

Artikel 10 BRO Voorontwerp-bestemmingsplan 'Omlegging N201 De Ronde Venen'

	Naam	Reactie	Antwoord
1	Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen	De toelichting is op onderdelen gedateerd. Verzocht wordt om dit aan te actualiseren. Ten aanzien van archeologie wordt opgemerkt dat het overleg met de provinciaal archeoloog nog niet heeft plaatsgevonden. Verzocht wordt om bij aanbieding van het plan als ontwerp hierop wordt teruggekomen. Tevens zal nader moeten worden ingegaan op de eventuele gevolgen voor de geplande wegaanleg. Ten aanzien van de EHS moet thans nog uit worden gegaan van de bestaande situatie. Voor de mogelijke verlegging van deze EHS moet een afweging en de uitkomsten van deze afweging inzake het nee-tenzij principe in de toelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen. De geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Uithoorn/ Amstelskade overlapt een klein gedeelte van het plangebied, dit moet worden opgenomen op de plankaart. Ten aanzien van externe veiligheid wordt gevraagd om de provinciale ambitiewaarden in de tekst op te nemen. Verzocht wordt het luchtkwaliteitsrapport van TNO aan het bestemmingsplan als bijlage toe te voegen. Aangegeven wordt dat de procedure hogere grenswaarde moet zijn afgerond voordat het bestemmingsplan kan worden	De verwijzingen naar beleidsdocumenten zal actueel worden gemaakt. De toelichting zal hierop geactualiseerd worden. Ten behoeve van het veldwerk is voorafgaand, in overleg met de provinciaal-archeoloog, een Plan van Aanpak (PvA) geschreven. De resultaten hiervan zijn besproken met het de provinciaal-archeoloog. Deze heeft vervolgens besloten dat er een karterend veldonderzoek uitgevoerd diende te worden, waarbij verdichtend is geboord. Geconcludeerd werd dat de westelijke kreekkrug dusdanig verstoord is, dat hier geen verder onderzoek noodzakelijk wordt geacht. Dit zal worden opgenomen in de toelichting. Er zal aandacht worden besteed aan de afweging voor het verplaatsen van de EHS. Er zal een nadere toelichting op het "nee-tenzij" principe worden gegeven. De geluidzone van het betreffende industrieterrein valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan en heeft daarom geen gevolgen voor dit plan. De tekst wordt op dit punt aangevuld. De provinciale ambitiewaarden betreffen 10-8 voor plaatsgebonden risico en voor groepsrisico 0,1 maal de oriënterende waarde. Het luchtkwaliteitsonderzoek wordt bij ter visie legging bij de stukken als bijlage toegevoegd. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

		vastgesteld. Er is nog geen overeenstemming tussen de provincie (als wegbeheerder) en de gemeente over het verkeerskundig ontwerp van de omlegging van de N201. Er worden wel enkele opties neergelegd, maar deze bevatten innerlijke strijdigheden waardoor geen van de opties aanvaard kan worden. Er zal eerst overeenstemming bereikt moeten worden over het ontwerp van de weg en verkeerskundige structuur alvorens dit in het bestemmingsplan wordt opgenomen. De bepaling in artikel 4, lid 4.2 is onduidelijk vanwege het ontbreken van zinsdelen. Tevens nog andere onduidelijkheden in dit artikel. In artikel 9 verdient het aanbeveling om een minimummaat voor faunapassages op te nemen.	Op dit moment is overleg gaande tussen provincie Noord-Holland, provincie Utrecht en de gemeente over het ontwerp van de weg. In dit overleg worden ook afspraken gemaakt ten aanzien van de kruising ter hoogte van de Tienboerenweg. Het streven is om het Definitieve ontwerp van de weg gereed te hebben voordat het ontwerpbestemmingsplan de vaststellingsprocedure zal doorlopen. De optie van het doortrekken van de parallelweg en het uitwerken van de wijzigingsbevoegdheid is niet meer aan de orde. Dit voorschrift wordt aangepast. Dit wordt in overweging genomen. De afmetingen van de faunapassage zal beperkt zijn omdat met de realisatie van het aquaduct al extra mogelijkheden worden gecreëerd voor een faunapassage.
2	N.V. Nederlandse Gasunie	Binnen het plangebied zijn geen leidingen of stations van het bedrijf aanwezig.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
3	Rijksdienst voor Monumentenzorg	-	-
4	BBA Personenvervoer NV	Er is geen bezwaar tegen het bestemmingsplan. Aandacht voor de busbaan. Tijdens de omlegging van de weg voorziet de BBA doorstromingsproblemen voor de buslijnen. Er wordt dringend gevraagd hier aandacht aan te besteden en de doorstroming van het openbaar vervoer als voorwaarde op te nemen in het bestek.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij het ontwerp van de weg gaat het in eerste instantie om een goede en veilige verkeerskundige situatie voor de langere termijn te realiseren. De tijdelijke maatregelen en faseringen zijn hieraan ondergeschikt. De provincie Noord-Holland hanteert bij werk in uitvoering de 10 minuten regel. Dit betekent dat verkeer tijdens de werkzaamheden niet meer vertraging mag ondervinden dan 10 minuten ten opzichte van de autonome situatie. Deze regel zal ook gelden voor het openbaar vervoer. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan het Voor

