Gemeente Midden Delfland

Nota beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan “N223 duurzaam veilig fase 3B”



20 januari 2021

Inleiding

De huidige wegenstructuur is niet voldoende toereikend om het verkeer tussen het Westland en de A4 op een goede en veilige manier te faciliteren. De provincie heeft daarom het project N223 Duurzaam Veilig opgestart, waarbij de N223 in 3 fasen een reconstructie zal ondergaan. Fase 3B betreft het deel tussen 't Woudt en de Molenlaan / brug over de Monsterwatering. Fase 3B past niet geheel binnen de vigerende bestemmingsplannen Buitengebied Gras (2013) en 't Woudt (2012). Het bestemmingsplan “N223 duurzaam veilig fase 3B” voorziet in deze reconstructie en vervangt de hiervoor genoemde bestemmingsplannen gedeeltelijk.

Het ontwerpbestemmingsplan “N223 duurzaam veilig fase 3B” heeft vanaf 5 maart 2020 gedurende zes weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn tien zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn in deze nota samengevat en beantwoord.

1. Indiener 1
2. Indiener 2
3. Indiener 3
4. Indiener 4
5. Indiener 5
6. Indiener 6
7. Indiener 7
8. Indiener 8
9. LTO
10. Midden-Delfland Vereniging

1	Zienswijze	Beantwoording
1.1	*Geluid*	
	Indiener vreest dat het plan voor een toename van de reeds door hem ervaren geluidsoverlast zorgt. Uit het akoestisch onderzoek van het bestemmingsplan blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel van indiener reeds hoger ligt dan de toegestane 48 dB. Het college is verplicht een plan vast te stellen dat zo min mogelijk geluidsoverlast voor omwonenden oplevert in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Geluidswerende voorzieningen worden niet gegarandeerd. Voorgesteld wordt een voorwaardelijke verplichting hiervoor op te nemen.	Het uitgevoerde akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai voldoet aan de Wet geluidhinder. Op basis van de resultaten zijn geluidswerende voorzieningen niet vereist. Omdat de toename van het geluid op de gevel minder dan 2 dB bedraagt is geen sprake van significante toename van geluid. Daarom is ook geconcludeerd dat er geen sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Alleen bij een geluidsgevoelige bestemming waar sprake is van reconstructie moet er toetsing plaatsvinden aan het geboden beschermingsniveau van de Wet geluidhinder.
1.2	*Bomen*	
	Volgens het ontwerpbestemmingsplan moet de bestaande beplanting rondom de rotonde Molenlaan worden verwijderd. In ruil hiervoor worden ‘bomen’ of ‘enkele bomen’ teruggeplaatst. Ten minste dient er een hoeveelheid bomen te worden teruggeplaatst die gelijk is aan de hoeveelheid bomen die er nu staat. Ook dienen deze bomen van dezelfde omvang te zijn. Dit om de indiener tegemoet te komen in de geluidsoverlast, daarnaast zijn deze bomen de enige objecten die geluid tegenhouden en het akoestisch onderzoek is niet meer correct als de bomen worden verwijderd.	Bomen langs de N223 hoeven niet te worden gecompenseerd op basis van gemeentelijk beleid (LOP). Wel geldt een herplantplicht op basis van de Wet Natuurbescherming (Wnb) en de APV. De Wnb geldt voor houtopstanden vanaf 1.000 m² en voor een rij van meer dan 20 bomen. De gemeentelijke herplantplicht geldt op basis van de APV artikel 4.11 lid 3, in samenhang met het LOP. Het ontwerp wordt getoetst aan het LOP. In het Landschapontwikkelingsperspectief Midden-Delfland® 2025 (LOP) is omschreven dat het de voorkeur heeft langs de N223 geen begeleidende beplanting te hebben zodat de zichtlijnen in de polder optimaal zijn. Ook is de openheid gewenst vanuit het verstorende effect van bomen op weidevogels. In het kader van het wegontwerp is een beplantingsplan opgesteld, die in de bijlage bij deze nota is opgenomen. Het beplantingsplan geeft een referentie van de landschappelijke inpassing en de kwaliteit. De uitvoerder van de werkzaamheden is in het kader van de aanbesteding en vergunningprocedure gevraagd om een voorstel te doen voor de daadwerkelijke landschappelijke inpassing op basis van deze referentie. Bij herplanting zal tevens rekening gehouden moeten worden met de molenbiotoop en obstakelvrije ruimte. Wat betreft geluidoverlast wordt aangegeven dat bomen niet geluiddempend zijn.

1.3	*Fijnstof*	
	De bomen die verwijderd worden vangen fijnstof op. Door het kappen van de bomen wordt de indiener bloot gesteld aan een toename van fijnstof. In het bestemmingsplan wordt daarnaast niet gekeken naar een toename van fijnstof.	In het bestemmingsplan is geconcludeerd dat er geen significante toename is van fijnstof omdat door een eerder TNO onderzoek dit uitwees. Wij zullen aan de hand van de NSL monitoringstool aan de meest actuele gegevens in de toelichting nader onderbouwen dat de reconstructie niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.
1.4	*Verkeersbewegingen*	
	Het plan zorgt voor meer verkeersbewegingen. Volgens de toelichting van het plan is er geen verkeerstoename, maar het verkeersonderzoek gaat wel uit van een (autonome) verkeergroei van 1% per jaar. De prognose uit 2016 houdt geen rekening met de gewijzigde situatie en kan daarom niet ongewijzigd overgenomen worden. Daar komt bij dat de verkeersgroei, ongeacht of deze autonoom is, inherent is aan het plan en daarom moet worden meegenomen. Een bestemmingsplan dient deze berekeningen mee te nemen en op te vangen om op deze manier (geluids)overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken.	In de paragraaf ecologie wordt aangegeven dat er geen verkeerstoename is. Hier wordt bedoeld dat er geen extra verkeerstoename is bovenop de autonome groei. Dit zal worden verduidelijkt. Voor het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de meest recente gegevens van de provincie Zuid-Holland en is de autonome groei geprognosticeerd op 1%. Niet duidelijk is wat indiener bedoelt met de gewijzigde situatie. Het akoestisch onderzoek houdt wel rekening met de toename van het verkeer, die dus als gevolg van dit plan uitsluitend autonoom is. Verder blijkt dat er geen sprake is van een significante toename van geluid, zie de beantwoording onder 1.1.
1.5	*Cultuurhistorie*	
	Volgens het plan moet de cultuurhistorie van het plangebied mee worden gewogen in de integrale afweging van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Aanbevolen wordt dan ook om het plangebied ‘zo ‘leeg’ mogelijk wegprofiel qua wegmeubilair’ te realiseren. Waarom het plan voorziet in de mogelijkheid om parkeerplaatsen te realiseren aan de Molenlaan is cliënt dan ook onduidelijk. Deze mogelijke ontwikkeling schaadt het cultuurhistorisch perspectief dat ’t Woudt en de Molenlaan bieden en het strookt niet met het uitgangspunt om het landschap open te houden. Voorgesteld wordt om aan de Molenlaan geen parkeerplaatsen te realiseren.	In de planvorming is het cultuurhistorische aspect meegewogen. Dit wordt toegelicht in de bijlage ‘ontwerpnotitie’ bij het bestemmingsplan. Een aantal bepalende cultuurhistorische kenmerken zijn in de toekomstvisie genoemd, die ook in het oorspronkelijke bestemmingsplan uit 1980 staan vermeld. Het beschermd dorpsgezicht kent belangrijke ruimtelijke kenmerken als: geclusterde bebouwing en een lintstructuur (en daarbij een kerkweg) naar de historische kerk op een terp. Een ander belangrijk ruimtelijk kenmerk is de aanwezigheid van de open erven; deze lijken in beleving deel uit te maken van de openbare ruimte, terwijl deze niet openbaar zijn. Grootschalige agrarische bebouwing of de aanplant van groepen bomen in de omliggende polders wordt daarom niet wenselijk geacht. Het realiseren van de parkeerplaatsen aan de Molenlaan is één van de drie varianten die in de ontwerpnotitie worden genoemd om ’t Woudt verkeersluw te maken. Dit is in het voortraject uitvoerig besproken met de indiener. In een eerder overleg gaf de indiener aan tevreden te zijn over het terugkomen van de parkeerplaatsen. (overleg d.d. 12-01-2017)

		De parkeerplaatsen worden aangelegd ten behoeve van de bezoekers van ’t Woudt, recreanten, bezoekers van de bushaltes en voor de bedrijven langs de Molenlaan.
1.6	*Planschade*	
	Indiener vreest waardedaling van zijn woning. Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, moet dit nadeel zo klein mogelijk blijven.	Na vaststelling van het bestemmingsplan kan indiener eventueel een planschadeclaim indienen bij de gemeente. Dat wil overigens niet zeggen dat ook daadwerkelijk sprake is van planschade. Dit zal middels een onderzoek moeten worden aangetoond.
Conclusie De zienswijze leidt gedeeltelijk tot aanpassing van het bestemmingsplan: 1. De paragraaf 4.5 luchtkwaliteit wordt geactualiseerd aan de hand van de meest actuele gegevens. 2. In paragraaf 4.8 Ecologie wordt verduidelijkt dat er geen verkeerstoename is. Hier wordt bedoeld dat er geen extra verkeerstoename is bovenop de autonome groei.		

