

Zienswijzennota bestemmingsplan “Omlegging N201 De Ronde Venen”

1. Ambeco, Nieuw-Loosdrechtsedijk 59, Loosdrecht

Zienswijze:

De zienswijze heeft betrekking op de nieuwe aansluiting naar het perceel van het fort als gevolg van de nieuw te maken rotonde. De nieuw geplande afrit is niet gelukkig gekozen, voor vrachtverkeer is deze route niet te doen, er gaan gevaarlijke situaties ontstaan. De schaal van de afrit is te klein. Er zal een nieuwe weg naar het terrein van het fort moeten worden aangelegd om het parkeerterrein te bereiken. Milieutechnisch verslechtert de woonomgeving door de geplande inrit en weg pal naast de woning. Ook de route naar het zuiden, de Genieloods, zal opnieuw moeten worden aangelegd.

De conclusie naar aanleiding van het overleg met medewerkers van de provincie Noord-Holland is dat er een zogenaamde vierde poot aan de rotonde moet worden aangebracht, die rechtstreeks toegang zou geven naar het parkeerterrein, woning, genieloods en het fort. Dit zou een betere oplossing zijn en veel problemen voorkomen. Dit zou uitgewerkt worden. Het gevolg kan zijn dat de ruimtereservering in voorliggend bestemmingsplan anders zou worden.

Er wordt vanuit gegaan dat alle kosten ten gevolge van de herinrichting die op het terrein van het fort moeten worden gemaakt voor rekening van de gemeente zijn. Hierover wil men graag duidelijkheid.

Beoordeling:

Door het Projectbureau N201+ worden op dit moment drie opties uitgewerkt voor de optimalisatie van de ontsluiting naar het fortterrein. Eén van deze opties is het ontwerpen van een vierde poot aan de rotonde. De drie verschillende opties worden beoordeeld op verschillende aspecten, onder andere de technische haalbaarheid, de kosten, grondverwerving, verkeersveiligheid, natuurvriendelijkheid en de planologische haalbaarheid. Gebleken is dat een oplossing waarbij de uitrit vanaf het Fort wordt verschoven en verbreed wordt ten opzichte van de huidige situatie de voorkeur heeft vanuit het project N201. De inrit in deze optie is geschikt voor vrachtverkeer en ligt niet recht voor de woning. De oplossing met een zogenaamde vierde poot aan de rotonde heeft een te grote impact op de omgeving en heeft daarom niet de voorkeur boven het verschuiven en verbreden van de uitrit.

Conclusie:

De zienswijze wordt gedeeltelijk gegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

2. Elora b.v., Cruquiusweg 142G, Amsterdam

Zienswijze:

De gronden die in eigendom zijn zullen door aanleg van de weg doorkruist worden. Hierdoor zullen de gronden hun waarde als agrarische grond verliezen. Vanwege dit verlies wordt gevraagd om een verruimde bestemming van deze gronden. Gevraagd wordt om de realisatie van een wegrestaurant en een bezinestation mogelijk te maken. Van de 1,5 hectare zou ca. 10.000 m² bestemd kunnen worden voor de diverse gebruiksfuncties met parkeerruimte. Daarnaast zou er voor de waterbergingsbehoefte in dit gebied een waterpartij kunnen worden gerealiseerd van 5.000 m². De locatie kan gebruikt worden als geschiktere locatie voor het huidige Esso tankstation wat nu midden in een woongebied staat.

Beoordeling:

Het verruimen van de bestemming van de agrarische percelen is geen mogelijkheid binnen dit bestemmingsplan, dit is namelijk ook geen doelstelling van dit bestemmings-

	plan. Indien er sprake is van het ontstaan van een aantal “restpercelen” dan wordt het verlies in waarde van de gronden vergoed door de provincie Noord-Holland. Dat kan bijvoorbeeld ook door deze percelen in te zetten bij andere transacties, als bijvoorbeeld ruil- en compensatiegrond. Van verruiming van de gebruiksmogelijkheden van de agrarische gronden is in dit bestemmingsplan geen sprake. Het Esso-tankstation heeft een huurovereenkomst met de provincie Utrecht, de eigenaar van de gronden. Vooralsnog is er geen sprake van dat het Esso-tankstation heeft aangegeven te willen verplaatsen. Er wordt in dit bestemmingsplan géén planologische mogelijkheid gecreëerd voor het oprichten van een tankstation en wegrestaurant langs de nieuwe N201. <i>Conclusie:</i> De zienswijze wordt ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.
<u>3.</u> <u>A</u>	<u>Fam. van Adrichem, Ringdijk 1^e Bedijking 4, Amstelhoek</u> <i>Zienswijze:</i> Het plan wordt als slecht beoordeeld. Ter hoogte van Uithoorn wordt de weg een 4 baans weg, maar in de provincie Utrecht wordt het een 2 baans weg, dit gaat voor opstoppen zorgen in Amstelhoek. Ook de aansluiting op het oude tracé zal voor opont-houd zorgen. Het is geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie en zonde van het geld. Het langgerekte alternatief (1993) is veel beter, alleen als het dan een 4 baans weg wordt. <i>Beoordeling:</i> Er is sprake van een vierbaansweg tot aan de Zijdelweg, daarna wordt de weg twee-baans. 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 de 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 Amstel-hoek, Mijdrecht en Vinkeveen gaat. Op basis van het Masterplan N201 zal een twee-baansweg dus voldoende capaciteit hebben in De Ronde Venen. Dit blijkt ook uit bere-keningen uit het verkeersmodel N201. Op basis hiervan is de verkeersintensiteit berekend en op basis waarvan het ontwerp van de infrastructuur is opgesteld. Een vierbaansweg in De Ronde Venen is dus niet noodzakelijk. Van het langgerekte alternatief uit 1993 is al sinds 2002 geen sprake meer van. Op basis van het MER is een ander tracé gekozen. Daarbij wordt vanaf de kruising met de Amstel zo snel mogelijk aangesloten op de huidige N201. Hierbij wordt het landschap in De Ronde Venen zo min mogelijk doorsneden. <u>B</u> <i>Zienswijze:</i> De extra doorsnijding van de polder heeft nadelige gevolgen voor de daar levende die-ren. De kans dat er veel dieren worden doodgereden is aanwezig. Ook geeft de extra doorsnijding veel onrust voor de daar levende dieren, dat is nadelig voor het voortbe-staan voor de diverse soorten. <i>Beoordeling:</i> Voor het tracé is een flora- en faunaonderzoek gedaan. Onderzocht is welke gevolgen de aanleg van de weg heeft op de verschillende natuursoorten. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Vervolgens is een Project-plan opgesteld voor een ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet voor de aanleg van de N201. In het kader hiervan wordt een ontheffing voor artikel 75c van de Flora- en fau-

	nawet aangevraagd voor de waterspitsmuis, de steenuil, de rugstreeppad en de kleine modderkruiper. Uit het plan blijkt dat het voorkomen en de verspreiding van de soorten waterspitsmuis, steenuil en rugstreeppad niet negatief worden beïnvloedt. Dit geldt ook voor de kleine modderkruiper, er zal leefgebied verloren gaan maar er zal ook nieuw leefgebied ontstaan (in de parallelsloot). In het plangebied zijn geen andere dan deze genoemde matig of zwaar beschermde diersoorten aangetroffen. Verder is voorzien in een faunapassage waardoor de betreffende diersoorten de N201 op een veilige wijze kunnen kruisen.
<u>C</u>	<i>Zienswijze:</i> Het betekent een extra doorsnijding van ons jachtveld. Er wordt inkomen gegenereerd uit de jacht en er wordt gevreesd voor inkomstenderving door aanleg van de weg. Als de weg er eenmaal is zal er minder wild komen. <i>Beoordeling:</i> Het is niet bekend dat er met betrekking tot de aan te kopen gronden voor de omlegging van de weg jachtrechten zijn verhuurd of verpacht. Mocht er sprake zijn van een jachtrecht op één van deze gronden en dat er sprake is van inkomstenderving, dan moet men zich richten tot de huidige eigenaren van de gronden.
<u>D</u>	<i>Zienswijze:</i> Er komt geen enkele compensatie voor het natuurschoon dat verloren is gegaan. <i>Beoordeling:</i> Dat de aanleg van de weg de huidige situatie van het landschap verandert is een feit. Het effect op de natuur is wel degelijk onderzocht. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het Projectplan voor de ontheffingsaanvraag in het kader van de flora- en faunawet. Qua planten komen er in het gebied een tweetal beschermde plantensoorten voor, het betreft de dotterbloem en zwanenbloem. Voor de zwanenbloem geldt dat er groeiplaatsen verloren gaan, er blijven nog groeiplaatsen in de omgeving van het tracé bestaan. Geadviseerd is om de planten naar elders in de omgeving te verplanten, een ontheffing voor deze plant is niet van toepassing. Er wordt dus wel degelijk rekening gehouden met de bestaande natuurwaarden in het gebied.
<u>E</u>	<i>Zienswijze:</i> Het woongenot wordt aangetast. De weg brengt lawaai- en stankoverlast, lichtoverlast in het donker, bederving van uitzicht en schending van privacy. Door de aanleg van de weg wordt het contact met de Tienboerenweg drastisch verminderd. <i>Beoordeling:</i> De aantasting van het woongenot is beoordeeld in de milieueffectrapportage. Het uiteindelijke gekozen tracé B kan op basis van het MER worden gezien als het meest "mensgerichte" alternatief. Dat wil niet zeggen dat het tracé helemaal geen gevolgen heeft voor de leefomgeving. De gevolgen op het gebied van geluidsoverlast en luchtkwaliteit zijn onderzocht. Hieruit blijkt dat er op het gebied van geluid op een tweetal punten de wettelijke normen worden overschreden, hiervoor heeft de provincie Utrecht een ontwerpbeschikking hogere waarden Wet geluidhinder opgesteld. Zij zijn voornemens om deze beschikking te verlenen. Op het gebied van luchtkwaliteit blijkt dat met de omlegging van de N201 de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden. Ten opzichte van de huidige situatie waarbij de N201 door de kern Amstelhoek ligt, scoort het nieuwe tracé juist beter op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Wanneer men van mening is dat het woongenot door de aanleg van de nieuwe N201 dusdanig wordt aangetast en dat er sprake is van waardevermindering van de woning, dan heeft men de mogelijkheid om op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke orde-