			Ontwerp van de weg, dit wordt gevolgd door het Definitief Ontwerp. Daarna wordt pas bestek gemaakt. In deze fase van het bestemmingsplan is het nog te vroeg om rekening te houden met de wensen van de BBA.
5	Welstand en Monumenten Midden Nederland	Er zijn geen voorschriften aangetroffen die op voorhand het realiseren van welstandshalve aanvaardbare bebouwing in de weg staan. De reactie op het voorontwerp voor het aquaduct is apart verwoord in het advies van 19 juli 2006.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Dit advies is bekend en ter kennisgeving naar provincie Noord-Holland gestuurd.
6	Waternet, drinkwater, beleid en planvorming	De bestaande leidingstrook van de WRK ligt op een andere plaats dan de geprojecteerde leiding op de plankaart. Gevraagd wordt dit aan te passen. Wanneer de plannen voor de omlegging van de weg over bestaande leidingstroken geprojecteerd blijft dienen er aanvullende maatregelen te worden genomen ter bescherming van de leiding. Bij verlegging van de leiding worden de verleggingskosten aan de gemeente doorberekend. Tevens dient een nieuw opstalrecht te worden afgesloten.	Dit zal worden aangepast aan de hand van de ingediende tekening van Waternet. De ligging van de leidingen is bekend. Er wordt nagegaan of er ter plaatse van de kruising N201 – Tienboerenweg een optimalisatie ten gunste van deze leidingen mogelijk is. Als het vanuit het wegontwerp noodzakelijk is, zullen voorzieningen voor de leidingen worden genomen. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen en besproken met de provincie.
7	NS Commercie, bedrijfs- en productontwikkeling	Er zijn geen belangen in het geding voor het bedrijf.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
8	Brandweer Regio Utrechts Land	De externe veiligheidssituatie verbetert ten opzichte van de huidige situatie, er zal verder geen advies worden uitgebracht. Voor overige brandweer- en hulpverleningsaspecten wordt geadviseerd om in overleg te treden met de lokale brandweer.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Dit advies wordt opgevolgd.
9	Woonadviescommissie VAC, De Ronde Venen	Men kan zich vinden in het gekozen tracé. Er wordt zorg uitgesproken over de capaciteit van de N201, slechts 2-baans.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Het centrale idee achter het Masterplan N201 is om de N201 uit de dorpskernen te halen en een betere aansluiting op rijkswegen te creëren. Deze aansluitingen op rijkswegen zijn voorzien naar rijksweg A4 waar twee nieuwe aansluitingen komen en rijksweg A9 waar de aansluiting van de Fokkerweg op de rijksweg A9

		Er wordt een link met het beleidsplan verkeer en vervoer gemist. Een nieuwe ontsluiting van Mijdrecht bij Hofland kan bij strekking van de N201 de leefbaarheid bevorderen. Zorg voor de natuur nabij de Vinkeveense Plassen verdient aandacht. Door een beter gesitueerde 80-km weg kan een vlottere doorstroming van het verkeer plaatsvinden.	wordt verbeterd. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat extra verkeer door de kernen van Amstelhoek, Mijdrecht en Vinkeveen gaat. Op basis van het Masterplan N201 en de bijbehorende verkeersprognoses zal een 2-baansweg dus voldoende capaciteit hebben in De Ronde Venen. De aanpassingen van de N201 nabij de bocht “Liefkenshoek” te Mijdrecht maakt geen deel uit van dit project. De aanpassingen aan de N201 nabij Vinkeveen (“Ondertunneling Vinkeveen”) maakt geen onderdeel uit van dit project.
10	KPN	Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
11	Gemeente Uithoorn, Postbus 8, Uithoorn	Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding voor het kenbaar maken van een zienswijze. Er wordt van uitgegaan dat het plan in overeenstemming is met de Realisatieovereenkomst N201 en de bijbehorende scopewijziging ten aanzien van de passage van de Amstel.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Het plan is in overeenstemming met de Realisatieovereenkomst N201 en in overeenstemming met de scopewijziging. Er vindt afstemming plaats tussen de provincie Noord-Holland, Utrecht en gemeente De Ronde Venen over het definitieve ontwerp van de weg.
12	De Groene Venen	Het bestemmingsplan behandelt de verkeersproblematiek te geïsoleerd. Gevreesd wordt voor een aanzuigende werking van de N201 van verkeer dat eigenlijk gebruik zou moeten maken van het rijkswegenstelsel. De passage van de Amstel moet via een aquaduct uitgevoerd worden en een brug moet worden uitgesloten. Ten behoeve hiervan moet artikel 11 uit de voorschriften worden aangepast. De definitie van faunapassage moet aan de begrippenlijst worden toegevoegd. Verder zouden de faunapassages en de diverse uitvoeringsopties al in dit stadium nader moeten worden omgeschreven.	Het idee achter het Masterplan N201 is dat er juist een snellere route wordt gecreëerd richting de A9 en de A4 zodat er juist geen extra doorgaand verkeer door De Ronde Venen zal rijden. De passage van de Amstel zal worden uitgevoerd door middel van een aquaduct. De mogelijkheid voor de bouw van een hoge brug zal uit de voorschriften worden verwijderd. Er wordt een begripsbepaling voor een faunapassage opgenomen. De uitvoering van de faunapassages komt aan bod bij het ontwerp van de weg, het bestemmingsplan regelt alleen de planologische mogelijkheid voor een faunapassage.