2	**Zienswijze**	**Beantwoording**
2.1	*Bestemming gronden*	
	Het ontwerpbestemmingsplan ontneemt ten onrechte gebruik van de agrarische gronden van de indiener. Een deel van deze gronden worden bestemd als ‘Verkeer’ in plaats van ‘Agrarisch met waarden’.	De genoemde gronden zijn abusievelijk opgenomen in het bestemmingsplan. De plangrens wordt aangepast op de kadastrale situatie. De gronden van de indiener worden hiermee buiten het bestemmingsplan gelaten.
2.2	*Geluid*	
	Indiener geeft aan dat de geluidoverlast ten gevolge van het verkeer op de N223 in ernstige mate toeneemt. Daarnaast worden de bomen verwijderd, waardoor de geluidsoverlast alleen nog maar meer toeneemt dan waar in het akoestisch onderzoek vanuit is gegaan.	Zie beantwoording onder 1.1. Daarnaast zijn bomen geen geluiddempende objecten. Op basis van het Reken- en meetvoorschrift voor akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai is het niet mogelijk om een effect van vegetatie te bepalen.
2.3	*Bomen*	
	Er is onvoldoende inzichtelijk gemaakt en zekerheid gegeven over de hoeveelheid bomen die zullen worden teruggeplaatst.	In het kader van het wegontwerp is tevens een beplantingsplan opgesteld. Het beplantingsplan is niet direct gekoppeld aan het bestemmingsplan, omdat de bomen langs de N223 hoeven niet te worden gecompenseerd op basis van gemeentelijk beleid (LOP). Wel geldt een herplantplicht op basis van de Wet Natuurbescherming (Wnb) en de APV. De Wnb geldt voor houtopstanden vanaf 1.000 m² en voor een rij van meer dan 20 bomen. De gemeentelijke herplantplicht geldt op basis van de APV artikel 4.11 lid 3, in samenhang met het LOP. Het ontwerp wordt getoetst aan het LOP.

		Het hiervoor genoemde beplantingsplan geeft een referentie van de landschappelijke inpassing en de kwaliteit. De uitvoerder van de werkzaamheden is in het kader van de aanbesteding en vergunningprocedure gevraagd om een voorstel te doen voor de daadwerkelijke landschappelijke inpassing op basis van deze referentie. Bij herplanting zal tevens rekening gehouden moeten worden met de molenbiotoop en obstakelvrije ruimte. Voordat de omgevingsvergunning wordt aangevraagd organiseert de uitvoerder een informatiebijeenkomst waarin de daadwerkelijke plannen zullen worden toegelicht.
2.4	*Lichtoverlast*	
	Door de aanleg van de turborotonde en het verwijderen van beplanting is sprake van lichtoverlast van koplampen van voertuigen op het perceel en de woning van de indiener. Verzocht wordt een voorwaardelijke verplichting op te nemen in het berstemmingsplan voor het nemen van lichtwerende maatregelen. Gedacht wordt aan de aanleg van een heg met een bepaalde hoogte die ook in de herfst- en wintermaanden zijn blad behoudt.	De afstand tussen de woning van de indiener en de rotonde is zeer ruim. Daarnaast zorgt het kassencomplex voor afschermende werking waardoor geen sprake is van lichtoverlast ten gevolge van inschijnende koplampen in de woning. Dit is te zien op de panorama's en op de impressie en bijbehorende lichtsimulatie van het project op https://pzh.projectatlas.app/n223/map . Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting achten wij dan ook niet noodzakelijk.
2.5	*Negatieve effecten bedrijfsvoering – landschappelijke inpassing*	
	Indiener vreest voor zijn gunstige landschappelijke inpassing van het bedrijf. Op dit moment heeft het bedrijf een rustige ligging die met groen is ingepast in de landelijke omgeving en die is afgeschermd van de N223. Dit is van cruciaal belang voor de bedrijfsverbreding (zoals het verwelkomen van recreanten uit binnen- en buitenland), waar al jaren aan wordt gewerkt. De verwijdering van de bestaande beplanting zal dan ook een grote impact hebben op de aantrekkingskracht van het bedrijf. Voorgesteld wordt de voorgestane bushalte elders aan te leggen, zodat de bestaande beplanting kan worden behouden. Daarnaast valt naar de mening van de indiener niet in te zien waarom de turborotonde aan de N223 niet een stuk in noordoostelijke richting kan worden opgeschoven, hetgeen de ruimte kan bieden om de	Het bestemmingsplan beperkt de indiener niet zijn bedrijf te voorzien van een landschappelijke inpassing. Voor de N223 is gekozen voor de meest passende landschappelijke inpassing. Hierbij is het LOP leidend geweest. De locatie van de bushalte is uitvoerig onderzocht. Wij hebben contact gehad met de concessieverlener (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) en vervoerder (EBS) en dit is als beste locatie naar voren gekomen. Het verplaatsen van de bushalte is absoluut noodzakelijk om de verkeersveiligheid te borgen. Dit omdat de oversteekbaarheid van de N223 hier op een veiligere wijze geboden kan worden, ongelijkvloers via de bestaande fietstunnel. Dit is ook overeenkomstig met het onafhankelijke advies van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (te vinden op www.n223.nl). Handhaven van de bushalte op de huidige locatie in het ontwerp van de reconstructie is geen optie. Als ook de CROW-richtlijn 226 'Veilig oversteken? Vanzelfsprekend' aangeeft, dient het oversteken door voetgangers van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom,

	inpassing van de Oude Woudseweg en de daarbij beoogde recreatiegelegenheden optimaler vorm te geven.	waar de N223 onder valt, alleen te gebeuren op kruispunten. De huidige situatie voldoet eigenlijk al niet meer aan de huidige richtlijnen. De locatie van de meerstrooksrotonde is uitvoerig onderzocht. De locatiekeuze is gemotiveerd in het bestemmingsplan en de daaraan ten grondslag liggende ontwerpnotitie die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Het ontwerp is het resultaat van een zorgvuldige belangenafweging waarbij de wensen van omwonenden en bedrijven zoveel mogelijk zijn meegewogen. Het verplaatsen van de turborotonde in noodoostelijke richting is nadrukkelijk niet aan de orde. Vanuit landschappelijke inpassing is dit niet gewenst.
2.6	*Negatieve effecten bedrijfsvoering – bouwoverlast*	
	Het bedrijf produceert consumptiegewassen. Bouwstof en zand zorgt voor grote problemen.	Eventuele bouwoverlast is een aspect dat niet kan worden geborgd in een bestemmingsplan. Bij aanvang van de werkzaamheden zal in overleg met de omgeving worden bezien op welke wijze bouwoverlast tot een minimum kan worden beperkt.
2.7	*Negatieve effecten bedrijfsvoering – reconstructie Oude Woudseweg*	
	De reconstructie van de Oude Woudseweg is te beperkt voor het (bedrijfs)verkeer. Daarnaast verzoekt de indiener een voetpad langs de Oude Woudseweg aan te leggen.	Over de indeling van de Oude Woudseweg is uitvoerig gesproken met de indiener en andere ondernemers uit de omgeving. Deze gesprekken hebben in januari 2014, januari 2017 en via de mail plaatsgevonden. De aanpassing van de Oude Woudseweg leidt juist tot een verbetering voor het bedrijfsverkeer. In de huidige situatie heeft de Oude Woudseweg een profielbreedte van circa 3 m. Deze wordt verbreed naar 5 m met aan beide zijden nog een bermverharding van grasbetontegels. In de huidige plannen is een voetpad niet voorzien. Het bestemmingsplan maakt een voetpad binnen de bestemming ‘Verkeer’ en ‘Recreatie – Dagrecreatie’ in de toekomst echter niet onmogelijk.
2.8	*Parkeerplaats*	
	De geplande parkeerplaatsen kunnen beter richting het noordoosten worden verplaatst. Op deze manier heeft de recreatieplaats meer ruimte en wordt overlast van jongeren in de avond- en nachturen in de directe woonomgeving verder voorkomen. Aangezien jongeren	Overlast is een aspect wat buiten een bestemmingsplan valt. Overigens is de locatie van de parkeerplaats in het voortraject uitvoerig besproken met de indiener. In een eerder overleg gaf de indiener aan tevreden te zijn over het terugkomen van de parkeerplaatsen (overleg d.d. 12-01-2017).

