

Nota van beantwoording Provinciaal Inpassingsplan Brug Ouderkerk

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Zienswijzen	3
2.1	Zienswijzen over de wens van een fietspad aan de zuidzijde	3
2.2	Samenvatting en beantwoording van zienswijzen.....	4
3	Samenvatting wijzigingen ten opzichte van het ontwerp PIP	25

1 Inleiding

Het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Brug Ouderkerk (verder: PIP) heeft op grond van artikel 3.8, in samenhang met artikel 3.26, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) vanaf 26 januari 2017 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze periode kon door een ieder zienswijzen worden ingediend bij Provinciale Staten van Noord-Holland. Er zijn 35 zienswijzen ingediend. In deze antwoordnota worden de zienswijzen samengevat en geeft het bevoegd gezag aan wat haar reactie is op de ingebrachte zienswijzen. Het definitieve besluit wordt op dezelfde plaats ter inzage gelegd als waar het ontwerpbesluit ter inzage lag, namelijk op het gemeentehuis van Ouder-Amstel, het gemeentehuis van Amstelveen, bij het Noord-Hollands Archief van de provincie Noord-Holland, op de website van de provincie, en op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Belanghebbenden kunnen tegen de besluiten beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA, Den Haag. De termijn voor het indienen van een beroepsschrift bedraagt zes weken en vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit ter inzage is gelegd. Geen beroep kan worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijze over het ontwerp van het besluit waartegen zijn beroep is gericht naar voren heeft gebracht. Op het besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent onder andere dat de belanghebbende in het beroepsschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het desbetreffende besluit. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd.

2 Zienswijzen

Naar aanleiding van de publicatie van de kennisgeving en de terinzagelegging van het PIP zijn in totaal 35 zienswijzen binnengekomen. Alle ontvangen zienswijzen zijn geregistreerd en de indieners is een ontvangstbevestiging toegezonden. Hieronder worden de zienswijzen inhoudelijk behandeld.

Eén onderwerp is in het merendeel van de zienswijzen genoemd. Dit betreft de wens voor een fietspad aan de zuidzijde van de brug. Om deze zienswijzen volledig te kunnen beantwoorden, is hier een aparte paragraaf aan gewijd in paragraaf 2.1.

2.1 Zienswijzen over de wens van een fietspad aan de zuidzijde

In de huidige situatie wordt er op de brug gefietst over het voetpad aan de zuidzijde. Dat is niet wenselijk en niet verkeersveilig. Met de aanleg van de nieuwe brug willen de provincie en gemeenten iets doen aan deze onwenselijke en verkeersonveilige situatie. De verbinding vanuit Ouderkerk met het provinciale fietspad (van Amsterdam-Zuidoost naar Amstelveen) aan de noordzijde wordt verbeterd. Daarnaast wordt een onderdoorgang gecreëerd onder de brug naar dit fietspad. Deze onderdoorgang is verkeersveilig omdat de N522 niet meer hoeft te worden gekruist en de doorstroming verbetert doordat er niet meer hoeft te worden gewacht bij het verkeerslicht om over te steken. Fietzers kunnen in één keer vanuit Ouderkerk onder de brug door fietsen, doorrijden de brug op en aansluiten op het voornoemde provinciale fietspad. Wanneer fietsers alsnog naar de Amstelzijde willen, dan kunnen zij in een vrije beweging aan de Amstelveenzijde van de brug in een lus weer naar beneden rijden. De huidige hellingbaan naar de Amstelzijde aan de zuidzijde van de brug vervalst. Dat fietsers dus alsnog van het voetpad aan de zuidzijde gebruik zullen maken is niet waarschijnlijk. Fietzers die wel van deze route gebruik willen maken, staat het, net als in de huidige situatie, vrij om dit te doen met de fiets aan de hand. Vanaf het voetpad aan de zuidzijde komt, richting de Amstelzijde, een trap én een hellingbaan voor rolstoelen/ rollators/ kindwagens. De hellingbaan zal zo worden vormgegeven dat deze veilig en toegankelijk is voor deze weggebruikers. Tevens zal de hellingbaan door zijn vormgeving onaantrekkelijk zijn voor fietsers, zeker in relatie tot de soepele en verkeersveilige verbinding die juist in dit brugontwerp aan de noordzijde is gecreëerd. Met het verwijderen van de huidige hellingbaan vanaf de Amstelbrug naar de Amstelzijde wordt tevens een verkeersveiligere situatie op de Amstelzijde gecreëerd, waarbij de meeste fietsers in de toekomst met een lagere basissnelheid de restaurants en het terraspubliek zullen passeren. Het verwijderen van de huidige hellingbaan, zorgt er tevens voor dat de doorgaande wandel- en fietsroute langs de Amstel wordt hersteld, waarbij het zicht op de bebouwing van de Amstelzijde en het Beschermd Dorpsgezicht in relatie tot de Amstel voor een groot deel worden hersteld.

2.2 Samenvatting en beantwoording van zienswijzen

In onderstaande tabel zijn alle ingekomen zienswijzen samengevat en voorzien van een inhoudelijke reactie. Per zienswijze is aangegeven of deze leidt tot een aanpassing van het PIP.

Nr.	Inhoud zienswijze	Reactie provincie
1a.	Het gaat om de visie: hoe te faciliteren dat het lokale langzame verkeer tussen dorp en Amstelzijde het comfortabeler krijgt?	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1 van deze nota van beantwoording.
1b.	De verkeerscongestie zal zich verplaatsen naar de stoplichten bij de afslag van Ruysdaalweg en bij de afslag Amstelslag. De files op deze plaatsen zullen toenemen.	Voor de Amstelslag zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd voor 2030, waaruit blijkt dat er geen filevorming op zal treden. Ook voor de Ruysdaalweg kan worden geconcludeerd dat geen filevorming wordt verwacht omdat de hoeveelheid verkeer ook daar niet wezenlijk wijzigt door de reconstructie van de brug.
1c.	Doordat de nieuwe brug meer verkeer zal aantrekken, wordt de uitstroom uit Ouderkerk verder belemmerd.	Op basis van de verkeersprognoses voor 2030 wordt geconcludeerd dat door de reconstructie van de brug geen extra verkeer wordt aangetrokken. Op de brug zal de hoeveelheid verkeer toenemen met ongeveer 10% in 2030 ten opzichte van de huidige situatie, zie de verkeersonderzoeken die als bijlage 1 en 2 bij de toelichting van het PIP zijn gevoegd. Deze toename is volledig toe te schrijven aan de autonome groei. De bestaande situatie wordt aangepast naar de huidige eisen die aan infrastructuur worden gesteld en er wordt ruimte geboden om de bestaande verkeerscongestie op te lossen. De uitstroom uit Ouderkerk zal bevorderd worden door de verkeersmaatregelen die worden genomen.
1d.	De brug heeft een verkeersaantrekkende werking, waarbij sneller zal worden gereden, met meer geluidhinder en fijnstof tot gevolg. Gevraagd wordt om het interlokale verkeer om te leiden via de A2 en A9.	De reconstructie maakt geen extra rijstroken mogelijk en zal zodanig dus geen extra verkeer aantrekken, zie de beantwoording onder zienswijze 1c. De bestaande situatie wordt aangepast naar de huidige eisen die aan infrastructuur worden gesteld en er wordt ruimte geboden om de bestaande verkeerscongestie op te lossen. Daarnaast blijft de maximum snelheid gelijk. De toekomstige geluidbelasting is in het kader van het PIP onderzocht. De extra geluidbelasting is met name het gevolg van de autonome verkeersgroei. Om de geluidbelasting te beperken, worden maatregelen genomen zoals geluidreducerend asfalt.

