West staat het bord doodlopende weg nog geen 100 meter voor de bussluis en ontbreekt een voormelding op de Watsonweg. Wat er nu al aan vrachtverkeer bij de bussluis strandt, is een fractie van wat mag worden verwacht als de bussluis weg is. Dit is dus toch een potentiële sluiproute of gewoon een alternatief. d. Bij de scholen is het nu optimaal verkeersluw. De veiligheid zal afnemen door toename van het verkeer, ook sluipverkeer.	b. Na de openstelling van de bussluis is de verwachting van de gemeente dat de weg alleen door bewoners wordt gebruikt en niet voor sluipverkeer. Een toename van verkeer is dus niet het gevolg van sluipverkeer. c. Het is niet aannemelijk dat vrachtverkeer met bestemming Zuid-Holland voor een route door Meerwijk kiest. Voor zover vrachtverkeer voorbij gaat aan bebording richting het hoofdwegenet, is het na openstelling van de bussluis inderdaad mogelijk dat(eventueel verdwaald) vrachtverkeer via de Laan van Meerwijk alsnog wordt teruggeleid naar het hoofdroutenet. Waar nu een knelpunt ontstaat vanwege de bussluis, wordt dit juist voorkomen door openstelling van de bussluis. De Laan van Meerwijk is een gebiedsontsluitingweg waar alle verkeer van gebruik kan maken. Dit maakt niet dat de Laan van Meerwijk alsnog als sluiproute voor vrachtverkeer zou fungeren.<nog toelichten> d. Het is juist dat sprake is van een verkeerstoename. Zoals in het wijzigingsplan en hiervoor is aangegeven, worden voorzieningen getroffen om de veiligheid rondom de scholen te borgen.	b. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. c. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan. d. Reactie leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
--	--	---	---