	zich nu ook al gedurende de avond- en nachturen bij de bestaande parkeervoorzieningen ophouden, wordt anders voor overlast bij de woningen ernstig gevreesd.	
2.9	*Gebruik straatnaam Molenlaan*	
	In de toelichting wordt op diverse plaatsen gesproken over de Molenlaan terwijl dit feitelijk dan niet de "Molenlaan" betreft maar de "Oude Woudseweg".	De straatnamen zijn gebaseerd op de kadastrale situatie. Uit de kadastrale kaart blijkt dat dit weggedeelte de 'Molenlaan' is en niet de 'Oude Woudseweg'.
2.10	*Verzoek om gesprek*	
	Indiener verzoekt de gemeente in overleg te gaan over hoe de gevolgen voor omwonenden van het bestemmingsplan beter kunnen worden geborgd.	De gemeente heeft in juli 2020 een gesprek gehad met de indiener. 1. Geconstateerd is dat het ontwerpbestemmingsplan N223 voldoende flexibiliteit bevat om met bepaalde elementen te schuiven. Denk hierbij aan beplanting en de parkeerplaatsen. Uiteraard moet hier altijd een integrale afweging worden gemaakt. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp wordt overlegd met de indiener. 2. Toegelicht is dat er geen mogelijkheden worden gezien om de bushalte te laten vervallen of op een andere locatie te realiseren. 3. De indiener vreest voor lichthinder, echter is uit de onderzoeken niet naar voren gekomen dat lichthinder zich voor gaat doen. Na uitvoering van de aanpassing van de N223 laat de provincie een onafhankelijke partij advies uitbrengen over dit aspect. 4. Ten aanzien van geluidhinder is toegelicht dat altijd gewerkt wordt met een berekening van de geluidbelasting. Deze berekening is reeds gemaakt. De uitkomsten geven geen aanleiding voor maatregelen. Daarom wordt hier geen noodzaak gezien om maatregelen of alternatieven te onderzoeken. 5. Geconstateerd is dat verschillende bomen gekapt moeten worden om de aanpassing van de N223 technisch mogelijk te maken. Dit is verder toegelicht onder de beantwoording van zienswijze 1.2. 6. De eventueel beoogde uitrit is mogelijk binnen het bestemmingsplan. Het kadastrale perceel van de indiener wordt uit het plangebied gelaten.
Conclusie De zienswijze leidt gedeeltelijk tot aanpassing van het bestemmingsplan: 1. De plangrens wordt aangepast.		

3	Zienswijze	Beantwoording
3.1	*Beplanting*	
	Indiener toont begrip voor het verhogen van de verkeersveiligheid. Dit moet er niet toe leiden van de bestaande beplanting en bebossing moet wijken voor een vrij uitzicht richting 't Woudt.	Het kappen van de bomen is noodzakelijk voor de herinrichting van de N223 en voor de ruimtelijke inpassing daarvan in het landschap. De landschappelijke inpassing heeft mede tot doel de niet gebiedseigen bomen te verwijderen en de weidsheid van het landschap te herstellen. De landschappelijke waarde van de te vellen bomen is gering. In het plan Landschapontwikkelingsperspectief Midden-Delfland® 2025 (LOP) is omschreven dat het de voorkeur heeft langs de N223 geen begeleidende beplanting te hebben, zodat de zichtlijnen in de polder optimaal zijn. Ook is de openheid gewenst vanuit het verstorende effect van bomen op weidevogels. Zie tevens de beantwoording onder 1.2 en 2.3.
3.2	*Monumentale bomen*	
	Paragraaf 2.5 licht de landschappelijke inpassing toe. Indiener vraagt zich af waarom de ene boom wel monumentaal is en een andere bomenpartij niet. De bomen aan de noordzijde van de weg zijn waarschijnlijk minstens zo monumentaal als de bomen voor de boerderij Woudhoeve.	De natuurwaarde van de te vellen bomen is gering, de bomen zijn relatief jong en te beperkt van omvang om grote natuurwaarden te hebben.
3.3	*Uitzicht bewoners*	
	Het belemmerde uitzicht is voor de bewoners wel prettig, want er wordt in het plan veel rekening gehouden met het zicht vanaf de weg richting het landschap. Op een impressie ziet de rotonde er acceptabel uit, maar in werkelijkheid is dit een lelijk object om tegenaan te kijken, temeer hij ook nog een stuk boven het landschap uit komt te steken.	De impressie in de toelichting van het bestemmingsplan geeft ons inziens wel degelijk de werkelijke situatie weer. Op https://pzh.projectatlas.app/n223/map staan meerdere lage standpunten van de huidige situatie en de eindsituatie (dag en nacht). De reactie van indiener wordt daarom niet gedeeld.
3.4	*Beplantingsplan*	
	De beschrijving van het beplantingsplan is zeer summier en vrijblijvend. Dit alles staat in heel schril contrast met elkaar, temeer omdat bomen de meest praktische vorm van CO_2 opslag is.	In de omgevingsvergunning worden voorwaarden gesteld aan de landschappelijke inpassing. Daarnaast is er een meld- en herplantplicht van de Wet Natuurbescherming van toepassing die geldt voor houtopstanden vanaf 1.000 m² en voor een rij van meer dan 20 bomen. Ook is de APV van toepasing. Zie ook de reactie onder 2.3.

3.5	*Behouden bomen*	
	Indiener geeft als oplossing de bomen aan de zuidzijde van de rotonde die nog niet gekapt te hoeven worden, maar waarvan gezegd wordt dat deze aan het einde van hun levensduur niet vervangen zullen worden, dit wel te doen. De overige bomen die niet in de weg staan voor de aanleg van de rotonde moeten bespaard worden. Tot slot dient aan de noordzijde land aangekocht te worden om de gekapte bomen te compenseren.	Voor deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1. De reactie leidt niet tot aanpassing van het plan.
Conclusie De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		

Zienswijzen 4, 5, 6, 7 en 8 zijn gelijk aan zienswijze 3. Voor de inhoud en beantwoording wordt dan ook naar zienswijze 3 verwezen.

9	**Zienswijze**	**Beantwoording**
9.1	*Molenlaan*	
	In het ontwerpbestemmingsplan wordt op diverse plaatsen gesproken over de Molenlaan. De Molenlaan betreft feitelijk alleen het weggedeelte langs de Groeneveldse- of Monster-watering. Het weggedeelte dat nu loopt vanaf de Groeneveldse- of Monster-watering naar de huidige N223 betreft de Oude Woudseweg. Onduidelijk is wanneer wordt gesproken over de feitelijke Molenlaan en wanneer over het gedeelte dat nu de Oude Woudseweg is.	De straatnamen zijn gebaseerd op de kadastrale situatie. Uit de kadastrale kaart blijkt dat dit weggedeelte de 'Molenlaan' is en niet de 'Oude Woudseweg'.
9.2	*Toegang glastuinbouw gelegen aan de Molenlaan*	
	LTO geeft aan dat op generlei wijze de bereikbaarheid van de aan de Molenlaan gelegen glastuinbouwbedrijven in het geding mag komen. Nu is ter plaatse van de huidige fietsbrug over de Groeneveldse- of Monsterwatering al sprake van een zeer krappe situatie. De infrastructuur wordt ook gebruikt voor/door verkeer naar en van de bedrijven op de Molenlaan. Ook is op dit punt de uitrit van het bedrijf Topkrop gelegen. Er is weliswaar een bocht voorzien in het ontwerp, maar deze is te krap, omdat rekening moet worden gehouden met de uitrit. De gevolgen voor de aanwezige bedrijven zijn niet voldoende meegenomen.	De eigenaren van de omliggende glastuinbedrijven, zoals Topkrop, zijn ruimschoots meegenomen en gehoord in het voortraject van het ontwerp. Deze gesprekken hebben in januari 2014, januari 2017 en via de mail plaatsgevonden. Met een rijcurve is de bocht getoetst en haalbaar gebleken. Deze zat niet bij de ontwerpnotitie (bijlage van OBP) als bijlage en zal voor de volledigheid worden toegevoegd. Deze is destijds, net als het ontwerp, gedeeld met de bedrijven aan de Molenlaan. Vervolgens is de situatie zelfs nog verruimd zodat deze verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. In de toekomstige situatie zijn er daarnaast geen fietsers meer. De bocht zal voldoende zijn in de eindsituatie. Waar nodig zal er nog afstemming zijn tijdens de uitvoering. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de veronderstelling dat de gevolgen voor de aanwezige bedrijven niet voldoende zouden zijn meegenomen.