		Ook is onderzoek uitgevoerd naar luchtkwaliteit, waaronder fijn stof. Hieruit blijkt dat wordt voldaan aan de grenswaarden. Er zijn bovendien geen verschillen in de maximale concentraties tussen de referentiesituatie en de plansituatie.
1e.	Bij een hogere brug ontstaan steilere taluds voor langzaam verkeer. Een alternatief voor een hogere brug zou kunnen zijn om de brug tijdens de spits niet te openen.	In het PIP is voldoende ruimte opgenomen om de hellingspercentages voor het langzaam verkeer te laten voldoen aan de in de richtlijnen gestelde normering. De paden zijn dus voor iedereen toegankelijk.
1f.	Gesteld wordt dat het aantal beroepsvoertuigen en hoge pleziervoertuigen afneemt. Gevraagd wordt om gegevens over het aantal openingen van de brug van de laatste decennia.	Het aantal voertuigen en het aantal openingen van de brug is geen afwegingskader voor het PIP. De hoogte van de brug wordt bepaald door het waterpeil, de doorvaarhoogte en de constructiedikte. Op basis van deze criteria is het ontwerp van de brug geoptimaliseerd en is de hoogte teruggebracht van 5,5 meter ten opzichte van NAP in het ontwerp PIP, naar 4,3 meter.
1g.	Het fietspad aan de noordzijde is in de huidige situatie 2 meter breed. Dat wordt 3,60 meter breed. Dit biedt meer ruimte aan snelle race- en toerfietsers en brommers en de lokale gebruikers.	Er wordt in de toekomstige situatie inderdaad een fietspad aangelegd dat zal voldoen aan de in de richtlijnen gestelde normering. Hiermee wordt een veiligere verkeerssituatie gerealiseerd, omdat er meer ruimte is voor de fiets.
1h.	Het wandel-/fietspad aan de zuidzijde is in de huidige situatie 2 meter breed. Hoe breed dit pad wordt is onbekend. Gevraagd wordt om hier extra ruimte op te nemen om de fietsers en ander langzaam verkeer te faciliteren. Deze route wordt door veel schoolgaande kinderen gebruikt die vragen om ruimte en zo kort mogelijke weg. Via de toekomstige tunnel wordt deze route langer. Met de huidige route blijven de korte lijnen gehandhaafd.	Het voetpad aan de zuidzijde van de brug zal voldoen aan de richtlijnen die hiervoor gelden. In het PIP wordt de exacte breedte van het pad niet vastgelegd. Voor wat betreft de wens voor een fietsroute aan de zuidzijde van de brug wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van deze nota van beantwoording.
1i.	Gevraagd wordt om een zitbank aan de zuidzijde van de brug en een doorzichtig geluidscherm tussen het wandel-/fietspad aan de zuidzijde en het autowegdek.	Een zitbank is een uitvoeringsaspect en zo geen onderdeel van het PIP. In het akoestisch onderzoek zijn verschillende geluidreducerende maatregelen beschouwd. Geluidschermen stuiten op overwegende bezwaren van landschappelijke aard. Er is gekozen om bronmaatregelen toe te passen in de vorm van geluidreducerend asfalt.
1j.	Verwezen wordt naar de fietsnota van de gemeente Ouder-Amstel, in verband met de	Wat betreft het gewenste fietspad wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van deze nota van beantwoording. Wat betreft de fietsnota van

	wens van een breder pad aan de zuidzijde van de brug.	gemeente Ouder-Amstel, wordt specifiek ingegaan op de fietsverkeerssituatie van het onderhavige projectgebied. Hierin wordt de in dit PIP mogelijk gemaakte onderdoorgang beschreven als oplossing voor de huidige verkeersonveilige situatie voor fietsers die de N522 moeten kruisen. Daarbij wordt aangegeven dat het voorstel van de provincie voor de ongelijkvloerse kruising zal worden voorgelegd aan de verkeerscommissie. In de voorbereiding van het PIP is de gemeente Ouder-Amstel actief betrokken, waarbij overeenstemming is bereikt over de onderdoorgang.
Conclusie	De zienswijze 1f leidt tot een aanpassing in de regels van het PIP.	
2a.	Geluid: er worden te weinig maatregelen ten aanzien van belevingswaarde getroffen.	De toename van de geluidbelasting wordt met name veroorzaakt door de autonome toename van de verkeersintensiteiten. In het kader van het PIP is akoestisch onderzoek verricht naar mogelijke maatregelen om de geluidbelasting te verlagen. Geluidschermen stuiten op overwegende bezwaren van landschappelijke aard. Er is gekozen om bronmaatregelen toe te passen in de vorm van geluidreducerend asfalt. Daarnaast worden waar nodig hogere waarden verleend en maatregelen genomen ten behoeve van de binnenwaarde. Voor meer informatie wordt verwezen naar het hogere waardenbesluit Wet geluidhinder en het akoestisch onderzoek dat als bijlage 12 bij de toelichting van het PIP is gevoegd.
2b.	Inspraak: alleen de klankbordgroep Ouder-Amstel is geraadpleegd. Ook bewoners van Amstelveen, bewoners van omgeving Arena, Amsterdam Zuidoost hadden moeten worden betrokken. De inspraak is te beperkt en er was onvoldoende tussentijdse voorlichting	In het voortraject is in ruime mate aandacht besteed aan participatie met betrokkenen en belanghebbenden, zowel in de voorbereidingsfase van het plan als in de daadwerkelijke planvorming. De door de indiener van de zienswijze aangehaalde klankbordgroep bestond uit een brede vertegenwoordiging van stakeholders, die naar de achterban hebben gerapporteerd. Daarnaast hebben er inloopavonden over het PIP plaatsgevonden (15 juni 2016 en 15 februari 2017), die voor iedereen toegankelijk waren. De provincie is hiermee van oordeel dat voldoende inspraak en voorlichting heeft plaatsgevonden.
2c.	Periode 10 jaar gemeenteraden art. 9 is van "oude politiek"-afspraken. Dit dient per 5 jaar te gebeuren en uiteindelijk per jaar.	Ons is onduidelijk wat de indiener bedoelt met artikel 9 van oude politiek afspraken.
2d.	Planning: De planning voor de wegaansluiting aan de Amstelveenzijde is te	De planning van de uitvoering van de werkzaamheden ziet toe op de uitvoeringsaspecten en is zo geen onderdeel van het PIP.

	krap en er is geen alternatief indien de werkzaamheden uitlopen.	
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het PIP.	
3.	Gevraagd wordt of verlichting onder de bruggen kan worden aangebracht voor de fietsers en voetgangers in verband met de sociale veiligheid.	Straatverlichting is een uitvoeringsaspect en zo in strikte zin geen onderdeel van een PIP. Wel kan worden gemeld dat er aan beide zijden in de tunnel/onderdoorgang verlichting onder de brug ten behoeve van de fietsers en voetgangers wordt gerealiseerd die zal voldoen aan de in de richtlijnen gestelde normering.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het PIP.	
4.	De fietsroute van het Hoger Einde Zuid naar de Amstelzijde in Amstelveen wordt omslachtig, waardoor naar verwachting fietsers via het voetpad aan de zuidkant van de brug zullen fietsen. Dit is geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Gepleit wordt voor een fietspad aan de zuidkant	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1 van deze nota van beantwoording.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het PIP.	
5a.	De oplossing biedt ruimte om als fietser van het voetpad gebruik te maken. Het is wenselijk om twee fietspaden te realiseren.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1 van deze nota van beantwoording.
5b.	Mensen met een rollator/rolstoel zijn sluitpost.	Alle hellingen rond de brug worden ontworpen conform de in de richtlijnen gestelde normering. Aan de kant van de Amstelzijde wordt een geknikte hellingbaan voor rolstoelen/rollators/kinderwagens beoogd. In het PIP is hier voldoende ruimte voor gereserveerd. Ook voor mensen met een rollator of rolstoel wordt de brug dus toegankelijk.
5c.	De brugonderdoorgangen zullen een gevoel van onveiligheid geven in het schemer en donker, ondanks verlichting.	Dit betreft de uitwerking van de plannen en is geen onderdeel van een PIP. Desondanks kan gemeld worden dat de onderdoorgang een open constructie in relatie tot het water zal worden en bij de inrichting rekening wordt gehouden met de sociale veiligheid.
5d.	Kan er meer aan fietsers worden gedacht?	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1 van deze nota van beantwoording.
5e.	Fietsers die bij Hoger Einde Zuid vanaf de Dorpsstraat moeten oversteken leiden tot	In de nieuwe situatie zal deze situatie overzichtelijker worden vormgegeven en veiliger worden gemaakt. De precieze indeling van de