		De herplanting zou aan een inspraakprocedure moeten worden onderworpen. Er is toch sprake van versnippering van een gebied in de droogmakerij, dit omdat de oude N201 blijft bestaan. Dat zal mogelijk weer schade berokkenen aan de stand van de fauna.	De herplanting vindt plaats via de Boswet. De Boswet kent geen wettelijke grondslag voor inspraak. Op basis van de Boswet zal dus geen inspraak plaatsvinden wanneer wordt overgegaan tot herplanting. Zoals aangegeven in de plantoelichting zijn de effecten beperkt gezien de afwezigheid van bijzondere soorten en de omvang van resterende leefgebieden. Deze barrièrewerking wordt verminderd door de aanleg van faunapassages zoals opgenomen in de voorschriften en op de plankaart.
13	Vitens	Het laatste gedeelte van variant B komt net binnen het voorzieningengebied van Vitens (in gedeelte Amstelhoek). In dit gebied liggen (distributie)leidingen. Gevraagd wordt om de N201 zodanig in te passen dat de leidingen bereikbaar zijn en blijven in de toekomst.	Er wordt nagegaan of ter plaatse van de kruising N201 – Tienboerenweg een optimalisatie ten gunste van deze leiding mogelijk is. Als het vanuit het wegontwerp noodzakelijk is, zullen voorzieningen voor de leidingen worden opgenomen.
14	Brandweer	De nieuwe situatie betekent een verbetering voor de bebouwde situatie in Amstelhoek. De N201 is een doorgaande route voor gevaarlijke stoffen, de brandweer moet hier adequaat kunnen optreden. De bereikbaarheid voor brandweervoertuigen moet aandacht krijgen en er moet voldoende bluswater zijn. Bij het ontwerp van de watergangen langs deze weg wordt verzocht hier rekening mee te houden.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. De brandweer wordt betrokken bij het opstellen van het ontwerp van de N201 met bijhorende watergangen en overige voorzieningen.
15	Westhoek Wonen	Er zijn geen bezwaren tegen het voorontwerp-bestemmingsplan.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
16	Kamer van Koophandel	Men wil nauw betrokken blijven bij de verdere ontwikkelingen en uitwerkingen van de N201. Er worden zorgen geuit over de capaciteit van de weg. De weg zou als 2x2 rijbanen moeten worden uitgevoerd.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Er is een mogelijkheid om de organisatie te abonneren op nieuwsbrieven over het project, zie hiervoor de website www.noord-holland.nl. Het centrale idee achter het Masterplan N201 is om de N201 uit de dorpskernen te halen en een betere aansluiting op rijkswegen te creëren. Deze aansluitingen op rijkswegen zijn voorzien naar rijksweg A4 waar twee nieuwe aansluitingen komen en rijksweg A9 waar de aansluiting van de Fokkerweg op de rijksweg A9 wordt verbeterd. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat extra verkeer door de kernen van Amstelhoek, Mijdrecht en Vinkeveen gaat. Op basis van het Masterplan N201 zal een 2-baansweg

		Gevraagd wordt of er een mobiliteitstoets is uitgevoerd en of er rekening is gehouden met de toename van de verkeersintensiteit. Het effect van verlichting ten aanzien van de verkeersveiligheid moet onderzocht worden.	dus voldoende capaciteit hebben in De Ronde Venen. Dit blijkt ook uit de berekeningen uit het verkeersmodel N201. Op basis hiervan is de verkeersintensiteit berekend op basis waarvan het ontwerp van de infrastructuur is opgesteld. Er heeft uitgebreid verkeerskundig onderzoek plaatsgevonden. De verkeersgegevens voor de toekomstige situatie zijn berekend met het Verkeersmodel N201. In dit model zijn ontwikkelingen in een ruim gebied rond de N201 opgenomen en worden de gevolgen voor de verkeersstromen berekend aan de hand van gemiddelde verplaatsingskenmerken van de inwoners en werkgelegenheid. Met een dergelijk verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten van een bepaalde (nieuwe) infrastructuur te berekenen. De omvang van de te verwachten verkeersintensiteit bepaalde mede het ontwerp van de infrastructuur (aantal rijstroken, verkeersregeling etc.). Het verkeersmodel N201 is toegepast voor alle onderdelen van het Masterplan N201. Bij de berekening van de verkeersintensiteiten is rekening gehouden met de autonome ontwikkeling van de omvang van de bevolking en de groei van de werkgelegenheid. Nieuwe woon- en werklocaties in een groot gebied rond de N201 zijn daarbij in beschouwing genomen. Bovendien is rekening gehouden met extra ontwikkelingen die samenhangen met de omlegging van de N201; de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen rond de Omlegging van de N201: Greenparc Aalsmeer, SLP langs de Kruisweg, A4-zone e.d. Bij het ontwerpen van de openbare verlichting langs provinciale wegen wordt altijd rekening gehouden met de geldende normen. Hierdoor kan er in principe nooit een verkeersonveilig verlichtingsontwerp ontstaan.
17	Rijkswaterstaat Utrecht	Het voorliggende plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