		De huidige uitwijkstrook is bestemd als Verkeer, waar dit in het geldende bestemmingsplan Recreatie – Dagrecreatie was.
9.3	*Natuurbeschermingswet*	
	LTO geeft aan dat de aanleg van de weg kan leiden tot stikstofdepositie. Dit moet nader onderbouwd worden.	Omdat de aanpassing van de weg niet leidt tot meer verkeer – anders dan de autonome groei – is een stikstofberekening voor de gebruiksfase niet noodzakelijk. Voor de aanlegfase zal een indicatieve stikstofberekening worden uitgevoerd. Deze wordt toegevoegd als bijlage bij de toelichting.
Conclusie De zienswijze leidt gedeeltelijk tot aanpassing van het bestemmingsplan 1. In paragraaf 4.8 Ecologie worden de resultaten van de stikstofberekening toegevoegd. De berekening wordt opgenomen in de bijlage. Er zijn geen negatieve effecten op Natura2000-gebied. 2. Op de verbeelding wordt een deel van de bestemming Recreatie – Dagrecreatie bestemd als Verkeer. 3. De rijcurves Molenlaan worden toegevoegd als bijlage 15 bij de toelichting.		

10	**Zienswijze**	**Beantwoording**
10.1	*Algemeen*	
	Indiener geeft aan dat het beschermen van de cultuurhistorie, aantrekkelijke natuur en recreatie en de bescherming van ecologie en weidevogelstand in het gebied betrokken moeten worden bij het bestemmingsplan.	Deze aspecten zijn verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan. In de ontwerpnotitie zijn de aspecten beschreven die mee zijn genomen in de totstandkoming van het ontwerp.
10.2	*Locatie plangebied*	
	Indiener geeft aan dat het onduidelijk is wat nu het plangebied betreft. Volgens het opgenomen kaartje betreft dit het stuk tussen de brug van de Monsterwatering en de toegangsweg tot ’t Woudt. In de toelichting wordt echter ook over het andere deel van de N223 tussen ’t Woudt en de aansluiting A4 gesproken.	Het plangebied betreft het gedeelte tussen de brug van de Monsterwatering en ‘t Woudt. In de toelichting wordt op enkele plekken over het gehele traject tot de A4 genoemd indien dit het gehele traject van fase 3 betreft. Het plangebied is overigens gelijk aan de verbeelding op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Het plangebied wordt overigens iets verruimd. Voor een toelichting hierop verwijzen wij naar de staat van wijzigingen bij deze nota.
10.3	*Bomen*	
	Indiener heeft bezwaar tegen het kappen van de bomen aan de noordzijde van de weg. De noodzaak van het verwijderen van deze bij	Zie beantwoording onder 3.1. Een herijking van het LOP is niet aan de orde.

	het karakteristieke landschap behorende bomen ontgaat de vereniging. Deze dienen behouden te worden. Op dit punt vindt indiener een evaluatie/herijking van het LOP uit 2009 op zijn plaats.	
10.4	*Verkeersveiligheid*	
	Indiener mist eisen voor de veiligheid van het langzaam verkeer. Al het verkeer wordt op de parallelwegen naar de rotonde gemengd. Dit levert een grote aantasting op van de veiligheid voor langzaam verkeer t.o.v. de huidige situatie waarin sprake is van aan twee zijden van de N223 gelegen vrije fietspaden. Naast het autoverkeer richting 't Woudt zullen met name de grote landbouwvoertuigen op die parallelwegen van de daar gevestigde loonbedrijven risico's gaan opleveren voor langzaam verkeer. Dit omvat veel recreanten en schoolgaande kinderen van en naar Delft gebruik maken van deze route. Daarvoor dienen eisen in het bestemmingsplan te worden opgenomen, zoals het inrichten van de parallelweg aan de noordzijde als 30 km/uur fietsstraat. Dit geldt ook voor de parallelweg aan de zuidzijde.	De parallelweg aan de noordzijde is toegelicht en besproken met de omgeving en verenigingen. Gekozen is voor een inrichting als fietsstraat 30 km/u op verzoek van de omgeving. De zuidzijde is ingericht als standaard parallelweg welke voldoet aan alle vigerende regelgeving. Zie ook toegevoegde Notitie inrichting parallelwegen als fietsstraat, opgesteld na VO ontwerpnotitie met totstandkoming keuze inrichting parallelwegen.
10.5	*Wandelaars*	
	In het plan wordt te weinig aandacht besteed aan wandelaars van en naar het Voddijkpad. Voorkomen moet worden dat deze wandelaars de N223 gaan oversteken om hun wandeling van en naar 't Woudt voort te zetten. Duidelijke bewegwijzering vanaf en naar dit pad voor deze wandelaars moet daarom in de plannen worden opgenomen.	Dit betreft een uitvoeringsaspect dat niet in een bestemmingsplan kan worden geborgd. Wel is het goed om te vermelden dat dit als eis wordt opgenomen in de uitvoeringsvraag. Hier wordt opgenomen dat door middel van bebording verwezen moet worden naar de route tussen 't Woudt en het Voddijkpad via het recreatieve uitzichtpunt nabij de brug over de Monsterwatering. De plaatsing en vormgeving van de borden dient afgestemd te worden met de gemeente Midden-Delfland.
10.6	*Overstekende dieren*	
	In het plan wordt te weinig aandacht besteed aan overstekende dieren. 'Duurzaam Veilig' zou ook voor hen moeten gelden. Er dient ten minste één ecopassage onder de weg door moeten worden voorgeschreven, halverwege tussen de Lotsweg en de Molenlaan.	Vanuit de natuurwetgeving is er geen noodzaak om aanvullende ecologische maatregelen te nemen. Het plangebied maakt ook geen onderdeel uit van Natura2000 of Natuurnetwerk Nederland. Een ecologische verbindingszone is daarnaast niet mogelijk door de locatie in de polder. Hier bestaan vanuit waterhuishoudkundig oogpunt bezwaren tegen. De N223 is een kering

		tussen de polders aan beide kanten van de weg. Een open verbinding tussen polders is niet wenselijk.
10.7	*Weidevogelgebied*	
	In het plan wordt gesproken over het door de provincie in samenspraak met de gemeente en de Vereniging Vockestaert zoeken naar passende compensatie voor het weidevogelgebied. Dit is een te zachte toezegging. In het plan moet worden vastgelegd dat de compensatie als harde voorwaarde voor de aanpassing van de weg geldt.	Ten behoeve van de weidevogelcompensatie is inmiddels een daartoe behorend compensatieplan door de provincie Zuid-Holland vastgesteld. Omdat de beoogde compensatie kwantitatief niet kan worden gerealiseerd zal een kwalitatieve compensatie plaats gaan vinden. In de planregels zullen wij met een omgevingsvergunningplicht borgen dat de werkzaamheden niet mogen worden uitgevoerd voordat een de maatregelen uit het compensatieplan zijn uitgevoerd en in stand gehouden.
10.8	*Bushaltes*	
	Indiener is niet tevreden met de verplaatsing van de bushalte bij ’t Woudt. De loopafstand van de nieuw geplande bushaltes bij de rotonde tot aan ’t Woudt wordt zo wel erg groot. Het herstel van het Kerkepad zou een kortere en veiligere looproute tussen ’t Woudt en de nieuwe geplande bushaltes opleveren. De toelichting van het plan geeft aan dat de gesprekken met grondeigenaren nog niet tot resultaat heeft geleid. Dit verbaast indiener omdat de gemeente wel toestemming heeft gegeven aan een van die grondeigenaren om een nieuwe ontsluitingsweg van zijn bedrijf te maken, maar daaraan kennelijk niet de voorwaarde heeft verbonden voor medewerking aan herstel van het Kerkepad. De gemeente dient zich in te spannen om dit Kerkepad alsnog te realiseren. Zolang de looproute over het Kerkepad nog niet is gerealiseerd, wordt gevraagd in het plan op te nemen dat de bestaande bushalte aan de noordzijde van de N223 gehandhaafd blijft.	Dit is eerder met indiener besproken in november 2019. De bushalte Groot Genoeg komt te vervallen op basis van de beperkte vervoersvraag, de onveilige oversteekbaarheid en de kosten van de aanleg een nieuwe bushalte die voldoet aan de landelijke en provinciale richtlijnen. De huidige bushalte ’t Woudt wordt verplaatst naar de nieuwe rotonde. Dit omdat de oversteekbaarheid van de N223 hier op een veiligere wijze geboden kan worden, ongelijkvloers via de bestaande fietstunnel. Dit is ook overeenkomstig het onafhankelijke advies van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (te vinden op www.n223.nl). Handhaven van de bushalte op de huidige locatie in het ontwerp van de reconstructie is geen optie. Als ook de CROW-richtlijn 226 ‘Veilig oversteken? Vanzelfsprekend’ aangeeft, dient het oversteken door voetgangers van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, waar de N223 onder valt, alleen te gebeuren op kruispunten. De huidige situatie voldoet eigenlijk al niet meer aan de huidige richtlijnen. Dat hier nog geen ongelukken zijn gebeurd mag geen reden zijn. Wij begrijpen dat de verplaatsing ten koste gaat van de bereikbaarheid van ’t Woudt per openbaar vervoer, maar verkiezen in deze verkeersveiligheid altijd boven bereikbaarheid. De gemeente Midden-Delfland heeft zich ingespannen om het historische Kerkepad tussen de Molenlaan en ’t Woudt te herstellen, welke dan ook zou kunnen bijdragen aan een directe looproute tussen ’t Woudt en de nieuwe bushalte. Gesprekken tussen de gemeente en particulieren grondeigenaren zijn tot op heden echter niet vruchtbaar gebleken. Dit valt dan ook buiten de scope van het bestemmingsplan. Wel

		voorziet het ontwerp in een fietsenstalling bij de bushalte. Fietsers kunnen de bushalte bereiken via de nieuwe langzaamverkeerroute.