	een gevaarlijke situatie. De kans ter verbetering is blijven liggen.	weg wordt niet in het PIP geregeld, maar via het contract met de aannemer. In het PIP is voldoende ruimte gereserveerd om deze inrichting te kunnen realiseren.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het PIP.	
6a.	Er wordt te weinig aandacht gegeven aan de zwakkere verkeersdeelnemer: ondanks de aandacht die er is voor de inpassingen van de fiets- en wandelroutes, heeft dit nog niet geleid tot duidelijkheid over de status hiervan.	De exacte inrichting van de verkeerskundige situatie staat niet vast, omdat dit middels een aanbesteding bij de aannemer wordt neergelegd. Wel worden eisen en randvoorwaarden in het contract met de aannemer opgenomen, zodat deze op die manier geborgd worden. In het PIP is de ruimte opgenomen die nodig is voor de inpassing van deze eisen en randvoorwaarden, waarmee de reservering voor het uit te voeren werk juridisch planologisch is vastgelegd. In het PIP is onder meer voldoende ruimte gereserveerd voor de fiets- en wandelroutes.
6b.	In hoeverre is het noodzakelijk dat de brug met 0,60 m in plaats van 0,30 meter hoger komt te liggen, gelet op het feit dat zowel de vrachtscheepvaart als de pleziervaart afneemt? De verhoging leidt ertoe dat de doorkijk en mogelijk de veiligheid van verkeersdeelnemers in het geding komt.	Onduidelijk is waar deze maten op zijn gebaseerd. In het PIP is een maximale hoogte van de brug vastgelegd, namelijk 5,5 meter ten opzichte van NAP. Deze hoogte is gebaseerd op het waterpeil, doorvaarthoogte en constructiedikte van de brug. De verhoging leidt niet tot een onveilige verkeerssituatie. Na optimalisatie van het ontwerp, is de maximale hoogte van 5,5 meter ten opzichte van NAP in het ontwerp PIP, teruggebracht naar 4,3 meter. De criteria die deze hoogte bepalen, zijn echter ongewijzigd gebleven.
6c.	Door de extra hoogte en de daardoor ontstane steilheid van de route kan er geen sprake zijn van een toegankelijke alternatieve parallelweg.	In het PIP is voldoende ruimte gereserveerd om te kunnen voldoen aan de in de richtlijnen gestelde normering voor afmetingen en hellingsgraden. Er is geen reden om aan te nemen waarom de parallelweg niet toegankelijk zal zijn.
Conclusie	De zienswijze 6b leidt tot een aanpassing in de regels van het PIP.	
7a.	Onduidelijk is op grond waarvan ervoor is gekozen om de brug te verhogen.	De hoogte van de brug is gebaseerd op het waterpeil, doorvaarthoogte en constructiedikte. Hiervoor is een maximale hoogte van 5,5 meter ten opzichte van NAP in het PIP toegestaan, waarbinnen de brug moet worden gebouwd. Na optimalisatie van het ontwerp, is de maximale hoogte van 5,5 meter ten opzichte van NAP in het ontwerp PIP, teruggebracht naar 4,3 meter. De criteria die deze hoogte bepalen, zijn echter ongewijzigd gebleven.
7b.	De verandering in de inrichting van de omgeving als gevolg van de verhoging van de brug wordt niet als vooruitgang ervaren.	De nieuwe situatie is op een zorgvuldige manier ontworpen en uitgewerkt waarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met ieders belangen en een minimale impact op de omgeving. Veranderingen in de

		inrichting, waaronder het verhogen van de maximale hoogte van de brug, zijn noodzakelijk. Door het verwijderen van de op- en afrit naar Amstelszijde en Amsteldijk-Noord wordt bovendien de doorgaande route en zichtlijn langs de Amstel weer hersteld.
7c.	Gevraagd wordt wat het aantal keren is dat de brug in de huidige situatie geopend wordt voor scheepvaart.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 1f.
7d.	Inzicht wordt gevraagd in de correlatie tussen doorvaarthoogte en afname aantal brugbewegingen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 1f.
7e.	Mogelijk kan dit leiden tot een minimale verhoging van de nieuwe brug.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 1f.
7f.	Er wordt voor gepleit om het Hoger einde Zuid zo in te richten dat de oversteek van de N522 voor fietsers via stoplichten niet onmogelijk wordt, zodat er een alternatief is indien de onderdoorgangen onbruikbaar zijn.	De verkeerslichten bij de oversteek van de N522 blijven gehandhaafd voor de voetganger. Ook de fietser kan hier te voet gebruik van maken.
7g.	Het globaal schetsontwerp dat als figuur 2.1 in de toelichting is opgenomen, behoeft enige aanpassing.	Aangenomen wordt dat de straatnaam in het figuur bedoeld wordt. Het figuur wordt hierop aangepast.
Conclusie	De zienswijze 7a leidt tot aanpassing in de regels van het PIP. Zienswijze 7g leidt tot aanpassing van de toelichting van het PIP.	
8a.	Het PIP geeft geen inzicht in het ter plaatse te realiseren werk en de dimensionering daarvan.	In het PIP worden regels gesteld ten aanzien van het maximale ruimtebeslag waarbinnen de herinrichting kan en moet plaatsvinden en de maximale hoogte van de brug. De uitvoering wordt via een aanbestedingstraject door een aannemer verricht. Er wordt in het PIP en in het contract met de aannemer ruimte gelaten om invulling te geven aan de precieze inrichting. Het doel van het PIP is om de vernieuwing van de brug en de herstructurering planologisch-juridisch mogelijk te maken en tevens ruimtelijke kaders te stellen.
8b.	Het Beleidskader voor Verkeersmanagement van de provincie geeft ruimte en motief om te bevorderen dat er minder verkeersbewegingen op de N522 ontstaan. Uit de ter visie gelegde stukken blijkt niet dat aan het onderhavige plan een	Er ligt een verkeersonderzoek ten grondslag aan het plan: "Variantenstudie oeververbinding in de N522 bij de Amstel" van 6 april 2012. Dit onderzoek is op 13 februari 2017 geactualiseerd: "Aanvullende rapportage brug Ouderkerk aan de Amstel". De in het onderzoek aangetoonde knelpunten geven aanleiding voor de wegreconstructie.