	ning een verzoek om planschade bij de gemeente in te dienen. De hoogte van dit bedrag wordt beoordeeld door een deskundigencommissie. <i>Conclusie:</i> De zienswijzen onder A, B, C, D en E worden ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.
<u>4.</u> <u>A</u>	<u>Stichting Leefbaarheid Industrierrein Amstelhoek e.o., Amstelkade 124, Amstelhoek</u> <i>Zienswijze:</i> Ten aanzien van de dienst-/ calamiteitenweg kan in de tekst niets terug gevonden worden over de nut en noodzaak van de aanleg van deze weg. De vrees is aanwezig dat deze weg als bouwweg gebruikt gaat worden tijdens de aanleg van het aquaduct. Voorgesteld wordt om de agrarische ontsluitingsweg vanaf de nieuwe kruising van de industrieweg met de nieuwe N201 verder door te trekken als bouwweg. Deze kan dan in de toekomst dienst doen als calamiteitenweg. Tevens wordt gevreesd voor aantasting van de fundering van de woningen, deze zijn zeer gevoelig voor zwaar verkeer. <i>Beoordeling:</i> Het “doortrekken” van de Amstelkade naar het aquaduct moet echt gezien worden als een calamiteitenweg. Het is geen dienstweg voor beheer van het aquaduct. Voor beheer en onderhoud aan de pompkelder is vanaf de N201 een dienstweg aangelegd, daarvoor wordt de Amstelkade dus niet gebruikt. De calamiteitenweg zal alleen gebruikt worden om het aquaduct bereikbaar te houden voor hulpdiensten wanneer zij dit nodig achten en voor het bedienen van de noodkering ten tijde van een grote calamiteit. Deze weg is absoluut niet bedoeld voor bijvoorbeeld het omleiden van het verkeer op de N201 of als bouwweg tijdens de uitvoering. De weg wordt afgesloten voor onbevoegden, waarbij de brandweer en de beheerder van de noodkering een toegangsbevoegdheid krijgen. De weg zal een landschappelijk karakter krijgen. In de toelichting van het bestemmingsplan zal aandacht worden besteed aan de bedoelde calamiteitenweg. De woningen aan de Amstelkade zijn door Waternet in het kader van de dijkversterkingen in combinatie met de aan te leggen calamiteitenweg nader onderzocht op stabiliteit. Aan de hand van die uitkomsten is het ontwerp van de calamiteitenweg iets aangepast. <u>B</u> <i>Zienswijze:</i> Er worden zorgen gemaakt over de beschermde kreekruggen in het gebied. Er heeft nog geen vervolgonderzoek plaatsgevonden, maar wel wordt gesteld dat de aanleg geen belemmering vormt voor de kreekruggen. Men is erg gesteld op het zo goed mogelijk in tact laten van de natuurwaarden zoals archeologische waarde. <i>Beoordeling:</i> De westelijke kreekrug is reeds ernstig verstoord, de mogelijkheden op archeologische waarden zijn hier waarschijnlijk vernietigd. Er hoeft dus ook geen verder onderzoek te worden gedaan naar de gevolgen voor de westelijke kreekrug. De oostelijke kreekrug is nog vrijwel onverstoord in de ondergrond van het plangebied aanwezig. Bij de aanleg van de weg zal archeologische begeleiding aanwezig zijn (via een daartoe bevoegd bedrijf). Tijdens de werkzaamheden aan de weg wordt dan tijdens de graafwerkzaamheden nauw overleg gevoerd met de archeoloog. Voorafgaand aan deze archeologische begeleiding dient een Programma van Eisen te worden opgesteld. Op deze manier wordt de bestaande kreekrug zoveel mogelijk gerespecteerd en worden de archeologische bevindingen in deze kreekrug zo vroeg en zo goed mogelijk gesignaleerd.

<u>C</u>	<i>Zienswijze:</i> Het financieel vergelijk tussen de gestrekte uitvoering en het nu voorgestelde tracé waar eerder om verzocht werd zijn nooit verder uitgewerkt. Niet voorgesteld kan worden dat er beslissingen worden genomen zonder een duidelijk financieel plaatje in de hand te hebben. <i>Beoordeling:</i> Zoals in de brief van 8 oktober 2007 van het college van B&W wordt aangegeven is de wijziging van het langgerekte tracé naar het nu voorliggende tracé niet alleen ingegeven vanuit financiële overwegingen maar voornamelijk vanuit landschappelijke overwegingen. Een kostenvergelijk tussen het voorliggende gekozen tracé in het langgerekte alternatief uit het verleden heeft dan ook geen (toegevoegde) waarde.
<u>D</u>	<i>Zienswijze:</i> De 25 kavels raken versnipperd, verloedering van het landschap wordt gevreesd. Er is een veetunnel toegezegd, maar nut, noodzaak, gebruiksvoordeel en kosten zijn in het bestemmingsplan niet terug te vinden. <i>Beoordeling:</i> Er wordt zoveel mogelijk geprobeerd om op basis van ruil- en compensatiegrond versnippering van het landschap tegen te gaan. De veetunnel is toegezegd aan een agrarisch bedrijf, om een verbinding te maken tussen de agrarische gronden aan beide zijden van de N201. De kosten van de aanleg van de veetunnel komen ten laste van de provincie Noord-Holland, zij zijn verantwoordelijk voor de aanleg van de weg.
<u>E</u>	<i>Zienswijze:</i> De nieuwe weg en de Mijdrechtse Zuwe voldoen niet aan de eis van duurzaam-veilig. Er zijn woningen met uitritten direct op de N201. <i>Beoordeling:</i> De nieuwe weg wordt uitgevoerd volgens de normen van Duurzaam Veilig. Dit is beschreven in hoofdstuk 3 van het Programma van Eisen en Definitief Ontwerp van de weg. In voorliggend bestemmingsplan zijn geen woningen opgenomen die een rechtstreekse uitweg hebben op het nieuwe tracé van de N201. Verder geldt dat de Mijdrechtse Zuwe tussen de nieuwe N201 en de Irenebrug haar functie verliest als provinciaalweg en wordt overgedragen aan de gemeente. Voor deze weg gelden andere eisen.
<u>F</u>	<i>Zienswijze:</i> Het afblazen van het strekken van de bocht Liefkenshoek levert geen contributie aan een veilig en goed doorlopend verkeer. <i>Beoordeling:</i> Het strekken van de bocht Liefkenshoek is géén onderdeel van dit bestemmingsplan en wordt hier dan ook niet bij betrokken.
<u>G</u>	<i>Zienswijze:</i> De voorkeur wordt uitgesproken voor het gestrekte tracé als 2x1 rijbaan, ondanks de dure westelijke randweg van Mijdrecht. Dit tracé moet niet gezien worden als een gepasseerd station. <i>Beoordeling:</i> Het langgerekte alternatief is al sinds januari 2002 niet meer aan de orde. In de Bestuursovereenkomst van 31 januari 2002 heeft de gemeenteraad besloten onder een aantal randvoorwaarden mee te willen werken aan de omlegging van de N201. Hier hebben niet alleen financiële redenen aan ten grondslag gelegen, maar ook landschap-