Conclusie

De zienswijze leidt gedeeltelijk tot aanpassing van het bestemmingsplan:

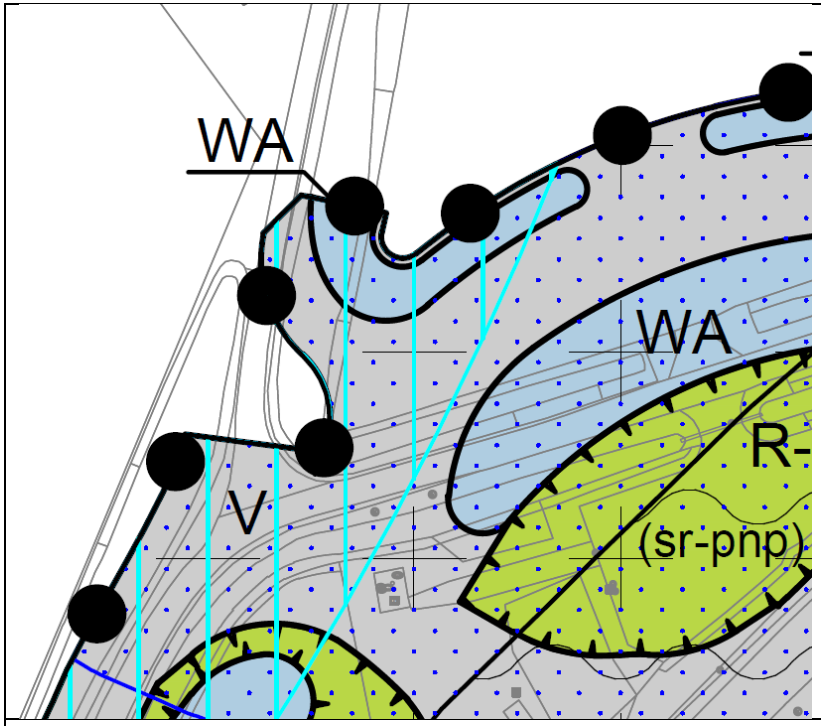
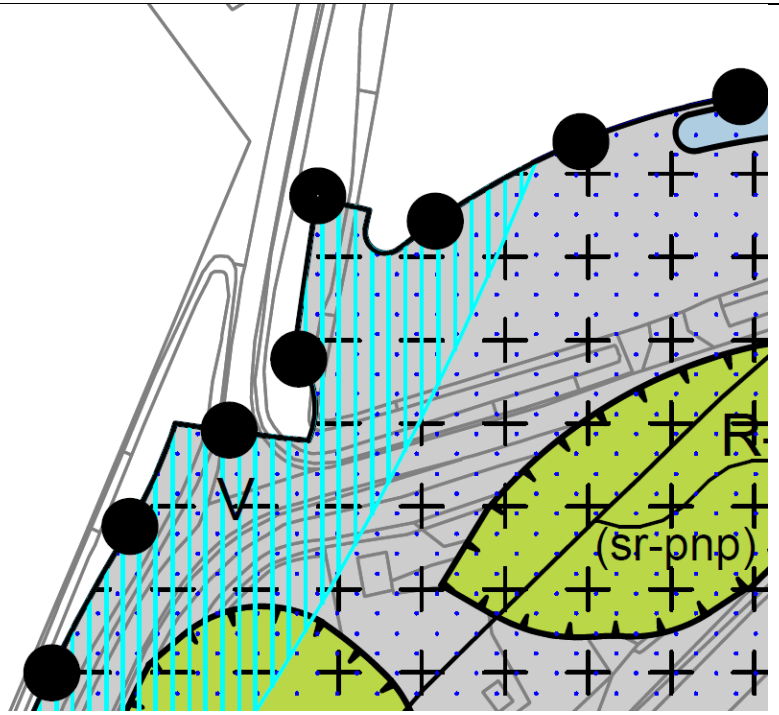
1. In artikel 4 Verkeer wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen die borgt dat het gebruik voor Verkeer pas is toegestaan nadat de maatregelen uit het weidevogelcompensatieplan zijn gerealiseerd en in stand gehouden.
2. Paragraaf 4.8 Ecologie wordt aangevuld met bovengenoemd aspect. Tevens is het weidevogelcompensatieplan toegevoegd als bijlage 1 bij de regels.

Staat van wijzigingen

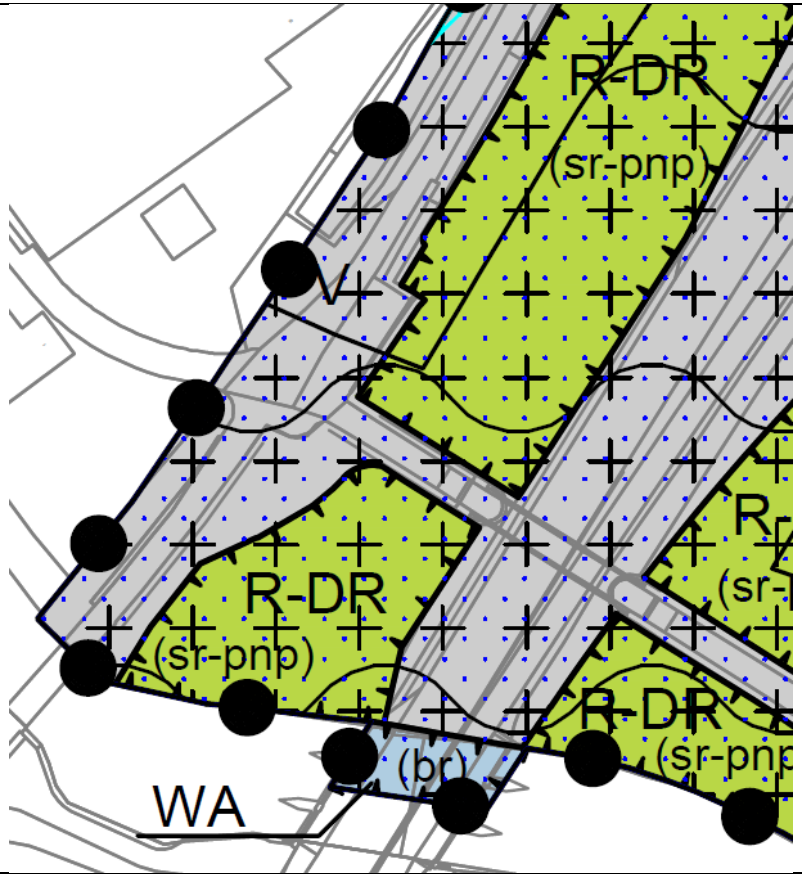
Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Verbeelding

1. Het kadastrale perceel Schipluiden sectie Q nr. 11 wordt buiten het plangebied gelaten.

	
Ontwerp bestemmingsplan	*Vast te stellen bestemmingsplan*

2. De bestaande uitwijkstrook wordt bestemd als Verkeer.

	
Ontwerp bestemmingsplan	*Vast te stellen bestemmingsplan*

Regels

1. In artikel 4 Verkeer wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen die borgt dat het gebruik voor Verkeer pas is toegestaan nadat de maatregelen uit het weidevogelcompensatieplan zijn gerealiseerd en in stand gehouden.
2. In de bijlage 1 bij de regels wordt het weidevogelcompensatieplan opgenomen.