	verkeersstudie ten grondslag ligt naar de aard, herkomst en bestemming van het verkeer op de N522. De reden voor de wegaanpassing is daarom niet objectief gemotiveerd.	Beide onderzoeken zijn als bijlage 1 en 2 bij de toelichting van het PIP gevoegd.
8c.	Ook de kruispunten Burgemeester Boerslaan/Oranjebaan en A2/Stramanweg hadden moeten worden betrokken bij de Variantenstudie. De ontsluiting van Ouderkerk zou weer de primaire functie van de brug moeten worden.	De aanleiding van de reconstructie is de noodzaak om de technisch verouderde brug te vervangen. Daarbij is nagegaan of ook andere verkeerskundige aanpassingen nodig zijn. De brug stamt uit de jaren dertig van de vorige eeuw. De mobiliteitsbehoefte is sindsdien sterk gewijzigd. Gebleken is dat er sprake is van verkeerscongestie op en nabij de brug en daarvoor maatregelen nodig zijn. De vervanging van de brug en de herstructurering nabij de brug worden in dit PIP mogelijk gemaakt. De genoemde kruispunten vallen buiten het studiegebied van het project. Verbetering van de ontsluiting van Ouderkerk is meegenomen in de beoogde aanpassingen, die in het PIP mogelijk worden gemaakt.
8d.	De toegestane hoogte van de brug is te groot en past niet binnen de kwetsbare omgeving van het beschermde dorpsgezicht. Verwezen wordt naar de hoogte die in het beeldkwaliteitsplan is genoemd.	De hoogte van de brug is gebaseerd op het waterpeil, doorvaarthoogte en constructiedikte. Hiervoor is een maximale hoogte van 5,5 meter ten opzichte van NAP in het PIP toegestaan, waarbinnen de brug moet worden gebouwd. Na optimalisatie van het ontwerp, is de maximale hoogte van 5,5 meter ten opzichte van NAP in het ontwerp, teruggebracht naar 4,3 meter. De criteria die deze hoogte bepalen, zijn ongewijzigd gebleven. Voorts is het beeldkwaliteitsplan niet het leidend kader voor de hoogte van de brug, dat is het PIP. In het beeldkwaliteitsplan zijn weliswaar schetstekeningen opgenomen waar van een bepaalde hoogte is uitgegaan, maar deze zijn slechts opgenomen als mogelijke invulling van de brug. Hier lag geen technisch ontwerp aan ten grondslag. Het PIP is wel gebaseerd op een technisch haalbaar ontwerp, waarbij is gebleken dat een grotere hoogte nodig is. Deze hoogte, 4,30 meter ten opzichte van NAP, is daarom in de regels van het PIP vastgelegd. De provincie is van oordeel dat een dergelijke brug passend is binnen het landschap.
8e.	Er is geen onderbouwing gegeven voor het vergroten van de vrije doorvaarthoogte. Verzocht wordt om beschikbare telgegevens en/of hoogtematen van passerende schepen	De doorvaarthoogte is niet onderdeel van het PIP. Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 1f.

	over de afgelopen 10 jaar beschikbaar te stellen.	
8f.	Een geringere doorvaarthoogte staat het oplossen van de verkeerscongestie niet in de weg, gezien het beleid van de provincie om de brug in de spitsuren niet te openen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 1f.
8g.	Het belang van een grotere doorvaarthoogte staat niet in verhouding tot het belang van omwonenden en verkeersdeelnemers, in het bijzonder de fiets- en voetgangers, bij een geringe weghoogte en minder steile weghellingen.	In het PIP is voldoende ruimte opgenomen waarmee de hellingen voor fiets- en voetgangers aan de normering kunnen voldoen. Optimalisatie van het ontwerp heeft geleid tot een aanpassing van de maximale hoogte van 5,5 meter ten opzichte van NAP in het ontwerp PIP, naar 4,3 meter ten opzichte van NAP.
8h.	De noodzaak van het vastleggen van de as van de weg wordt onderschreven. Maar het voorstel wordt gedaan om de regels in art. 3.1a zo te wijzigen dat de zuidelijke wegas niet zuidelijker, en de noordelijke wegas niet noordelijker mag worden gelegd.	De provincie is akkoord met dit voorstel om meer flexibiliteit in het plan op te nemen, zodat de wegassen richting het midden kunnen worden verplaatst. De regels van het PIP worden hierop aangepast.
8i.	De noodzaak van het opstelvak linksaf naar Hoger-Einde Noord is niet gemotiveerd. Indien de noodzaak wel bestaat, kan deze tussen de brug en het kruispunt worden gerealiseerd.	In de afwegingsnotitie die in augustus 2016 voor het ontwerp en het PIP is gemaakt, is onderzocht of dit opstelvak noodzakelijk is en of deze tussen de brug en het kruispunt kan worden gesitueerd. Uit het onderzoek is gebleken dat het opstelvak in verband met de doorstroming noodzakelijk is en dat de ruimte tussen de brug en het kruispunt te kort is om het opstelvak te realiseren.
8j.	Een fietspad met twee rijrichtingen met de beoogde breedte voldoet hier, gezien de intensiteiten van langzaam verkeer, niet aan de te stellen norm. Verwezen wordt naar de uitgave van CROW 1993 "Tekenen voor de fiets".	Binnen de grenzen van het PIP is voldoende ruimte gereserveerd om alle wegen en paden te laten voldoen aan huidige in richtlijnen gestelde normering.
8k.	Op grond van de verkeersbewegingen ten zuiden van de N522 is er ernstige behoefte aan een fietspad aan de zuidzijde van de Amstelbrug, ook gezien het (illegaal) gebruik dat het fietsverkeer van het voetpad maakt. Verwezen wordt naar het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan.	Voor de beantwoording van de zienswijze over de behoefte aan een fietspad aan de zuidzijde wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van deze nota van beantwoording. Wat betreft het opstelvak voor linksaf wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 8i.

	Het extra fietspad kan in de plaats komen van het opstelvak voor linksaf (zie 8i).	
8l.	Het plangebied van het PIP lijkt niet logisch afgebakend. Een strook grond met een breedte van ca. 7 meter ten noorden van perceel Amstelzijde 89 te Amstelveen, zou moeten worden meegenomen in het plangebied, in verband met de behoefte aan een zuidelijk fietspad.	Voor de beantwoording van de zienswijze over de behoefte aan een fietspad aan de zuidzijde wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van deze nota van beantwoording. Het PIP is zodanig afgebakend dat het project ruimtelijk inpasbaar is.
8m.	Het PIP is te summier van opzet, wat de rechtszekerheid van belanghebbenden raakt. Het plan ontbeert een aanlegvergunningstelsel.	Wat betreft de opzet van het PIP wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 8a. Wat betreft het aanlegvergunningstelsel wordt opgemerkt dat er binnen de grenzen van het PIP geen aanleiding is voor een aanlegvergunningstelsel anders dan in de bestemming Waarde – Archeologie. In deze bestemming is dan ook een aanlegvergunningstelsel opgenomen.
8n.	Het summiere PIP in combinatie met de design & construct aanpak veroorzaakt rechtsonzekerheid voor belanghebbenden en is onverantwoord. De voordelen van een dergelijke contractvorm weegt bij een project, waarbij het aankomt op het gebruikscomfort van de plaatselijke bevolking, niet op tegen de nadelen. Gevraagd wordt af te zien van deze contractvorm en in samenspraak met de bevolking tot een gedegen en volledig uitgewerkt plan te komen en op traditionele wijze aan te besteden.	Het PIP legt de ruimtelijk relevante onderdelen van de herstructurering vast en getuigt daarmee van een goede ruimtelijke ordening. Bij de uitvoering van dit project wordt gebruik gemaakt van ervaren uitvoerders. De onderdelen die betrekking hebben op de uitvoering worden niet in het PIP opgenomen, maar vastgelegd in het contract met de aannemer. Op deze manier heeft de provincie voldoende regie op het project en kan het op een efficiënte manier worden uitgevoerd.
Conclusie	De zienswijzen 8d, 8g en 8h leiden tot een aanpassing in de regels van het PIP.	
9.	Er bestaan zorgen over de bereikbaarheid van het dorp en de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer als gevolg van de nieuwe brug. Het langzaam verkeer maakt in de huidige situatie veel gebruik van de zuidelijke rand van de brug, die bestemd is	Voor de beantwoording van de zienswijze over de behoefte aan een fietspad aan de zuidzijde wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van deze nota van beantwoording. Wat betreft de doorstroming van het langzaam verkeer in de huidige en toekomstige situatie, zal dit niet verslechteren, aangezien het bestaande voetpad aan deze zijde behouden blijft.