	pelijke. Zo was één van de randvoorwaarden dat het om te leggen tracé zo snel mogelijk weer zou aansluiten 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. Het herzien van het bestemmingsplan en het opnemen van het langgerekte alternatief is niet aan de orde. <i>Conclusie:</i> De zienswijze onder A wordt gedeeltelijk gegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop gedeeltelijk aangepast. De zienswijzen onder B, C, D, E, F en G worden ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.
<u>5.</u> <u>A</u>	<u>Dhr. N.P.M. de Dood, 2^e Velddwarsweg 2, Waverveen</u> <i>Zienswijze:</i> De omlegging doorsnijdt een zeer goed grasland van 12 hectare. Hierdoor raakt de grond versnipperd wat economische en arbeidstechnische schade oplevert en problemen met het beweiden van vee. Het bewerken van deze versnipperde percelen brengt extra kosten met zich mee. Dit heeft grote negatieve gevolgen op de gehele bedrijfsvoering. Dit geldt ook voor de percelen die gepacht worden van derden. <i>Beoordeling:</i> Er hebben gesprekken over grondverwerving en kavelruil plaatsgevonden tussen eigenaar van 2^e Velddwarsweg 2 en de provincie Noord-Holland. Uiteindelijk is een kavelruil niet mogelijk gebleken omdat de individuele belangen van de eigenaren in het gebied niet te verenigen zijn gebleken. De eigenaar heeft uiteindelijk op basis van volledige schadeloosstelling conform artikel 40 van de Onteigeningswet een eindbod ontvangen. Hierbij is het uitgangspunt dat de eigenaar noch in zijn vermogenspositie, noch in zijn inkomenspositie wordt aangetast.
<u>B</u>	<i>Zienswijze:</i> Door het toenemende verkeer en de dichtere afstand op de woning wordt meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging voorzien, voor zowel mens als koe. Dit plan heeft grote negatieve gevolgen op het woongenot. <i>Beoordeling:</i> De aantasting van het woongenot is beoordeel in de milieueffectrapportage. Het uiteindelijke gekozen tracé B kan op basis van het MER worden gezien als het meest “mensgerichte” en meest “milieuvriendelijke” alternatief. Dat wil niet zeggen dat het tracé helemaal geen gevolgen heeft voor de leefomgeving. De gevolgen op het gebied van geluidsoverlast en luchtkwaliteit zijn onderzocht. Hieruit blijkt dat er op het gebied van geluid om een tweetal punten de wettelijke normen worden overschreden, hiervoor heeft de provincie Utrecht een ontwerpbeschikking hogere waarden Wet geluidhinder opgesteld. Zij zijn voornemens om deze beschikking te verlenen. Op het gebied van luchtkwaliteit blijkt dat met de omlegging van de N201 de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden. Wanneer men van mening is dat het woongenot door de aanleg van de nieuwe N201 dusdanig wordt aangetast en dat er sprake is van waardevermindering van de woning, dan heeft men de mogelijkheid om op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om planschade in te dienen. De hoogte van dit bedrag wordt beoordeeld door een deskundigencommissie. <i>Conclusie:</i> De zienswijzen onder A en B worden ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.

<u>6.</u> <u>A</u> <u>B</u>	<u>LTO Noord, Postbus 126, Deventer</u> <i>Zienswijze:</i> Het gekozen tracé staat haaks op de huidige kavelstructuur, hetgeen grote schade betekent voor de betrokken agrarische bedrijven. Bij de stukken ontbreekt een effectbeschrijving op de landbouwbedrijven. Er wordt bezwaar gemaakt tegen het feit dat deze agrarische structuur zo wordt aangetast. Een verwijzing naar de onteigeningswet die het mogelijk maakt om particulieren in hun schade volledig te compenseren is te gemakkelijk. <i>Beoordeling:</i> In het milieueffectrapport zijn de gevolgen voor de landbouw beschreven, een aparte landbouweffectbeschrijving is geen wettelijke verplichting. De toetsing van het milieueffectrapport, met daarin de effecten op de landbouw, door de commissie MER was positief. Het uiteindelijk gekozen tracé leidt er inderdaad toe dat een aantal percelen doorsneden wordt, echter er is in principe geen sprake van een gedwongen vertrek of stopzetting van de bedrijfsvoering. Dat was bij de andere onderzochte alternatieven in het MER wél het geval. Voordat het besluit wordt genomen tot onteigening wordt voor alle percelen eerst onderzocht wat de mogelijkheden zijn tot minnelijke verwerving. Met iedere eigenaar in het gebied zijn hiervoor gesprekken gevoerd. Wanneer de minnelijke verwerving onverhoopt niet leidt tot het gewenste resultaat voor beide partijen biedt het bestemmingsplan een titel voor onteigening. <i>Zienswijze:</i> Dringend wordt verzocht om de provincie Noord-Holland als initiatiefnemer van de weg te benaderen om de verkavelingsstructuur weer op orde te brengen. Dit door bijvoorbeeld de mogelijkheden te bekijken voor grondmobiliteit en kavelruil en deze mogelijkheden te benutten in een intensief traject van overleg met betrokkenen. Stivas heeft daarmee in Noord-Holland ruime ervaring. <i>Beoordeling:</i> Gelet op de effecten die de aanleg van de N201 op de agrarische verkaveling veroorzaakt heeft de provincie Noord-Holland getracht een kavelruil tussen de grondeigenaren aan de Tienboerenweg tot stand te brengen. Na oriëntatie bleek voldoende draagvlak bij de grondeigenaren aanwezig te zijn voor een eventuele kavelruil. Hiervoor is een verkavelingsplan opgesteld met de voorwaarden waaronder de kavelruil tot stand zou kunnen komen. Uiteindelijk is een kavelruil niet mogelijk gebleken omdat de individuele belangen niet te verenigen waren, de grondruil bleek onder de voorwaarden van de eigenaren niet uitvoerbaar. Wanneer Stivas ingezet zou worden zouden zij tegen dezelfde belemmeringen aanlopen. Er is contact met Dienst Landelijk Gebied in verband met mogelijke ruil- en of compensatiegronden elders. <i>Conclusie:</i> De zienswijzen onder A en B worden ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.
<u>7.</u> <u>A</u>	<u>Dhr. Daas, Amstelkade 123, Amstelhoek</u> <i>Zienswijze:</i> Gevreesd wordt voor geluidsoverlast voor de woningen die aan het einde van de Amstelkade liggen. Volgens de normen wordt alleen bij Amstelkade 125 de grenswaarde overschreden. Dit zijn echter theoretische inschattingen op basis van verkeersprognoses en –modellen. De praktijk moet uitwijzen of de overlast voor andere woningen binnen toelaatbare praktische grenzen zal liggen.gevraagd wordt om bij besluitvorming rekening te houden met deze woningen en een principe-uitspraak over mogelijk te treffen aanvullende maatregelen als de leefbaarheid op basis van de feitelijke geluidsover-

	last na omlegging wordt aangetast. Ook moet rekening gehouden worden met het feit dat de woningen in waarde zullen dalen. <i>Beoordeling:</i> De regelgeving voor wegverkeerslawaaï is vastgelegd in de Wet geluidhinder en de daar onderliggende besluiten en ministeriële regelingen, zoals het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten geluidsberekeningen worden uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Doorgaans zijn berekeningen preciezer dan metingen. Bij de berekeningen van de geluidsbelasting wordt rekening gehouden met de toekomstige situatie. Ook wordt er rekening gehouden met de verkeersintensiteiten in de toekomst, namelijk het jaar 2020. Men is hierbij uitgegaan van conservatieve ramingen. Wij gaan ervan uit dat de berekende geluidsbelasting overeenkomt met die in de praktijk na realisatie. Wij vinden het daarom niet noodzakelijk om aanvullende maatregelen te treffen. Wanneer men van mening is dat er sprake is van waardevermindering van de woning door de aanleg van de nieuwe N201 dusdanig wordt aangetast en dat er sprake is van waardevermindering van de woning, dan heeft men de mogelijkheid om op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om planschade bij de gemeente in te dienen. De hoogte van dit bedrag wordt beoordeeld door een deskundigencommissie.
<u>B</u>	<i>Zienswijze:</i> Vanwege de salderingsmethode hebben de woningen een hogere milieubelasting cadeau gekregen vanaf Noord-Hollandse kant. Voorgesteld wordt om de getroffen percelen verder te ontzien van nadelige gevolgen van de omleiding. <i>Beoordeling:</i> Uit de luchtkwaliteitsberekeningen blijkt dat de normen voor luchtkwaliteit met de realisatie van de N201 niet worden overschreden. Wij vinden het daarom niet noodzakelijk om aanvullende maatregelen te treffen.
<u>C</u>	<i>Zienswijze:</i> De inrichting van de Amstelkade is niet berekend op de dienst-/ calamiteitenweg. Als deze weg gebruikt wordt als bouwweg tijdens de aanleg van het aquaduct kan dit grote schade aanrichten aan de woningen langs de Amstelkade. Voorgesteld wordt om de ontsluiting van het aquaduct via een andere weg te laten plaatsvinden, verwezen wordt naar de suggesties van de Stichting LIA. <i>Beoordeling:</i> Het “doortrekken” van de Amstelkade naar het aquaduct moet echt gezien worden als een calamiteitenweg. Het is geen dienstweg voor beheer van het aquaduct. Voor beheer en onderhoud aan de pompkelder is vanaf de N201 een dienstweg aangelegd, daarvoor wordt de Amstelkade dus niet gebruikt. De calamiteitenweg zal alleen gebruikt worden om het aquaduct bereikbaar te houden voor hulpdiensten wanneer zij dit nodig achten en voor het bedienen van de noodkering ten tijde van een grote calamiteit. Deze weg is absoluut niet bedoeld voor bijvoorbeeld het omleiden van het verkeer op de N201 of als bouwweg tijdens de uitvoering. De weg wordt afgesloten voor onbevoegden, waarbij de brandweer en de beheerder van de noodkering een toegangsbevoegdheid krijgen. De weg zal een landschappelijk karakter krijgen. De woningen aan de Amstelkade zijn door Waternet in het kader van de dijkversterkingen in combinatie met de aan te leggen calamiteitenweg nader onderzocht op stabiliteit. Aan de hand van die uitkomsten is het ontwerp van de calamiteitenweg iets aangepast.