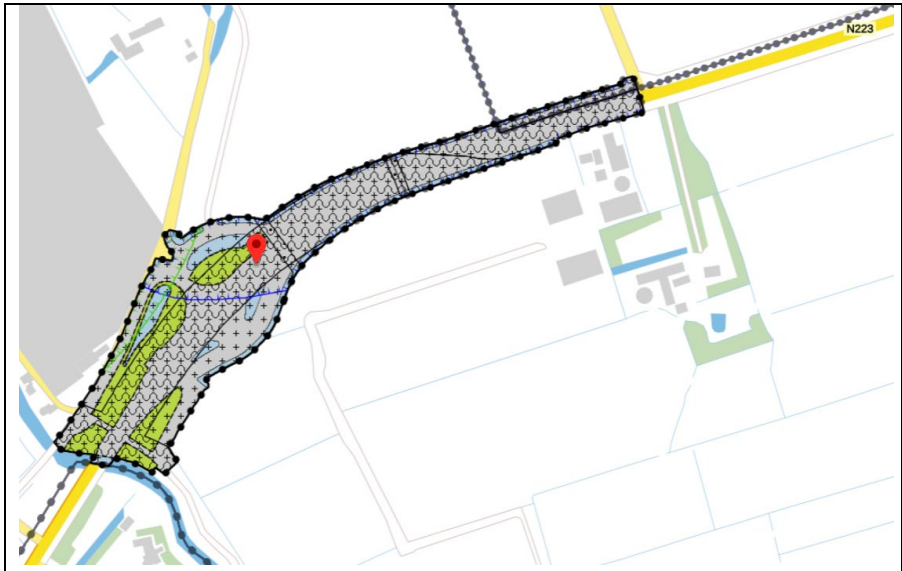
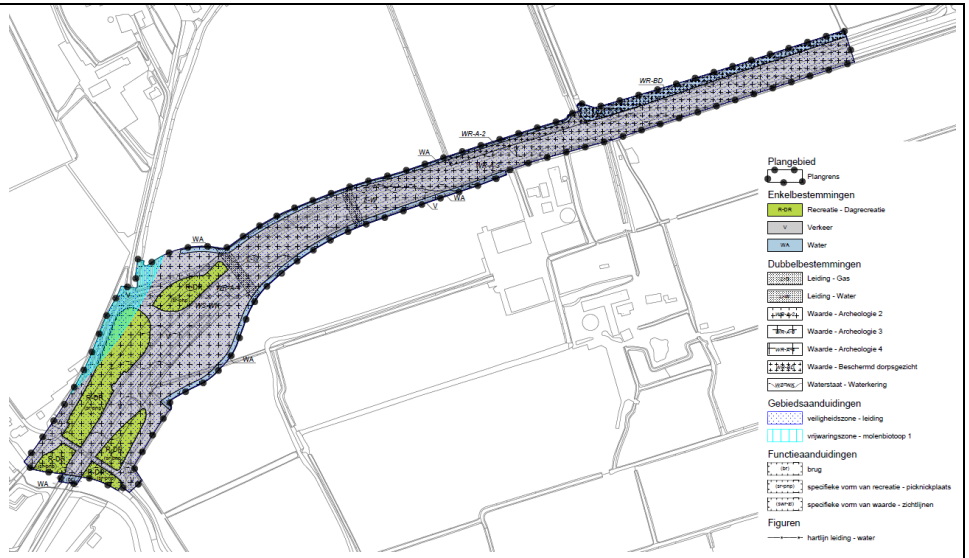
Toelichting

1. De paragraaf 4.5 luchtkwaliteit wordt geactualiseerd aan de hand van de meest actuele gegevens.
2. In paragraaf 4.8 Ecologie wordt verduidelijkt dat er geen verkeerstoename is. Hier wordt bedoeld dat er geen extra verkeerstoename is bovenop de autonome groei.
3. In paragraaf 4.8 Ecologie worden de resultaten van de stikstofberekening toegevoegd. De berekening wordt opgenomen in de bijlage. Er zijn geen negatieve effecten op Natura2000-gebied.
4. In paragraaf 4.8 Ecologie wordt toegelicht dat er een compensatieplan is opgesteld voor het aspect weidevogelleefgebied.
5. Een nieuwe bijlage 15 Rijcurves Molenlaan wordt ingevoegd.

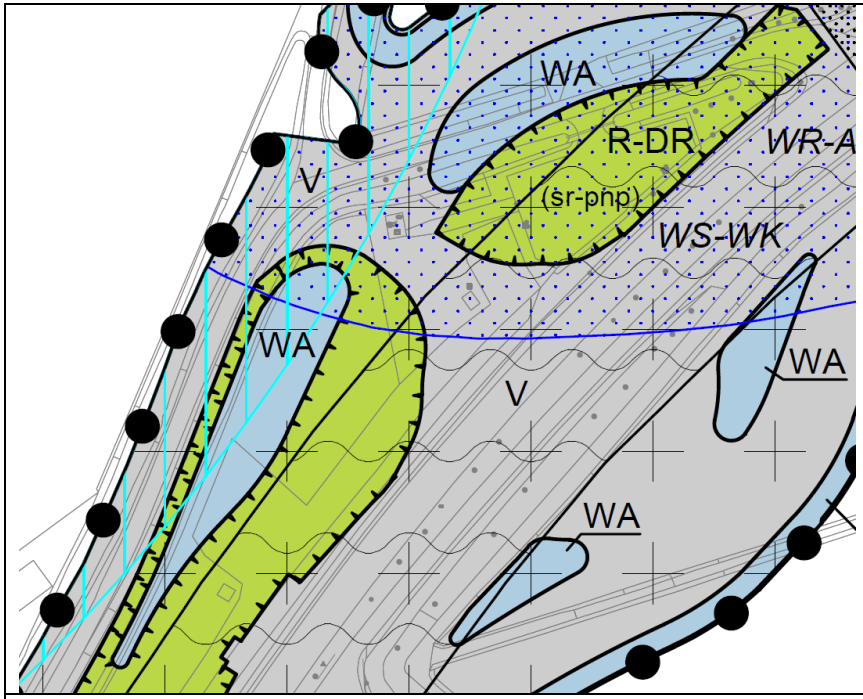
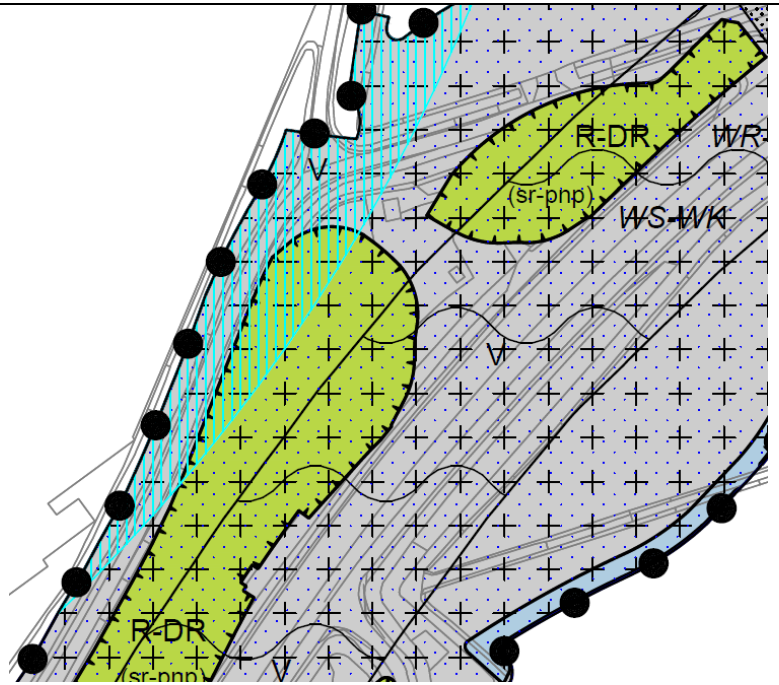
Ambtshalve wijzigingen

Verbeelding

1. Voor de te vergraven sloot aan de noordzijde van de N223 tussen ’t Woudt en de Koelaan is het noodzakelijk gebleken deze mee te nemen in het bestemmingsplan, omdat de vigerende regeling hier niet in voorziet. Om een logische plangrens te creëren is ook de verkeersbestemming met de onderliggende dubbelbestemmingen overgenomen. Hieronder is de wijziging van de plangrens weergegeven.

	
Ontwerp bestemmingsplan	*Vast te stellen bestemmingsplan*

2. De 4 losse bestemmingsvlakken Water bij de nieuwe rotonde worden omgezet in de bestemming ‘Verkeer’ en ‘Recreatie – Dagrecreatie’