	voor voetgangers en waar tweewielers worden gedoogd. Benadrukt wordt dat deze route voor het langzaam verkeer optimaal is. Verzocht wordt om een langzaam verkeer verbinding aan de zuidzijde van de brug te realiseren, waarmee een veiliger verbinding mogelijk wordt. De nieuwe brug zou tenminste een even goede doorstroming moeten bieden voor het langzaam verkeer als in de bestaande situatie.	
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
10.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 8.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 8.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
11a.	Heeft er bezwaar tegen als er parkeerplaatsen ten noorden van het kantoor Oranjestaete worden ingericht, omdat dit het vrije uitzicht negatief beïnvloedt, lichthinder van parkerende auto's veroorzaakt en geluidsoverlast door dichtslaande deuren genereert.	De gronden ten noorden van het kantoorgebouw liggen buiten de begrenzing van het PIP. Het PIP zal hier dus niets aan wijzigen. De 75 parkeerplaatsen worden ten westen van het kantoor gerealiseerd, ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' in het PIP.
11b.	Maakt zich zorgen over de invloed op het woongenot als gevolg van lichthinder van passerende auto's op de verbindingsweg van de Amsteldijk Noord naar de Amstelslag.	Omdat de verbindingsweg van west naar oost naar beneden afloopt en koplampen in principe altijd enkele graden naar beneden zijn gericht om verblinding van tegenliggers te voorkomen, worden geen onaanvaardbare gevolgen voor lichthinder verwacht. Bij de uitwerking van de plannen blijft de provincie met de indiener van de zienswijze in gesprek, waarbij de wensen van de indiener van de zienswijze worden betrokken en negatieve gevolgen tot een minimum zullen worden beperkt.
11c.	Door het PIP kan een negatieve invloed ontstaan op het gebied van woongenot, door geluidsoverlast. Verwezen wordt naar de zienswijze die op het ontwerpbesluit hogere waarden is ingediend.	In het kader van het PIP is de geluidbelasting getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Hieruit is gebleken dat de geluidbelasting in de toekomst hoger zal zijn dan in de huidige situatie. Hierbij moet worden opgemerkt dat dit met name het gevolg is van de autonome verkeersgroei. Om de geluidbelasting te beperken worden maatregelen genomen zoals geluidreducerend asfalt. Het is echter niet mogelijk om de geluidbelasting in het geheel te beperken. Om deze

		reden heeft de provincie besloten hogere waarden te verlenen, waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen. Voor de beantwoording van de zienswijzen die op het ontwerpbesluit hogere waarden zijn ingediend wordt verwezen naar de zienswijzennota op het ontwerp besluit hogere waarden. De provincie is van oordeel dat ook na de realisatie van het project een goed leef- en woonklimaat wordt gegarandeerd.
11d.	Door het PIP kan een negatieve invloed ontstaan op het gebied van woongenot, door toename van fijnstof door de aanleg van de verbindingsweg van de Amsteldijk Noord naar de Amstelslag, in combinatie met het slopen van het schoolgebouw die nu als buffer dient.	Er is onderzoek uitgevoerd naar luchtkwaliteit, waaronder fijnstof, zie bijlage 13 bij de toelichting van het PIP. Hieruit blijkt dat wordt voldaan aan de grenswaarden. Er zijn bovendien geen verschillen in de maximale concentraties tussen de referentiesituatie en de plansituatie.
11e.	Door het PIP kan een negatieve invloed ontstaan op het gebied van woongenot, door de uitbreiding van Oranjestaete. Indien er van de zienswijze heeft gehoord dat de eigenaar van het kantoor overweegt het pand uit te breiden. Dit zal invloed hebben op het leefklimaat en er wordt gevraagd om het voornemen vast te leggen en te combineren met het PIP voor de brug. Daarbij wordt gevraagd om een uitbreiding te realiseren parallel aan de tuin van Amsteldijk Noord 1c, waarmee het achteruitzicht behouden blijft. Parkeerplaatsen kunnen aan de zuidzijde gerealiseerd worden, waarmee een maximaal weidegebied behouden blijft.	Het PIP maakt geen uitbreiding van het kantoor mogelijk. Het kantoorgebouw valt in het geheel buiten de grenzen van het PIP. Er vinden geen planologisch juridische wijzigingen plaats die betrekking hebben op de bouw mogelijkheden van het kantoor.
11f.	Bezwaar wordt gemaakt tegen de verhoging van de brug vanwege een betere doorgang van de scheepvaart. De verhoging van de brug is de belangrijkste oorzaak van de significante stijging van de geluidsoverlast.	De hoogte van de nieuwe brug is gebaseerd op het waterpeil, doorvaarhoogte en constructiedikte. De extra geluidbelasting is met name het gevolg van de autonome verkeerstoename, niet de verhoging van de brug. Na optimalisatie van het ontwerp, is de maximale hoogte van 5,5 meter ten opzichte van NAP, teruggebracht naar 4,3 meter ten opzichte van NAP. De criteria die deze hoogte bepalen, zijn echter ongewijzigd gebleven.

11g.	De status van de woning van de indiener van de zienswijze als beschermd dorpsgezicht is nergens benoemd in het PIP. Indiener van de zienswijze maakt zich hier zorgen over en vraagt om hier rekening mee te houden, dit in het PIP te benoemen en dit zwaar mee te laten wegen in de besluitvorming.	Hoewel in de planvorming rekening is gehouden met de status van het beschermd dorpsgezicht, is dit in de toelichting tot nog toe niet benoemd. De toelichting wordt hierop aangepast, waarbij een tekst wordt opgenomen over de status van Ouderkerk aan de Amstel als beschermd dorpsgezicht. Voor de manier waarop de brug wordt ingepast in het beschermd dorpsgezicht wordt verwezen naar paragraaf 2.6 van de toelichting.
11h.	Is voorstander van het wijzigen van de bestemming van de gronden ten noorden van het kantoor Oranjestaete naar weidegebied.	Het gebied dat de indiener van de zienswijze bedoelt, valt buiten de grenzen van het PIP. Er is geen reden voor de provincie om de bestemming van deze gronden te wijzigen.
11i.	Er is geen planschaderisicoanalyse uitgevoerd, terwijl dit voor de indiener van de zienswijze van belang kan zijn omdat de nieuwe situatie een waardevermindering van de woning zal betekenen. Gevraagd wordt om alsnog een planschaderisicoanalyse uit te voeren.	Een planschaderisicoanalyse is geen verplicht onderdeel van de planvorming. Voor de planvorming is een budget beschikbaar, waar eventuele planschade in is opgenomen. Voor de indiener van de zienswijze staat de mogelijkheid open om een planschadeclaim in te dienen binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden het PIP.
Conclusie	Zienswijzen 11f en 11g leiden tot aanpassing in respectievelijk de regels en de toelichting van het PIP.	
12a.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 11.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 11.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
13a.	Maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van Ouderkerk aan de Amstel: onduidelijk is hoe het dorp kan worden bereikt vanaf de Amsteldijk, indien men is aangewezen op een rollator, gezien de steile taluds.	In het PIP is voldoende ruimte opgenomen om de nieuwe wegstructuur, inclusief de fiets- en voetpaden en andere voorzieningen zoals een hellingbaan, te laten voldoen aan de in de richtlijnen gestelde normering, zodat deze voor iedereen toegankelijk zijn.
13b.	Onduidelijk is hoeveel hoger de nieuwe brug zal worden en hoe gebruik kan worden gemaakt van de helling/trap. Vraagt zich af waarom de optie van de lift niet meer in het ontwerp is opgenomen.	In het PIP wordt de maximaal toegestane hoogte van 5,5 meter voor de brug vastgelegd. Na optimalisatie van het ontwerp, is de maximale hoogte van 5,5 meter ten opzichte van NAP in het ontwerp PIP, teruggebracht naar 4,3 meter ten opzichte van NAP. Deze hoogte mag niet worden overschreden. Op welke manier het project precies wordt uitgevoerd is afhankelijk van de aannemer. In het PIP worden zowel een lift als een hellingbaan mogelijk gemaakt, die aan de in de richtlijnen gestelde normering voldoen.