	<i>Conclusie:</i> De zienswijzen onder A, B en C worden ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.
<u>8.</u> <u>A</u>	<u>Waternet, Postbus 94370, Amsterdam</u> <i>Zienswijze:</i> Ten aanzien van artikel 5.1 wordt gevraagd om aan punt c toe te voegen: “het waterschap hanteert als uitgangspunt dat de opstuwingshoogte bij een nieuw aan te leggen duiker niet meer dan 3 mm mag zijn. <i>Beoordeling:</i> In het voortraject is overleg gevoerd met Waternet over de te hanteren uitgangspunten voor het ontwerpen van de duikers. Voor de vaarduikers is gesteld dat de bestaande watergangen niet versmald zullen worden. Voor de overige duikers in het projectgebied zijn in de overleggen met Waternet geen nadere afspraken gemaakt. Artikel 5.1 wordt hierop niet aangepast. <u>B</u> <i>Zienswijze:</i> Bij artikel 8.1 is vergeten te melden dat de dubbelbestemming waterkering primair is bedoeld voor de bestemming waterkering. Dit is makkelijk aan te passen door het woord ‘mede’ (regel 2) te vervangen voor ‘primair’. <i>Beoordeling:</i> Artikel 8.1 zal hierop worden aangepast. <i>Conclusie:</i> De zienswijze onder A wordt ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast. De zienswijze onder B wordt gegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.
<u>9.</u> <u>A</u>	<u>Fam. M. Boone, Tienboerenweg 10, Mijdrecht, Fam. Bos, Tienboerenweg 11, Mijdrecht</u> <i>Zienswijze:</i> Er wordt bezwaar gemaakt tegen de weg in verband met belemmering van de bedrijfsvoering. <i>Beoordeling:</i> Met alle eigenaren in het gebied waar de omlegging van de N201 gepland is wordt onderhandeld over de verwerving van de gronden, in een aantal gevallen is door de provincie Noord-Holland een eindbod gedaan. De eigenaren worden volledig schadeloos gesteld conform artikel 40 van de Onteigeningswet. Uitgangspunt is dat daarbij de eigenaar noch in zijn vermogenspositie, noch in zijn inkomenspositie mag worden aangetast. Deze onderhandelingen hebben ook plaatsgevonden met de verweerders. Uitgangspunt is dat de belemmering van de bedrijfsvoering via de schadeloosstelling volledig vergoed wordt. <u>B</u> <i>Zienswijze:</i> De aanleg van de weg leidt tot waardevermindering van de woning/ bedrijf. <i>Beoordeling:</i> Wanneer men na de vergoeding op basis van artikel 40 van de Onteigeningswet van mening is dat er sprake is van waardevermindering van de woning en het bedrijf, dan heeft men de mogelijkheid om op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om planschade bij de gemeente in te dienen. De hoogte van dit bedrag wordt beoordeeld door een deskundigencommissie.

<u>C</u>	<i>Zienswijze:</i> Er zal sprake zijn van meer geluidsoverlast van auto's en vervuiling door auto's. <i>Beoordeling:</i> De aantasting van het woongenot is beoordeel in de milieueffectrapportage. Het uiteindelijke gekozen tracé B kan op basis van het MER worden gezien als het meest "mensgerichte" alternatief. Dat wil niet zeggen dat het tracé helemaal geen gevolgen heeft voor de leefomgeving. De gevolgen op het gebied van geluidsoverlast en luchtkwaliteit zijn onderzocht. Hieruit blijkt dat er op het gebied van geluid om een tweetal punten de wettelijke normen worden overschreden, hiervoor heeft de provincie Utrecht een ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder opgesteld. Zij zijn voornemens om deze beschikking te verlenen. Op het gebied van luchtkwaliteit blijkt dat met de omlegging van de N201 de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden.
<u>D</u>	<i>Zienswijze:</i> Het uitzicht wordt belemmerd door de aanleg van de weg. <i>Beoordeling:</i> Door de aanleg van de weg wordt het uitzicht vanuit de woning inderdaad gewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Echter, er bestaat in Nederland geen "recht op vrij uitzicht". Wanneer men daadwerkelijk van mening is dat er sprake is van aantasting van de privacy en waardevermindering van de woning door het gewijzigde uitzicht, dan bestaat de mogelijkheid om op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek tot planschade bij de gemeente in te dienen. Een deskundigencommissie zal dan beoordelen of er inderdaad sprake is van waardedaling van de woning.
<u>E</u>	<i>Zienswijze:</i> De weg leidt tot een moeilijker bereikbaarheid van Amstelhoek en Uithoorn <i>Beoordeling:</i> Zowel Amstelhoek als Uithoorn blijven door de aanleg van de nieuwe N201 goed bereikbaar. Amstelhoek is vanaf de kruising van de nieuwe N201 met de oude N201 net zo goed bereikbaar als in de huidige situatie, echter er is géén sprake meer van een provinciale weg. De weg zal ingericht worden als een gebiedsontsluitingsweg waarbij de maximum snelheid wordt aangepast naar 50 of 30 km/uur. Dit komt de veiligheid van de kern Amstelhoek ten goede. Uithoorn wordt op twee manieren bereikbaar, namelijk via de Irenebrug en via de omlegging van de N201.
<u>F</u>	<i>Zienswijze:</i> Er wordt gevreesd voor de komst van meer onkruid omdat zaad uit de bermen overwaait naar de weilanden. Er wordt gevreesd voor afval dat uit de auto's wordt gegooid en in het weiland terecht komt. <i>Beoordeling:</i> De bermen van de N201 worden ingezaaid met gras. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor regulier onderhoud aan de bermen. Met het periodiek maaien van de bermen wordt voorkomen dat onkruid ongeremd kan groeien en zaden zich verder kunnen verspreiden. Naast de weg ligt een berm en een sloot. De afstand van de kant van de weg tot het weiland bedraagt aan de oostzijde meer dan 8 meter. Aan de westzijde is deze afstand nog veel groter, omdat tussen de weg en het weiland ook nog een parallelweg loopt. <i>Conclusie:</i>

	De zienswijzen onder A, B, C, D, E en F worden ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.
10.	<u>Fam. M.J. ter Welle, Dodaarslaan 82, Vinkeveen, mede namens T. Boorsma, C.P. de Vogel en O. van Dormalen</u>
A	<i>Zienswijze:</i> Er wordt bezwaar gemaakt tegen het voorgenomen besluit omdat verwacht wordt dat door de samenhang van dit project met de genoemde andere aanpassingen in de N201 de intensiteit van het verkeer op de N201 ter hoogte van Vinkeveen zal vergroten. Er is onvoldoende duidelijk gemaakt dat dit project geen verslechtering veroorzaakt ter plaatse van deze woningen van de milieukwaliteit op het gebied van: luchtkwaliteit, geluidshinder, trillinghinder en risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarbij wordt gevraagd te verhelderen op welke wijze scenario's zijn geprognosticeerd voor hoeveelheden vrachtverkeer en personenverkeer en wat de kans is dat deze scenario's ook werkelijkheid worden. <i>Beoordeling:</i> 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 de 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. Uit berekeningen uit het verkeersmodel N201 blijkt dat het voorliggende ontwerp van de infrastructuur voldoende capaciteit hebben in De Ronde Venen. De gehanteerde verkeersintensiteiten en hoeveelheden personen auto's en middelzwaar en zwaar vrachtverkeer (2002) zijn bepaald op basis van verkeerstellingen en waarnemingen. De scenario's zijn tot stand gebracht met behulp van verkeerskundige modellen op basis van herkomst en bestemmingen van verkeer. Gebleken is dat de hoeveelheid middelzwaar verkeer en zwaar vrachtverkeer op de N201 aanzienlijk afneemt door de verbeteringen van de aansluitingen op de rijkswegen A4 en A9. Er is dus géén sprake van een verslechtering van de woningen ter hoogte van Vinkeveen op het gebied van milieukwaliteit. <i>B</i> <i>Zienswijze:</i> Gevraagd wordt te motiveren in hoeverre het bestaande geluidscherm langs de woningen aan de Dodaarslaan bijdraagt aan een vermindering van de geluidsoverlast en dat dit voldoet aan de maatstaven voor een geluidscherm, gezien de verwachte toename in verkeersintensiteit. <i>Beoordeling:</i> Zoals in de hierboven staande beoordeling aangegeven blijkt dat er op basis van de berekeningen uit het verkeersmodel er geen sprake is van een toename van de verkeersintensiteit op de N201 in De Ronde Venen. Wij vinden het dan ook niet noodzakelijk om na te gaan of het geluidscherm in Vinkeveen bijdraagt aan een vermindering van de geluidsoverlast, er is immers geen sprake van een toename van de verkeersintensiteit. <i>Conclusie:</i> De zienswijzen onder A en B worden ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.
11.	<u>Fam. Rijlaarsdam, Tienboerenweg 15, Mijdrecht</u>
A	<i>Zienswijze:</i> Er wordt bezwaar gemaakt tegen het gekozen tracé. De voorkeur gaat namelijk uit naar het langgerekte tracé:

- De problemen die in de huidige situatie bij de Irenebrug ontstaan worden nu verplaatst naar de kruising van het nieuwe tracé met de huidige N201 (kruising ter hoogte van de Tienboerenweg). Er is sprake van dat deze kruising in de toekomst door middel van een rotonde wordt uitgevoerd, maar het bestemmingsplan gaat uit van een "gewone" kruising. Deze kruising wordt geregeld met verkeerslichten, dit is ingewikkeld in verband met de busbaan die ook op deze kruising aangesloten is. Door het frequenter rijden van de bussen wordt de werking van de verkeerslichten nog vaker nadelig beïnvloed hetgeen de doorstroming niet ten goede komt. De uitvoering van deze kruising met een rotonde heeft de voorkeur.
- Bij de uitvoering van het langgerekte tracé worden minder percelen doorsneden. In het voorliggende tracé worden veel meer percelen dwars doorsneden wat leidt tot ernstige versnippering. Er moeten in deze variant vele sloten worden doorkruist, heeft dit geen invloed op de structuur van de weg (zakking)?
- Het voorliggende tracé is niet duurzaam veilig. Door uitvoering van het in het bestemmingsplan opgenomen tracé ontstaan er 2 bochten in de weg, vlak na deze bochten zijn kruispunten met verkeerslichten ingetekend. Dit zorgt voor een onveilige situatie op de weg.