18	Waternet	Het verschil tussen het MBP en het lokaal aanwezige maaiveldniveau is minder dan de genoemde 6 meter, dit moet nog concreet vastgelegd worden. De ligging van de kernzone en beschermingszone staan nu onjuist op de tekening aangegeven. De breedte van deze zone moet minimaal 27 meter zijn en kan oplopen tot 36 meter. Ten aanzien van het bestemmingsplan zijn er een aantal (tekstuele) opmerkingen gemaakt: Blz. 9 en 13, een aantal tekstuele opmerkingen. Blz. 17, externe veiligheid. De waterstaatkundige veiligheid (risico's) is ook onderdeel van de externe veiligheid. Gevraagd wordt om dit ook hierbij op te nemen. Blz. 28-33, er zal nader onderzoek moeten worden gedaan naar de aantasting van de kernzone van de waterkering bij een aquaduct en bij een brug. Dit geldt ook voor kabels en leidingen, geluidschermen, faunapassages e.d. voor zover deze nabij de waterkering komen te liggen. De ligging van de kanteldijk en noodkering moeten in het bestemmingsplan komen te staan en moeten de status van (neven) bestemming waterkering krijgen. Er moet nog nader onderzocht worden met welke ruimtereservering rekening moet worden gehouden. In de dwarsprofielen ontbreken nog de waterkeringen. Het betreft geen 'primaire' waterkering maar een boezemwaterkering (secundair). Onduidelijk is waar de huidige leidingstroken lopen.	Dit zal concreet worden vastgelegd. De plankaart zal hier in overleg met Waternet op worden aangepast. De tekst zal hierop worden aangepast. De waterstaatkundige veiligheid van de gemeente wordt voldoende gewaarborgd door de noodschuif nabij de Amstel. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Vanuit AGV is aangegeven dat een noodschuif als afdoende oplossing in het kader van veiligheid geaccepteerd wordt. Hierdoor is geen extra ruimtereservering noodzakelijk. Er wordt een dwarsprofiel opgesteld van de waterkering in combinatie met het aquaduct. Deze benaming zal worden aangepast. De leidingstroken zijn met een aparte bestemming op de plankaart opgenomen.
----	----------	--	--

		Bij de aansluiting N201 op de Tweede Bedijking kan ook de functie (het belang) van de waterkering, gelegen tussen de 1^e en 2^e bedijking, aan de orde komen. Deze waterkering staat (nog) niet op de tekening. Ten aanzien van de voorschriften het volgende: Het waterschap hanteert als uitgangspunt dat de opstuwing bij een nieuw aan te leggen duiker niet meer dan 3 mm mag zijn. Het betreft geen primaire waterkering. De beschrijving van de dubbelbestemming waterkering in dit bestemmingsplan strookt niet met de vigerende bestemming. Er wordt een voorstel gedaan voor een andere beschrijving. Ten aanzien van de plankaart: De hoofdwatgang moet ten noorden van het tracé en dus ook ten noorden van de parallelweg komen te liggen. Nu staat de hoofdwatgang tussen de parallelweg en de hoofdwatgang ingetekend en moet er met veel duikers gewerkt worden, dit is onwenselijk. De parallelweg en de hoofdwatgang moet omgekeerd worden op de tekening. De plankaart moet worden aangepast ten aanzien van de breedte van de kernzone en de beschermingszones van de waterkeringen.	De plankaart zal op dit punt worden aangepast. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Dit zal worden verwerkt in de voorschriften. Het voordeel van de ligging van de watgang zoals opgenomen op de plankaart is dat er een fysieke scheiding is tussen de weg en de parallelweg en dat de percelen vanaf de parallelweg rechtstreeks bereikbaar zijn. Over de ligging van de watgang is overleg geweest tussen de provincie Noord-Holland en Waternet. Uiteindelijk is er gezamenlijk gekozen om de situatie zoals opgenomen op de plankaart te handhaven. Dit wordt verwerkt op de plankaart.
19	Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten	De keuze voor variant B wordt onderstreept omdat hierbij de openheid van het gebied gewaarborgd blijft. Er wordt zorg uitgesproken over de groenvoorzieningen. Wanneer de groenvoorzieningen vanuit functionele overwegingen niet noodzakelijk zijn wordt geadviseerd om deze weg te laten.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Uit het MER komt naar voren dat het niet gewenst is dat er opgaande beplanting wordt geplaatst, dit om de open structuur van het landschap te behouden.
20	VROM-Inspectie	Het voorontwerp-bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
21	Milieudienst Noord-west	Externe veiligheid	