13c.	Het verhogen van de brug is onnodig, aangezien de frequentie van de scheepvaart de laatste jaren is gedaald..	De hoogte van de nieuwe brug is gebaseerd op het waterpeil, doorvaarhoogte en constructiedikte. Na optimalisatie van het ontwerp, is de maximale hoogte van 5,5 meter ten opzichte van NAP in het ontwerp PIP, teruggebracht naar 4,3 meter ten opzichte van NAP.
13d.	Op de informatieavond was veel nog onduidelijk en op vragen werd door de medewerkers verschillend geantwoord en/of moest het nog worden ingevuld.	Het PIP is volledig en duidelijk: binnen de ruimtelijke kaders die het PIP stelt wordt het project uitgevoerd. De exacte inrichting en indeling van het gebied is nog niet geheel uitgekristalliseerd, dat is een uitvoeringsaspect. Hier zal in het contract met de aannemer een invulling aan worden gegeven. Het PIP geeft de kaders en het ruimtebeslag waarbinnen deze uitwerking kan plaatsvinden.
Conclusie	Zienswijzen 13b en 13c leiden tot een aanpassing in de regels van het PIP.	
14.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 8.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 8.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
15.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 8.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 8.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
16a.	Vraagt aandacht te geven aan een goede bereikbaarheid van het dorp voor al het verkeer (m.n. langzaam verkeer) tijdens de bouw.	De bereikbaarheid van Ouderkerk is één van de aspecten waar rekening mee is gehouden in de planvorming. In het PIP is ruimte opgenomen om voldoende opstelstroken te realiseren om Ouderkerk te ontsluiten. Ook voor het langzaam verkeer is voldoende ruimte opgenomen om dit op een goede en veilige manier te faciliteren. De tijdelijke bereikbaarheid is geen onderdeel van het PIP. Evenwel streeft de provincie er naar de doorstroming tijdens de bouw zo goed mogelijk te waarborgen.
16b.	Vraagt aandacht te geven aan een verkeersveilige en goed functionerende weg voor het langzaam verkeer tijdens de nieuwe eindsituatie. Specifiek wordt aandacht gevraagd voor de zich kruisende verkeersstromen op het Hoger Einde Zuid.	De provincie besteed veel aandacht aan de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers, waaronder het langzaam verkeer, zoals onder de beantwoording van zienswijze 17a en onder paragraaf 2.1 van deze nota van beantwoording is benoemd. In het PIP is, onder andere ter hoogte van Hoger Einde Zuid, voldoende ruimte gereserveerd om verkeerskundige maatregelen te nemen die de verkeersveiligheid in de toekomstige situatie verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

16c.	Vraagt aandacht voor een veilige en goed functionerende verkeersoplossing voor het gehele knooppunt voor alle verkeersstromen, zowel op de brug als op de toeritten.	Zoals onder de beantwoording van zienswijzen 17a en 17c is benoemd besteed de provincie aandacht aan de veiligheid en functionaliteit van de toekomstige verkeerssituatie en is dit meegenomen in de planvorming van het PIP.
16d.	Er dient specifieke en nadrukkelijke aandacht te worden gegeven aan de verschijningsvorm van de brug en de beeldkwaliteit van de totale knooppuntoplossing.	Hier is in de voorbereiding van het PIP aandacht aan geschonken, onder andere door het opstellen van een beeldkwaliteitplan en door bij de inrichting van het gebied rekening te houden met stedenbouwkundige waarden van het dorp. Ook in de verdere planvorming heeft dit onderwerp de aandacht van de provincie.
16e.	Vraagt de provincie om borg te staan dat de huizen in de omgeving van de brug tijdens de bouw niet beschadigd worden.	Schade bij de bouwwerkzaamheden heeft betrekking op de uitvoering van het project en staat los van het PIP. Het voorkomen van schade tijdens de bouwwerkzaamheden is een taak van en de verantwoordelijkheid van de aannemer. In de bij de gemeente aan te vragen omgevingsvergunning kunnen wel voorwaarden worden gesteld om schade en hinder voor de omgeving tijdens de bouw te voorkomen. Op naleving van deze voorschriften zal tijdens de werkzaamheden toezicht gehouden worden.
16f.	Is verheugd dat in een eerdere fase van het project een klankbordgroep de lokale wensen en belangen goed aan de orde zijn gekomen en gaat er van uit dat de gemaakte afspraken in de aanbesteding worden opgenomen. Ook gaat de raad er van uit dat, indien veranderingen noodzakelijk zijn, hier opnieuw met de betrokkenen overleg over zal worden gevoerd.	De planvorming heeft in goed overleg met bewoners, ondernemers en overheden plaatsgevonden. Indien onverhoopt sprake is van wijzigingen binnen het kader zoals dat in het PIP is opgenomen, zal hier overleg met deze partijen hierover over plaatsvinden. .
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
17.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 8.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 8.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
18a.	Spreekt zorgen uit over de leefbaarheid van Ouderkerk aan de Amstel. De aan- en omliggende wegen, A9, A2, Stramanweg en de Amstelzijde zorgen voor grote en toenemende geluidsoverlast. Betreurt dat	Het doel van het project is om de brug te vervangen zodat deze aan de huidige technische en functionele eisen voldoet. Daarbij is nagegaan of ook andere verkeerskundige aanpassingen nodig zijn. Dit had betrekking op de nabije omgeving van de brug. Gebleken is dat er sprake is van verkeerscongestie op de brug en daarvoor maatregelen

	met de reconstructie van de N522 niets wordt gedaan om de geluidsoverlast van de brug en Stramanweg aan te pakken.	nodig zijn. De vervanging van de brug en deze maatregelen worden in dit PIP mogelijk gemaakt. De genoemde kruispunten vallen buiten het studiegebied van het project. Bij de reconstructie zal gebruik worden gemaakt van geluidreducerend asfalt. Met de reconstructie en de nieuwe brug wordt voldaan aan de geluidsnormen en wordt een goede woon- en leefomgeving geborgd.
18b.	Is van mening dat de oplossing van de overbelaste kruispunten en brug gezocht moet worden in het omleiden van verkeer in plaats van het verbreden van de brug en de kruispunten anders in te richten.	Omleiden van het verkeer is geen reële optie, omdat het niet mogelijk is het bestemmingsverkeer te scheiden van doorgaand verkeer. Daarnaast wordt de weg en de brug aangepast aan de huidige eisen van de tijd, waarvoor het verbreden ervan noodzakelijk is. Uitgangspunt is dat er geen opwaardering van de N522 plaatsvindt.
18c.	Extra geluidsoverlast door toenemend verkeer is niet acceptabel. Is van mening dat geluidbeperkende maatregelen moeten worden onderzocht.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 11a.
18d.	Verwacht dat de provincie deze reconstructie aanpakt om het leefklimaat, wat betreft geluidsoverlast, te verbeteren.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 11a en 18a.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
19a.	De onteigening en de voorgenomen aanleg van een ontsluitingsweg tussen de Oranjebaan en Oranje Staete naar Amsteldijk Noord gaat ten koste van parkeerplaatsen bij het kantoor, wat negatieve gevolgen heeft voor het functioneren van het gebouw. Hier is onvoldoende rekening mee gehouden. Daarom, en omdat er alternatieven waren, is de weg in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	De reconstructie van de weg vraagt extra ruimte, om de doorstroming te bevorderen en de weg veilig aan te leggen. Daartoe worden gesprekken gevoerd met grondeigenaren in verband met de aankoop van gronden. Het PIP is een onteigeningstitel, zodat zekerheid ontstaat dat over de voor de reconstructie benodigde gronden kan worden beschikt. Dit neemt niet weg dat het de voorkeur heeft, en de provincie zich daarvoor maximaal inzet, om de gronden minnelijk te verwerven. Tijdens deze onderhandelingen zijn de parkeerplaatsen ter sprake gekomen en wordt door de provincie een alternatieve locatie aan de westzijde van het kantoorgebouw voor de compensatie geboden van de parkeerplaatsen die verloren gaan.
19b.	Daarnaast tast de wegomlegging de kwaliteit en het functioneren van het gebouw aan doordat de hoofdentree wordt afgewaardeerd door een sterk verminderde zichtbaarheid en bereikbaarheid voor bezoekers. De weg direct voor het pand	Ons inziens is in de nieuwe situatie geen sprake van een afwaardering van de hoofdentree, een verminderde zichtbaarheid en bereikbaarheid voor bezoekers en negatieve uitstralingseffecten. De verbindingsweg komt vrijwel op dezelfde plaats te liggen als de huidige toegangsweg. De parkeerplaatsen die aan de oostzijde van het gebouw verdwijnen, worden aan de westzijde gecompenseerd. Het verplaatsen van de