Beoordeling:

De problemen die nu ontstaan bij de huidige Irenebrug worden in de toekomst niet verplaatst naar de nieuwe kruising. De nieuwe situatie is namelijk niet vergelijkbaar met de huidige situatie van de N201. In de huidige situatie loopt de N201 door de dorpskernen van Uithoorn en Amstelhoek, hier zijn relatief veel kruispunten dicht op elkaar en de brug die regelmatig open gaat. In de nieuwe situatie loopt de doorgaande verkeersstroom om de kernen van Uithoorn en Amstelhoek, er zijn minder kruispunten en de Amstel wordt gekruist met een aquaduct in plaats van een brug. De busbaan wordt inderdaad aangesloten op de kruising, echter het kruispunt is zo ontsloten dat het verkeer goed kan doorstromen. Ter plaatse van het kruispunt heeft de nieuwe N201 2 doorgaande rijstroken in beide richtingen, hierdoor kan er bij eenzelfde groentijd van een verkeerslicht meer verkeer doorstromen. De busbaan kan worden ingepast in de verkeersregeling. Dat wil zeggen dat gelijktijdig met overstekende bussen ook andere verkeersstromen, niet met de busbaan conflicterend groen licht krijgen. Wanneer blijkt dat de bus gaat leiden tot onaanvaardbare opstoppen voor het verkeer, wat dus overigens niet de verwachting is, dan kan de verkeersregeling worden aangepast waarbij bijvoorbeeld het openbaar vervoer niet meer in alle gevallen prioriteit krijgt.

Ten aanzien van de gevreesde zakking wordt aangegeven dat er ter plaatse van de te dempen sloten tijdens de aanleg van de weg extra zand wordt aangebracht om eventuele kuilen in het nieuwe wegtracé te voorkomen.

De weg voldoet aan de normen van Duurzaam Veilig.

B

Zienswijze:

Over een jaar of 10 zal de N201 toch via het langgerekte tracé worden uitgevoerd, die wens heeft de provincie Utrecht zelfs in het coalitieakkoord opgenomen. Waarom wordt er dan niet een paar jaar gewacht met de uitvoering van de weg zoals dat nu opgenomen is in het bestemmingsplan. Aanleggen van deze weg is een vorm van verspilling van gemeenschapsgeld.

Beoordeling:

In de zomer van 2008 is het coalitieakkoord van het nieuwe college van Gedeputeerde

	Staten (GS) van de provincie Utrecht vastgesteld. In dit akkoord is over de N201 vermeld, dat GS van mening zijn dat de aanleg van het aquaduct bij de Amstelpassage van de N201 vierbaans moet worden uitgevoerd en dat een studie wordt uitgevoerd naar de haalbaarheid, nut, noodzaak en betaalbaarheid van het langgerekte tracé in een twee of vierbaans variant tot Waverveen. Tot dit moment is er echter geen duidelijkheid over de betekenis van deze alinea in het coalitieakkoord. De provincie Utrecht gaat namelijk op dit moment uit van de realisatie van de N201 zoals opgenomen in het Realisatiebesluit.
<u>C</u>	<i>Zienswijze:</i> Er ontstaat nu een situatie waarbij de nieuwe om te leggen N201 uiteindelijk weer op de huidige N201 wordt aangesloten. Deze bestaande weg wordt als erg onveilig gezien want het fietspad ligt dicht langs de weg en na de laatste aanpassingen aan deze weg is bij de afslag naar de Tweede Zijweg een gevaarlijke bocht in de weg ontstaan. <i>Beoordeling:</i> De bestaande N201 maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan en biedt dan ook geen planologisch kader om de weg op dit punt aan te passen. Daarnaast is het zo dat de huidige N201 waar mogelijk is ingericht als Duurzaam Veilig.
<u>D</u>	<i>Zienswijze:</i> Het is niet duidelijk of de kruising richting de betoncentrale Amstelkade een volwaardige weg/ kruising wordt. Mag hier alleen rechtdoor worden gereden door bestemmingsverkeer of kan vanaf de betoncentrale ook rechts de nieuwe N201 op worden gereden? Als dat laatste het geval is wordt gevreesd voor sluipverkeer vanaf de Tienboerenweg naar het "Van Geijnpad" om vervolgens vanaf daar de N201 op te rijden. Dan moeten er maatregelen worden genomen om van de Tienboerenweg een weg te maken voor bestemmingsverkeer (in ieder geval tijdens de spits). Graag duidelijkheid hierover. <i>Beoordeling:</i> Er is geen reden dat er gevreesd moet worden voor sluipverkeer vanaf de Tienboerenweg naar de weg van de betoncentrale. In theorie zou het inderdaad kunnen dat er vanaf de Tienboerenweg overgestoken kan worden naar de tegenoverliggende weg om daar te keren en de nieuwe N201 op te rijden. Echter de weg naar de betoncentrale is zeer smal zodat direct keren niet makkelijk zal zijn. En daarnaast zal de doorstroming van het verkeer op de nieuwe N201 goed verlopen zodat er voor het verkeer geen enkele aanleiding is om een sluiproute te zoeken.
<u>E</u>	<i>Zienswijze:</i> Voorgesteld wordt om nu eerst onderzoek te doen naar de haalbaarheid van de uitvoering van het langgerekte tracé. Dit is ook bij de provincie Utrecht het meest gewenste tracé, het is opgenomen in het coalitieakkoord. Tot die tijd geen uitvoering geven aan het tracé zoals dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan. Dit hoeft geen gevolgen te hebben voor de aanleg van de weg in Noord-Holland, want voor het laatste stuk naar Amstelhoek kan nog gewoon gebruik worden gemaakt van de huidige N201. Gevraagd wordt om een versneld onderzoek zodat er snel duidelijkheid ontstaat. <i>Beoordeling:</i> Zoals in de beoordeling hierboven aangegeven gaat de provincie Utrecht op dit moment nog steeds uit van de N201 volgens het Realisatiebesluit. Het tracé in De Ronde Venen wordt dan ook uitgevoerd volgens de afspraken die zijn gemaakt in het Realisatiebesluit. <i>Conclusie:</i> De zienswijzen onder A, B, C, D en E worden ongegrond verklaard. Het bestemmings-

	plan wordt hierop niet aangepast.
<u>12.</u> <u>A</u>	<i>Zienswijze:</i> Er is een verkeersweg ingetekend van het aquaduct naar het einde van de doodlopende Amstelkade. In het ontwerpbestemmingsplan is hierover geen motivering terug te vinden. De Amstelkade en de bebouwing aan de Amstelkade lenen zich niet voor enige vorm van doorgaand verkeer. <i>Beoordeling:</i> Het “doortrekken” van de Amstelkade naar het aquaduct moet echt gezien worden als een calamiteitenweg. Het is geen dienstweg voor beheer van het aquaduct. Voor beheer en onderhoud aan de pompkelder is vanaf de N201 een dienstweg aangelegd, daarvoor wordt de Amstelkade dus niet gebruikt. De calamiteitenweg zal alleen gebruikt worden om het aquaduct bereikbaar te houden voor hulpdiensten wanneer zij dit nodig achten en voor het bedienen van de noodkering ten tijde van een grote calamiteit. Deze weg is absoluut niet bedoeld voor bijvoorbeeld het omleiden van het verkeer op de N201 of als bouwweg tijdens de uitvoering. De weg wordt afgesloten voor onbevoegden, waarbij de brandweer en de beheerder van de noodkering een toegangsbevoegdheid krijgen. De weg zal een landschappelijk karakter krijgen. De woningen aan de Amstelkade zijn door Waternet in het kader van de dijkversterkingen in combinatie met de aan te leggen calamiteitenweg nader onderzocht op stabiliteit. Aan de hand van die uitkomsten is het ontwerp van de calamiteitenweg iets aangepast.
<u>B</u>	<i>Zienswijze:</i> Het langgerekte tracé wordt in de beantwoording van de inspraakreacties op het ontwerpbestemmingsplan een gepasseerd station genoemd, er wordt echter niet aangegeven waarom het een gepasseerd station is. <i>Beoordeling:</i> Het langgerekte tracé is een gepasseerd station omdat op 31 januari 2002 de gemeenteraad in het kader van de verlenging van de Bestuursovereenkomst heeft besloten dat één van de randvoorwaarden waaronder de gemeente wil meewerken aan de omlegging van de weg is dat er een tracé wordt ontworpen waarbij zo snel mogelijk vanaf de Amstel weer wordt aangesloten op de bestaande N201, dit om het landschap in de gemeente zo min mogelijk geweld aan te doen. Een andere voorwaarde was dat er sprake is van één deelproject op het grondgebied van de gemeente, inclusief een sluitende financiering.
<u>C</u>	<i>Zienswijze:</i> Aangetoond moet worden dat het gekozen tracé B voldoet aan de voorwaarden dat de financiering sluitend is, dit is niet aangetoond. <i>Beoordeling:</i> De financiële middelen zijn voorzien binnen het totale uitvoeringsprogramma N201+.
<u>D</u>	<i>Zienswijze:</i> Het langgerekte tracé heeft in 2002 een positief toetsingsadvies ontvangen van de commissie MER. Sinds 2002 is er een ander tracé gekozen waarbij het landschap zo min mogelijk wordt doorsneden en het open karakter van het gebied zo min mogelijk wordt aangetast. Deze redenen zijn niet overtuigend om het roer om te gooien. Er zijn geen argumenten aangevoerd die een dergelijk afwijkend standpunt van de gemeenteraad rechtvaardigen.