	Utrecht	Geadviseerd wordt om in paragraaf 5.8 van de toelichting op te nemen dat een nadere omschrijving van het onderwerp “bedrijven – overige veiligheidswetgeving” niet hoeft plaats te vinden. Voor de toekomstige situatie ten aanzien van vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg ontbreken in de paragraaf prognoses van het transport aan gevaarlijke stoffen over de weg. De relevante gegevens uit het rapport over externe veiligheid voor de omlegging van de gehele N201 moeten worden gebundeld in paragraaf 5.8 van het bestemmingsplan. Er is ten aanzien van het plaatsgebonden risico door de provincie Utrecht een ambitiewaarde afgesproken. Een aantal objecten nabij het nieuwe tracé ligt binnen de afstand van 200 meter uit de weg en zijn in afwijking van de ambitiewaarde. Dit moet in de toelichting worden benoemd. Er moet verantwoording worden afgelegd over de zelfredzaamheid van mensen in het invloedsgebied van het groepsrisico. Dit moet in overeenstemming met de plaatselijke en regionale brandweer worden ingevuld. Geadviseerd wordt om nader onderzoek te verrichten naar een eventuele regulering van het vervoer gevaarlijke stoffen onder het aquaduct. Dit is voor de tunnel onder de ringvaart bij Aalsmeer wel gedaan. Dat de aansluiting van de N201 naar de Tweede Bedijking niet gebruikt zal worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen is niet juist. Er zal wel degelijk sprake zijn van vervoer van gevaarlijke stoffen (voor het bevoorraden van de particuliere propaantanks aan de Ringdijk, Amstelkade etc), maar het zal wellicht zeer	Uit de voorschriften van het bestemmingsplan blijkt dat dit bestemmingsplan de vestiging van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet regelt. Prognoses voor de groei van het aantal transporten zijn er tot 2010, de groei na 2010 is nog onbekend. De prognoses zullen in de toelichting worden opgenomen. Deze gegevens zijn gebruikt voor het opstellen van de toelichting. Aan het ambitieniveau voor groepsrisico wordt ruimschoots voldaan. Het ambitieniveau voor plaatsgebonden risico's wordt net gehaald. Dit wordt in de toelichting opgenomen. Dit wordt in de toelichting opgenomen. Voor de tunnel onder de Ringvaart Haarlemmermeer zijn verschillende onderzoeken in het kader van de tunnelveiligheid uitgevoerd. Er is onder andere een kwantitatieve risicoanalyse opgesteld. Het aquaduct onder de Amstel is er echter maar in beperkte mate te vergelijken met de tunnel onder de Ringvaart. Zowel qua lengte als qua breedte is het aquaduct veel kleiner dan de tunnel Het betreft hier een zeer gering aantal transporten waardoor de risico's op de omgeving nihil zijn.
--	---------	--	---

	beperkt zijn. Er zal onderzoek moeten worden gedaan of het plaatsgebonden- en groepsrisico nader onderzocht moet worden. Graag een toelichting op de zinsnede “er zijn geen inrichtingen in de nabijheid van deze aansluiting gevestigd waarvan de invloedssfeer over het plangebied loopt”. Er moet meer duidelijkheid komen over de transportleiding voor brandstof van defensie. Deze leiding moet getoetst worden aan externe veiligheid. Uitgangspunt moet zijn dat binnen de toetsingsafstand geen bebouwing wordt gerealiseerd. Geadviseerd wordt: Om de overweging ten aanzien van het Besluit externe veiligheid inrichtingen in het bestemmingsplan op te nemen. Om de overweging ten aanzien van overige bedrijven met een externe veiligheidsrisico in het bestemmingsplan op te nemen. De tekst over het vervoer van gevaarlijke stoffen te structureren en aan te vullen met toekomstige gegevens, met daaronder in ieder geval: - de toetsing aan de plaatsgebonden risicocontour voor de kans 10-6; - de toetsing aan de plaatsgebonden risicocontour voor de kans 10-8; - de verantwoording van het groepsrisico (op te stellen in overleg met de plaatselijke en regionale brandweer). Om nader onderzoek te laten verrichten naar een eventuele	Er zijn in de directe omgeving van het plangebied geen bevi- inrichtingen aanwezig waarvan de plaatsgebonden risicocontour over het plangebied loopt. Op basis van planologische bepalingen kunnen zich in de toekomst ook geen nieuwe risicovolle bedrijven vestigen in het plangebied. Derhalve valt er geen aandachtsgebied voor groepsrisico over het plangebied dat om nader onderzoek vraagt. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Nieuwe bebouwing binnen de toetsingsafstand is op basis van de voorschriften van het bestemmingsplan niet mogelijk. Ten aanzien van het onderwerp “Externe veiligheid” is een nieuwe toelichting opgesteld, hierin is rekening gehouden met de gemaakte opmerkingen.
--	---	---

	regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N201 ter plaatse van het mogelijk te bouwen aquaduct. Om de toetsing van de brandstofleiding aan de specifieke circulaire op te nemen in paragraaf 5.8 en zo mogelijk de toetsingsafstand die volgt uit de circulaire op te nemen in het bestemmingsplan. Om paragraaf 5.8 na genoemde aanpassingen ter beoordeling aan de milieudienst voor te leggen. Geluid De verwijzing naar de in het hoofdstuk Geluid opgenomen plattegronden is onduidelijk. Er worden een aantal algemene opmerkingen gemaakt waarvan aanpassing in de toelichting van het bestemmingsplan gevraagd wordt. Er wordt aandacht gevraagd voor de geluidsnormen voor het binnenniveau van de woningen. Ten aanzien van de reconstructie wordt aangegeven dat het zinvol is om een korte vermelding te maken van de weggedeelten die zijn bekeken/ berekend naast de te reconstrueren weggedeelten. Ten aanzien van de reconstructie m.b.t. de aansluiting van de Parallelweg op de bestaande N201 dient uitgegaan te worden van de situatie ná voltooiing van de nieuwe wegomlegging. De toetsing ten aanzien van de reconstructie dient plaats te vinden aan de bestaande N201.	De toelichting zal hier op aan worden gepast De toelichting wordt hier op aangepast door aan te geven hoe groot het onderzochte gebied is. Het plangebied valt in zijn geheel in het buitengebied, een hoger plafond voor binnenstedelijk gebied is derhalve niet aan de orde. Verder wordt ingegaan op de motivatie van de cumulatie van geluid met Schiphol. De toelichting zal hierop worden aangepast door aan te geven dat hiervan alleen sprake is bij nieuwe hogere grenswaarden, niet voor reeds toegekende hogere grenswaarden. In de toelichting zal een tabel met onderzochte adressen worden opgenomen.
--	---	---