	langs heeft daarnaast negatieve uitstralingseffecten. Het gaat daarbij om aspecten als geluid, privacy en inkijk. De nadelige uitstralingseffecten dienen door de provincie tot een minimum te worden beperkt.	hoofdentree is geen onderdeel van het project en is in het kader van het PIP niet aan de orde. Graag blijven wij met de indiener van de zienswijze in gesprek om in de uitwerking van het plan mogelijke negatieve effecten tot een minimum te beperken.
19c.	De provincie dient duidelijkheid te geven over welke parkeeroplossing zij kiest. Indien wordt gekozen voor parkeerplaatsen aan de westzijde, dient de provincie hier actief op in te zetten en zo nodig een onteigeningsprocedure voor te starten.	Gekozen is voor de locatie ten westen van het kantoor, op de gronden met de aanduiding 'parkeerterrein'. De provincie is van mening dat dit voor zowel het kantoor als omwonenden een geschikte oplossing is. Op deze manier wordt een verkeersveilige oplossing geboden met een zo beperkt mogelijke impact op het landelijk gebied. De provincie probeert de gronden minnelijk te verwerven. Indien nodig zal tot onteigening worden overgegaan.
19d.	De beoogde compensatie van parkeerplaatsen door de provincie op gronden van derden geeft niet voldoende zekerheid dat de parkeerplaatsen daadwerkelijk kunnen worden gecompenseerd.	Het PIP is een onteigeningstitel. Hiermee wordt voldoende zekerheid gegeven over de beschikbaarheid van eenzelfde aantal parkeerplaatsen.
19e.	Wanneer het nodig is om de gronden ten noorden van het kantoor als parkeerplaats te gebruiken, dient een oplossing te worden gezocht voor de ontsluiting van dat parkeerterrein. Bovendien kan de hoofdentree in dat geval niet meer functioneren.	Het terrein ten noorden van het kantoor maakt geen deel uit van het plangebied van het PIP. Het verplaatsen van de hoofdentree is geen onderdeel van het project en is in het kader van het PIP niet aan de orde.
19f.	Indiener van de zienswijze heeft eerder een plan gepresenteerd waarin de parkeerplaatsen aan de noordzijde worden gerealiseerd, waarbij de hoofdentree wordt verplaatst en toevoeging van extra bouwvolume werd voorgesteld. De provincie heeft deze voorstellen afgewezen. Het past daarom niet om dit als alternatief te noemen.	De reden dat de provincie dit plan heeft afgewezen, is omdat er extra bouwvolume werd gewenst. De provincie acht het niet in het belang van het project om extra kantoorruimte toe te staan en is van oordeel dat dit niet noodzakelijk is om het kantoorpand in te passen in de nieuwe ruimtelijke configuratie die in het PIP wordt vastgelegd.
19g.	De financiële haalbaarheid is niet voldoende aangetoond, aangezien de provincie ervan	De provincie heeft samen met de vervoersregio Amsterdam, de gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel, budget gereserveerd voor de planvorming en uitvoering. Het verwerven van benodigde gronden en

	uitgaat te kunnen volstaan met compensatie van het verlies van de m ² grond.	financiering van eventuele planschade is hier onderdeel van. Er is geen reden aan te nemen dat het budget ontoereikend zal zijn.
19h.	Nu de provincie heeft gekozen voor een variant die voor de indiener van de zienswijze nadelig is, dient de provincie ervoor te zorgen dat voldoende parkeergelegenheid bij het kantoor in de tijdelijke en de permanente situatie beschikbaar is. Indien de provincie de plannen voortzet dient onder de gegeven omstandigheden de meest optimale situatie voor Oranjestaete te worden gecreëerd.	De provincie zorgt zowel in de tijdelijke als permanente situatie voor voldoende parkeergelegenheid bij het kantoor. Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijzen 19 a t/m g.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
20a.	Gesteld wordt dat met de verplaatsing van de verkeerslichten van de brug naar Amstelslag in Amstelveen en de van Ruysdaalweg in Ouderkerk, op deze plaatsen opnieuw filevorming in de spits ontstaat.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 1e.
20b.	Vragen worden gesteld bij de noodzakelijkheid van de verhoging van de brug, omdat de hoeveelheid beroepsvaart en de hoge pleziervaart boten de laatste tien jaar is afgenomen. Gevraagd wordt om de noodzakelijkheid van de verhoging van de brug verder te bestuderen.	De hoogte van de nieuwe brug is gebaseerd op het waterpeil, doorvaarhoogte en constructiedikte. Na optimalisatie van het ontwerp, is de maximale hoogte van 5,5 meter ten opzichte van NAP in het ontwerp PIP, teruggebracht naar 4,3 meter ten opzichte van NAP. Hierbij blijven voornoemde criteria gelden.
20c.	Aandacht wordt gevraagd voor het pad aan de zuidzijde van de brug, met het oog op het faciliteren van het langzame fiets- en wandelverkeer.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1 van de nota van beantwoording.
20d.	Rest van de zienswijze is identiek aan zienswijze 8j en 8k.	Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijzen 8j en 8k.
Conclusie	De zienswijze 20b leidt tot een aanpassing in de regels van het PIP.	
21a.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 8j.	Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze 8j.

21b.	Pleit voor het faciliteren van een langzaam verkeersverbinding aan de zuidzijde van de brug, zodat de onderdoorgang/tunnel onder de N522 niet nodig is, waarmee kosten en ruimte worden bespaard. Doordat de verkeersstroom naar de noordzijde in dat geval afneemt, is er minder bezwaar tegen een gelijkvloerse kruising.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1 van de nota van beantwoording.
21c.	De tunnel is niet realistisch, omdat binnen een afstand van 35 meter een afstand van ca. 3 meter moet worden overbrugd. Dit komt overeen met een helling van 8,5%, terwijl de CROW-norm 5% bedraagt.	In het PIP is voldoende ruimte gereserveerd om te voldoen aan de in de richtlijnen gestelde normering die geldt voor hellingspercentages van fiets- en voetpaden.
21d.	Het beoogde fietspad is gevaarlijk, omdat na de helling omlaag een haakse bocht met een boogstraal van nog geen 7 meter volgt, terwijl de fietser niet door de bocht kan kijken en het tegemoetkomende verkeer kan zien.	In het PIP is voldoende ruimte opgenomen om het beoogde fietspad en de aansluiting te laten voldoen aan de in de richtlijnen gestelde normering. Daarnaast is de configuratie afgestemd met de gemeentelijke beheerder.
21e.	De tunnel heeft tot gevolg dat bewoners van Hoger-Einde-Noord dagelijks een onredelijk steile helling moeten nemen om zuidwaarts kunnen gaan. Voor oudere bewoners betekent dit dat zij worden afgesneden van het dorp. Het verzoek is om af te zien van de aanleg van de tunnel en ter hoogte van de bushaltes oversteekplaatsen voor fietsen en voetgangers te realiseren.	In het PIP is voldoende ruimte opgenomen om de nieuwe wegstructuur, inclusief de fiets- en voetpaden en andere voorzieningen te laten voldoen aan de in de richtlijnen gestelde normering, zodat deze voor iedereen toegankelijk zijn. De verkeerslichten bij de oversteek van de N522 blijven gehandhaafd voor voetgangers. Ook fietsers te voet kunnen hier gebruik van maken.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
22.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 8.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 8.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
23.	De inhoud van de zienswijze komt overeen met de zienswijze 20a t/m c.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijzen 20 a t/m c.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	