	Uit de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat het een financiële kwestie is. Maar dit verduidelijkt nog steeds niet waarom het tracé een gepasseerd station is. Een heroverweging en herberekening is de moeite waard. Het rijk zal veel waarde hechten aan het feit dat de omlegging een duurzame oplossing biedt voor de verkeersproblemen op deze weg. <i>Beoordeling:</i> Dat het MER voor het langgerekte alternatief in 2002 is afgerond met een positief toetsingsadvies is geen reden om dit tracé alsnog uit te voeren. Ook het MER dat is opgesteld voor het kortere omleidingsalternatief is in 2005 afgesloten met een positief toetsingsadvies. De commissie MER toetst namelijk of het MER voldoet aan de opgestelde richtlijnen, toetst op eventuele onjuistheden en toetst de wettelijke regels voor de inhoud van een MER. Daarbij staat centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over het bestemmingsplan. En ook het MER voor de kortere varianten voldoen aan de eisen van de commissie MER. De reden dat in 2002 is besloten om een andere variant te kiezen behelzen niet alleen financiële redenen, maar juist ook landschappelijke redenen. De weg wordt uitgevoerd zoals opgenomen in het Regioakkoord, er zal geen heroverweging plaatsvinden.
<u>E</u>	<i>Zienswijze:</i> Gevraagd wordt naar een kostenoverzicht en inzicht in de gemaakte vergelijking tussen het langgerekte alternatief en het in het bestemmingsplan opgenomen tracé. Want als dit overzicht er niet is, is dit argument niet te toetsen en kan op die grond geen stand houden. Daarbij moet inzichtelijk worden gemaakt of de randweg Mijdrecht op termijn niet alsnog nodig wordt en of de bijdrage van het Rijk niet afhankelijk is van, dan wel hoger zou liggen, het langgerekte tracé nu dat tracé duurzamer is. <i>Beoordeling:</i> De wijziging van het langgerekte tracé naar het nu voorliggende tracé niet alleen ingegeven vanuit financiële overwegingen maar voornamelijk vanuit landschappelijke overwegingen. Een kostenvergelijk tussen het voorliggende gekozen tracé in het langgerekte alternatief uit het verleden heeft dan ook geen waarde.
<u>E</u>	<i>Zienswijze:</i> Op basis van het Streekplan wordt de omleiding van de N201 nabij Uithoorn-Amstelhoek naast de verbetering van de doorstroming N201-A2 geplaatst. Dat duidt er op dat de omleiding om Uithoorn niet wordt beschouwd als bevorderend voor de doorstroming. De verbetering van de doorstroming moet nog worden onderzocht. <i>Beoordeling:</i> Het verkeer op het tracé van de N201 in De Ronde Venen stroomt in de toekomst beter door omdat de weg niet meer door de woonkernen van Uithoorn en Amstelhoek heenloopt. Hier zijn in de huidige situatie veel kruispunten dicht op elkaar geprojecteerd en er is een brug die geregeld open gaat. In de nieuwe situatie zijn deze kruispunten er niet meer wat ervoor zorgt dat het verkeer op de nieuwe N201 beter doorstroomt dan in de huidige situatie.
<u>G</u>	<i>Zienswijze:</i> Het is onduidelijk waaruit zou blijken dat de doorstroming op het nieuwe tracé beter zou zijn dan (of minimaal even goed als) op het langgerekte tracé. Een 2-baansweg met 2 bochten in zo'n kort traject zal onherroepelijk leiden tot opstoppen en filevorming met alle nadelige gevolgen van dien.

	<i>Beoordeling:</i> De doorstroming van het nieuwe tracé is onderzocht en voldoet aan de doelstellingen van het project. Er zijn veel minder kruispunten in de weg dan nu het geval is hetgeen de doorstroming sterk verbetert. Daarnaast ondervindt het tracé voordeel bij het totale Masterplan, omdat in het Masterplan een betere aansluiting op de rijkswegen A4 en A9 wordt gecreëerd, wat er toe leidt dat de totale hoeveelheid verkeer en met name minder vrachtverkeer richting de rijksweg A2 rijdt.
H	<i>Zienswijze:</i> De nieuwe N201 komt op de plek van de EHS te liggen, dit kan je geen zorgvuldige inpassing in het landschap noemen. De aanleg van het 'natte bedrijventerrein' zou aanleiding zijn voor het verplaatsen van de EHS, deze uitspraak is gebaseerd op gedach- tenvorming en dat is niet correct. Er moet uitgegaan worden van de huidige situatie waarbij de EHS langs de Amstel reeds aanwezig is. <i>Beoordeling:</i> De aanleg van het "natte bedrijventerrein" staat los van de ontwikkelingen van dit be- stemmingsplan. Dat hierbij de formeel vastgelegde EHS wordt aangetast is juist. In het kader van de visievorming over het "natte bedrijventerrein" wordt een oplossing gezocht voor de aantasting van de EHS. Er is door de provincie Utrecht géén inhoudelijk stand- punt ingenomen over het verplaatsen van de EHS naar elders in de gemeente (als on- derdeel van de "Groene Ruggegraat"), hierover wordt in augustus 2009 een uitspraak verwacht. Voor de aanleg van de N201 wordt de doorsnijding van de EHS gedeeltelijk opgelost door de aanleg van een faunapassage. De provincie Utrecht zal een verken- ning opstarten, gericht op behoud van de EHS, waarin zowel de omlegging van de N201 als het "natte bedrijventerrein" bij betrokken is.
I	<i>Zienswijze:</i> De indruk ontstaat dat het geplande tracé van de N201 sterk samenhangt met de aan- leg van het 'natte bedrijventerrein', daarmee wordt het oorspronkelijke doel van de om- legging van de N201 losgelaten. <i>Beoordeling:</i> De aanleiding voor het onderzoek naar de aanleg van een "nat bedrijventerrein" in Am- stelhoek komt voort uit het feit dat er zich in de kernen van de gemeente een aantal overlast veroorzakende bedrijven zitten waarvoor nieuwe locaties worden gezocht. De betreffende bedrijven zijn alle min of meer gebonden aan, aan- en afvoer over water en aan de zand/ cement/ bulk industrie gelieerd. De gedachte voor de aanleg van een "nat bedrijventerrein" dateert echter van na het besluit uit 2002 over de N201 waarin is be- sloten om te kiezen voor de huidige omleggingsvariant. Juist door de aanleg van de N201 kan het gebied tussen de Amstel en de nieuwe N201 mogelijk gebruikt worden als bedrijventerrein. De haalbaarheid van dit bedrijventerrein is echter nog volop in on- derzoek en is afhankelijk van een aantal verschillende factoren. <i>Conclusie:</i> De zienswijzen A, B, C, D, E, F, G, H en I worden ongegrond verklaard. Het bestem- mingsplan wordt hierop niet aangepast.
13. A	<u>Fam. W. van Bemmelen, Tienboerenweg 9, Mijdrecht</u> <i>Zienswijze:</i> Er moeten veeroosters worden aangebracht in de parallelweg aan de noordzijde van de nieuwe N201. Deze moeten komen op de plek daar waar het eigendom van de heer van Bemmelen begint. <i>Beoordeling:</i>