	In verband met de wettelijke binnenniveaus ten aanzien van de woningen Mijdrechtse Zuwe 31,34 en 36 dienen nog gevelonderzoeken vermeld te worden. <u>Opmerkingen over het akoestisch rapport:</u> Er zijn een aantal “onduidelijkheden” ten aanzien van het akoestisch rapport. Er zal duidelijkheid gegeven moeten worden met betrekking tot deze punten. - de vernoeming van een aantal woningen nabij de nieuwe aftakking van de omleiding N201; - vragen met betrekking tot de gemodelleerde wegen en grootte van het aandachtsgebied nabij de gewijzigde aansluiting van de Ringdijk 2^e Bedijking; Gevraagd wordt rekening te houden met de karaktereigenschappen van dubbellaags ZOAB. Op plaatsen waar veel wrijving van het verkeer is te verwachten is het aan slijtage onderhevig. Tevens wordt aandacht gevraagd voor een goed onderhoudsregime. Gelet op de hoge geluidsbelasting wordt aandacht gevraagd voor de geluidsbelasting van de woningen ter plaatse van de nieuwe aansluiting van de Ringdijk 2^e Bedijking en de Mijdrechtse Zuwe. Lucht Uit het MER blijkt dat er tot en afstand van vijf meter uit het wegtracé overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit. Hieruit mag geconcludeerd worden dat er voldaan wordt aan de grenswaarden uit het besluit op grotere afstand. Dit staat echter niet expliciet aangegeven in het bestemmingsplan. De uitspraak van de Raad van State dd. 11 oktober 2006 met betrekking tot de goedkeuring van de salderingsmethode kan nog worden toegevoegd aan de tekst.	Dit is niet meer relevant omdat door de provincie en gemeente is besloten om deze aansluiting te laten vervallen. Er heeft al onderzoek naar deze locaties plaatsgevonden. Dit zal in de toelichting worden opgenomen. Het akoestische rapport zal worden aangevuld op deze onderdelen. Deze informatie zal worden doorgespeeld naar de provincie Utrecht, die verantwoordelijk is voor het onderhouden van haar wegen. In de toelichting zal een nadere motivering worden opgenomen. In de tekst van het bestemmingsplan zal een duidelijke conclusie van dit onderzoek worden opgenomen.
--	--	--

		Bodem Het bodemadvies is correct overgenomen in het voorontwerp-bestemmingsplan.	Deze uitspraak zal worden opgenomen in de tekst. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
22	LTO Noord	Op geen enkele wijze zijn de agrarische belangen in het bestemmingsplan in beeld gebracht. Het is noodzakelijk dat er een goede af- en overweging tussen de verschillende belangen heeft plaatsgevonden, gevraagd wordt dit alsnog te doen. Afspraken (landbouw dient te worden gehandhaafd en te worden versterkt) uit het plan van Aanpak van Plan de Venen worden in dit bestemmingsplan niet nagekomen. Alle effecten als gevolg van de omlegging van de N201, behalve die van landbouw, zijn onderzocht en in ruime mate beschreven. Dit wordt betreurt en gevraagd wordt om een landbouweffectrapportage. Hiermee worden de effecten op de landbouw door de omlegging van de N201 in beeld gebracht.	In de richtlijnen van het milieueffectrapport is aangegeven dat de effecten voor de bewoners van de Tienboerenweg (en dus de agrarische bedrijven) één van de hoofdpunten is bij de tracékeuze en de inrichting van de weg. In de afweging van de verschillende alternatieven is rekening gehouden met de doorsnijding van de percelen en de gevolgen die dit heeft voor de zittende bedrijven. Over het algemeen kan worden gesteld dat bij de gemaakte tracékeuze de doorsnijding van de percelen niet hoeft te leiden tot gedwongen vertrek of stopzetting van de bedrijfsvoering. Voor een tweetal andere alternatieven is er wél sprake van gedwongen vertrek. Er heeft dus wel degelijk een afweging van verschillende belangen plaatsgevonden. Bij de keuze voor het tracé is zoveel mogelijk rekening gehouden met verschillende belangen, ook die van de agrariërs en de landbouw. Door de aanleg van de nieuwe N201 wordt de polder Eerste Bedijking inderdaad doorsneden, maar de gevolgen voor de zittende agrariërs zijn bij de keuze voor dit tracé zo klein mogelijk. De gevolgen voor de landbouw zijn beschreven in het milieueffectrapport. De toetsing van het milieueffectrapport door de Commissie MER was positief. Er zal geen aparte landbouweffectrapportage worden opgesteld.