	
Ontwerp bestemmingsplan	*Vast te stellen bestemmingsplan*

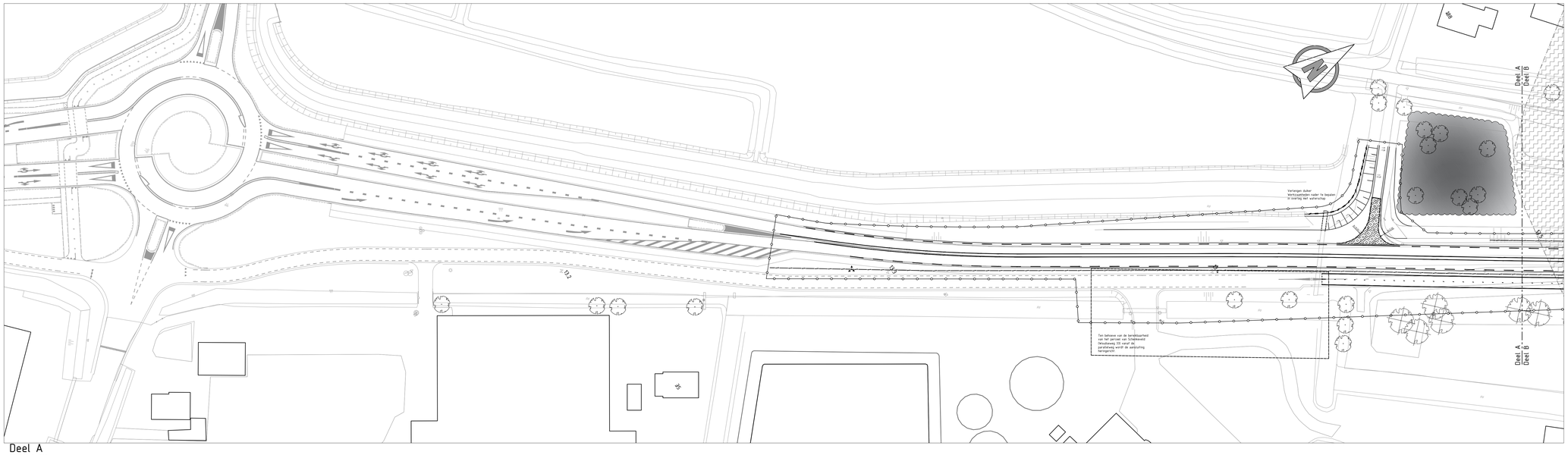
Regels

1. Een nieuw artikel ‘Waarde – Beschermd dorpsgezicht’ wordt ingevoegd als gevolg van de gewijzigde plangrens.
2. Het begrip ‘Commissie beschermd dorpsgezicht in artikel 1 Begrippen ingevoegd.
3. In de regels wordt de voorwaardelijke verplichting voor watercompensatie aangepast.
4. In de bijlage bij de regels wordt de Watersleutel opgenomen. Deze is nu opgenomen als bijlage bij de toelichting.

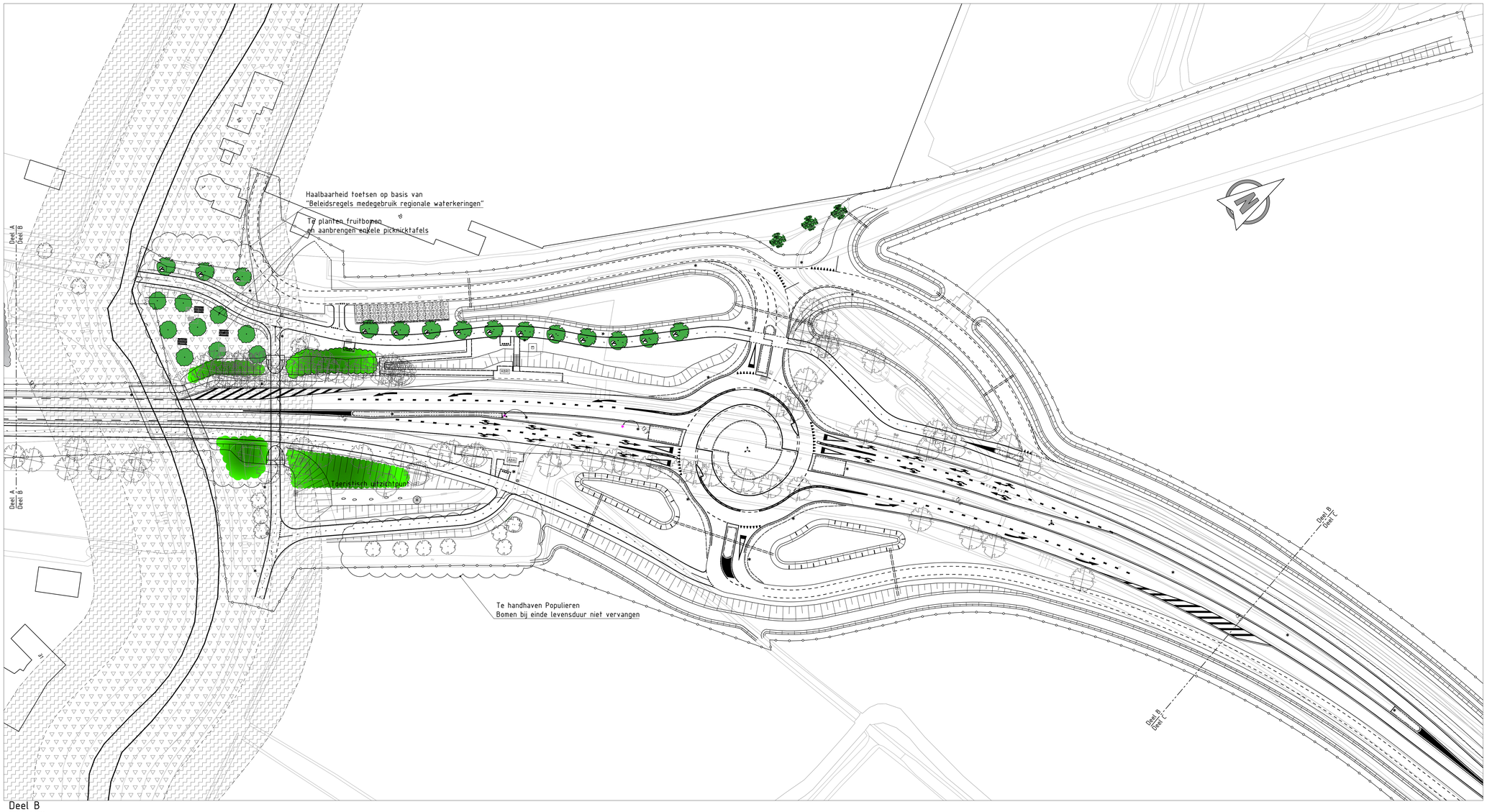
Toelichting

1. Figuur 1.1 Ligging plangebied wordt aangepast aan de hand van de nieuwe plangrens
2. In paragraaf 4.7 Cultuurhistorie is ingevoegd dat het plangebied voor een klein gedeelte binnen beschermd dorpsgezicht van ’t Woudt valt. ‘

Bijlage 1 Beplantingsplan (referentie)



Deel A
SCHAAL 1 : 500

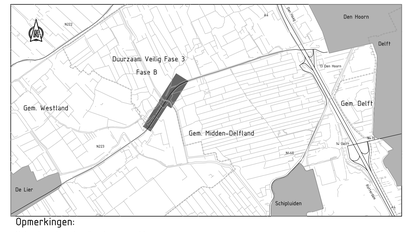


Deel B
SCHAAL 1 : 500

Legenda

- Bestaande situatie
- Nieuwe situatie
- Verwijderen haag
- Nieuwe haag
- Verwijderen boomstobbe
- Bestaande boom
- Te planten boom:
  - Soort: Alnus spaethii (els)
  - Maat: 16-18 hoogstam, 250/450, Draadkluit
- Bestaande Knotwilg
- Te planten Knotwilg:
  - Soort: Salix alba
  - Maat: 18-20 hoogstam, 300/500, Draadkluit, Knotvorm
- Te verwijderen boom
- Bestaande bosschage
- Te planten bosschage
  Samenstelling:
  - 25% Alnus Glutinosa (Els)
  - 25% Crateagnus Monogyna (Meidoorn)
  - 25% Ligustr Vulgare (Liguster)
  - 10% Corylus Avellana (Hazelaar)
  - 8% Rosa Rubiginosa (Roos) In de voorranden te planten
  - 2% Sambucus Nigra (Vlier)

  Plantafstand: 100 x 120 cm
  Gemend te planten in groepen van 3-7 stuks
  Maat Bosplantsoen: 50% 80-100 cm/ 50% 100-120 cm, wortelgoed
- Waterstaatswerk regionale waterkering
- Beschermingszone regionale waterkering



Opmerkingen:

Maten in meters tenzij anders vermeld
Hoogte maten in meters t.o.v. N.A.P

REV.	DATUM	OMSCHRIJVING REVISIE	GETEKEND	GECONTR.	GEZIEN
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

OPDRGEVER: Provincie Zuid-Holland

ZUID-HOLLANDPLEIN 1
POSTBUS 90602
2509 LP DEN HAAG
TELEFOON 070-4419411

PROJECT: N223
Duurzaam Veilig Fase 3

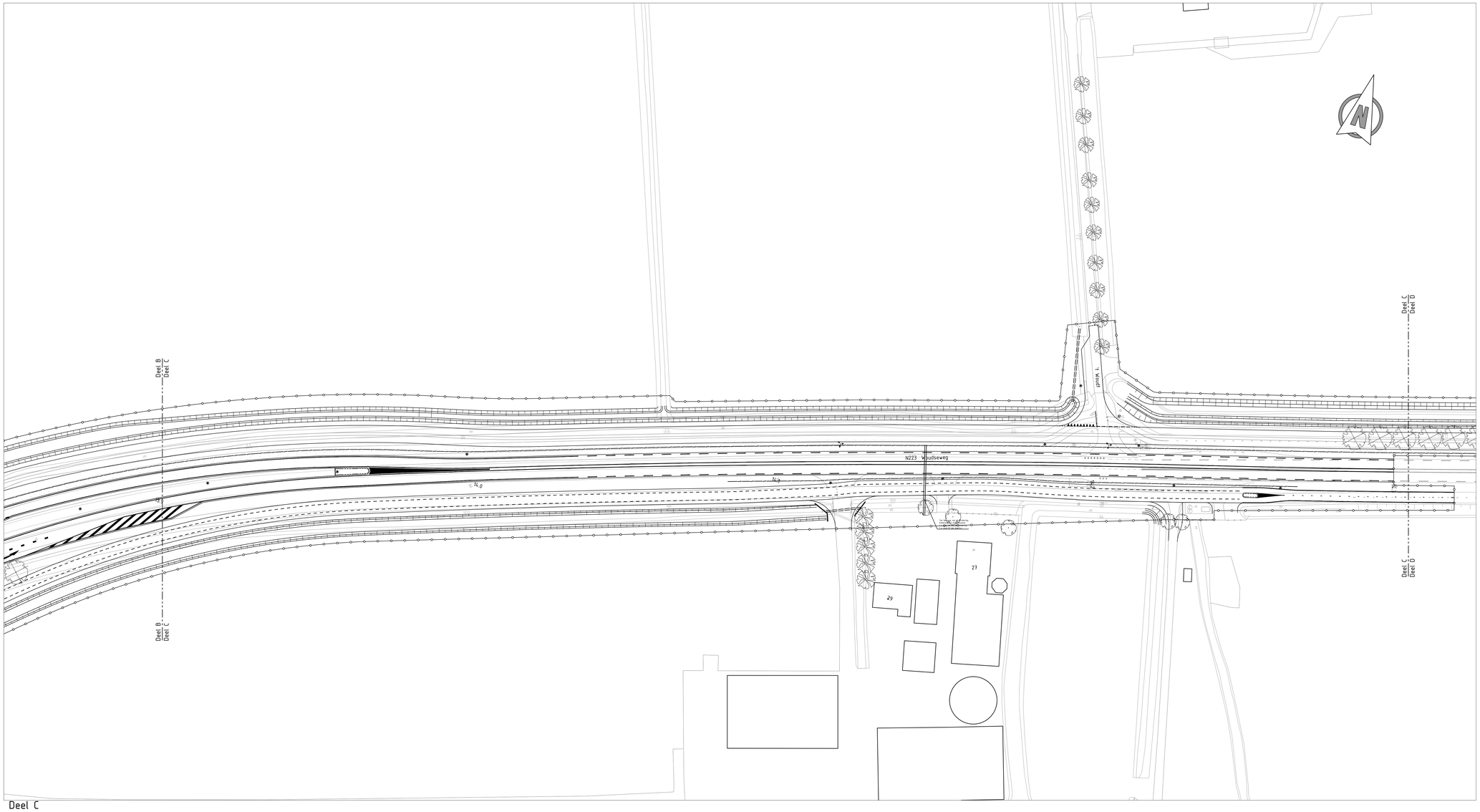
ONDERDEEL: Definitief Ontwerp
Nieuwe situatie
Landschappelijke Inpassing
Km 13.10 t/m 13.90

Iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland
T +31 88 943 3200
www.iv-infra.nl

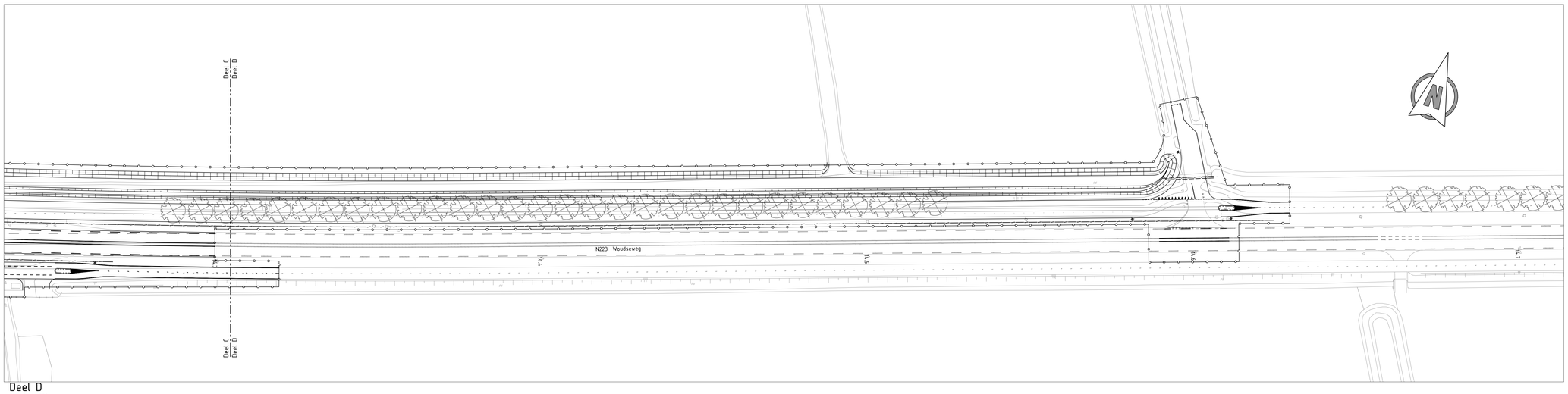
VERSIE:	B 5.0		
DATUM:	20-02-2020	GECONTROLEERD:	GG
GETEKEND:	AGB	GEZIEN:	PWMV
STATUS:	Definitief	SCHAAL:	1:500
FORMAAT:	A0	PROJECTNR.	INFR180673
		TEKENINGNR.	T-313
		BLADNR	1 van 2

DEZE TEKENING IS EIGENDOM VAN Iv-infra b.v.
ZONDER SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING MAG DE GEBRUIKER NIET OP DERDEN WORDEN OPENBAARD OF OPENBAAR GEMAAKT.

K:\Landschap\313\T-313-171 v B5.0 Nieuwe situatie.dwg



Deel C
SCHAAL 1 : 500

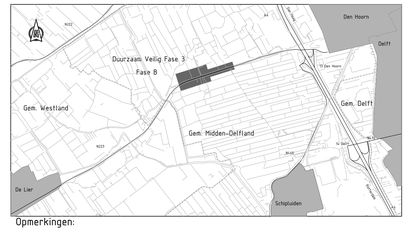


Deel D
SCHAAL 1 : 500

Legenda

- Bestaande situatie
- Nieuwe situatie
- Verwijderen haag
- Nieuwe haag
- Verwijderen boomstobbe
- Bestaande boom
- Te planten boom:
  - Soort: Alnus spaethii (els)
  - Maat: 16-18 hoogstam, 250/450, Draadkluit
- Bestaande Knotwilg
- Te planten Knotwilg:
  - Soort: Salix alba
  - Maat: 18-20 hoogstam, 300/500, Draadkluit, Knotvorm
- Te verwijderen boom
- Bestaande bosschage
- Te planten bosschage
  Samenstelling:
  - 25% Alnus Glutinosa (Els)
  - 25% Crateagnus Monogyna (Meidoorn)
  - 25% Ligustr Vulgare (Liguster)
  - 10% Corylus Avellana (Hazelaar)
  - 8% Rosa Rubiginosa (Roos) In de voorranden te planten
  - 2% Sambucus Nigra (Vlier)

  Plantafstand: 100 x 120 cm
  Gemend te planten in groepen van 3-7 stuks
  Maat Bosplantsoen: 50% 80-100 cm/ 50% 100-120 cm, wortelgoed
- Waterstaatswerk regionale waterkering
- Beschermingszone regionale waterkering



Opmerkingen:

Maten in meters tenzij anders vermeld
Hoogte maten in meters t.o.v. N.A.P.

REV.	DATUM	OMSCHRIJVING REVISIE	GETEKEND	GECONTR.	GEZIEN
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

OPDRGEVER: Provincie Zuid-Holland

ZUID-HOLLANDPLEIN 1
POSTBUS 90602
2509 LP DEN HAAG
TELEFOON 070-4416611

PROVINCIE HOLLAND ZUID

PROJECT: N223
Duurzaam Veilig Fase 3

ONDERDEEL: Definitief Ontwerp
Nieuwe situatie
Landschappelijke Inpassing
Km 13.80 t/m 14.70

Iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland
T +31 88 963 3200
www.iv-infra.nl

VERSIE:	B 5.0		
DATUM:	20-02-2020	GECONTROLEERD:	GG
GETEKEND:	AGB	GEZIEN:	PWMV
STATUS:	Definitief	SCHAAL:	1:500
		FORMAAT:	A0

PROJECTNR: INFR180673
TEKENINGNR: T-313
BLADNR: 1 van 2

DEZE TEKENING IS EIGENDOM VAN Iv-Infra b.v.
ZONDER SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE EIGENAAR MAG DEZE OP GENERLEI WIJZE WORDEN GEKOPIEERD OF OPENBAAR GEMAAKT.

Parapluplan N223 T313 V B5.0 Beschikking.dwg