	Het plaatsen van veeroosters zijn uitvoeringsaspecten, deze worden niet in het bestemmingsplan geregeld. Om dit te realiseren zullen er afspraken moeten worden gemaakt door de initiatiefnemer van de aanleg van de weg (provincie Noord-Holland) en de toekomstige gebruiker van de parallelweg.
<u>B</u>	<i>Zienswijze:</i> De doorsnijding van de gronden van het huisperceel hebben negatieve effecten op de bedrijfsvoering. De grond die nodig is voor de aanleg van de weg is in totaal 10% van het areaal grond van het bedrijf. Deze 10% zou minimaal gecompenseerd moeten worden. <i>Beoordeling:</i> Voor de benodigde gronden die nodig zijn voor de aanleg van de weg is het uitgangspunt dat de eigenaren volledig schadeloos worden gesteld conform artikel 40 van de Onteigeningswet. Dit geldt dus ook voor de 10% van het grondareaal van de verweerder. De schadeloosstelling wordt in beginsel bepaald in geld. Indien mogelijk kunnen er ter beperking van de schade ook aanbiedingen in natura worden gedaan.
<u>C</u>	<i>Zienswijze:</i> Kavelruil moet tot stand komen om voor nu en in de toekomst de bedrijfsvoering te garanderen. Hiervoor wil de heer van Bommel een veldkavel inbrengen van 6,85 ha. gelegen aan de 2^e Velddwarsweg. Dit ter verbetering van de huiskavel zowel ten noorden als ten zuiden van de nieuw aan te leggen weg. Door middel van kavelruil kan verrommeling van het landschap voorkomen worden, er is dan immers één beheerder die de gronden kan onderhouden. <i>Beoordeling:</i> Vanaf maart 2008 zijn er door de provincie Noord-Holland plannen opgesteld om door middel van kavelruil tussen grondeigenaren aan de Tienboerenweg tot grondverwerving te komen. De mogelijkheden van kavelruil zijn uitgewerkt, maar er is gebleken dat er géén mogelijkheden zijn tot kavelruil omdat de individuele belangen van de grondeigenaren niet waren te verenigen met het algemene belang van de grondruil. Er is dus geen draagvlak voor grondruil. Ten overvloede wordt gemeld dat de gemeente geen partij is in de onderhandelingen over de gronden. <i>Conclusie:</i> De zienswijzen A, B en C worden ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.
<u>14.</u>	<u>Stichting Achmea Rechtsbijstand, Postbus 10100, Tilburg, namens dhr. M. Straathof, Tienboerenweg 22, Mijdrecht</u>
<u>A</u>	<i>Zienswijze:</i> De omlegging van de weg is geen oplossing voor het fileprobleem, het is slechts een verplaatsing. De verwachting is dat de weg in de toekomst rechtdoor wordt getrokken waardoor de cliënt van verweerder nog meer land kwijt raakt. <i>Beoordeling:</i> De omlegging van de weg wordt uitgevoerd volgens het Realisatiebesluit. Er is op dit moment géén sprake van een ander tracé dan het tracé zoals opgenomen in het bestemmingsplan. Grondverwerving zal plaatsvinden op basis van het tracé dat is opgenomen in het Realisatiebesluit. Op basis van het Masterplan N201 heeft de 2 baansweg in De Ronde Venen voldoende capaciteit. Dit blijkt ook uit de berekeningen uit het verkeersmodel N201. Het centrale idee achter het Masterplan N201 is om het verkeer uit de dorpskernen te halen en een beter aansluiting op de rijkswegen A4 en A9 te creëren. De doorstroming van het verkeer zal aanzienlijk verbeteren ten opzichte van de

	huidige situatie, de hoeveelheid middelzwaar en zwaar vrachtverkeer op de N201 in de gemeente zal aanzienlijk afnemen.
<u>B</u>	<i>Zienswijze:</i> De ter inzage legging van het bestemmingsplan is te prematuur. Er lopen nog onderhandelingen over de verwerving van de gronden, zolang deze niet zijn afgerond is het te voorbarig om het bestemmingsplan vast te stellen. Het namens de provincie gedane bod is overigens veel te laag. <i>Beoordeling:</i> De onderhandelingen over de verwerving van de gronden, de zogenaamde minnelijke verwerving, loopt vooruit op een eventuele onteigeningsprocedure. Deze minnelijke verwerving is niet afhankelijk van de bestemmingsplanprocedure en het is dan ook juist dat de grondverwerving al is opgestart. De eigenaren worden overigens volledig schadeloos gesteld conform artikel 40 van de Onteigeningswet. Wanneer blijkt dat er op basis van minnelijke verwerving géén overeenstemming wordt bereikt dan is het vastgestelde bestemmingsplan de basis voor het starten van de onteigeningsprocedure. Het betreft een provinciale weg en de onderhandelingen die worden gevoerd over de grondverwerving worden uitgevoerd door de provincie Noord-Holland. De gemeente heeft geen rol in deze onderhandelingen en heeft ook geen invloed op het bod dat wordt gedaan.
<u>C</u>	<i>Zienswijze:</i> Bij realisatie van de omlegging van de N201 krijgt men last van een afwateringsprobleem, het bestemmingsplan houdt hier ten onrechte geen rekening mee. In het ontwerpbestemmingsplan dient hiervoor een voorziening worden getroffen. <i>Beoordeling:</i> Voor het perceel ten noorden van de Tienboerenweg 22 zal de waterhuishouding juist verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. In de huidige situatie vindt de afwatering alleen plaats via de primaire watergang langs de Tienboerenweg, in de nieuwe situatie komt er een extra watergang te liggen langs het tracé van de nieuwe N201. De vrees voor een afwateringsprobleem is dan ook ongegrond.
<u>D</u>	<i>Zienswijze:</i> De omlegging betekent dat de cliënt van de verweerder te maken krijgt met meer geluidsoverlast, hiervoor dienen voorzieningen te worden opgenomen. <i>Beoordeling:</i> De regelgeving voor wegverkeerslawaaï is vastgelegd in de Wet geluidhinder en de daar onderliggende besluiten en ministeriële regelingen, zoals het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten geluidsberekeningen worden uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Doorgaans zijn berekeningen preciezer dan metingen. Voor de omlegging van de N201 heeft dan ook een akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Hierbij is rekening gehouden met de toekomstige situatie. Ook is er rekening gehouden met de verkeersintensiteiten in de toekomst, namelijk het jaar 2020. Er wordt gebruik gemaakt van geluidsreducerend wegdek wat effectief is voor het beperken van de geluidsbelastingen bij de woningen. De woning Tienboerenweg 22 ligt buiten de in artikel 74 van de Wet geluidhinder gedefinieerde zone welke dient te worden beschouwd in een akoestisch onderzoek. Op basis hiervan is de woning dus niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. Maar ter vergelijking, uit de berekeningen is gebleken dat er voor de naastgelegen woningen Tienboerenweg 20a en 20b géén sprake is van het overschrijden van wettelijke waarden. Wij gaan ervan uit dat de berekende geluidsbelasting overeenkomt met die in de praktijk na realisatie. Wij vinden het daarom niet noodzakelijk om aanvullende maatre-

<u>E</u>	gelen te treffen voor deze woning. <i>Zienswijze:</i> De omlegging van de weg betekent meer fijn stof op het land waarmee het grasland vervuild wordt, dit heeft gevolgen voor de melkkwaliteit. Er wordt getwijfeld of aan de wettelijke normen van fijn stof wordt voldaan. <i>Beoordeling:</i> Uit de luchtkwaliteitsberekeningen blijkt dat de normen voor luchtkwaliteit met de realisatie van de N201 niet worden overschreden, er wordt dus wel degelijk aan de wettelijke normen voldaan. Wij vinden het niet noodzakelijk om op dit punt aanvullende maatregelen te treffen.
<u>F</u>	<i>Zienswijze:</i> Er zal een schadepost ontstaan doordat er door de omlegging schuine hoeken in het land ontstaan, hierdoor is het land moeilijker te bewerken. <i>Beoordeling:</i> De eigenaren worden volledig schadeloos gesteld conform artikel 40 van de Onteigningswet. Uitgangspunt is daarbij dat de eigenaar noch in zijn vermogenpositie, noch in zijn inkomenspositie mag worden aangetast. Schade die ontstaat door waardevermindering van overblijvende, niet onteigende zaken wordt op basis hiervan ook vergoed. De cliënt van verweerder heeft overigens als een eindbod ontvangen van de provincie Noord-Holland.
<u>G</u>	<i>Zienswijze:</i> De eigendommen van de cliënt van de verweerder dalen fors in waarde na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Bij het onverhoopt onherroepelijk worden wordt een planschadeclaim bij de gemeente ingediend. Vanwege het waardeverminderde effect wat uitgaat op de omringende onroerende zaken wordt getwijfeld aan de haalbaarheid van het plan. Een reden om te zoeken naar alternatieve locaties waar minder planschade te verwachten valt. <i>Beoordeling:</i> Wanneer men van mening is dat waarde van de eigenschappen door de aanleg van de nieuwe N201 dusdanig wordt aangetast en dat er sprake is van waardevermindering van de woning, dan heeft men de mogelijkheid om op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om planschade in te dienen. De hoogte van dit bedrag wordt beoordeeld door een deskundigencommissie. Voor de gehele N201 is een planschaderisicoanalyse opgesteld waarbij de geraamde planschade is opgenomen in het budget voor grondverwerving. Hiermee is de uitvoerbaarheid van het plan gewaarborgd. <i>Conclusie:</i> De zienswijzen onder A, B, C, D, E, F en G worden ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.
<u>15.</u> <u>A</u>	<u>DAS rechtsbijstand, Postbus 23000, Amsterdam, namens dhr. W. van Bommel, Tienboerenweg 9, Mijdrecht</u> <i>Zienswijze:</i> De plannen tot verlegging van de N201 hebben grote gevolgen voor de rendabele exploitatie van het bedrijf aan Tienboerenweg 9, compensatie van het grondverlies is noodzakelijk. De nadelen hadden voorkomen kunnen worden indien voorafgaand aan de planvorming besloten was tot grondruil. Hiertoe waren mogelijkheden, maar kennelijk hebben financiële argumenten er toe geleid dat van grondruil is afgezien. Nu blijkt