	Het gebied versnipperd door de aanleg van de weg en zijn noodzakelijke bedrijfsontwikkelingsmogelijkheden niet meer mogelijk, bedrijven zijn niet meer duurzaam en de toekomstperspectieven worden beperkt. Versnippering leidt ook tot aantasting van de waterhuishouding van het gebied. Er moet meer aandacht besteedt worden aan de bereikbaarheid van de agrarische bedrijfsgebouwen en percelen. Inhoudelijk is LTO Noord slecht geïnformeerd over de omlegging van de N201 door de gemeente. van het Masterplan en het Realisatiebesluit is LTO Noord niet in kennis gesteld. Er wordt namelijk getwijfeld aan de economische uitvoerbaarheid. Graag wordt vernomen hoe de informatievoorziening naar de instanties en het gebied eruit zien.	Bij de keuze voor dit voorliggende tracé is uit het MER gebleken dat dit alternatief het minst ongunstig is in vergelijking met de andere onderzochte alternatieven. Er zal wel sprake zijn van doorsnijding van een aantal percelen, maar er zal geen sprake zijn van stopzetting van bedrijfsvoering en er hoeven geen bedrijven en woningen te worden geamoveerd. Ten behoeve van de waterhuishouding heeft overleg met het waterschap plaatsgevonden. De verkregen uitgangspunten zijn verwerkt in de waterparagraaf en als zodanig ook verwerkt in de voorschriften en op de plankaart. De agrarische bedrijfsgebouwen blijven bereikbaar via de Tienboerenweg, daar veranderd niets aan. Aan de westzijde van de om te leggen N201 zal een parallelweg worden aangelegd, dit ter ontsluiting van de percelen ten westen van de omlegging. Deze parallelweg is op de plankaart opgenomen en is via de ontsluitingsweg vanaf de Tienboerenweg bereikbaar. De informatievoorziening over dit project vindt plaats via diverse partijen, waaronder gemeenten en het Projectbureau N201+. Regelmatig worden er nieuwsbrieven uitgegeven door het Projectbureau N201+, hierop kan men zich abonneren. Ook via de website van de provincie Noord-Holland (www.noord-holland.nl) is veel informatie over de reconstructie van de N201 te vinden. Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid kan worden gezegd dat het Realisatiebesluit dit letterlijk en figuurlijk aantoont. Hierin wordt namelijk aangegeven dat het project N201+ een goede oplossing biedt voor de ontsluiting van Schiphol, de Bloemenveiling Aalsmeer en omliggende bedrijventerreinen. Het verbeteren van de doorstroming op de N201 heeft pas zin als het verkeer ook snel, veilig en zonder overlast te veroorzaken z'n weg kan vinden naar het hoofdwegennet. Juist deze aansluitingen naar het hoofdwegennet maken ook onderdeel uit van het project N201+.
--	--	--

		In 2003 is een reactie gegeven op de Startnotitie voor het MER. Over de verwerking van deze reactie heeft geen terugkoppeling plaatsgevonden met LTO Noord. De gemeente heeft haar communicatie naar het gebied toe tot het uiterste beperkt door met de hoogstnoodzakelijke informatieplicht te volstaan. De omlegging van de weg is in de afgelopen jaren nimmer geagendeerd in het regulier overleg met de plaatselijke afdeling. Het plan schiet op een groot aantal onderdelen inhoudelijk te kort. Gevraagd wordt dit te herstellen. Gevraagd wordt waarom de noodzaak tot versobering aan de orde is. Er is immers sprake van een hoge maatschappelijke prioriteit en urgentie, het plan zal een belangrijke impuls aan de economie geven.	In april 2004 heeft de gemeenteraad de richtlijnen voor het op te stellen milieueffectrapport vastgesteld. Eind april 2004 is een ieder die een inspraakreactie op de Startnotitie heeft ingediend hierover geïnformeerd (brief kenmerk B5294ROV-ME4). Ook de LTO Noord (toen nog GLTO) is hierover via genoemde brief geïnformeerd. In het kader van het opstellen van het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan heeft de gemeente via de gebruikelijke informatievoorzieningen de inwoners en organisaties binnen de gemeente voldoende geïnformeerd. Het agenderen van dit onderwerp in het reguliere overleg met de plaatselijk afdeling van de LTO bestaat alsnog tot de mogelijkheden. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen en waar nodig zal de tekst hersteld, danwel geactualiseerd worden. Het langgerekte alternatief was opgenomen in het oorspronkelijke Masterplan N201, dit is nu echter een gepasseerd station. De gemeenteraad heeft in het kader van de verlenging van de Bestuursovereenkomst op 31 januari 2002 besloten dat de gemeente onder een aantal randvoorwaarden wil meewerken aan de omlegging van de weg. Eén van deze randvoorwaarden was het ontwerpen van een tracé waarbij zo snel mogelijk vanaf de Amstel weer wordt aangesloten op de bestaande N201. Dit om het landschap in De Ronde Venen zo min mogelijk te doorsnijden en het open karakter van het gebied zo min mogelijk geweld aan te doen. Een andere voorwaarde was dat er sprake is van één deelproject op het grondgebied van De Ronde Venen, inclusief een sluitende financiering. Het voorliggende alternatief is een versobering ten opzichte van het eerdere langgerekte alternatief. Het langgerekte alternatief kende namelijk ook een aantal aanvullende maatregelen, waaronder de helft van de kosten van een westelijke randweg Mijdrecht. Deze kosten zijn bij de uitvoering van het voorliggende tracé niet aan de orde.
--	--	---	---