24.	Gepleit wordt voor een fietspad aan de noord- en zuidzijde van de brug, omdat deze in de huidige situatie ook door fietsers wordt gebruikt.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1 van de nota van beantwoording.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
25a.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 8 en 21b t/m d, met de onderstaande aanvullingen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze onder 8 en 21b t/m d.
25b.	De term 'ondergeschikte bouwonderdelen' is niet gedefinieerd. Aangenomen wordt dat het gaat om zaken als het hefmechanisme, hekwerken, railing en soortgelijke voorzieningen. Dit betekent dat de hoogte van het wegdek op 5,5m NAP mag liggen.	De aanneme klopt. De hoogte van de brug is echter ten opzichte van het ontwerp PIP aangepast van 5,5 m ten opzichte van NAP, naar 4,3m ten opzichte van NAP.
25c.	In de voorliggende schets is gerekend met het in oostelijke richting opschuiven van het kruispunt over een afstand van ten minste 20 meter. Dat heeft tot gevolg dat landbouwgrond aangekocht moet worden en dat aan de dorpszijde van de N522 het kruispunt strak tegen de Burg. Cordesweg komt te liggen. Dit heeft nadelige gevolgen voor de leefbaarheid van omwonenden.	In het kader van het PIP heeft een integrale belangenafweging plaatsgevonden, waarbij onderzoek is verricht naar onder andere geluid. De provincie is op basis van de resultaten van deze afweging van oordeel dat een goed woon- en leefklimaat wordt behouden.
25d.	Heeft bedenkingen bij de breedte en lengte van de opstelvakken: vindt deze te smal en kort ingetekend.	Het PIP biedt ruimte om te voldoen aan de in de richtlijnen gestelde normering voor afmetingen van opstelvakken.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
26.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 8.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 8.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
27.	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 8.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 8.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	

28a.	De zienswijze is identiek aan zienswijzen 8 en 21 met onderstaande aanvullingen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijzen 8 en 21.
28b.	Er is ten onrechte een deel landbouwgrond dat bestemd is voor parkeren in het vigerende bestemmingsplan Wester Amstel, buiten het plangebied gehouden. In het PIP wordt aan de westzijde van het kantoorgebouw ruimte gereserveerd voor parkeerplaatsen ter vervanging van de parkeerplaatsen ten noorden en oosten van dat gebouw. Indien deze vervanging gerealiseerd wordt, zou de mogelijkheid tot parkeren op de gronden ten noorden van het kantoorpand moeten worden wegbestemd.	De bedoelde gronden ten noorden van het kantoorgebouw zijn in het geldende bestemmingsplan reeds bestemd als “Kantoor”, waarmee parkeerplaatsen op deze locatie in de huidige situatie planologisch mogelijk zijn. De parkeerplaatsen die worden wegbestemd, kunnen door de provincie niet worden gecompenseerd op een locatie waar reeds parkeerplaatsen mogelijk zijn. De provincie is van mening dat het realiseren van parkeerplaatsen ten westen van het kantoor voor zowel het kantoor als omwonenden een geschikte oplossing is. Daarbij wordt op deze manier een verkeersveilige oplossing geboden met een zo beperkt mogelijke impact op het landelijk gebied. Daarom wordt het gebied ten westen van het kantoorgebouw specifiek bestemd als ‘parkeerterrein’, waarmee de parkeerplaatsen die verloren gaan, gecompenseerd worden.
28c.	De kruising Verbindingsweg Amsteldijk Noord met Oranjebaan is onnodig breed. Uit de tekeningen in de variantenstudie blijkt dat drie opstelvakken niet noodzakelijk zijn. Indien er van de zienswijze vindt zelfs twee opstelvakken niet noodzakelijk, omdat de verkeersintensiteiten beperkt zijn. De in de variantenstudie genoemde verkeersintensiteit is verouderd. Om een redelijke cyclustijd te realiseren is één opstelvak voldoende.	In het PIP is de ruimte gereserveerd die benodigd is voor een goede en veilige inrichting van de herstructurering. Hier liggen kruispuntberekeningen met actuele verkeerscijfers aan ten grondslag. Beoogd wordt om in de toekomstige situatie een betere doorstroming te creëren dan in de huidige situatie. Dit wordt bewerkstelligd door extra opstelstroken te realiseren ten behoeve van een vlotte verkeersafwikkeling op het kruispunt Amsteldijk, met toepassing van een moderne verkeersregelininstallatie. Het PIP biedt hier ruimte voor.
28d.	Het op de eigendommen van indiener van de zienswijze ingetekende deel van het fietspad (fietspad Oranjebaan tot halverwege de Verbindingsweg Amsteldijk Noord) is discutabel.	De reconstructie van de weg vergt extra ruimte, om de weg veilig aan te leggen en de doorstroming te verbeteren. Daartoe worden gesprekken gevoerd met grondeigenaren in verband met de aankoop van gronden. Het PIP vormt een onteigeningstitel zodat zeker is dat over de voor de reconstructie benodigde gronden kan worden beschikt. Dit neemt niet weg dat het de voorkeur heeft, en de provincie zich daarvoor maximaal inzet, om de gronden minnelijk te verwerven.
28e.	Waar dat fietspad op de Verbindingsweg aantakt, ontstaat een extra kruising en vervolgens gemengd snel en langzaam verkeer, in combinatie met de op- en afritten	De exacte inrichting van het gebied is niet in het PIP vastgelegd. In het PIP is voldoende ruimte gereserveerd om te komen tot een goede en veilige inrichting.

	van het kantoor Oranjestaete. Dit vormt een gevaarlijke situatie. Dit deel van het fietspad kan vervallen nu de fietsers ter hoogte van het gebouw Oranjestaete linksaf naar de Amsteldijk Noord kunnen.	
28f.	Heeft bedenkingen bij de noodzaak van drie opstelvakken ter plaatse van de Amstelslag richting Oranjebaan en pleit ervoor om hier één opstelvak te creëren.	De exacte inrichting van het gebied is niet in het PIP vastgelegd. In het PIP is voldoende ruimte gereserveerd voor een goede en veilige inrichting van de reconstructie. Daarbij is, met het oog op een vlotte verkeersafwikkeling, ervoor gekozen ruimte te bieden voor drie opstelvakken,
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
29.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 8.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 8.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
30.	De inhoud van de zienswijze is gelijk aan zienswijzen 8, 21, 25 en 28.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijzen 8, 21, 25 en 28.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
31.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 11.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 11.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
32.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 11.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 11.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
33.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 11.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 11.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
34.	De inhoud van de zienswijze is gelijk aan zienswijzen 8, 21 en 25.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijzen 8, 21 en 25.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
35.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 11.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 11.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	

3 Samenvatting wijzigingen ten opzichte van het ontwerp PIP

De ingekomen zienswijzen hebben geleid tot de volgende wijzigingen in het PIP:

- De maximale bouwhoogte van de brug is naar beneden bijgesteld van 5,5 meter ten opzichte van NAP, naar 4,3 meter ten opzichte van NAP.
- De straatnaam 'Amsteldijk Noord' wordt aangepast in figuur 2.1 in de toelichting.
- In de regels wordt flexibiliteit opgenomen met betrekking tot de regel dat de wegas op de figuur 'as van de weg' moeten worden gesitueerd: deze mogen ook richting het midden van de weg worden verplaatst.
- In de toelichting wordt aandacht besteed aan de status van beschermd dorpsgezicht van Ouderkerk aan de Amstel.

Naast de wijzigingen die uit de zienswijzen voortvloeien, zijn enkele ambtshalve wijzigingen ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan doorgevoerd. Deze zijn hieronder weergegeven.

- De aanduiding 'wetgevingszone - Verwezenlijking in de naaste toekomst' is verwijderd van de verbeelding, uit de regels (art. 8 van het ontwerp inpassingsplan) en uit de toelichting. Deze aanduiding is niet nodig voor de verwerving van de gronden. Het inpassingsplan zelf vormt de titel voor mogelijke onteigening van benodigde gronden en de grenzen van het PIP vormt de begrenzing van deze titel.
- Enkele tekstuele ondergeschikte aanpassingen in de toelichting.