	dat vrijwillige grondruil niet te realiseren is, had de gemeente moeten besluiten tot onteigening. De gemeente is immers al jaren bekend met de plannen, het MER dateert uit 2005. <i>Beoordeling:</i> Vanaf maart 2008 zijn er door de provincie Noord-Holland plannen opgesteld om door middel van kavelruil tussen grondeigenaren aan de Tienboerenweg tot grondverwerving te komen. De mogelijkheden van kavelruil zijn uitgewerkt, maar er is gebleken dat er géén mogelijkheden zijn tot kavelruil omdat de individuele belangen van de grondeigenaren niet waren te verenigen met het algemene belang van de grondruil. Er is dus geen draagvlak voor grondruiling. Ten overvloede wordt gemeld dat de gemeente geen partij is in de onderhandelingen over de gronden. De gemeente kan pas overgaan op onteigening wanneer een bestemmingsplan is vastgesteld, een vastgesteld bestemmingsplan is het juridisch-planologisch kader voor de onteigeningsprocedure. Zonder vastgesteld bestemmingsplan kan de gemeente hier niet over besluiten. Het MER is geen basis om over te kunnen gaan tot onteigening.
<u>B</u>	<i>Zienswijze:</i> De nadelen van de N201 worden voor de cliënt van de verweerder getracht op te lossen met een veetunnel. Ten aanzien van de maatvoering van deze veetunnel zijn geen nadere voorschriften opgenomen. Het is onvoldoende duidelijk of de veetunnel zal voldoen aan de minimale eisen die vanuit de bedrijfsvoering worden gesteld aan een dergelijke tunnel. <i>Beoordeling:</i> In artikel 4.2.3 zijn de maten van de veetunnel opgenomen. De veetunnel mag een maximale hoogte hebben van 4 meter en een maximale breedte van 6 meter. Hiermee wordt ruim voldoende voldaan aan de minimale eisen die nodig zijn vanuit de bedrijfsvoering.
<u>C</u>	<i>Zienswijze:</i> De geplande parallelweg doorsnijdt de gronden van het bedrijf, om te voorkomen dat het vee van het ene perceel naar het andere loopt zal in een afdoende afrastering moeten worden voorzien. De afrastering dient zodanig te worden uitgevoerd dat na de passage de afrastering weer gesloten wordt. <i>Beoordeling:</i> De afrastering van een perceel is planologisch niet relevant en wordt dus niet in het bestemmingsplan geregeld. Wél kan dit onderdeel zijn van de uitvoering van de weg. Hierover moeten afspraken worden gemaakt tussen de verweerder en de provincie Noord-Holland.
<u>D</u>	<i>Zienswijze:</i> De percelen van het bedrijf worden doorsneden door diverse watergangen. Door verkleining van het areaal aan land ontstaat er relatief gezien meer wateroppervlak. Verzocht wordt om het plan dusdanig aan te passen dat het totaal aan oppervlakte water wordt ingeperkt, danwel dusdanig wordt aangelegd dat grotere aaneengesloten percelen ontstaan. <i>Beoordeling:</i> Door de aanleg van de nieuwe N201 worden bestaande agrarische percelen doormidden gesneden, hierdoor ontstaan kleinere percelen. Het dempen van deze kavelsloten is geen onderdeel van het project N201, ook het bestemmingsplan heeft hier geen betrekking op. De eigenaren van deze gronden worden voor het verlies aan gronden,

<u>E</u>	waardevermindering van de gronden en voor inkomensschade overigens volledig schadeloos gesteld. Een deel van deze schadeloosstelling kan gebruikt worden voor een betere indeling van de overblijvende percelen. Hiertoe zullen de eigenaren zelf het initiatief moeten nemen. <i>Zienswijze:</i> Niet is gebleken dat er voldoende financiële middelen zijn gereserveerd om tot uitvoering van het plan inclusief veetunnel over te gaan. En niet is gebleken dat er voldoende gelden zijn gereserveerd om de schade die geleden wordt bij ongewijzigde uitvoering van het plan te compenseren. <i>Beoordeling:</i> De kosten van de bouw van de veetunnel worden gedekt vanuit het project. De financiële middelen die nodig zijn voor de uitvoering van het tracé zijn voorzien binnen het totale uitvoeringsprogramma N201+. Voor het gehele project N201, dus inclusief dit deelproject, is een planschaderisicoanalyse opgesteld. De geraamde planschade is opgenomen in het budget voor de grondverwerving. <i>Conclusie:</i> De zienswijzen onder A, B, C, D en E worden ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.
<u>16.</u> <u>A</u> <u>B</u>	<u>Mevr. P. Stam-Koolhaas, Tienboerenweg 4, 3641 RA Mijdrecht</u> <i>Zienswijze:</i> Het gekozen tracé staat haaks op de huidige kavelstructuur, de nieuwe weg gaat dus dwars door de agrarische percelen wat grote schade betekent voor de betrokken agrarisch bedrijven. In het kader hiervan ontbreekt de effectbeschrijving op de landbouwbedrijven. Verwacht wordt dat de gemeenteraad zich evenzeer bekommeren om behoud cq herstel van een goede landbouwstructuur na omlegging van de weg, als om de effecten op de waterspitsmuis. Een verwijzing naar de onteigeningswet die het mogelijk maken om particulieren in hun schade volledig te compenseren is te gemakkelijk. <i>Beoordeling:</i> In het milieueffectrapport zijn de gevolgen voor de landbouw beschreven, een aparte landbouweffectbeschrijving is geen wettelijke verplichting. De toetsing van het milieueffectrapport, met daarin de effecten op de landbouw, door de commissie MER was positief. Het uiteindelijk gekozen tracé leidt er inderdaad toe dat een aantal percelen doorsneden wordt, echter er is in principe geen sprake van een gedwongen vertrek of stopzetting van de bedrijfsvoering. Dat was bij de andere onderzochte alternatieven in het MER wél het geval. Voordat het besluit wordt genomen tot onteigening wordt voor alle percelen eerst onderzocht wat de mogelijkheden zijn tot minnelijke verwerving. Met iedere eigenaar in het gebied zijn hiervoor gesprekken gevoerd. Wanneer de minnelijke verwerving onverhoopt niet leidt tot het gewenste resultaat voor beide partijen biedt het bestemmingsplan een titel voor onteigening. <i>Zienswijze:</i> Agrarische ondernemingen wensen dat beschikbare middelen worden ingezet voor herstel van de verkaveling. Dringend wordt gevraagd om de initiatiefnemer van de weg (provincie Noord-Holland) te benaderen om de verkavelingsstructuur weer op orde te brengen. Dat kan onder andere door een opdracht te vertrekken aan Stivas om in een groter gebied te inventariseren welke mogelijkheden er zijn voor grondmobiliteit en kavelruil. <i>Beoordeling:</i> Gelet op de effecten die de aanleg van de N201 op de agrarische verkaveling veroor-

	zaakt heeft de provincie Noord-Holland getracht een kavelruil tussen de grondeigenaren aan de Tienboerenweg tot stand te brengen. Na oriëntatie bleek voldoende draagvlak bij de grondeigenaren aanwezig te zijn voor een eventuele kavelruil. Hiervoor is een verkavelingsplan opgesteld met de voorwaarden waaronder de kavelruil tot stand zou kunnen komen. Uiteindelijk is een kavelruil niet mogelijk gebleken omdat de individuele belangen niet te verenigen waren, de grondruil bleek onder de voorwaarden van de eigenaren niet uitvoerbaar. Wanneer Stivas ingezet zou worden zouden zij tegen dezelfde belemmeringen aanlopen. Er is contact met Dienst Landelijk Gebied in verband met mogelijke ruil- en of compensatiegronden elders.
<u>C</u>	<i>Zienswijze:</i> Er wordt geen rekening gehouden met de waardedaling vanwege geluidsoverlast bij de schadeloosstelling en aankoop van de grond. Welke partij zal de waardedaling vergoeden? <i>Beoordeling:</i> Wanneer men van mening is dat er sprake is van waardedaling van de gronden vanwege de toename van geluidsoverlast na aanleg van de nieuwe N201, dan heeft men de mogelijkheid om op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om planschade bij de gemeente in te dienen. Of er daadwerkelijk sprake is van een waardedaling en wat de hoogte is van de planschadevergoeding wordt beoordeeld door een deskundigencommissie. <i>Conclusie:</i> De zienswijzen onder A, B en C worden ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.
<u>17.</u>	<u>Advocatenkantoor Kool, Waverdijk 3, Waverveen, namens dhr. M. Kool, Tienboerenweg 15b, Mijdrecht</u> De zienswijze is na afloop van de termijn van ter inzage legging ingediend. Op 25 februari 2009 is schriftelijk verzocht om de ingediende zienswijze als niet geschreven te beschouwen. De zienswijze wordt dan ook buiten beschouwing gelaten.
<u>18.</u>	<u>Stichting Dorpscomité De Hoef, p/a Schattekerkerweg 11, De Hoef</u> De zienswijze is na afloop van de termijn van ter inzage legging ingediend. Er is niet gebleken dat er sprake is van een verschoonbare reden van termijnoverschrijding. De zienswijze wordt niet-ontvankelijk verklaard.
<u>19.</u>	<u>Fam. A. Jansen, Amstelkade 125D, Amstelhoek</u> De zienswijze is na afloop van de termijn van ter inzage legging ingediend. Er is niet gebleken dat er sprake is van een verschoonbare reden van termijnoverschrijding. De zienswijze wordt niet-ontvankelijk verklaard.