		Er moet duidelijkheid komen over een aquaduct of brug. Zowel het streekplan als het bestemmingsplan “Buitengebied” geven belangrijke ecologische waarden in het gebied weer. In het voorliggende plan wordt geconstateerd dat deze waarden opeens veel minder belangrijk zijn. Er wordt gevraagd om duidelijkheid hierover. Gevraagd wordt om per perceel in het plangebied aan te geven wat de geluidsbelasting is. Ook wordt aandacht gevraagd voor het vee. Gevraagd wordt om de plannen voor een bedrijventerrein bij Amstelhoek te ontvangen. Als hier al afspraken over zijn gemaakt wordt gevraagd om een integrale ontwikkeling van het gebied, voorafgegaan aan een integrale visie. Gevraagd wordt om uitleg over de verplaatsing van de EHS. Gevraagd wordt waar het benedenland gelegen is.	Er is nu besloten dat de Amstelpassage wordt uitgevoerd door middel van een aquaduct. De mogelijkheid voor het oprichten van een hoge brug zal uit de voorschriften verwijderd worden. Aanpassingen aan de bestaande N201 zijn wenselijk en noodzakelijk. Dit wordt ook onderschreven in de streekplannen van de provincie Noord-Holland en Utrecht. Omdat de N201 binnen De Ronde Venen gelegen is in landelijk gebied dat deel uitmaakt van het Groene Hart, is een zorgvuldige inpassing in het omringende landschap noodzakelijk. Hierbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met bestaande waarden. In het milieueffectrapport is hier in voldoende mate op ingegaan. In het akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan, zijn de gegevens over de geluidsbelasting per perceel weergegeven. Dit rapport heeft bij de stukken ter inzage gelegen en is op verzoek in te zien. LTO heeft inmiddels de plannen omtrent het bedrijventerrein Amstelhoek ontvangen. De wijziging van de EHS komt onder andere voort uit de gedachtevorming voor de aanleg van het natte bedrijventerrein Amstelhoek. Tevens wordt de beoogde situatie van de EHS door de aanwezige versnippering van het bovenland gezien als een onmogelijke situatie. Voor het ontwikkelen van een robuuste EHS is het gewenst dat deze verplaatst wordt naar elders in de gemeente. Voor de mogelijke verlegging van deze EHS heeft de provincie aangegeven dat er een afweging moet komen. De uitkomsten van deze afweging moeten volgens het nee-tenzij principe in de toelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen. De toelichting zal hierop worden aangepast. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
--	--	--	---

		De omlegging van de weg wordt niet ondersteund, betreurt wordt dat er zeer summier een paar zinnen over landbouw zijn opgenomen.	
23	Gemeente Amstelveen	De in het tracé geprojecteerde bocht komt in de beleving van de gemeente Amstelveen de verkeersafwikkeling niet ten goede, wordt gezien als een verkeersremmend object. In het licht van de doelstelling van de nieuwe N201 om een betere verkeersdoorstroming te bereiken wordt hiervoor extra aandacht gevraagd.	Het langgerekte alternatief was opgenomen in het oorspronkelijke Masterplan N201, dit is nu echter een gepasseerd station. De gemeenteraad heeft in het kader van de verlenging van de Bestuursovereenkomst op 31 januari 2002 besloten dat de gemeente onder een aantal randvoorwaarden wil meewerken aan de omlegging van de weg. Eén van deze randvoorwaarden was het ontwerpen van een tracé waarbij zo snel mogelijk vanaf de Amstel weer wordt aangesloten op de bestaande N201. Dit om het landschap in De Ronde Venen zo min mogelijk te doorsnijden en het open karakter van het gebied zo min mogelijk geweld aan te doen. Een andere voorwaarde was dat er sprake is van één deelproject op het grondgebied van De Ronde Venen, inclusief een sluitende financiering. Het centrale idee achter het Masterplan N201 is om de N201 uit de dorpskernen te halen en een betere aansluiting op rijkswegen te creëren. Deze aansluitingen op rijkswegen zijn voorzien naar rijksweg A4 waar twee nieuwe aansluitingen komen en rijksweg A9 waar de aansluiting van de Fokkerweg op de rijksweg A9 wordt verbeterd. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat extra verkeer door de kernen van Amstelhoek, Mijdrecht en Vinkeveen gaat. Op basis van het Masterplan N201 zal een 2-baansweg dus voldoende capaciteit hebben in De Ronde Venen. Dit blijkt ook uit de berekeningen uit het verkeersmodel N201. Op basis hiervan is de verkeersintensiteit berekend op basis waarvan het ontwerp van de infrastructuur is opgesteld.

		De Amstelpassage vindt in het plan slechts een juridische regeling in de voorschriften van de bestemming “water”, terwijl het hier gaat om een hoofdbestemming. De vraag is wat de meest gewenste manier van bestemmen is. De gemeente De Ronde Venen heeft reeds een geldelijke toezegging gedaan ten aanzien van de keuze voor een aquaduct, maar heeft deze keuze niet op exclusieve manier vertaald in het bestemmingsplan. In hoeverre is er rekening gehouden met de wens om de weg in de toekomst 2x2 baans uit te voeren?	De voorschriften en plankaart worden aangepast door te bepalen dat de bestemming water de hoofdbestemming is waarbinnen de aanleg en gebruik van een aquaduct is toegestaan. De passage van de Amstel zal worden uitgevoerd door middel van een aquaduct. De mogelijkheid voor de bouw van een hoge brug zal uit de voorschriften worden verwijderd. In het kader van dit bestemmingsplan is geen rekening gehouden met een 2x2 baans variant. Een 2x2 baans variant maakt geen onderdeel uit van het N201+ project en wordt in kader van dit project dan ook niet verder uitgewerkt. Mocht in de toekomst blijken dat een verbreding van de provinciale weg gewenst is, dan zal daarvoor een nieuwe planologische procedure moeten worden gestart.
--	--	--	--